

PROGRAM

Regionalt trafik- försörjnings- program

Fastställt av regionfullmäktige
Framtagen av teknikförvaltningen
Datum 2019-02-25
Gäller 2019-2030
Ärendenr 2018/204
Version [1.0]

Innehåll

Regionalt trafik- försörjnings- program.....	1
Sammanfattning.....	5
1 Bakgrund och förutsättningar	6
1.1 Utgångsläge.....	6
1.2 Syfte.....	6
1.3 Målsättningar	6
1.4 Begrepp	7
2 Samråd	9
2.1 Förstudie och workshopar.....	9
2.2 Dialogmöten	9
2.3 Remiss	9
3 Geografi, befolkning och näringsliv.....	10
3.1 Geografiska förhållanden	10
3.2 Befolkning och dess utveckling.....	10
3.3 Näringsliv.....	12
3.4 Service och utbildning	13
4 Kollektivtrafiken på Gotland idag.....	15
4.1 Bakgrund	15
4.2 Utbud i landsbygdstrafiken	15
4.2.1 Linjelagd trafik.....	15
4.2.2 Närtrafik	17
4.3 Utbud i stadstrafiken.....	17
4.4 Särskild kollektivtrafik	18
4.4.1 Färdtjänst	19
4.4.2 Färdtjänst i annan kommun	19
4.4.3 Riksfärdtjänst.....	19
4.4.4 Sjukresor.....	19
4.4.5 Skolskjuts.....	19
4.5 Övrig trafik.....	20
4.5.1 Upphandlad trafik.....	20
4.5.2 Kommersiell linjetrafik	20
4.6 Nåbarhet	21
4.7 Resenärsantal och resenärsgupper.....	21
4.8 Marknadsandel och kundnöjdhet	26

4.9	Biljettsystemet och taxan	27
4.10	Ekonomi.....	28
5	Behovsanalys.....	29
5.1	Utbud baserat på resenärers behov	29
5.1.1	Pendlare	29
5.1.2	Service- och utbildningsresenärer	29
5.1.3	Fritidsresenärer	30
5.1.4	Hela resan-perspektivet och multimodalitet.....	30
5.2	Infrastruktur	31
5.3	Biljettsystemet och taxan	31
5.4	Information	31
5.5	Beteendepåverkan	32
6	Strategiska inriktningar	33
6.1	Nationella mål	33
6.1.1	Nationella transportpolitiska mål.....	33
6.1.2	Miljö- och klimatmål.....	33
6.1.3	Branschgemensamma mål	34
6.2	Regionala mål	35
6.2.1	Vision Gotland 2025	35
6.2.2	Region Gotlands styrmodell	35
6.2.3	Energi 2020 – energiplan för Region Gotland	36
6.2.4	Strategi ”Ett långsiktigt hållbart serviceutbud på Gotland”	36
7	Mål och åtgärder för Gotlands kollektivtrafik	38
7.1	Kollektivtrafikens samhällsnytta.....	38
7.2	Målbild	38
7.3	Större attraktivitet.....	39
7.4	Förbättrad tillgänglighet.....	40
7.5	Ökad nåbarhet.....	41
7.6	Reducerad miljöpåverkan.....	43
7.7	Förbättrad resurseffektivitet.....	44
	Bilagor	45
	Sammanfattning av målen	45
	Samråd	48
	Befolkningsutveckling 2010 – 2017	51

Sammanfattning

Kollektivtrafiken på Gotland ska vidareutvecklas för att bidra till en hållbar samhällsutveckling. Dess marknadsandel ska växa, varför den måste uppfylla både invånarnas och besökarnas behov. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som styr kollektivtrafikens utveckling de kommande tio åren.

Gotland kan karakteriseras som en utpräglad landsbygdsregion. Både invånarantalet och befolkningstätheten är låga och avstånden är förhållandevis stora. Ö-läget innebär att det inte finns något naturligt samarbete med grannkommunerna. Sommarsäsongen är speciell på Gotland. Det bor många delårsboende på ön och ett stort antal turister besöker Gotland under samma period.

Detta trafikförsörjningsprogram fastställer en målbild som består av det övergripande målet

Kollektivtrafiken på Gotland är en självklar del av transportsystemet och är ett hållbart resalternativ för både arbets- och fritidsresor.

och fler detaljerade mål och åtgärder inom de fem målområdena större attraktivitet, förbättrad tillgänglighet, ökad nåbarhet, reducerad miljöpåverkan och förbättrad resurseffektivitet. Människor kommer att välja kollektivtrafiken först när de anser att den ger tillräckligt goda resmöjligheter. Därav syftar målen främst på att öka kollektivtrafikutbudet på landsbygden och i staden. Takttrafik ska införas och anslutningar inom busstrafiken samt till färjorna och till flygplatsen ska förbättras. Alla resor ska vara sökbara i informationssystemen och "Hela resan"-perspektivet ska implementeras. Det perspektivet innebär att resenärerna ska få en bra trafikinformation och att det ska vara enkelt att byta från och till andra trafikslag, i synnerhet cykeltrafiken. Kollektivtrafikens tillgänglighet ska förbättras genom utbyggnad eller ombyggnad av viktiga bytespunkter och hållplatser. Trots ett större utbud ska dess miljöpåverkan minska, detta görs genom att hela fordonsflottan ska drivas med fossilfri energi.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller sju kapitel som tillsammans beskriver bakgrund, syfte, samrådsprocessen, Gotlands unika förhållande avseende geografi, befolkning och näringsliv, kollektivtrafikens nuläge, behovsanalys samt nationella och regionala styrdokument. Det sista kapitlet kan anses som programmets kärna där målen för hur kollektivtrafiken på Gotland ska utvecklas beskrivs.

1 Bakgrund och förutsättningar

1.1 Utgångsläge

Region Gotland ansvarar för kollektivtrafiken på Gotland. Region Gotland innehar landstings- och de kommunala uppdragen, ansvarar för den regionala utvecklingen samt är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Det är endast en kommun inom Region Gotland och avgränsningen är tydlig med havet runt ön. Organisationen är unik i landet, i övriga delar av landet ligger ansvaret för den regionala kollektivtrafikmyndigheten hos landstinget tillsammans med kommunerna i länet. Myndighetsutövning gällande skolskjuts och färdtjänst är kommunala uppdrag som ibland skatteväxlas för att tillhöra en större helhet. Vanligtvis finns en politisk nämnd som endast hanterar kollektivtrafikfrågor.

All kollektivtrafik, den allmänna kollektivtrafiken, den särskilda kollektivtrafiken med skolskjuts, färdtjänst och sjukresor planeras och styrs av Region Gotland. Myndighetsutövningen vid beviljande av färdtjänst, riksferdtjänst och skolskjuts ligger också inom Region Gotlands ansvar.

Kollektivtrafikheten på Teknikförvaltningen utför de regionala kollektivtrafikmyndighetsuppdragen och ansvarar för den allmänna kollektivtrafiken samt färdtjänst, sjukresor och riksferdtjänst. Teknikförvaltningen är en stor förvaltning med många olika ansvarsområden, såsom t.ex. vatten och avloppsavdelning, fastighetsavdelning, hamnavdelning och planerings- och utvecklingsavdelningen där kollektivtrafikheten är en av tre enheter.

Skolskjutsansvaret finns hos Utbildnings- och arbetslivsförvaltningen. Hälso- och sjukvårdsförvaltningen är ansvarig för sjukresa vid utomlänsvård. Tekniska nämnden är beslutfattande politisk nämnd förutom när det gäller skolskjuts som beslutas av barn- och utbildningsnämnden.

1.2 Syfte

Enligt lagen om kollektivtrafik ska varje kollektivtrafikmyndighet upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram som ska revideras regelbundet.

Detta trafikförsörjningsprogram är Gotlands andra och ersätter det program som började gälla år 2013. Mycket har förändrats sedan 2013 och därför gjordes en bedömning att det inte var tillräckligt med en revidering av programmet utan att det behövde skrivas om.

Programmet bygger på de nationella och regionala målen för trafiksystemets utveckling, reducerad miljöpåverkan och samhällsutveckling. Här beskrivs hur kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar utveckling på Gotland.

1.3 Målsättningar

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Region Gotland 2019-2030 innehåller politiska mål för planeringen av kollektivtrafiken på Gotland och lägger grunden för kollektivtrafikens utveckling de kommande åren. Trafikförsörjningsprogrammet ska antas av regionfullmäktige. Mål och åtgärder som programmet föreslår är bland annat att planera för regelbundna avgångstider, bra anslutningar, snabba förbindelser, förbättra tillgängligheten för personer med funktionsvariationer, få ökad närhet till viktiga resmål, få fordon som drivs med förnybara drivmedel samt samordna för resurseffektivitet mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken på Gotland måste planeras utifrån det unika ö-läget och utifrån de förutsättningar och resandeunderlag som finns på ön. Gotland är ingen storstadsregion där

fem-minuters-trafik kommer att kunna erbjudas. Däremot kan kollektivtrafikutbudet nyttjas i högre grad av boende och besökare i dagens kollektivtrafik och det som föreslås i detta trafikförsörjningsprogram.

1.4 Begrepp

Allmän kollektivtrafik	Linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten.
Särskild kollektivtrafik	Persontransporter som inte är öppna för allmänheten utan som erbjuds till en definierad målgrupp som fått särskilt tillstånd.
Färdtjänst	Personer som på grund av någon form av funktionsvariation inte klarar att resa i den allmänna kollektivtrafiken kan ansöka om färdtjänstillstånd.
Kommersiell trafik	Trafikföretaget beslutar själv om linjesträckning, tidtabell, taxa och trafikeringsperiod utifrån marknadsmässiga bedömningar. Den kommersiella trafiken regleras inte genom avtal med Region Gotland.
Tillgänglighet	Med tillgänglighet betecknas i detta program hur personer med funktionsvariationer kan använda kollektivtrafiken. Den syftar såväl på fysisk barriärfrihet som på begriplighet.
Nåbarhet	Begreppet nåbarhet åsyftar i detta program på tillgängligheten av kollektivtrafiksystemet för alla resenärer, t.ex. närhet till hållplatser eller åtkomlighet av trafikinformation.
Takttrafik	Takttrafik innebär att turer går med jämna mellanrum (kallad taktintervall). I t.ex. timestrafik avgår turerna på samma minut varje timme, vilket gör det enklare att planera och komma ihåg tidtabellen. Är körtiderna mellan knutpunkterna lite kortare än taktintervallet är det möjligt att ha <i>integrerad</i> takttrafik. Fordonen möts på knutpunkten vid varje taktintervall, vilket ger smidiga anslutningar mellan samtliga linjer.
Stomlinje	Stomlinjerna kännetecknas genom raka linjedragningar utan avvikelser, takttrafik med hög turtäthet (minst en tur varje timme) och snabba förbindelser. De utgör "ryggraden" av kollektivtrafiksystemet och trafikerar endast de stråken med det största resandeunderlaget.
Kompletteringslinje	Kompletteringslinjer trafikerar de medelstarka stråken. Bussarna går i takttrafik med lägre turtäthet (en tur varannan timme) som kan förtätas vissa tider. Kompletteringslinjer kan fungera som matartrafik till stomlinjerna.
Anropsstyrd trafik	Med anropsstyrd trafik åsyftas allmän eller särskild kollektivtrafik som bara kör när någon har bokat en resa. Den kan vara linjelagd (följer en eller några få rutter) med eller utan fasta tider eller kan vara områdesbaserad (utan fasta hållplatser).
Närtrafik	Närtrafik är varumärket för den områdesbaserade anropsstyrda trafiken på Gotland.
Bytespunkt	Med bytespunkt avses en hållplats där resenärer regelbundet byter mellan olika busslinjer eller mellan buss och andra motoriserade trafikslag.
"Hela resan"-perspektivet	En resa som innehåller byten mellan trafikslag till exempel mellan buss och minibuss, även en cykeltur kan ingå. Hela resan inklusive byten ska kunna sökas och bokas vid samma tillfälle.

2 Samråd

2.1 Förstudie och workshopar

Under vintern 2016/2017 utarbetades en förstudie¹ av konsultföretaget Trivector Traffic i Lund. Förstudien är ett kunskapsunderlag inför kommande trafikupphandlingar inom stadstrafik, landsbygdstrafik samt skolskjuts. I förstudien analyserades kollektivtrafiken på Gotland och det presenterades ett antal förbättringsförslag, exempelvis ett stomlinjekoncept på landsbygden samt en utökad stadstrafik.

Utifrån den framtagna förstudien i arbetet med att ta fram trafikförsörjningsprogrammet genomfördes två workshopar med politiker och tjänstemän. Vid det första tillfället (2018-02-08) diskuterades förstudien som är en viktig utgångspunkt för trafikförsörjningsprogrammet. Vid det andra tillfället (2018-04-25) diskuterades förslag på målsättningar. Synpunkter som framfördes under workshopen berörde önskemål om bland annat tätare och snabbare turer, kvällstrafik, bättre hållplatser och pendlarparkeringar. Detta medförde att målsättningar reviderades innan programmet skickades ut på remiss.

2.2 Dialogmöten

Nio dialogmöten om framtidens kollektivtrafik och framtidens serviceutbud på Gotland genomfördes under april månad 2018. Under dialogmötena genomfördes gruppdiskussioner om framtidens kollektivtrafik. Dialogmötena organiserades tillsammans med regionstyrelseförvaltningen och mötena hölls i Fårösund, Slite, Visby (2 möten), Roma, Östergarn, Klintehamn och Vamlingbo.

En sammanfattning av de viktigaste synpunkterna som framkom i genomförda diskussioner finns i bilagda till detta trafikförsörjningsprogram.

2.3 Remiss

Trafikförsörjningsprogrammet har varit på remiss från juni till september 2018. Samtliga remissvar har gått igenom och flertalet synpunkter tagits tillvara i slutversionen. Samtliga remissinstanser finns bilagda till detta trafikförsörjningsprogram.

¹ Kollektivtrafik Gotland – Förstudie. Trivector Traffic Rapport 2016:111, slutversion från 2017-03-27

3 Geografi, befolkning och näringsliv

3.1 Geografiska förhållanden

Gotlands län ligger mitt i Östersjön, det minsta avståndet till fastlandet är ca 8 mil. Hela länet, som består av ön Gotland och ett antal mindre öar, har en landareal på 3135 km² (drygt 0,8 % av Sveriges yta). Utsträckningen i nord-sydlig riktning är ca 176 km, den största utsträckningen från väst till öst är 52 km. Den nordöstligaste delen av länet utgörs av den 114 km² stora ön Fårö. Förbindelsen med Gotland upprätthålls av Trafikverket genom att bilfärjor regelbundet trafikerar mellan Fårösund och Broa. Sträckan har en längd av ca 1300 m och är en del av väg 699.

Gotlands geografiska läge skapar unika förhållanden jämfört med övriga län. Trafikområdet är av naturliga skäl begränsat. Endast de personer som – tillfälligt eller året om – bor på Gotland utgör underlaget för trafiken, eftersom det inte finns några transitresenärer. Arbetsmarknad och näringsliv på Gotland drar nytta av närheten till Stockholm, landets största region. Stockholmsregionen tillgodoser också den gotländska besöksnäringen med ett större underlag. På somrarna besöker många turister Gotland vilket leder till förändrade resmönster. Många besöksmål ligger utanför tätorterna vilket medför att de sällan kan nås med kollektivtrafik.

Gotland är det enda länet i Sverige utan järnvägstrafik. Det sista persontåget gick i september 1960.² Trafiknätet utanför tätorterna består av 1487 km allmänna vägar, varav 417 km är länsvägarna nr 140-144 och 146-149.³ Samtliga tätorter och många mindre samhällen ligger vid länsvägarna. Till infrastrukturen för persontrafik hör också hamnterminalen i Visby, belägen söder om Visby innerstad, och Visby flygplats, som ligger omkring 4 km norr om staden.

3.2 Befolkning och dess utveckling

I slutet av år 2017 bodde 58 595 personer på Gotland, varav 42 % var bosatta i den största tätorten Visby. Det innebär att 58 % av hela befolkningen bor på landsbygden. Tabell 1 visar att befolkningstätheten är ganska låg och ligger under riksgenomsnittet (24,5 invånare/km²). Utanför tätorterna är befolkningstätheten med bara 7,2 invånare/km² betydligt lägre än genomsnittet för hela Gotland.

Tabell 1. Fördelning av befolkningen och befolkningstäthet 2017

	Invånare (2017-12-31)			Landareal (2015) km ²	Befolknings-täthet invånare/km ²
	Män	Kvinnor	Total		
Gotland total	29 236	29 359	58 595	3134,98	18,7
därav i samtliga tätorter	17 748	18 728	36 476	44,57	818,4
därav i Visby (inkl. Norra Visby)	11 766	12 687	24 453	15,12	1617,3
Tätorter utom Visby	5 982	6 041	12 023	29,45	408,3
därav i Vibble-Västerhejde	1 099	1 079	2 178	4,48	486,2
Hemse	821	887	1 708	2,13	801,9
Klintehamn	749	786	1 535	2,92	525,7
Slite (inkl. Slite norra)	776	747	1 523	2,24	679,9
Romakloster	562	638	1 200	2,28	526,3
Fårösund	465	411	876	2,85	307,4

² Det har återuppbyggts en 6,5 km lång delsträcka av före detta Slite-Roma Järnväg (nedlagd 1953) som museijärnväg. Föreningen Gotlandståget trafikerar sträckan Hesselby (Dalhem) – Roma under sommarsäsongen. Eftersom det handlar sig om turisttrafik, tillämpas inte lagen om kollektivtrafik och trafiken kommer följaktligen inte att behandlas i detta trafikförsörjningsprogram.

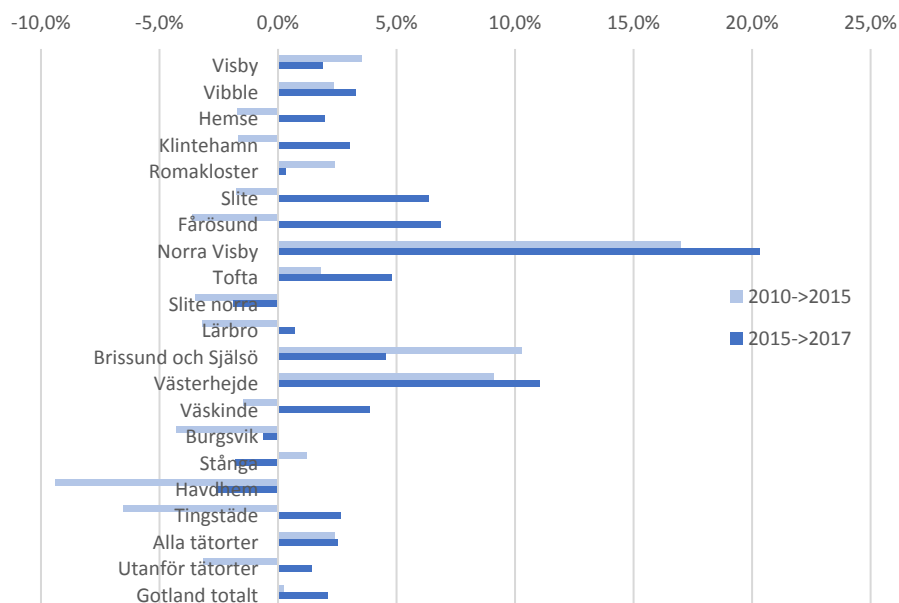
³ Enligt uppgifter från Trafikverket.

Väskinde (inkl. Brissund och Själsö)	380	385	765	2,72	281,3
Tofta	343	315	658	5,02	131,1
Lärbro	209	217	426	0,75	568,0
Stånga	154	175	329	1,11	296,4
Burgsvik	172	156	328	1,27	258,3
Havdhem	137	125	262	0,95	275,8
Tingstäde	115	120	235	0,73	321,9
Utanför tätorter	11 488	10 631	22 119	3090,41	7,2

Källor: Invånarantal från demografen.gotland.se (besökt 2018-09-10), landarealer från SCB:s tätortsstatistik (Tätorter 2015; www.scb.se/MI0810, publicerad 2018-03-28), Gotlands landareal från SCB:s statistikdatabas, tabell "Befolkningstäthet (invånare per kvadratkilometer), folkmängd och landareal efter region och kön", statistikdatabasen.scb.se, besökt 2018-09-11)

Könsfördelningen är nästan jämn när man ser på hela befolkningen. Det finns dock vissa skillnader mellan landsbygd och stad. I Visby bor drygt 1000 st. fler kvinnor än män. Utanför tätorterna gäller det motsatta. Där bor det drygt 850 st. fler män än kvinnor.

Gotlands befolkning växer, år 2017 bodde 1326 eller 2,3 % fler personer på Gotland än år 2010. Eftersom det finns ett så kallat negativt födelsenetto (fler dödsfall än födelser) beror tillväxten på ett positivt inflyttningsnetto. Det flyttar alltså fler personer till Gotland än från. De flesta tätorter gynnades av att det flyttade fler personer till Gotland. Tätorterna växte även genom inflyttning från landsbygden på Gotland. Invånarantalet i tätorterna ökade mellan 2010 och 2017 med 3989 personer, medan befolkningen utanför tätorter minskade med 2663 personer under samma tidsperiod. Sedan 2015 pekar dock även den siffran uppåt igen. År 2017 bodde 308 fler personer utanför tätorter än 2015. Figur 1 jämför utvecklingen mellan 2010 och 2015 samt 2015 och 2017.



Figur 1. Befolkningsutveckling i Gotlands tätorter

I nästan alla tätorter på Gotland växer befolkningen samtidigt som utvecklingen ofta pekar nedåt på landsbygden. Från 2010 till 2017 minskade befolkningen i 54 av 92 socknar med mer än 2 %, i 17 av dem med över 10 %. Däremot ökade befolkningen i 24 landsbygdssocknar med mer än 2 % i samma tidsperiod, 9 av dem har vuxit med mer än 10 %. Anmärkningsvärt är att tillväxten inte bara har skett i Visbyområdet (se Figur 14 på sidan 51). Utvecklingen i den närmaste tiden visar en

delvis annan bild. Mellan åren 2016 och 2017 ökade befolkningen i 34 socknar med mer än 2 % samtidigt som den minskade i 22 socknar med över 2 %.

Gällande åldersstrukturen avviker Gotland ganska tydligt från de siffror som gäller för hela riket. Gotland har lägst andel ungdomar och högst andel pensionärer i Sverige. I Tabell 2 jämförs siffrorna för Gotland med riksgenomsnittet.

Tabell 2. Åldersstruktur på Gotland jämfört med riksgenomsnittet (år 2017)

Åldersklass	Män		Kvinnor	
	Gotland	Riket	Gotland	Riket
0-1 år	1,9 %	2,4 %	1,8 %	2,3 %
2-5 år	4,3 %	4,9 %	3,8 %	4,7 %
6-9 år	4,5 %	5,0 %	4,4 %	4,7 %
10-12 år	3,2 %	3,6 %	2,9 %	3,4 %
13-15 år	3,1 %	3,4 %	2,9 %	3,3 %
16-18 år	3,2 %	3,4 %	2,9 %	3,1 %
0-18 år	20,2 %	22,7 %	18,7 %	21,4 %
19-24 år	7,3 %	7,4 %	6,2 %	6,9 %
25-44 år	22,1 %	26,9 %	21,1 %	25,8 %
45-64 år	26,6 %	24,8 %	27,6 %	24,5 %
19-64 år	56,0 %	59,1 %	54,9 %	57,2 %
65-79 år	18,8 %	14,3 %	19,1 %	15,2 %
80-84 år	2,8 %	2,2 %	3,5 %	2,8 %
85 år och äldre	2,1 %	1,8 %	3,8 %	3,4 %
65 år och äldre	23,7 %	18,3 %	26,4 %	21,4 %
Genomsnittsålder	43,6 år	40,3 år	45,8 år	42,1 år

Källa: SCB:s statistikdatabas, tabeller "Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön" och "Befolkningens medelålder efter region och kön" (statistikdatabasen.scb.se, besökt 2018-09-13)

Befolkningsprognosen för Gotland⁴ till år 2027 visar, att befolkningen ska växa till 61 183 invånare (+4,4 %). Andelen ungdomar ska öka lite till 21,2 % (män) och 19,5 % (kvinnor), men det förväntas också att det ska finnas fler pensionärer, vilket innebär att deras andel stiger till 26,2 % (män) och 29,3 % (kvinnor). En särskilt stor ökning prognostiseras i åldersklassen 80 år och äldre. Det bodde 3581 personer i denna åldersklass på Gotland år 2017, men siffran förväntas öka med 1915 personer till 2027. Åldersgruppens andel förväntas därmed att stiga från 6,1 % till 9,0 %.

3.3 Näringsliv

Region Gotland är den största arbetsgivaren på ön. Totalt är ca 6500 personer eller nästan 20 % av den arbetsföra befolkningen (18-64 år) anställda av Region Gotland. Drygt hälften av medarbetarna arbetar inom vård och omsorg, en ytterligare tredjedel inom utbildning, fritid och kultur; 76 % av Region Gotlands medarbetare är kvinnor. Huvudkontoret ligger på Visborgsområdet i Visby, men de flesta verksamheterna är fördelade över hela Gotland (se Tabell 3).

De näst största arbetsgivarna, AB Svenska Spel och Försäkringskassan, tillhör även den offentliga sektorn. AB Svenska Spel med 425 medarbetare och Försäkringskassan med 375 medarbetare har sina kontor belägna i den norra delen av Visby. Den största privata arbetsgivaren är PayEx Finance AB med 375 medarbetare. Störst inom den industriella sektorn är Cementa AB i Slite med 240

⁴ Statisticon AB: Befolkningsprognos 2018-2027 Region Gotland. Uppsala, u.å. (2018)

anställda. De allra flesta företagen är små och finns framförallt inom jordbruk, handel och byggindustrin.⁵

Handeln är till stor del koncentrerad i Visby, där det finns tre handelsområden: innerstaden (inkl. Östercentrum) såväl som Skarphäll och Stenhuggaren i utkanten av staden. Dagligvarubutiker finns därutöver i Hemse, Klintehamn, Slite, Roma, Fårösund, Lärbro, Burgsvik, Stånga, Havdhem, Katthammarsvik, Ljugarn, Fole, Stenkyrka, Rone, När och på Fårö. (Källa: Gotland i siffror 2017, s. 65).

Koncentrationen av de större arbetsgivarna på få områden leder till en omfattande arbetspendling. På grund av den stora befolkningsandelen på landsbygden är det många som kör bil till arbetet. Bilnehavet på Gotland uppgår till 611 personbilar per 1000 invånare, vilket är den högsta siffran i Sverige. Riksgenomsnittet för bilnehavet exklusive storstadsregionerna⁶ är 528 personbilar per 1000 invånare. Genomsnittet för hela riket är 479 personbilar per 1000 invånare.⁷

3.4 Service och utbildning

En serviceverksamhet som har stor betydelse för hela regionen är Visby Lasarett som fungerar som akutsjukhus för hela Gotland. Centrala utbildningsverksamheter är Wisbygymnasiet med ca 1500 elever och Uppsala Universitet – Campus Gotland, där det under 2017 studerade ca 900 stycken helårsstudenter. Alla dessa tre verksamheter är lokaliserade i Visby. Wisbygymnasiet har dessutom lantbruksutbildning på Lövsta i Roma.

I Tabell 3 redovisas verksamheter inom vård och omsorg, utbildning, kultur och fritid som är viktiga ur ett kollektivtrafikperspektiv.

Tabell 3. Offentlig och fristående serviceverksamhet med stor betydelse för kollektivtrafiken

	Vård och omsorg			Utbildning				Kultur och fritid					
	Vårdcentral (V) Trygghetspunkt (T)	Folktandvård	Särskilt boende	Förskola	Skola F-6	Skola 7-9	Vuxenutbildning	Bibliotek	Teater	Ungdomsgård	Ishall	Simhall	Idrottshall
Visby	V	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hemse	V	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Klintehamn	V		X	X	X	X		X		X			X
Slite	V	X	X	X	X	X		X	X	X	X		X
Roma	T	X	X	X	X	X		X		X			
Fårösund	T		X	X	X	X	X	X		X		X	X
Lärbro				X	X								
Väskinde				X	X								
Stånga				X	X								
Havdhem				X	X								X
Dalhem				X	X								
Endre				X	X								
Fole				X	X								

⁵ Antalen anställda gäller år 2016 och är tagna ur "Gotland i siffror 2017", s. 19

⁶ Riket utan Stockholms, Västra Götalands, Skåne och Uppsala län.

⁷ Källa: Egen beräkning, baserad på SCB:s befolkningsstatistik och fordonsstatistik. Siffrorna gäller år 2017.

Garda				X	X								X
Sanda				X	X								
Stenkyrka				X	X								
Vänge				X	X								
Eskelhem				X	X								
Västerhejde				X	X								
Fardhem*				X	X								
Burs*				X									
Ljugarn*				X									
När/Lau*				X									
Tofta*				X									
Färö*				X									
Hogrän*				X									
Kräklingbo*				X									
Gothem*				X									
Hellvi*				X									
Lokrume*				X									
Storsudret	T		X	X	X			X					
Östergarnslandet	T		X		X			X					

* Fristående verksamheter, utbildnings- och arbetslivsförvaltningen

<https://www.gotland.se/43921>

Utöver det som redovisas i Tabell 3 finns det särskilda boenden i Bro och När, Östergarnslandets grundskola finns i Kräklingbo, Sudrets grund- och förskola är belägen i Öja.

4 Kollektivtrafiken på Gotland idag

4.1 Bakgrund

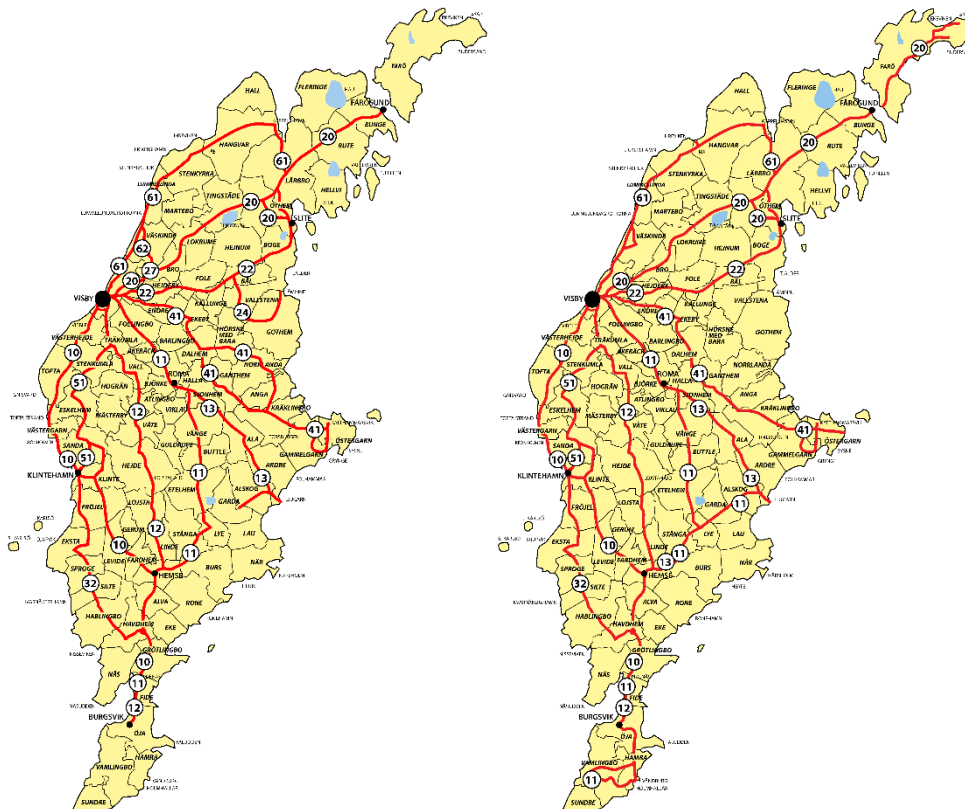
Region Gotland ansvarar såväl för landstings- som för de kommunala uppgifterna. Det innebär att Regionen har ansvaret för all samhällsfinansierad kollektivtrafik vilket är en viktig förutsättning för ett samordnat utbud. Det finns både allmän och särskild kollektivtrafik. Den allmänna kollektivtrafiken regleras i lagen om kollektivtrafik; begreppet allmän innebär att alla får åka med. På Gotland består den av landsbygdstrafik, såväl linjelagd som anropsstyrd trafik, och stadstrafiken i Visby. Den särskilda kollektivtrafiken, där det krävs tillstånd för att åka med, består av färdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Det pågår en samordning av skolskjutsar och allmän kollektivtrafik. Skolskjutsbussarna är öppna för allmänheten som får åka med i mån av plats. För att utnyttja fordonen bättre kan enligt transportörsavtalet, som gäller sedan 1 juli 2018, taxibilar och minibussar användas inte bara i Närtrafiken, men även i alla former av särskild kollektivtrafik. Nytt i transportörsavtalet är att alla resenärstyper kan samplaneras i samma fordon, t.ex. kan en färdtjänstresenär få dela bil med en skolelev eller närtrafikresenär.

4.2 Utbud i landsbygdstrafiken

4.2.1 Linjelagd trafik

I dagsläget finns det 13 linjer inom den allmänna linjelagda landsbygdstrafiken. I tidtabellperioden 2018-2019 är linjesträckningar och utbudet som Figur 2 och Tabell 4 visar. Linje 14 upphörde som egen linje den 15 juni 2018; turerna utgör numer en del av linje 11. Utbudet anges i antal turer för varje riktning, uppdelat i vardags- och helgturer. Sommartidtabellen gällde från den 16 juni till den 19 augusti 2018, vintertidtabellen gäller från den 20 augusti 2018 till den 11 juni 2019.



Figur 2. Linjenät i landsbygdstrafiken 2018/19 (vänster: vintertidtabell, höger: sommartidtabell)

På skoldagar trafikeras alla 13 linjerna med sammanlagt 145 turer om dagen, i tillägg finns det många förstärkningsturer till och från Wisbygymnasiet. På helgdagar är utbudet betydligt mindre med bara 42 turer på fem linjer. Skillnaderna mellan enskilda turer på samma linje kan vara ganska betydande. I synnerhet gäller det linje 61, där nästan varje tur har sin egen körsträcka. Förbindelserna Visby – Burgsvik och Visby – Väskinde är fördelade på tre linjer vardera. Det gör att utbudet upplevs svårbegripligt, inte minst av besökare.

Tabell 4. Utbud i landsbygdstrafiken i tidtabellperioden 2018-19

Linje	Turernas dragning (anges bara för riktning A)	Kör- längd i km	Vintertidtabell				Sommartidtabell			
			Riktning A		Riktning B		Riktning A		Riktning B	
			M-F	L-S	M-F	L-S	M-F	L-S	M-F	L-S
10	Burgsvik – Hemse – Klintehamn – Visby	82,5	1	1	3*	-	-	2	2	3
	Hemse – Klintehamn – Visby	56,9	5	2	4	3	5	1	3	-
	Klintehamn – Visby	34,1	8	3	7	3	11	9	11	9
11	Vamlingbo – Burgsvik – Hemse – Roma – Visby	104,6	-	-	-	-	3	2 ^L	2	1 ^L
	Burgsvik – Hemse – Roma – Visby	83,3	4	4	3	5	2	1	3	1
	Hemse – Roma – Visby	57,7	6+F	2	8+F	1	6 ^L	2 ^L	6 ^L	4 ^L
	Roma – Visby	18,3	1	-	1	-	-	-	-	-
12	Burgsvik – Hemse – Visby via Hejde	76,7	3	-	2	-	3	-	1	-
	Hemse – Visby via Hejde	51,1	1	-	1	-	-	2	1	1
13	Hemse – Garde – Ljugarn – Roma**	55,5	-	-	-	-	2	-	2	-
	Garde – Ljugarn – Roma	38,5	1	-	1	-	2	-	2	-
	Ljugarn – Roma	28,3	-	-	1	-	-	-	-	-
20	Färö Skär – Fårösund – Lärbro – (Slite –) Visby	81,3	-	-	-	-	3	3	3	3
	Fårösund – Lärbro – Slite – Visby	69,5	5	5	6	5	6	3	8	3
	Fårösund – Lärbro – Visby	56,7	6	-	5	-	4	1	2	1
22	Lärbro – Slite – Bäl – Visby	45,8	4	-	5	-	2	-	2	-
	Slite – Bäl – Visby	38,0	4	-	3	-	4	1	3	-
24	Åminne – Bäl	18,1	1 ^S	-	1 ^S	-	-	-	-	-
27	Väskinde – Visby	12,1	2 ^S	-	2 ^S	-	-	-	-	-
32	Havdhem – Klintehamn	34,0	1	-	1	-	1	-	1	-
41	Sandviken – Katthammarsvik – Dalhem – Visby	63,0	-	-	-	-	3	3	5	3
	Katthammarsvik – Hörsne – Dalhem – Visby	57,4	1	-	1	-	-	-	-	-
	Katthammarsvik – Dalhem – Visby	52,5	5	2	5	2	2	2	-	1
51	Klintehamn – Visby via Sanda	39,3	3	-	3	-	2	-	2	-
61	Slite – Lärbro – Kappelshamn – (Väskinde –) Visby	62,2	-	2	1	2	-	1	3	2
	Visby	51,8	3	-	2	-	2	-	-	-
	Lärbro – Kappelshamn – (Väskinde –) Visby	43,8	3	-	3	-	3	2	3	2
	Kappelshamn – (Väskinde –) Visby	13,4	-	-	-	-	2	1	2	1
	Lummelundagrottan – Väskinde – Visby	12,6	2	-	2	-	2	-	2	-
62	Väskinde – Visby	18,1	2 ^S	-	2 ^S	-	-	-	-	-

Körlängden är ett medelvärde av längden för båda riktningar A och B.

* Fredagar körs en tur Visby – Burgsvik istället för Visby – Hemse.

** På sommaren trafikeras sträckan även med några turer av linje 11.

M-F helgfri måndag-fredag

L-S lördag, sön- och helgdag

+F tilläggstur på fredagskvällar

^L varav en tur via Ljugarn

^S endast skoldagar

Då sommartidtabellen råder under skolornas sommarlov, förlängs några turer av linje 11 söderut via Hamra till Vamlingbo på Sudret, som är utan linjelagd trafik i vintertidtabellperioden.

Detsamma gäller Fårö, dit några turer på linje 20 förlängs under sommaren. Därutöver går linje 13 från/till Hemse (istället från/till Garde) och linje 41 som går från Katthammarsvik vidare till Sandviken.

Linjerna 10, 11 och 20 fungerar som stomlinjer och de står för 70 % av resandet i landsbygdstrafiken. Linjerna 22, 41 och 61, som 2017 tillsammans hade en resandeandel av 16 %, är kompletteringslinjer och trafikerar ett antal områden med glesare befolkning som inte är anslutna till en stomlinje. Övriga åtta linjer kan delas upp i pendlingslinjer (12 och 51) och skollinjer (13, 14, 24, 27, 32 och 62). Linjerna 14, 24, 27 och 62 trafikerar inte under sommarlovet. Eftersom linjerna 13 och 32 har en viss betydelse för turisttrafiken trafikerar de även under sommaren.

4.2.2 Närtrafik

Närtrafik är varumärket för den anropsstyrda trafiken på Gotland och utgör basutbudet där ingen linjelagd trafik finns. Region Gotland har tecknat avtal med Samres som tar emot beställningar och planerar turerna. Beställningen måste göras senast kl. 16 dagen innan en planerad resa ska genomföras.

Landsbygden på Gotland är indelad i 18 st. områden. Resenären blir hämtad vid sin bostad och får åka till närmaste tätort under två eller tre vardagar i veckan enligt tidtabell. Från vissa områden kan man åka till två tätorter. Uppehållet i tätorten varar två till tre timmar, därefter skjutsas resenärerna tillbaka till bostaden. För närtrafiken finns följande hållplatser i tätorterna:

- Fårösund: ICA Bungehallen, Kronhagsvägen och Stuxgården
- Slite: Vårdcentralen, ICA, f.d. Pressbyrå
- Visby: Lasarettet, Korpen (vårdcentral), Coop Öster, Willys
- Klintehamn: Konsum, f.d. ICA Donnersgatan, Vårdcentralen
- Hemse: Torget/Konsum, Vårdcentralen

Som hållplatserna visar ska närtrafiken tillgodose basbehovet av serviceresor, alltså köp av livsmedel och läkarbesök.

4.3 Utbud i stadstrafiken

Stadstrafik finns i Visby och består av sex linjer, Tabell 5 och Figur 3 visar utbudet i tidtabellperioden 2018-2019. Giltighetsperioderna är samma som i landsbygdstrafiken.

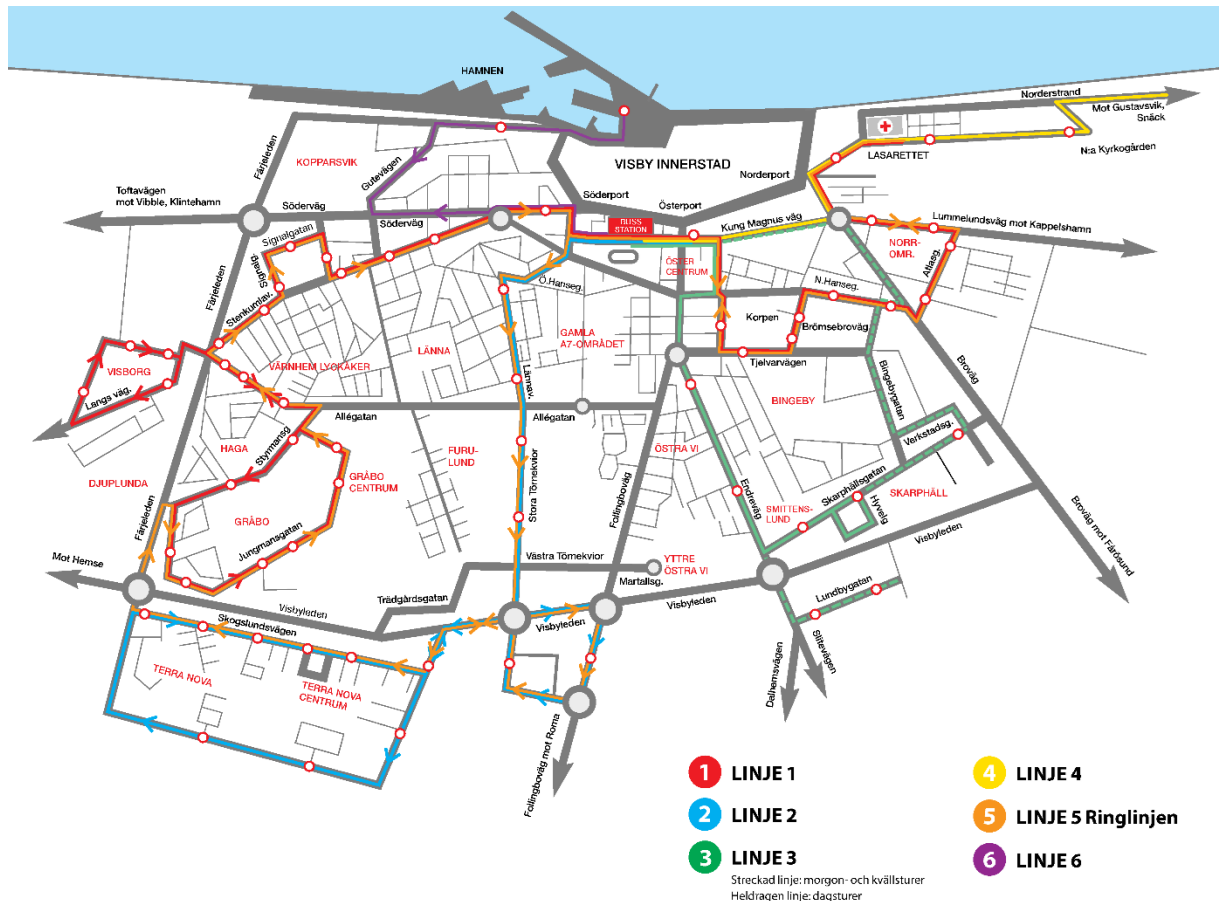
Tabell 5. Utbud i Visby stadstrafik i tidtabellperioden 2018-2019

Linje	Turernas dragning (anges bara för riktning A)	Kör- längd i km	Vintertidtabell				Sommartidtabell			
			Riktning A		Riktning B		Riktning A		Riktning B	
			M-F	L-S	M-F	L-S	M-F	L-S	M-F	L-S
1	Gråbo – Östercentrum – Lasarettet	9,1	18*	-	15	-	8*	-	7	-
	Gråbo – Region Gotland – Österct. - Lasarettet	10,8	9	-	10	-	4	-	4	-
2	Östercentrum – Terra Nova	7,0	13	-	12	-	6	-	6	-
3	Visby busstation – Farmek (Österby)	5,6	2	-	1	-	2	-	1	-
	Visby busstation – Hyvelgatan (Skarphäll)	3,1	3	-	3	-	3	-	3	-
4	Visby busstation – Flundreviken (Snäck)	4,9	4	-	4	-	7	4	7	4
5	Lasarettet – Gråbo – Terra Nova – Lasarettet	19,1	2	5+L	1	4+L	12+F	5+L	10	5+L
6	Visby busstation – Visby hamnterminal o. tillbaka	7,0	5	-	-	-	14	8	-	-

Körlängden är ett medelvärde av längden för båda riktningar A och B

* första turen går endast Pilhagsvägen – Östercentrum

M-F helgfri måndag-fredag
 L-S lördag, sön- och helgdag
 +F tilläggstur på fredagskvällar
 +L tilläggstur på lördagskvällar



Figur 3. Visby stadstrafiks linjenät 2018/19

Linje 1 är den viktigaste stadslinjen och stod för ca 74 % av resandet i stadstrafiken år 2017, följt av linje 2 med ca 16 %. Linje 2 förbinder bostadsområdet Terra Nova och handelsområdet Stenhuggaren med busstationen. Linje 5 är en ringlinje som ersätter linje 1 och 2 på vardagskvällar och helger samt mellan kl. 9 och kl. 15 på vardagar i sommartidtabellen. Sträckan trafikeras i båda riktningarna, beroende på riktningen är de betecknade som 5A (motsols) eller 5B (medsols). Linje 3 är avsedd för arbetspendling till industri- och handelsområdena Skarphäll och Österby och linje 4 förbinder stadsdelen Snäck med stadens centrum. På sommaren tar sig många badgäster med linje 4 till och från badet vid Gustavsvik. Linje 6 utgör förbindelsen mellan busstationen och hamnterminalen för anslutning till och från färjorna.

4.4 Särskild kollektivtrafik

Region Gotland är den myndighet som beviljar färdtjänst- och riksfärdtjänststillstånd. Taxor och bestämmelser för färdtjänst och sjukresor beslutas av Regionfullmäktige. Taxeuppgifterna i detta avsnitt är tagna från taxan som gäller i april 2018. Skolskjutsar är en del av den särskilda kollektivtrafiken, även här är Region Gotland ansvarig myndighet.

4.4.1 Färdtjänst

Antalet beviljade färdtjänstillstånd var år 2017 totalt 2284 stycken. Under 2016 och 2017 genomfördes 44 000 respektive 46 000 färdtjänstresor på Gotland. Taxan för färdtjänst baseras på kilometeravstånd för resan och den differentieras mellan dag- och natttaxa. Natttaxan gäller mellan kl. 22 och kl. 05. Egenavgiften betalas direkt till chauffören i bilen eller så faktureras resenären i efterhand. Det minsta beloppet (0-4 km) är 44 kronor dagtid eller 55 kronor nattid, det maximala beloppet (över 55 km) är 104 kr dagtid eller 114 kronor nattid.

Sedan 1 april 2018 finns en möjlighet för färdtjänstberättigade att köpa Länskort Plus, Förortskort Plus eller Visbykort Plus. Färdtjänstresenärer som väljer att köpa Länskort Plus åker för en fast månadskostnad i färdtjänsten men åker dessutom på kortet i busstrafiken över hela ön i landsbygdstrafik och i stadstrafiken Visby. För Länskort Plus och Förortskort Plus uttages samma avgift som för ett Länskort/Förortskort vuxen i busstrafiken. För närvarande är kostnaden för Länskort Plus 750 kronor och Förortskort Plus 495 kronor för kalendermånad.

Barn och ungdomar upp till 20 år som är folkbokförda på Gotland reser gratis i kollektivtrafiken på landsbygden med "Bussiga kortet". Barn och ungdomar upp till 20 år reser således gratis i färdtjänst på landsbygden. För barn och ungdomar upp till 20 år som är folkbokförda på Gotland och är beviljade färdtjänst erbjuds Visbykort Plus för färdtjänstresor inom Visby samt för bussresor i stadstrafiken Visby. Kostnaden för Visbykort Plus är densamma som kostnaden för ett Visbykort vuxen, för närvarande 370 kronor för en kalendermånad.

4.4.2 Färdtjänst i annan kommun

Region Gotland erbjuder färdtjänstberättigade att resa färdtjänst i annan kommun. Resan får vara maximalt nio mil. En egenavgift av 90 kronor uttages för varje påbörjad tremilsintervall. Önskar resenären resa längre än nio mil, får resenären stå för hela kostnaden själv över niomilsgränsen.

4.4.3 Riksfärdtjänst

Under 2017 beviljades 7 beslut om riksfärdtjänstresa. Avgiften är reglerad i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.

4.4.4 Sjukresor

Region Gotland erbjuder sjukresa i taxi, serviceresor, för personer som bedöms ha särskilda medicinska skäl för resor till och från vårdinrättningar. Sjukresa med egen bil erbjuds till personer som reser fler än åtta gånger under en fyraveckorsperiod till vårdinrättning. Alla som är i behov av sjukresa erbjuds gratis resa i busstrafiken. År 2017 genomfördes totalt 29 000 stycken sjukresor i taxi.

Egenavgift för serviceresor i taxi baseras på kilometeravstånd. Högkostnadsskydd finns på 1900 kronor för resor under en 12-månadersperiod.

Samtliga bussar i landsbygdstrafiken på Gotland samt i stadstrafiken Visby är tillgänglighetsanpassade. Ett stort arbete kvarstår med att tillgänglighetsanpassa våra busshållplatser.

4.4.5 Skolskjuts

Skolskjuts ska erbjudas i de fallen ett skolbarn/en elev, från förskoleklass till årskurs 9, uppfyller kriterierna för rätt till skolskjuts. Dessa kriterier omfattar bland annat avståndet mellan skola och hem och/eller mellan busshållplats och hem. I möjligaste mån ska den allmänna kollektivtrafiken

nyttjas vilket innebär att det är av största vikt att hållplatser och tidtabell anpassas till skolornas placering och tider.

Noteras bör att förskolebarn med vårdnadshavare samt gymnasieelever och vuxenstuderande inte har rätt till skolskjuts, utan är beroende av den allmänna kollektivtrafiken.

4.5 Övrig trafik

4.5.1 Upphandlad trafik

Den viktigaste förbindelsen mellan Gotland och fastlandet utgörs av färjetrafiken, ca 80 % av resorna till och från Gotland går vattenleds. Färjetrafiken upphandlas av Trafikverket och det nuvarande avtalet gäller fram till år 2027. Destination Gotland bedriver två färjelinjer året om (Visby – Nynäshamn, Visby – Oskarshamn) och en tredje linje sommartid (Visby – Västervik, 1 juni till 19 augusti). Vanligen går två stycken tur-retur-förbindelser om dagen mellan Visby och Nynäshamn samt en tur-retur-förbindelse om dagen mellan Visby och Oskarshamn. Vid sommartid och under storhelger tillkommer fler turer. Restiden enkel resa är 3 tim 15 min på Nynäshamnslinjen, 2 tim 55 min på Oskarshamnslinjen samt 2 tim 30 min på Västervikslinjen.

4.5.2 Kommersiell linjetrafik

Gotlands flygförbindelser till och från fastlandet bedrivs hela året som kommersiell linjetrafik. Visby flygplats är den enda flygplatsen på Gotland med linjeflyg. Flygbolaget Braathens Regional Airlines (BRA) har flera dagliga avgångar till Bromma, därutöver finns direktflyg några gånger i veckan till Malmö och Göteborg. Med flera dagliga direktflyg till Arlanda flygplats, utförda av flygbolaget SAS, ges möjligheten att byta till den internationella flygtrafiken. Sommartid trafikerar BRA med direktflyg till ytterligare ett antal destinationer i Sverige (Umeå, Sundsvall, Östersund, Norrköping och Ängelholm) samt till Helsingfors.

Den kommersiella busslinjetrafiken på Gotland är anpassad till besökarnas behov och trafikerar endast under sommaren. År 2018 fanns följande tre linjer:

- Flygbussarna Airport Coaches trafikerar sträckan Visby hamnterminal – Östercentrum – Visby flygplats.
- Veckorna 26 till 33 trafikerar en linje mellan Kneippbyn och upp till tre olika platser nära Visby innerstad (Inre hamnen, hamnterminalen och Östercentrum). Linjen bedrivs av bolaget Perssons Buss, Visby.
- Sliteexpressen trafikerades för första gången mellan 24 juni och 12 augusti 2018 på uppdrag av Slite Strandby, trafikutövare var Bergkvarabuss. Linjen erbjöd 7 st. expressturer dagligen från Slite Hamn och Slite Strandby till Östercentrum samt Inre Hamnen i Visby och tillbaka. Det gjordes inga uppehåll mellan Slite och Visby.

En ny trafik kommer att inledas där Geoshuttle AB ska transportera kryssningspassagerare mellan kryssningskajen och Visby innerstad (Almedalen). Trafiken ska i huvudsak genomföras med eldrivna fordon, men också andra fordon kan förekomma. Fordonen är anpassade för rörelsehindrade personer.

Trafikföretag som bedriver kommersiell trafik får använda kollektivtrafikens hållplatser efter samråd med Region Gotland. Biljettförsäljningen och spridningen av tidtabellsinformation sköter företagen själv. Trafikföretagen levererar tidtabellsdata till Samtrafiken och de får, efter samråd med Region Gotland, montera egna tidtabellsanslag på hållplatserna i mån av utrymme.

4.6 Nåbarhet

En möjlighet att kvantifiera nåbarhet är att beräkna så kallade restidskvoter, alltså att jämföra bussarnas restid med bilens. Då bussar använder samma infrastruktur som bilar gäller samma hastighetsbegränsningar. Restiden med buss kan alltså i bästa fall vara lika lång som bilresan (restidskvot = 1), normalfallet är dock att restiden för buss är längre (restidskvot > 1).

Tabell 6. Restider och restidskvoter mellan Visby och några utvalda orter på Gotland

Ort	Avstånd till Visby med bil (snabbaste rutten) *)	Vanligaste (och snabbaste) restid med buss	Restid med bil *)	Restidskvot **)
Vibble	4,9 km	0:18 h	0:08 h	2,25
Hemse	51,6 km	1:00 h (0:50 h)	0:49 h	1,22 (1,02)
Klintehamn	33,7 km	0:45 h	0:33 h	1,36
Slite	36,7 km	0:45 h	0:35 h	1,29
Romakloster	17,9 km	0:20 h	0:19 h	1,05
Fårösund	56,3 km	1:20 h (0:55 h)	0:53 h	1,51 (1,04)
Tofta	20,1 km	0:34 h	0:22 h	1,55
Burgsvik	77,5 km	1:30 h	1:11 h	1,27
Katthammarsvik	48,5 km	1:05 h	0:47 h	1,38
Dalhem	19,4 km	0:30 h	0:21 h	1,43
Stenkyrka	23,8 km	0:30 h	0:23 h	1,30
Väskinde	12,2 km	0:20 h	0:15 h	1,33

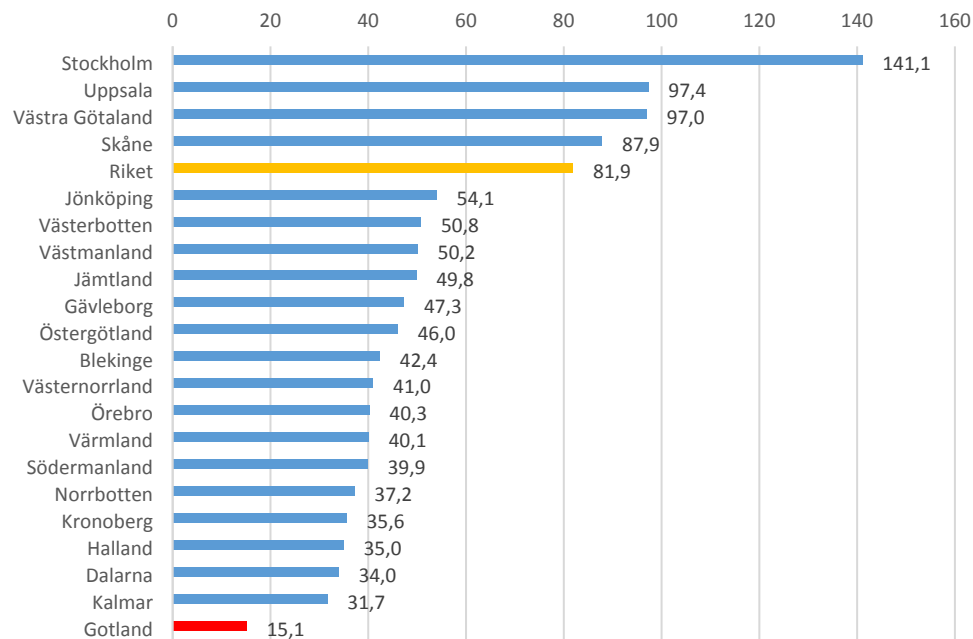
*) Källa: Google Maps (tider i normal trafik)

**) Restid buss : Restid bil

Medelvärde för restidskvoten av de i Tabell 6 listade relationerna är 1,36 – bussarnas restid är alltså i genomsnitt 36 % längre än den kortaste restiden med bil. Restidskvoter mindre än 1 kan endast uppnås ifall kollektivtrafiken kör på egen infrastruktur. I stadstrafiken bidrar t.ex. busskörfiler till att bussarna kan undvika att fastna i bilköer. På landsbygden är däremot järnvägen det enda kollektivtrafiksystem som kan vara snabbare än bilen.

4.7 Resenärsantal och resenärsgupper

Regelbundet resande i kollektivtrafiken görs i mindre omfattning på Gotland än i riket i övrigt. I Kalmar som intar näst sista platsen reser man mer än dubbelt så ofta kollektivt som på Gotland och i de nordligaste länen är antalet kollektivtrafikresor per invånare betydligt större än på Gotland, se Figur 4.

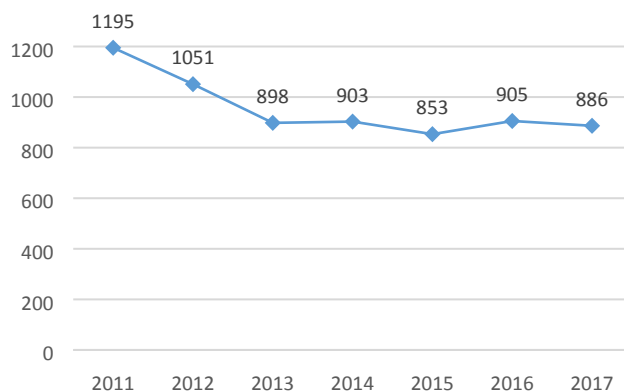


Figur 4. Kollektivtrafikresor per invånare år 2017 (endast busstrafik)

Om en resenär byter till en annan busslinje räknas det som ny resa i statistiken. Det låga resandet på Gotland kan till en viss del bero på två faktorer, dels geografi och dels på linjenätets struktur som båda kan bidra till att resenärer byter i mindre omfattning än på fastlandet:

- Stadstrafik finns bara i en ort, Visby, och byte inom stadstrafiken är ganska ovanligt. Utöver detta är stadstrafiken i Visby jämfört med andra städer av samma storlek förhållandevis lågt utnyttjad.
- De flesta resenärer inom landsbygdstrafiken når sitt resmål utan att byta till en annan busslinje.
- Stads- och landsbygdstrafiken är inte tillräckligt synkroniserade med konsekvensen att bara få resenärer kan byta mellan de två systemen.
- Det finns ingen busstrafik som passerar länsgränsen.

Figur 5 visar att antalet resenärer har, efter en betydande minskning mellan åren 2011 och 2013, stabiliserat sig på en jämförelsevis blygsam nivå.

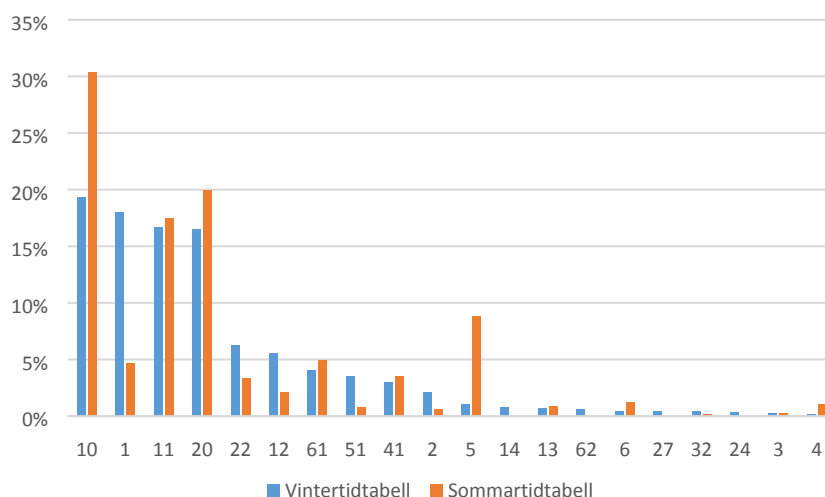


Figur 5. Resenärer (antal påstigningar) i Gotlands kollektivtrafik

Trots att befolkningen ökade med 2,0 % i tidsperioden mellan åren 2011 och 2017 sjönk resenärsantalet med 24 %. Det är skolungdomarnas resor med "Bussiga kortet" som står för en hög del⁸ av resandet, varpå antalet skolungdomar i gymnasieålder påverkar resandestatistiken mycket. Den stora tillbakagången i resandet beror till största andelen på att år 2012 avskaffades gratisresorna för skolungdomar i Visby stadstrafik. Samtidigt minskade antalet ungdomar i åldersklass 16-18 år mellan 2011 och 2013 med 20 %, medan antalet barn/ungdomar mellan 10 och 15 år var konstant. Sedan år 2014 har antalet ungdomar (13 år och äldre) stigit långsamt och kommer enligt prognosen fortsätta att öka.

År 2017 gjordes omkring 887 700 resor med den allmänna kollektivtrafiken, varav ca 699 000 resor (78,8 %) i landsbygds- och 187 000 resor (21,0 %) i stadstrafiken. Den verkliga siffran är med stor sannolikhet högre då inte alla resenärer registrerades under framförallt april månad på grund av byte av tekniska komponenter i biljettsystemet. I närtrafiken genomfördes samma år 1 700 resor (0,2 %).

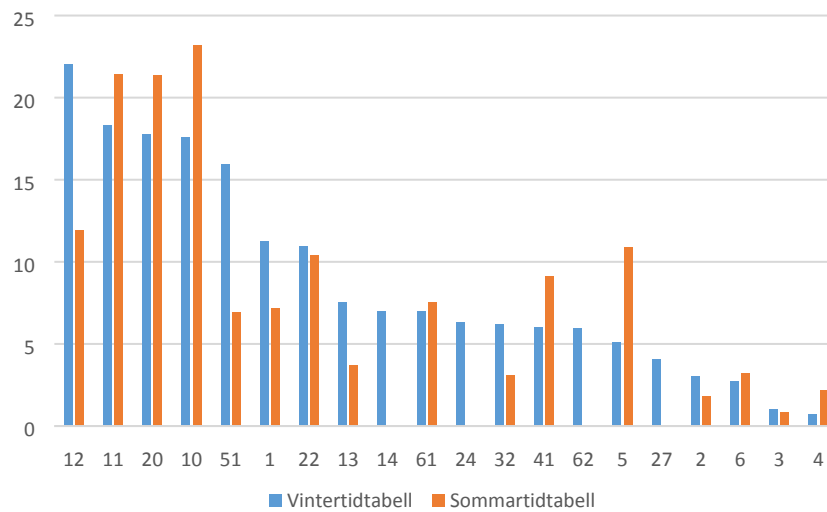
När man jämför linjernas andel av resandet, se Figur 6, så är det stomlinjerna som har flest resenärer. På sommaren står linje 10 för nästan en tredjedel av hela resandet, medan fördelningen är lite jämnare största delen av året, då vintertidtabellen gäller. Linje 5 har en större andel sommartid eftersom den ersätter linje 1 och 2 större delar av dygnet än i vintertidtabellen.



Figur 6. Linjernas andel av resandet år 2017

En hög andel av resandet kan även bero på att det finns många turer, varför en jämförelse av den genomsnittliga beläggningen per linje skulle vara intressant. Eftersom avstigande resenärer inte blir räknade är det inte möjligt att beräkna beläggning. Istället jämförs medelvärdet av påstigande per tur. Här bör det även beaktas att längden av en turs körväg spelar roll. Ju längre en tur är desto fler hållplatser passerar den och desto fler resenärer kan stiga på.

⁸ Under vintertidtabellperioden är andelen 43 %, på sommaren 21 %. Betraktar man bara landsbygdsstrafiken (Bussiga kortet gäller inte i stadstrafiken), är motsvarande siffror 55 % och 25 %.



Figur 7. Påstigande per tur (genomsnitt för år 2017)

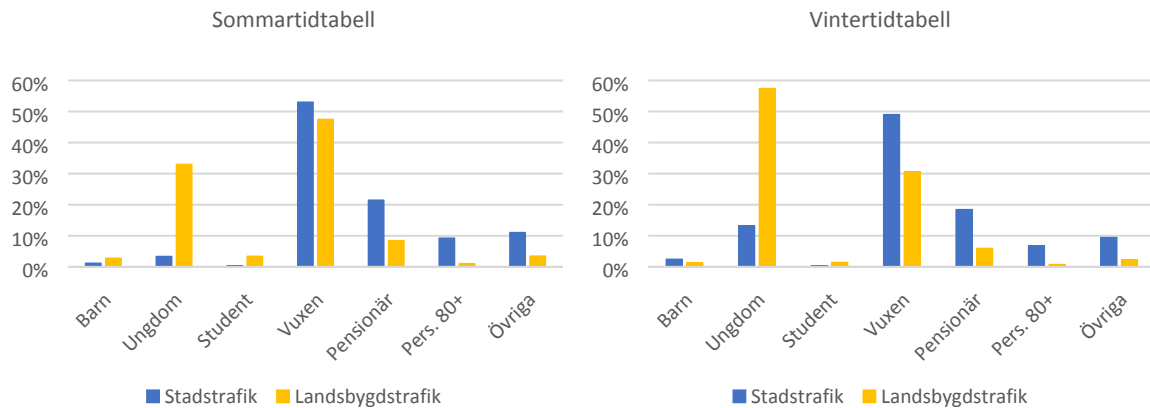
De mest trafikerade linjerna är inte alltid de som har högst beläggning. Linje 12, som är den snabbaste förbindelsen mellan Hemse och Visby, har flest resenärer per tur, även om linjen bara står för omkring 5 % av resandet i vintertidtabellperioden. Beläggningen är lägre sommartid, eftersom det inte finns någon skolpendling och det är färre arbetspendlare.

Kollektivtrafikresenärer skiljs vanligtvis åt i olika resenärsgupper genom taxan. På Gotland finns följande grupper:

- Barn till 6 år som åker gratis i sällskap av en vuxen;
- Barn och ungdomar från 7 till 19 år åker med det så kallade "Bussiga kortet" gratis i landsbygdstrafiken om de är folkbokförda på Gotland;
- Student är en person äldre än 19 år som studerar på t.ex. universitet eller högskola och måste kunna legitimera sig;
- Vuxen är en resenär mellan 20 och 64 år som inte är student;
- Pensionär är en person 65 år eller äldre;
- Resenär som fyllt 80 år som reser gratis.

Studenter och pensionärer i landsbygd- och stadstrafiken samt ungdomar i stadstrafiken åker på en reducerad taxa. Till gruppen "övriga" räknas alla som av olika skäl inte ingår i en av de ovan nämnda kategorierna. Det kan vara t.ex. resenärer med rollator eller med barnvagn som även får åka gratis.

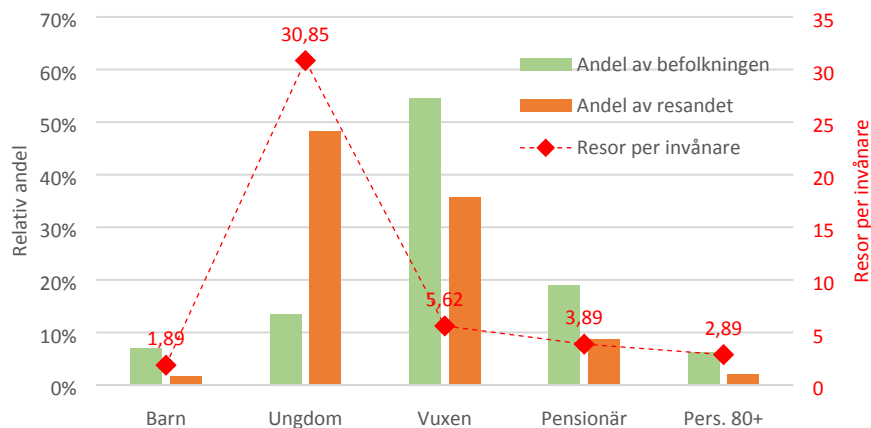
Hur resandet fördelar sig på resenärsgupperna, uppdelat på stads- och landsbygdstrafik, redovisas i Figur 8.



Figur 8. Relativa andelar av resenärgrupperna (april – december 2017)

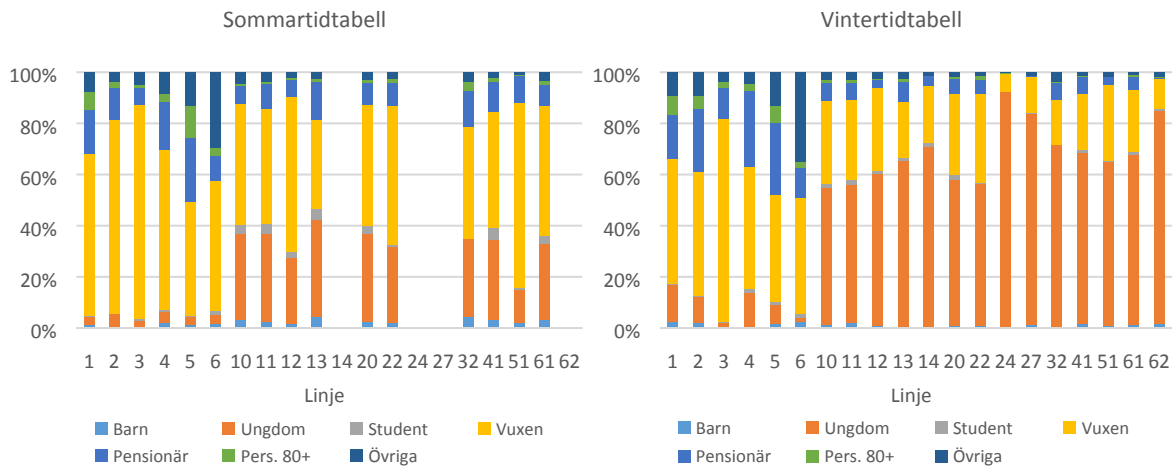
Det blir tydligt att den största resenärgruppen då vintertidtabellen råder utgörs av ungdomar. Nästan alla av dem (96,5 %) reser gratis med "Bussiga kortet" vilket innebär att drygt 60 % av resenärerna i landsbygdstrafiken åker gratis. På sommaren är bilden annorlunda, då är omkring hälften av resenärerna vuxna, med anledning av att många besökare använder kollektivtrafiken. Eftersom "Bussiga kortet" inte gäller i stadstrafiken, åker ungdomar i mycket mindre utsträckning med stadsbussarna än i landsbygdstrafiken.

48 % av alla resor gjordes av ungdomar, men deras befolkningsandel är 13,4 %. De reser i genomsnitt mycket oftare än övriga resenärgrupper. I Figur 9 visas att varje ungdom reste statistiskt sett nästan 31 gånger i tidsperioden 1 april till 16 juni samt 21 augusti till 31 december (210 dagar), medan en pensionär åkte buss bara drygt 4 gånger och en vuxen gjorde genomsnittligt 5,6 kollektivtrafikresor i samma tidsperiod.



Figur 9. Relativa andelar av befolkningen (2017) och resandet (1/4-16/6 och 21/8-31/12 2017)

Betraktar man resenärgrupperna per linje (se Figur 10) så framträder inte bara skillnaden mellan stads- och landsbygdstrafik, men skillnaderna mellan de enskilda linjerna, beroende på deras funktion. Skollinjerna 24, 27 och 62 används nästan uteslutande av ungdomar och på linje 3 är ca 80 % av resenärerna vuxna eftersom den linjen används för arbetspendling.

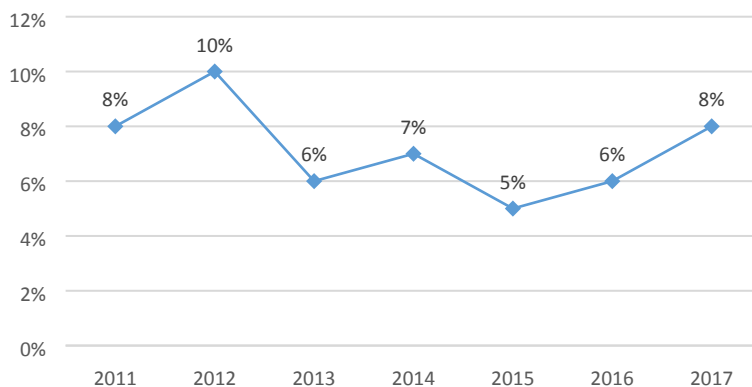


Figur 10. Resenärgruppers andelar, linjevis (april – december 2017)

Skillnaderna mellan sommar- och vintertidtabellperioden är stora. Andelen vuxna är mycket större på sommaren, eftersom skolpendlingen faller bort och att många sommargäster reser med kollektivtrafiken.

4.8 Marknadsandel och kundnöjdhet

Kollektivtrafikens marknadsandel och kundnöjdheten analyseras utifrån enkätundersökningar som görs genom Kollektivtrafikbarometern.⁹ För 2017 låg kollektivtrafikresors andel av det motoriserade resandet på 8 %, vilket är den näst minsta i hela landet. Se vidare information i Figur 11.



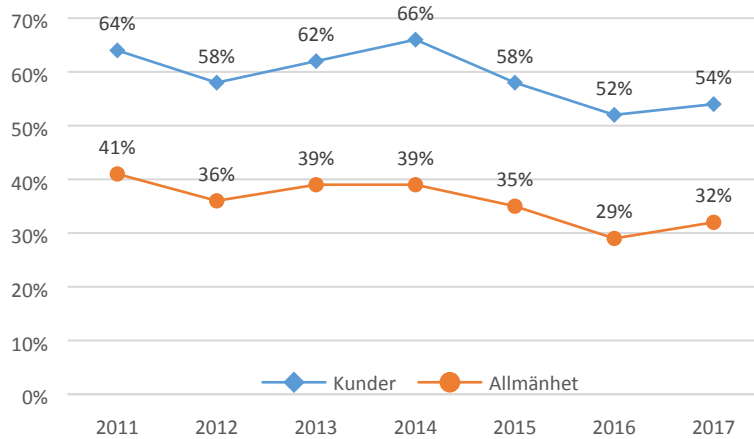
Figur 11. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet på Gotland

Den låga andelen av det kollektiva resandet innebär att det inte är så många resenärer som deltagit i undersökningen. Exempelvis beräknades marknadsandelen för år 2017 utifrån svar av 96 kunder,¹⁰ sammanlagd svarade 701 personer. Därför måste diagrammets siffror användas med viss försiktighet, eftersom basen statistiskt sedd är låg.

⁹ Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) är en enkätundersökning, branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik koordinerar aktiviteterna. Varje månad intervjuas ett antal representativt utvalda personer i hela landet. En sammanställning av resultaten publiceras årligen (se <http://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/kollektivtrafikbarometern/>).

¹⁰ En person definieras som kund om den har rest med kollektivtrafik minst 1-3 gånger om månaden; en person som har rest kollektivt i mindre utsträckning definieras som icke-kund.

2017 var 54 % av kunderna på Gotland nöjda med kollektivtrafiken som helhet (Figur 12), vilket är något lägre än riksgenomsnittet som ligger på 58 %. På frågan efter nöjdheten med senaste resan svarade 80 % att de var nöjda, riksgenomsnittet ligger på 76 %. Det är stora skillnader i allmänhetens nöjdhet, där icke-kunder inkluderas, när man jämför Gotlands resultat på 32 % och riksgenomsnittet på 51 %.



Figur 12. Nöjdhet med kollektivtrafiken

De som sällan eller inte åker kollektivt vet för lite om utbudet. En tredjedel av icke-kunderna svarade att de inte vet hur de kan åka kollektivt eller så jämför de med bilens flexibilitet vilken aldrig kan uppnås med kollektivtrafik. På frågan "Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör" svarade 71 % av icke-kunderna nej.

Den låga utnyttjandegraden av kollektivtrafiken kan också bero på att linjer och turer är begränsade och resenärer saknar möjligheten att nyttja kollektivtrafiken på ett sätt som passar deras respektive förutsättningar. Endast 18 % av icke-kunderna menade att avgångstider passade deras behov.

4.9 Biljettsystemet och taxan

Biljettsystemet som används är ett molnbaserat system där all data lagras i molnet istället för på busskortet (resekort). Resenärerna laddar sitt kort med en eller flera produkter via kollektivtrafikens hemsida eller i appen Ridango. I bussarna säljs alla biljettyper och betalsättet är med betalkort eller kontantbetalning. En resenär behöver ha ett busskort vid köp av alla typer av periodbiljetter eller reskassa.¹¹ Vid köp av enkelbiljetter behövs inget busskort. På Visby busstation kan alla biljettyper köpas under öppettiderna kl. 08.00-17.00 på vardagar. Bussbiljetter säljs också på Turistbyrå vid Donners plats i Visby samt ombord på Destination Gotlands färjor. Sedan sommaren 2018 säljs bussbiljetter även i Pressbyråns butiker på Östercentrum i Visby och i Roma.

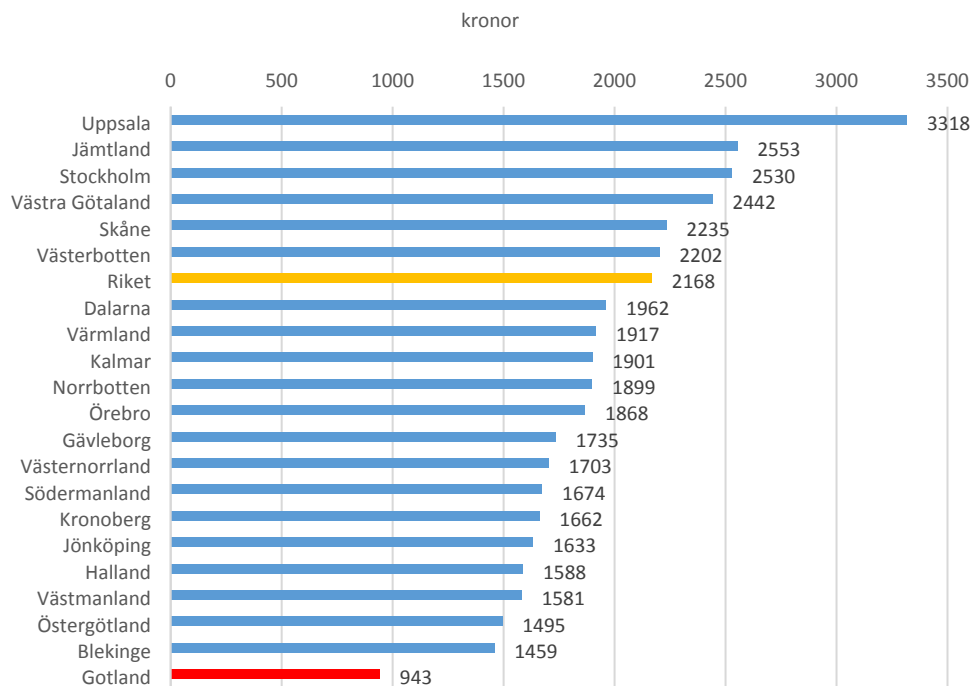
Nuvarande taxa som gäller för all kollektivtrafik inklusive färdtjänst och sjukresor innehåller många olika produkter och resenärskategorier. Produkterna 24- och 72-timmarskort, länskort och förortskort Visby är giltiga i både stads- och landsbygdstrafiken. Priset för en enkel resa är fast inom stadstrafiken i Visby, för landsbygdstrafiken är priset beroende av resans längd där sex prissteg finns. De flesta produkterna har ett lägre pris vid förköp. Resenär som har reskassa får

¹¹ Reskassa betyder att en summa pengar (minst 100 kr) laddas på ett busskort och används sedan för köp av rabatterade enkelbiljetter i bussen.

30 % rabatt vid köp av enkelbiljetter i bussarna. För närtrafiken gäller en enhetstaxa och särskild biljett behöver lösas då länskort eller andra periodkort inte gäller i närtrafiken.

4.10 Ekonomi

År 2017 fick Region Gotland 12,7 miljoner kronor i intäkter från den linjelagda kollektivtrafiken. Intäkterna kommer från biljettförsäljning. Kostnaderna för kollektivtrafiken var 55,1 miljoner kronor och detta motsvarar en självfinansieringsgrad på 23 %. Siffran är visserligen låg men inte ovanlig för kollektivtrafik på landsbygd. Härtill bidrar också att drygt hälften av alla resenärer får åka gratis (se avsnitt 4.7).



Figur 13. Kollektivtrafikens trafikeringskostnader (endast busstrafik) per invånare 2017

En jämförelse av trafikeringskostnaden per invånare visar att Gotland har, med stora avstånd från övriga län, den lägsta siffran i hela landet, se Figur 13. Det innebär att på alla andra håll i landet satsas det mycket mer resurser på kollektivtrafiken. Om det satsades lika mycket som i riksgenomsnittet (2168 kronor per invånare) så fick kollektivtrafikens kostnad på Gotland vara 127 miljoner kronor årligen. Även om man tog bort de tre länen med de högsta kostnaderna vore medelvärdet 1793 kronor och därmed nästan dubbelt så hög som på Gotland vilket motsvarar en total kostnad på 105 miljoner kronor.

5 Behovsanalys

Människor är olika och har därför helt olika resebehov. Olika resmål i vardagen kan till exempel vara att åka till arbetet, skolan, läkaren, biblioteket, träningen eller att åka till en affär och handla. Utöver detta kan varje enskild person också ha individuella resmönster beroende på exempelvis vilken tid det är på dagen, vilken årstid eller väder det är. Även om kollektivtrafiken oftast har en lägre flexibilitet jämfört med bilen måste tidtabellen givetvis vara anpassad till resenärers behov så bra som möjligt.

Region Gotlands serviceutbudsstrategi ska säkerställa en levande landsbygd där det är attraktivt att bo. Kollektivtrafiken är en viktig del i strategin, eftersom serviceverksamheterna ska kunna nås utan bil.

Under samrådsprocessen för trafikförsörjningsprogrammet har många olika synpunkter inkommit. Utifrån dessa synpunkter och med hänsyn till serviceutbudsstrategin är de identifierade kollektivtrafikbehoven sammanställda i detta kapitel. Behoven syftar inte bara till utbudet utan även till t.ex. infrastruktur och teknik.

Under hösten 2018 genomförs en resvaneundersökning på Gotland, undersökningen kommer att presenteras våren 2019 och kommer därmed inte att kunna arbetas in i detta trafikförsörjningsprogram.

5.1 Utbud baserat på resenärers behov

Utbudet måste bli bättre anpassat till resenärers behov. Det gäller såväl de som bor på Gotland året runt som alla delårsboende och besökare.

5.1.1 Pendlare

På vardagar är den största andelen av resenärerna pendlare, det gäller framförallt följande grupper:

- Arbetsspendlare från landsbygden till Visby
- Arbetsspendlare från Visby till större verksamheter på landsbygden t.ex. till Cementa i Slite, vårdcentraler eller äldreboenden.
- Arbetsspendlare inom Visby
- Gymnasieelever från landsbygden till Wisbygymnasiet
- Grundskoleelever som anvisats allmän kollektivtrafik samt grundskoleelever som genom fria skolvalet valt annan skola än anvisad.
- Barn med vårdnadshavare till och från förskolan.

En utmaning är att skolans sluttider kan variera över veckodagarna. Dessutom går många skolelever på aktiviteter efter skolan, såsom idrott, musik eller liknande och behöver kunna ta sig till aktiviteterna och sedan kunna åka hem. Arbetsspendlare som vill uträtta ärenden eller delta i aktiviteter efter arbetet och åka hem senare på dagen är också en utmaning att planera kollektivtrafik för.

5.1.2 Service- och utbildningsresenärer

En stor reseanledning är resor till service vilket sammanfattar resor till läkare eller vårdcentraler, till myndigheter eller till dagligvarubutiker. Härtill hör dessutom resenärer inom vuxenutbildningen som reser till Folkhögskolorna i Fårösund och Hemse. Linjedragningar ska förbättra möjligheten att nå verksamheterna med kollektivtrafik, vilket också innebär att tidtabellerna behöver anpassas till öppettiderna så långt som möjligt.

5.1.3 Fritidsresenärer

Slutligen finns så kallade fritidsresor som varierar över tid och vart resan ska gå. Det kan vara utflykter runt om på ön eller till Visby för idrottsaktiviteter, utställningar, konserter eller restaurangbesök till exempel. Under sommaren tillkommer många resmål. Traditionellt görs de flesta fritidsresorna på helgerna, men andelen fritidsresor på vardagar har vuxit kraftigt. Variationen av resmål och restider är alltså mycket stor, vilket gör det till en utmaning att uppfylla alla behov med kollektivtrafik. Det gäller också i stor utsträckning de behov som delårsboende och besökare har, då det finns turistiska resmål som är belägna långt ifrån en busshållplats.

5.1.4 Hela resan-perspektivet och multimodalitet

En resa från dörr till dörr innebär ibland att byten mellan olika färdmedel behövs till exempel från buss till minibuss eller till cykel. Där hela resan inte kan genomföras med kollektivtrafik kan pendelparkeringar för cykel eller bil vara ett bra komplement. Det är viktigt att tekniken finns för att söka och köpa biljett för hela resan även om byte av trafikslag behövs.

En väldigt stor betydelse har givetvis anknytningen till och från förbindelserna med fastlandet, alltså färjorna och flygen. Bussarna ska ansluta på Visby hamnterminal till och från båtarnas vanligaste avgångs- och ankomsttider. Eftersom variationen av avgångs- och ankomsttiderna är stor över året behövs det en fördjupad dialog med Destination Gotland för att kunna förbättra anslutningarna. Bussarna på linje 20 (Fårösund – Visby) ska därutöver ansluta till Fårösundsfärjan.

Visby flygplats trafikeras av flygbolagen i större utsträckning sommartid än under resten av året. Därför körs få bussanslutningar till och från flyget under vintertidtabellperioden.¹² Det har upplevts som svårt att planera kollektivtrafik under vinterperioden då flygens ankomst och avgångstider varierar under perioden och mellan veckodagar. Sedan ett antal år tillbaka körs kommersiell busstrafik till och från Visby flygplats under sommaren.

På grund av den ganska glesa befolkningen kan många områden inte anslutas till den linjelagda trafiken. Som basutbud i dessa områden finns istället närtrafiken, en områdesbaserad¹³ anropsstyrd trafik. I framtiden planeras att utveckla närtrafiken att även erbjuda anropsstyrd kollektivtrafik för anslutning till den linjelagda trafiken. För det behövs en samordning med linjetrafikens tidtabeller, så att resenärerna enkelt och snabbt kan byta fordon. Möjligheten att beställa anropsstyrd trafik behöver utvecklas så att förbeställningstiden kortas så mycket som möjligt samt att sättet att förbeställa följer med i teknikutvecklingen, för närvarande går det endast att boka resorna inom Region Gotlands verksamhetsområde genom telefonsamtal.

Utöver anslutningar ska även den så kallade multimodaliteten förbättras. Det innebär framförallt en tätare samordning av de olika trafikslagen. Det ska vara enklare att använda både cykel och kollektivtrafik. Möjligheten att ta med cyklar på bussen ska utökas, släpvagn för cyklar används mycket i andra delar av Europa och ska utredas som alternativ till cykelställ på bussen. Att erbjuda låncyklar på de större bytespunkterna bör också utredas. Att bedriva cykeluthyrning på bytespunkter är inte en verksamhet som ingår i Region Gotlands uppdrag men förutsättningar för cykeluthyrning kan ges.

¹² I vintertidtabellen 2018/19 trafikeras två turer varje vardag till och från flygplatsen på linje 61.

¹³ Områdesbaserad innebär i det här fallet att resenären blir hämtad hemma och körd tillbaka hem, det finns alltså inga hållplatser. Av- och påstigning på resmålet (närmaste tätort) sker däremot vid fasta hållplatser enligt tidtabell.

5.2 Infrastruktur

Genom investeringar i infrastrukturen gör man resan tryggare och underlättar byten inom kollektivtrafiksystemet såväl som mellan kollektivtrafik och andra färdmedel. Alla bytespunkter och de mest utnyttjade hållplatserna ska vara utrustade med hållplatsstolpe på båda sidorna av vägen, hållplatsnamn, tidtabellsanslag, väderskydd och belysning. Minimnivån på hållplats ska vara hållplatsstolpe på båda sidorna av vägen, hållplatsnamn samt tidtabellsanslag.

Upprustningen av hållplatserna är en del av det löpande arbetet och ingår därför inte som ett mål i detta program. Väntsalen på Visby busstation bör ha en generös öppettid och bemannad under lämpliga tider.

En åtgärd för att minska bilåkandet är att bygga pendlarparkeringar som kan användas gratis när man fortsätter sin resa med kollektivtrafik. För att säkerställa en tillräckligt hög attraktivitet krävs det ett bra kollektivtrafikutbud. Pendlarparkeringar skulle därför företrädesvis byggas längs stomlinjerna, såsom de redan befintliga parkeringarna vid hållplatserna Lye (linje 11), Takstens och Othems kors (båda vid linje 20). Det ska utredas ytterligare lägen för pendlarparkeringar, primärt i Burgsvik och Fårösund.

Även för de som cyklar ska det bli enklare att använda kollektivtrafiken. Redan idag kan man lämna sin cykel i ett låst cykelgarage vid Visby busstation, för resenärer med länskort ingår plats i cykelgaraget. De övriga bytespunkterna, med prioritering av Hemse, Klintehamn och Slite, bör utrustas med liknande låsta cykelgarage. Cykelparkeringar med väderskydd för cyklar behöver också planeras vid ett antal hållplatser.

5.3 Biljettsystemet och taxan

Utvecklingen av teknik för biljettköp går väldigt snabbt framåt. Att möjliggöra förutsättningar för resenärer att på enkla och via snabbt funna kanaler kunna köpa sin biljett är viktigt för att få behålla och få fler resenärer. Försäljning bör finnas via olika kanaler såsom biljettautomater, på försäljningsställen med generösa öppettider samt i appar etc. Behov finns att gå igenom kollektivtrafiktaxan från grunden för att kunna erbjuda ett lagom antal lättförståeliga produkter till rätt pris.

Betalkortbetalning i bussarna har införts under sommaren 2018 och ytterligare betalningsmöjligheter, t.ex. med Swish, ska utredas. Idag är en kund som vill byta mellan närtrafiken och linjetrafiken tvungen att köpa en ny biljett. Närtrafiken måste därför integreras i landsbygdstrafikens taxa så att resenären bara behöver köpa en biljett för hela resan.

5.4 Information

Information är viktig för både resenärer och planerare. Resenärerna måste ha kännedom över trafiken (tidtabell, eventuella förseningar, taxan) medan trafikplanerarna måste känna till resvanor för att kunna anpassa trafiken till behoven. Alla resor bör vara sökbara, biljett ska kunna köpas för hela resan även om byte av trafikslag behöver göras. Med alla resor avses här linjelagda bussturer, närtrafik och skolturer.

De redan befintliga informationssystemen behöver vidareutvecklas, t.ex. för att kunna få bättre realtidsinformation. Möjligheten att informera resenärer via skärmarna i bussen ska utnyttjas i större omfattning. Även kommunikationen över ytterligare kanaler som "sociala medier" kunde bidra till att kunderna blir bättre informerade. Det underlättas därigenom att resenärer sedan 2016 har möjligheten till gratis internetuppkoppling (WiFi) på alla bussar.

5.5 Beteendepåverkan

Att enbart öka det kollektiva resandet har begränsad effekt för transportsystemets miljöpåverkan och resurseffektivitet, om bilens marknadsandel fortsätter att vara hög. På lite längre sikt behöver därför en betydande del av bilresandet flyttas över till kollektivtrafiken. I detta sammanhang är satsningar på kollektivtrafiken mycket viktiga men det behövs samtidigt även åtgärder utanför kollektivtrafiksystemet.

Sett utifrån ett kollektivtrafikperspektiv vore det önskvärt att åtgärder genomfördes, som direkt eller indirekt främjar kollektivtrafiken genom att påverka människornas beteende. Ett exempel är att arbetsgivaren betalar kostnaden för arbetspendlingen om medarbetaren åker med kollektivtrafik. Ett annat exempel är utbudet och priset av parkeringsplatser. Bra kollektivtrafik möjliggör att ett lägre parkeringstal kan användas vid nybyggnation av bostads- och handelsområden, vilket kan bidra till ett reducerat bilägande. På längre sikt kunde man reducera antalet parkeringsplatser även i befintliga områden, under förutsättningen att kollektivtrafiken förbättras samtidigt. Även höjda parkeringsavgifter har en styrande effekt. Som tredje exempel kan man nämna bilpooler, som bidrar till att färre människor är tvungna att äga en egen bil. Alla dessa åtgärder ligger dock utanför trafikförsörjningsprogrammets tillämpningsområde.

6 Strategiska inriktningar

6.1 Nationella mål

6.1.1 Nationella transportpolitiska mål

De nationella transportpolitiska målen, utförda i regeringens proposition 2008/09:93 och antagna av Riksdagen den 20 maj 2009, hör till utgångspunkterna för det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det övergripande målet är preciserat genom funktions- och hänsynsmålet:

Övergripande målet	Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.
Funktionsmålet <i>Tillgänglighet</i>	Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
Hänsynsmålet <i>Säkerhet, miljö och hälsa</i>	Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

6.1.2 Miljö- och klimatmål

Det svenska miljömålssystemet består av det övergripande generationsmålet och 16 miljökvalitetsmål, varav de följande tre har beröringspunkter med trafiksystemet:¹⁴

Begränsad klimatpåverkan	Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.
Frisk luft	Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.
God bebyggd miljö	Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

¹⁴ Uppgifter hämtades från www.miljomal.se, besökt den 5 april 2018.

Den 15 juni 2017 beslutade riksdagen ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (formulerat i proposition 2016/17:146), i vilket miljömålen preciseras och ytterligare etappmål och åtgärder är formulerade. Transportsektorn ska uppfylla följande mål:

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

6.1.3 Branschgemensamma mål

6.1.3.1 Miljömål

Förutom de miljö- och klimatmål som formulerades av regeringen finns det också specifika mål i kollektivtrafikbranschen. Organisationen Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik (Partnersamverkan) beslutade i juni 2018 en reviderad version av det branschgemensamma miljöprogrammet.

Miljöpolicyen är att:

Kollektivtrafiken i Sverige bidrar till ett hållbart resande genom att minska behovet av privatbilstransporter med en utökad och attraktiv kollektivtrafik och genom att ständigt minska våra egna verksamheters miljöpåverkan.

Den branschgemensamma miljöpolicyen är utgångspunkt för följande tre miljömål:

		2016	2025	2030
Klimat- och Energimål*	Koldioxidutsläpp (g CO ₂ /pkm) <i>Förändring från 2016</i>	25	15 -40 %	7 -70 %
	Energianvändning (kWh/pkm) <i>Förändring från 2016</i>	0,27	0,20 -25 %	0,16 -40 %
Luftkvalitetsmål**	Kväveoxider (g/kWh)	1,8	0,7	0,3
	Partiklar (mg/kWh)	10,5	8,0	7,0
Bullermål	För närvarande kan inte ett kvantifierat mål för buller formuleras. Införande av elbussar är den åtgärd som mest kraftfullt bidrar till sänkta bullernivåer i stadstrafik.			

pkm Personkilometer

* Sammantaget mål för spårtrafik, busstrafik och fartygstrafik under allmän trafikplikt

** Mål för busstrafik under allmän trafikplikt

Det branschgemensamma miljöprogrammet ska fungera som stöd vid utformandet av miljöprogram inom kollektivtrafikens delbranscher buss, taxi och tåg. Därför rekommenderas det att programmets miljömål inte bör tillämpas direkt på den regionala verksamheten.

6.1.3.2 Fördubblingsmålet

Fördubblingsmålet framtogs år 2008 av Partnersamverkan, där de viktigaste organisationerna i kollektivtrafikbranschen samarbetar. Målet är uppdelat i

- Övergripande målet: Kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt
- Delmål: Antal resor med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006

I en rapport¹⁵ beskrivs åtgärder hur målet kan nås, med antingen kollektivtrafikfrämjande åtgärder eller bilhämmande åtgärder såväl som en kombination av båda.

Fördubblingsmålet gäller endast resor med motoriserade färdmedel. Basår är 2006, fördubblingen av marknadsandelen ska nås senast år 2030.¹⁶

6.2 Regionala mål

6.2.1 Vision Gotland 2025

Vision Gotland 2025 fungerar som regional utvecklingsstrategi och blev antagen av kommunfullmäktige den 18 juni 2008. Det är följande övergripande mål som ska leda utvecklingen:

- Minst 65 000 invånare bor på Gotland.
- Gotlänningarnas välstånd tillhör de bästa i landet.
- Gotland är den naturliga mötesplatsen i Östersjöregionen.
- Gotlänningarna har bra hälsa och mår bäst i landet.
- Gotland är en världsledande ö-region i miljö- och klimatfrågor.

I kapitlet *Hållbara kommunikationer och kommunikationssystem* fördjupas de övergripande målen genom målbilden

Gotland har som en integrerad och dynamisk region i Europa och som ett centrum i Östersjöområdet en transportstruktur som gynnar tillväxt och utveckling och som är miljömässigt hållbar.

såväl som sex strategier, vilka är huvudsakligt inriktade på en förbättring av förbindelserna till fastlandet och en bättre integration i Östersjöregionen. En av strategierna rör också kollektivtrafiken:

Verka för ett långsiktigt hållbart kommunikationssystem; ekonomiskt, socialt och ekologiskt.

I samma kapitel konkretiseras bådaderna i avsnittet *Resa på Gotland* genom fyra målbilder:

- Alla människor på Gotland ska ha möjlighet att effektivt, säkert och på miljömässigt långsiktigt hållbart vis förflytta sig mellan bostad, arbete, skola och fritidsaktiviteter.
- De lokala transportsystemen ska vara säkra och tillgängliga för alla.
- Cykelåkandet ska öka med 30 procent över en 15-årsperiod.
- Genom att 140-vägarna utvecklas till snabba och säkra matarvägar och kollektivtrafikens stomlinjer byggs ut, krymps avstånden på Gotland.

6.2.2 Region Gotlands styrmodell

Styrmodellen har det övergripande målet i Vision Gotland 2025 som utgångspunkt. I perspektivet *samhälle* finns det tre målområden med flera mål. Åtminstone ett mål i varje område rör trafiksystemet och därmed också kollektivtrafiken.

Social hållbarhet	En levande landsbygd och ett attraktivt Visby för bibehållen regional balans
-------------------	------------------------------------------------------------------------------

¹⁵ Helen Lindblom, Anders Bondemark, Karin Brundell-Freij, Eva Ericsson: *Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030. Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna?* WSP Analys & Strategi, Göteborg 2016

¹⁶ dito, s. 8

Ekonomisk hållbarhet	Långsiktigt goda och stabila kommunikationer
Ekologisk hållbarhet	Gotlands klimatavtryck ska minska

6.2.3 Energi 2020 – energiplan för Region Gotland

Baserad på de två energimålen i Vision Gotland 2025 utvecklades energiplanen för Gotland, Energi 2020, som antogs av regionfullmäktige den 16 juni 2014. Med planen konkretiserades målen på ett ambitiöst sätt. Det övergripande målet är

Lokala tillgångar på förnybar och återvunnen energi motsvarar hela energianvändningen i det gotländska samhället, inklusive industrins behov.

Därutöver finns fem delmål varav de följande tre gäller även transporter:

Förnybarhetsmål	Till år 2020 är målet att klara 100 procent förnybar energiförsörjning för hushåll och näringsliv på Gotland, utom till cementindustrins bränslebehov.
Klimatmål	Genom omställning från fossila bränslen till förnybar energi har klimatpåverkande utsläpp från energianvändningen på Gotland minskat med 45 procent från år 1990 till år 2020.
Effektiviseringsmål	Energihushållning har gett minskad användning av inköpt el och tillförda bränslen med i genomsnitt 1,5 procent per år för bostäder, lokaler och service, transporter och handel under 2010-2020.

För kollektivtrafiken finns det följande delmål som anknyter till alla ovan nämnda målen:

Kollektivtrafiken på Gotland drivs till 100 procent av förnybar energi, främst lokalproducerad biogas från och med år 2020. Upphandling med miljökrav på samhällsbetalda resor och upphandlade transporter som t ex färdtjänst och avfallsinsamling har lett till att dessa sker med fordon som drivs av förnybara drivmedel.

Därutöver rör följande åtgärder i kapitlet "Energistrategi till 2020" kollektivtrafiken. Region Gotland ska

- Väga in möjligheterna till kollektivtrafik som ett av de viktiga kraven när lokalisering av större nya bostadsområden beslutas.
- Långsiktigt förbättra kollektivtrafiken, i första hand genom en satsning på stomlinjerna. Prova snabba pendlingsturer från ytterområdena, till exempel Burgsvik och Fårösund.
- Undersöka utökad samordning av kollektivtrafik och skolskjutsar (pågående uppdrag) som leder till utökad utbud av kollektivtrafik.

6.2.4 Strategi "Ett långsiktigt hållbart serviceutbud på Gotland"

I strategin beskrivs hur det framtida offentliga serviceutbudet ska utformas.

Serviceverksamheterna är hierarkiskt uppdelade i fyra servicenivåer, ju högre nivån är desto färre (och större) blir områdena. På basnivån (närservice) är det åtta serviceområden med de större orterna (mer än 750 invånare) som utgångspunkt. Två av dessa områden, Storsudret och Östergarnslandet, saknar dock ett större centrum och har därutöver en stor andel delårsboende. Inom var och en av de åtta serviceområdena förväntas medborgarna kunna ta sig till och från servicen.

De i denna strategi nämnda serviceverksamheterna utgör viktiga resmål på Gotland, så kollektivtrafikplaneringen ska ta särskild hänsyn till dem.

7 Mål och åtgärder för Gotlands kollektivtrafik

7.1 Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken gör nytta både för den enskilda resenären och för samhället som helhet. Satsningar på kollektivtrafiken kan därför anses som lönsamma i ett samhällsutvecklingsperspektiv.

Fördelarna med kollektivtrafiken för den enskilda resenären är att

- man är oberoende av bilen,
- det finns en stor tillförlitlighet, eftersom man vet redan före resan hur lång tid den tar och när man är framme,
- man kan åka på ett tryggt och säkert sätt,
- man kan utnyttja restiden mycket bättre, t.ex. läsa, arbeta eller vila,
- man reser kostnadseffektivt och
- man reser miljövänligt.

Sett ifrån hela samhällets perspektiv är kollektivtrafiken viktig på grund av följande faktorer:

- Utsläppen av växthusgaser, luftföroreningar och fossilberoendet minskar.
- Yteffektiviteten av transportsystemet ökar – genom att fler reser tillsammans minskar behovet av vägtrafikyta på längre sikt (färre körfält, färre parkeringsplatser).
- Transporter blir mer energieffektiva.
- Kollektivtrafik ger ett rättvisare transportsystem – en tredjedel av Sveriges befolkning saknar körkort.
- Bra pendlingsmöjligheter främjar ekonomisk tillväxt genom en ökad sysselsättning.

Att erbjuda kollektivtrafik till Region Gotlands invånare och besökare är inget självändamål. För att Gotland kan bli en världsledande ö-region i miljö- och klimatfrågor enligt Vision Gotland 2025 behövs det även en väl utbyggd kollektivtrafik.

7.2 Målbild

Målbilden baseras såväl på de i det föregående kapitlet sammanställda nationella och regionala målen som på behovsanalysen och beskriver kollektivtrafikens roll i hur målen ska uppnås. Det övergripande målet är

Kollektivtrafiken på Gotland är en självklar del av transportsystemet och är ett hållbart resalternativ för både arbets- och fritidsresor.

Det övergripande målet kompletteras med följande fem målområden, varav alla anses ha lika stor betydelse:

<i>Större attraktivitet</i>	Kollektivtrafiken ska med regelbundna avgångar, bra anslutningar, hög tillförlitlighet och snabba förbindelser uppfattas som ett attraktivt och användbart resalternativ.
<i>Förbättrad tillgänglighet</i>	Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar ska förbättras.
<i>Ökad nåbarhet</i>	Kollektivtrafiken bidrar till en ökad nåbarhet av de viktigaste resmålen för både Gotlands invånare och besökare genom ett sammanhållet system av landsbygds- och stadslinjer.
<i>Reducerad miljöpåverkan</i>	En konkurrenskraftig och förnybart driven kollektivtrafik ökar transportsystemets energieffektivitet och minskar dess klimatpåverkan.

<i>Förbättrad resurseffektivitet</i>	En integrerad planering och fördjupad samordning av allmän och särskild kollektivtrafik skapar ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem.
--------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

De ovan nämnda målområdena konkretiseras med mer detaljerade mål och åtgärder som beskrivs närmare i de följande avsnitten. En planering av kollektivtrafiken baserad på målbilden och på de detaljerade målen innebär att utbudet kommer att öka både på landsbygden och i staden.

7.3 Större attraktivitet

En större attraktivitet av hela kollektivtrafiksystemet är den viktigaste förutsättningen att fler människor väljer att åka kollektivt. Den ska nås med följande mål:

1. Ett lättbegripligt utbud gör det enkelt att använda kollektivtrafiken.

Åtgärder:

- a. Landsbygdstrafiken består av tre tydligt synliga utbudsnivåer: stomlinjer, kompletteringslinjer (som kan vara anropsstyrda) och närtrafik (områdesbaserad anropsstyrd trafik).
 - b. Med takttrafik och raka linjedragningar utan avvikelser skapas ett regelbundet utbud i landsbygdstrafiken till tidtabellskiftet hösten 2020.
 - c. Ett nytt stadslinjenät är klart senast till tidtabellskiftet hösten 2021.
2. Bra anslutningar gör bytena inom busstrafiken och till andra kollektivtrafikslag smidiga.

Åtgärder:

- a. Korta bytesvägar och korta övergångstider på knutpunkterna i landsbygdstrafiken ger fler resmöjligheter och kortare restider.
 - b. Med korta övergångstider mellan landsbygds- och stadstrafik på Visby busstation nås resmål i staden snabbare.
 - c. Anslutningar till och från färjorna på Visby hamnterminal ska förbättras med turer fredag, lördag och söndag morgon och kväll, på stom- och kompletteringslinjer från sommaren 2019. Måndag till torsdag ansluts till och från färjorna med anropsstyrd trafik.
 - d. Flygplatsen ska nås med kollektivtrafik året om.
3. Information till resenärer ska förbättras och utökas.

Åtgärder:

- a. En satsning på kommunikations- och marknadsföringsåtgärder genomförs.
 - b. Tidtabellsinformation ska finnas på samtliga hållplatser senast år 2022.
 - c. Realtidsinformation ska finnas på flera kanaler, t.ex. på hållplatser och i bussar.
4. Besökarnas resebehov ska uppfyllas bättre.

Åtgärder:

- a. De linjer som har en förlängd sträckning i sommartidtabellen (linjerna 11, 13, 20 och 41) ska behålla denna sträckning under en längre tidsperiod från sommaren 2020.
 - b. Flera av Gotlands turistmål ska kunna nås med kollektivtrafik än idag.
5. Genom att beakta "Hela resan"-perspektivet blir det lättare att åka kollektivt.

Åtgärder:

- a. Tekniken ska göra det möjligt att hela resan kan planeras och köpas.
- b. Det ska kunna medföras fler än två cyklar på bussen där behovet finns, t.ex. genom cykelsläp.
- c. Nya pendlarparkeringar för cyklar och bilar underlättar arbets- och skolpendling.

Målen bidrar till att kollektivtrafiken blir attraktivare att använda. Härtill bidrar även redan befintlig teknik, såsom Ridango-appen eller internetuppkoppling i bussar, som ska bibehållas och vidareutvecklas.

Uppföljning (Källor: Egna mätningar, Kollektivtrafikbarometern)

- Ökat antal resenärer (2017: 886 000)
- Ökad kundnöjdhet (Nöjd Kundindex NKI, 2017: 54 %)
- Ökad nöjdhet med senaste resan (2017: 78 %)
- Minst två nya pendlarparkeringar för bil och tio nya för cyklar (med prioritering i Slite, Klintehamn och Hemse) är klara till 2025.

7.4 Förbättrad tillgänglighet

Med tillgänglighet menas i det här avsnittet tillgänglighet för personer med funktionsvariationer. Det innebär att såväl fordonen som infrastrukturen ska vara anpassade till behoven av personer med funktionsvariationer. För att flera kan använda kollektivtrafiken arbetar Region Gotland med att förbättra dess tillgänglighet. Det är viktigt att påminna att förbättringarna gynnar alla resenärer.

Det finns dock ingen enhetlig definition för vad som anses att begreppet ”fullt tillgänglig” skulle innebära. Vi uppfattar att personer med rörelsehinder, syn- eller hörselskada självständigt skulle kunna använda kollektivtrafiken. Därför ska en hållplats som betecknas för fullt tillgänglig uppfylla följande krav:

- Upphöjd plattform som kan nås utan steg från gatunivå eller gångstig
- Taktila stråk
- Väderskydd
- Belysning
- Hållplatsstolpe
- Tidtabellsanslag

Gällande fordonsparken trafikeras redan idag hela den allmänna busstrafiken med antingen låggolvs- eller lågentrëbussar. Bussarna är utrustade med skärmar som visar de tre följande hållplatserna och det finns utrop av nästa hållplats.

Idag finns ingen linje på Gotland som är fullt tillgänglig enligt den här använda definitionen. På längre sikt vore det tänkbart att huvudlinjen i stadstrafiken kommer att bli det, men planeringen av utbyggandet av hållplatserna kan börja först när utredningen om stadstrafikens utbud är avslutad.

Ett mål i målområdet ”nåbarhet” är att närtrafiken ska förbättras, så att den i framtiden ska kunna användas som matningstrafik till stomlinjerna. Därför kommer bytespunkterna på landsbygden att få en större betydelse än idag. Tabell 7 sammanställer hållplatserna som ska vara fullt tillgängliga; bytespunkterna ska därutöver vara utrustade med audiovisuellt realtidsinformation.

Tabell 7. Bytespunkter och hållplatser som ska vara fullt tillgängliga till år 2025.

Bytespunkt	Planeras vara fullt tillgänglig till
Visby busstation	redan utbyggd
Visby hamnterminal	redan utbyggd
Hemse busstation	redan utbyggd

Visby flygplats	2022
Roma	2022
Burgsvik	2022
Klintehamn	2025
Lärbro	2025
Slite	2025
Fårösund Kronhagsvägen	2025
Hållplats	Fullt tillgänglig till
Region Gotland	redan utbyggd
Tingstäde	2019-2020 (statliga medel)
Hemse vårdcentral	2019-2020 (statliga medel)
Dalhems affär	2019-2020 (statliga medel)
Hemse kyrka	2019-2020 (statliga medel)
Lye	2019-2020 (statliga medel)

De två viktigaste bytespunkterna i Visby är redan fullt tillgängliga enligt den ovannämnda definitionen. Utbyggnaden av de övriga kommer att förbättra tillgängligheten på landsbygden avsevärt. Av de ytterligare drygt 350 hållplatserna på landsbygden, varav de allra flesta har bara få påstigande resenärer om dagen, kan inte alla bli utbyggda. För att erhålla den största nyttan av investeringarna skulle framförallt de mest frekventerade hållplatserna stå i fokus. Därför kommer Region Gotland under perioden att genomföra en utredning om hållplatserna på landsbygden och inventera hur de är utrustade.

7.5 Ökad närbarhet

De första tre målen i målområdet närbarhet syftar på att skapa ett utbud i landsbygdstrafiken, bestående av tre olika nivåer. Med närbarhet avses här kollektivtrafikens linjenäts möjlighet att nå bostäder, arbetsplatser, fritidsaktiviteter, service och turistmål m.m. Inom själva planeringsprocessen kommer strategin "Ett långsiktigt hållbart serviceutbud på Gotland" spela en viktig roll.

1. Ett översiktligt system av stomlinjer trafikerar de starka stråken.

Åtgärder:

- a. Samtliga tätorter över 750 invånare är anknutna till en av stomlinjerna.
- b. På vardagar (dagtid) går det i varje riktning minst en tur per timme.

Den högsta utbudsnivån utgörs av stomlinjerna som ger störst nytta där trafikunderlaget är högst, så att kollektivtrafiken kan fullt spela ut sina fördelar. De innehar på Gotland den funktion som uppfylls av järnvägen i de andra länen.

2. De medelstarka stråken trafikeras av kompletteringslinjer.

Åtgärder:

- a. Kompletteringslinjerna knyter framförallt de mindre tätorterna till kollektivtrafiknätet. I så fall ska det finnas minst 8 dubbelturer per vardag (motsvarar varannantimmestrafik).
- b. Vid behov kan en kompletteringslinje även anknyta ett område utan tätort till en stomlinje. Utbudets omfattning bestäms i så fall beroende på linjens huvudsakliga funktion, t.ex. skol- eller pendlingstrafik.

Kompletteringslinjer fungerar som komplement till stomlinjerna, vilket betyder att en sådan linje finns där trafikunderlaget inte är tillräckligt för stomlinjetrafik men för stort för områdesbaserad anropsstyrd trafik.

3. Ett ökat utbud inom den anropsstyrda trafiken förbättrar tillgången till kollektivtrafik för alla som bor längre ifrån en stom- eller kompletteringslinje.

Åtgärder:

- a. Linjelagda anropsstyrda turer är från sommaren 2020 en ny kollektivtrafikprodukt på områden där resandeunderlaget för en kompletteringslinje är för lågt.
- b. Närtrafiken kompletterar där ingen linjelagd trafik finns.
- c. I alla närtrafikområden finns det minst en avgång per riktning varje vardag (motsvarar minst 5 resmöjligheter per vecka).
- d. Den minimala förbeställningstiden ska reduceras till högst 4 timmar.

Anropsstyrd trafik är den allmänna kollektivtrafikens basutbud i de områden som är glesast befolkade. Anropsstyrd trafik kan utföras dels som områdesbaserad anropsstyrd trafik, dels som linjelagd anropsstyrd trafik och tillämpas där underlaget för linjelagd trafik är för lågt. Den ska kunna användas å ena sidan för att nå den närmast belägna serviceorten, å andra sidan för att byta till (och från) linjetrafiken, när man vill ta sig till en plats längre bort.

4. Stadstrafiken förbättrar nåbarheten inom Visby och knyter Visbyområdet närmare staden.

Åtgärder:

- a. Nya kvälls- och natturer underlättar t.ex. arbetspendling från Lasarettet.
- b. Vibble och Väskinde kan nås med stadstrafiken.
- c. Utreda anropsstyrd linjelagd trafik i Visby innerstad och till Almedalsbiblioteket.

Det fjärde målet syftar på stadstrafiken i Visby som ska förbättras genom ett reviderat linjenät (se mål 1.b i avsnitt 7.3). Med en förlängning av vissa stadslinjer över tätortens gränser ökas nåbarheten i det växande Visbyområdet.

5. Den andel av Gotlands befolkning som når Visby med kollektivtrafik inom mindre än 60 minuter ska öka.

Åtgärder:

- a. Turerna ska bli snabbare, t.ex. genom att turen går raka vägen och inte heller stannar vid alla hållplatser.
 - b. Ett införande av snabbturer på vardagsmorgnar och -eftermiddagar ska prövas.
6. Kollektivtrafiken ska i större utsträckning kunna användas för flera ändamål än arbets- och skolpendling.

Åtgärder:

- a. Det ska finnas fler kvälls- och natturer, i synnerhet på kvällarna/nätterna fredag mot lördag och lördag mot söndag.
- b. De viktigaste serviceverksamheterna (se Tabell 3, kultur och fritid) kan nås bättre.
- c. Möjligheten att erbjuda evenemangstrafik ska utredas.

Fritidsaktiviteter blir alltmer betydande, varför det är viktigt att människor oftare kan använda kollektivtrafiken för det ändamålet. Först och främst är det de största serviceverksamheterna som ska kunna nås med kollektivtrafik, men inom kollektivtrafikplaneringen ska det i största möjliga mån tas hänsyn till övriga resmål, t.ex. idrottsplatser, ridskolor eller elljusspår.

7. En nära samverkan mellan samhällsutveckling och kollektivtrafikplanering skapar förutsättningar att fler människor har möjlighet att åka kollektivt.

Åtgärd:

- a. Nya bostadsområden och serviceverksamheter ska i möjligaste mån byggas i närheten av en busslinje.

Det skapar en trygghet för resenärerna om linjedragningen är känd och bestående. Samhällsplaneringen bör därför utnyttja det befintliga linjenätet.

Målen bidrar till en förbättrad konkurrenskraft och en större flexibilitet av kollektivtrafiken.

Uppföljning:

De flesta förändringarna som avses med de ovanstående målen kan först införas efter en ny kollektivtrafikupphandling har genomförts. Det är därför viktigt att målen ingår i själva upphandlingsprocessen. Målen ska bli nådda senast år 2023.

7.6 Reducerad miljöpåverkan

Med de mål som har nämnts ovan eftersträvas att öka kollektivtrafikutbudet rejält. Det innebär att fler fordon kommer att köra fler kilometer, vilket i sin tur leder till en högre energianvändning. Kollektivtrafikens miljöpåverkan skulle därmed öka om man fortfarande körde med dieslbussar. En reducerad miljöpåverkan kan följaktligen bara uppnås genom att man samtidigt kräver en helt fossilfri fordonsflotta, vilket även är ett mål i Energi 2020 – energiplan för Region Gotland:

- Kollektivtrafiken på Gotland drivs till 100 procent av förnybar energi, främst lokalproducerad biogas från och med år 2020.

Energiplanen antogs av regionfullmäktige i juni 2014, och ska fungera som färdplan på väg mot en hållbar energianvändning baserad på förnybar energi.

Inför upphandling av kollektivtrafik och skolskjutsar, när avtalsstart planerades till tidtabellskifte juni 2019, beslutade regionstyrelsen (§ 69/2017) om krav på drivmedel. För upphandling av kollektivtrafik och skolskjutsar är beslutet följande:

”I upphandlingen av Trafik 2019 ställs krav på att fordonen drivs med fossilfritt drivmedel varav minst 70 procent av fordonen drivs med biogas. Infasning av fossilfritt drivmedel sker under avtalets första tre och ett halvt (3,5) år.”

Med utgångspunkt från beslutet ovan föreslås att en minskning av kollektivtrafikens miljöpåverkan ska uppnås med följande mål:

1. Samtliga fordon i den allmänna kollektivtrafiken drivs fossilfritt, varav minst 70 % av fordonen ska drivas med biogas senast år 2024.
2. Kollektivtrafikens energianvändning per fordonskilometer ska minska med 10 % till 2025 jämfört med 2017.

Energianvändningen per fordonskilometer kan minska genom olika åtgärder. Vanligtvis är en ny fordonsgeneration energieffektivare än den befintliga. Genom att byta ut en delflotta med t.ex. elfordon minskar energianvändningen av hela fordonsflottan ytterligare. Även en utbildning av förarna i energisnål körning kan bidra till en förbättrad energieffektivitet.

Det ska påpekas att, även om kollektivtrafikens miljöpåverkan tillfälligt skulle öka, kan hela transportsystemets miljöpåverkan trots allt minska ifall tillräckligt många bilresenärer väljer att åka kollektivt.

7.7 Förbättrad resurseffektivitet

Följande mål ska bidra till en bättre resurseffektivitet av kollektivtrafiken:

1. Antalet resor ska öka med sammanlagd 15 % till år 2022 jämfört med år 2017.

Jämfört med fördubblingsmålet (se avsnitt 6.1.3.2) verkar den avsedda ökningen av resandet med 15 % inte vara särskild ambitiöst. Efter att utbudet har ökats kommer det att dröja tills efterfrågan växer, varför 15 % kan anses som rimlig. På grund av det stagnerande resandet de senaste åren (jämför Figur 5) kan fördubblingsmålet inte nås på Gotland, i synnerhet när det gäller delmålet (fördubbling av resandet från 2006 till 2020). År 2006 fanns det 1,1 miljoner resenärer. En fördubbling av denna siffra skulle innebära att resandet måste öka med 148 % mellan 2017 och 2020. Det skulle motsvara mer än en fördubbling inom bara tre år.

2. Kollektivtrafikens intäkter ska öka med minst 10 % till år 2022 jämfört med 2017.

Åtgärd:

- a. Kollektivtrafiktaxan ska förenklas genom färre och tydligare produkter.

Det finns två områden för en förbättring av resurseffektiviteten: sänkta kostnader eller/och höjda intäkter. Ett ökat utbud leder till större kostnader, resurseffektiviteten kan därför bara förbättras genom höjda intäkter. De ska stiga genom att fler människor reser kollektivt, vilket kan förväntas på grund av det förbättrade utbudet som åsyftas med detta trafikförsörjningsprogram. Men även en förenklad taxa kan bidra till ett ökat resande genom att den minskar en stor barriär att använda sig av kollektivtrafiken.

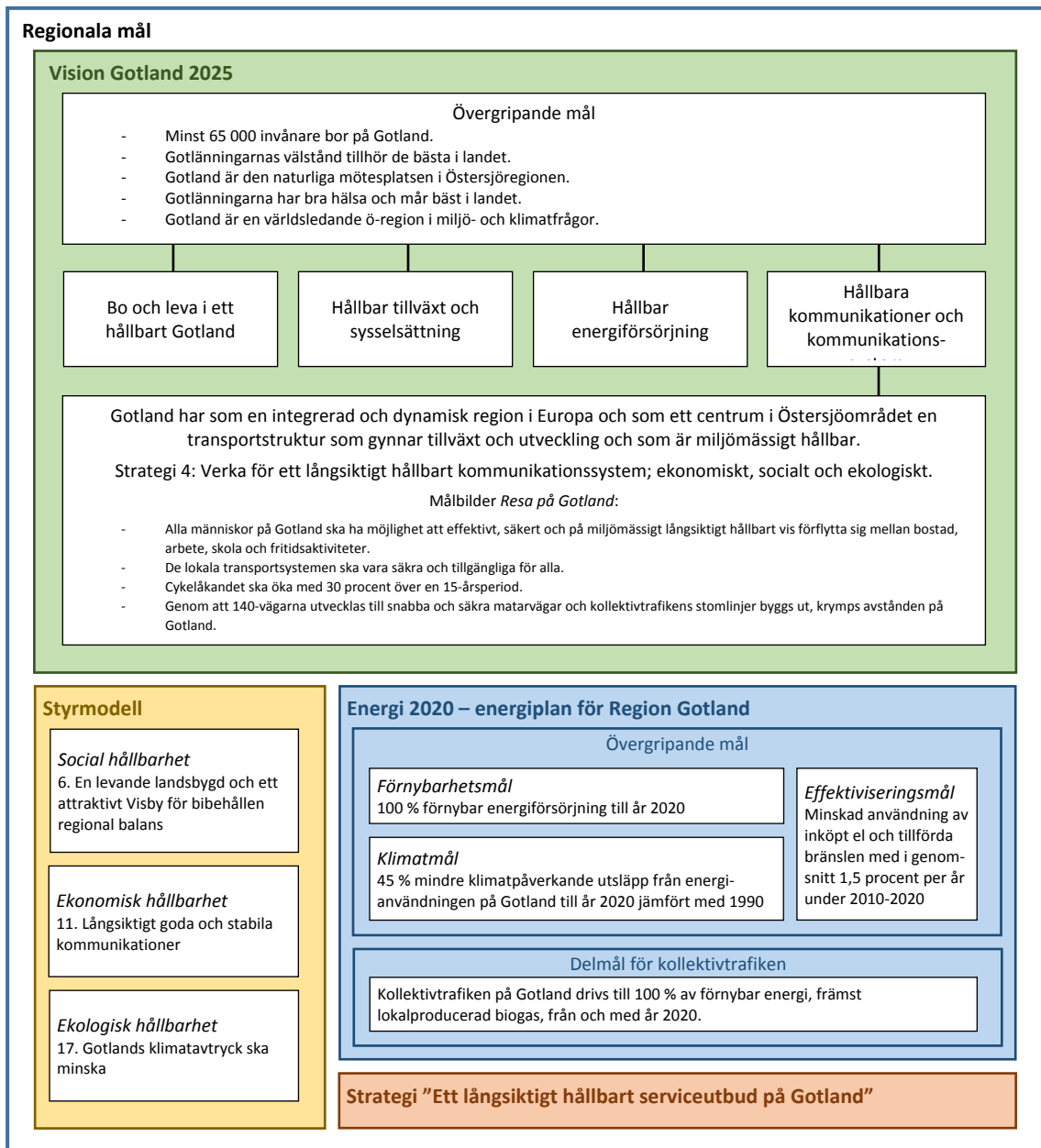
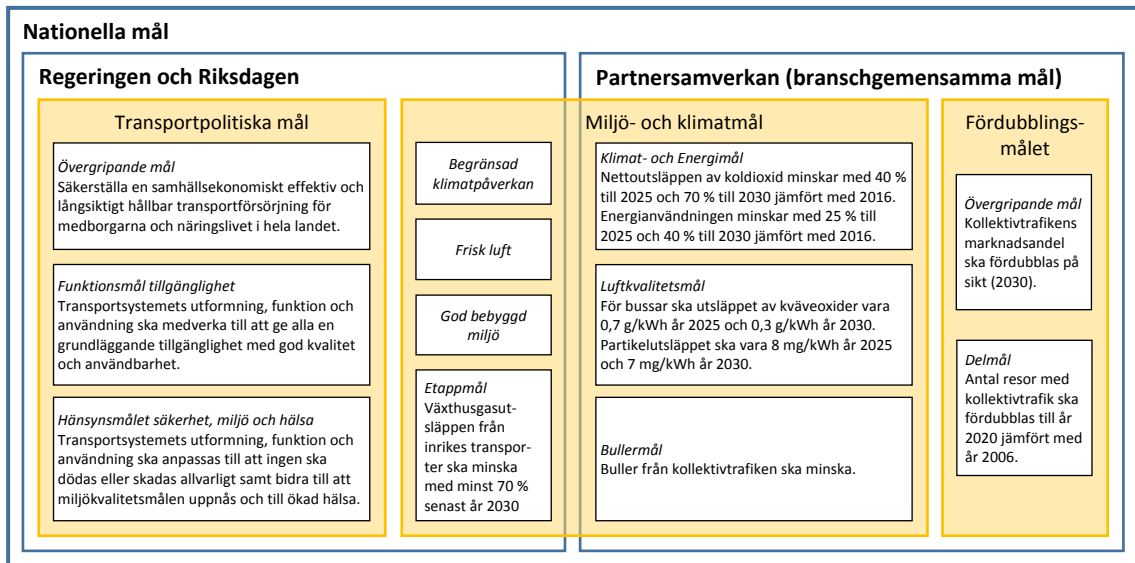
3. Den påbörjade samordningen med skolskjutsarna ska vidareutvecklas.

Redan idag får allmänheten resa med skolbussarna, som ger ytterligare resmöjligheter på landsbygden. Idag finns skolbussar inte med i kollektivtrafikens reseplanerare. En fördjupad samordning innebär t.ex. att informationen om tidtabellen förbättras.

Sist men inte minst är det också viktigt att beakta att även målområdena *större attraktivitet* och *ökad nåbarhet* bidrar väsentligt till en förbättrad resurseffektivitet.

Bilagor

Sammanfattning av målen



Mål för Gotlands kollektivtrafik

Trafikförsörjningsprogram

Övergripande mål

Kollektivtrafiken på Gotland är en självklar del av transportsystemet och är en hållbar resalternativ för båda arbets- och fritidsresor.

Större attraktivitet

Kollektivtrafiken ska med regelbundna avgångar, bra anslutningar, hög tillförlitlighet och snabba förbindelser uppfattas som ett attraktivt och användbart resalternativ.

Resenären står i fokus

1. Ett lättbegripligt utbud gör det enkelt att använda kollektivtrafiken.
2. Bra anslutningar gör bytena inom busstrafiken och till andra kollektivtrafikslag smidiga.
3. Information till resenärer ska förbättras och utökas.
4. Besökarnas resebehov ska uppfyllas bättre.
5. Genom att beakta "Hela resan"-perspektivet blir det lättare att åka kollektivt.

Förbättrad tillgänglighet

Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar ska förbättras.

Fler ska kunna åka med

Utbyggnad av följande bytestpunkter och hållplatser för full tillgänglighet, planeras vara färdigställda senast 2025: Visby flygplats, Roma, Burgsvik, Klintehamn, Lärbro, Slite, Fårösund Kronhagsvägen; Tingstäde, Hemse kyrka, Hemse vårdcentral, Dalhems affär och Lye.

Ökad närbarhet

Kollektivtrafiken bidrar till en ökad närbarhet av de viktigaste resmålen för båda Gotlands invånare och besökare genom ett sammanhållet system av landsbygds- och stadslinjer.

Landsbygds- trafik med ökat utbud och tre utbudsnivåer

Utökad stadstrafik

Kortare restider

Större flexibilitet

Samordnad planering

1. Ett översiktligt system av stomlinjer trafikerar de starka stråken.
2. De medelstarka stråken trafikerar av kompletteringslinjer.
3. Ett ökat utbud inom den anropsstyrda trafiken förbättrar tillgången till kollektivtrafiken för alla som bor längre ifrån en stom- eller kompletteringslinje.
4. Stadstrafiken förbättrar närbarheten inom Visby och knyter Visbyområdet närmare staden.
5. Den andel av Gotlands befolkning som når Visby med kollektivtrafik inom mindre än 60 minuter ska öka.
6. Kollektivtrafiken ska i större utsträckning kunna användas för flera ändamål än arbets- och skolpendling.
7. En nära samverkan mellan samhällsutveckling och kollektivtrafikplanering skapar förutsättningar att fler människor har möjlighet att åka kollektivt.

Reducerad miljöpåverkan

En konkurrenskraftig och förnybart driven kollektivtrafik ökar transportsystemets energieffektivitet och minskar dess klimatpåverkan.

Minskad utsläpp

Lägre energi-förbrukning

1. Samtliga fordon i den allmänna kollektivtrafiken drivs fossilfritt, varav minst 70 % av fordonen ska drivas med biogas senast år 2024. Enl. energiplanen, Energi 2020, ska trafiken drivas främst med lokalproducerad biogas fr.o.m. år 2020.
2. Kollektivtrafikens energianvändning per fordonskilometer ska minska med 10 % till 2025 jämfört med 2017.

Bättre resurseffektivitet

En integrerad planering och fördjupad samordning av allmän och särskild kollektivtrafik skapar ett resurseffektivt kollektivtrafiksystem.

Verksamheten står i fokus

1. Antalet resor ska öka med sammanlagd 15 % till år 2022 jämfört med år 2017.
2. Kollektivtrafikens intäkter ska öka med minst 10 % till år 2022 jämfört med 2017.
3. Den påbörjade samordningen med skolskjutsarna ska vidareutvecklas.

Samråd

Dialogmöten

Samråd kring trafikförsörjningsprogrammet har genomförts med medborgarna på dialogmöten under våren 2018. Vid de nio dialogmötena hölls en kort presentation om syftet med samrådet och varför det regionala kollektivtrafikprogrammet tas fram. Vid varje dialogmöte delades mötesdeltagarna in i grupper för diskussion av ett antal frågeställningar kring kollektivtrafik. I varje grupp deltog alltid minst en politiker och minst en tjänsteperson. Det gavs också möjlighet att lämna synpunkter på samma diskussionsfrågor via ett formulär på Region Gotlands hemsida.

Syftet med dialogmötena var att ha ett samråd med medborgarna för att kunna få in deras synpunkter i trafikförsörjningsprogrammet. De inkomna svaren har genomarbetats och det som var relevant har arbetats in i trafikförsörjningsprogrammet. Övrigt som framkom vid dialogmötena tas tillvara vid arbete med kommande tidtabeller.

Vid varje dialogmöte lyftes synpunkten om fler kollektivtrafikanslutningar till och från Gotlandsfärjornas ankomster och avgångar. Fler kvällsturer samt mer marknadsföring av kollektivtrafiken togs också upp vid flertalet av dialogmötena. Avseende marknadsföring gäller det både att marknadsföra trafikutbudet men också att det är viktigt att framhålla miljönyttan.

Här följer en sammanfattning av de mest frekventa svaren på diskussionsfrågorna:

Synpunkter som återkom under flera av diskussionsfrågorna var bland annat efterfrågan på bättre turtäthet, bättre anslutning vid byte mellan stadstrafik och landsbygdstrafik, att fler hållplatser utrustas med väderskydd, kantsten, värme i bänk, belysning och ibland pendlarparkering för cykel eller bil samt att vägen till hållplatsen görs säker.

Vad påverkar ditt val av färdmedel: Om jag ska göra ärenden på vägen till exempel lämna/hämta på förskola, busstider som passar mina aktiviteter, slippa ha två bilar i familjen, samt jag har långt till hållplatsen.

Vad krävs för att du ska välja kollektivtrafik som färdmedel: Fler kvälls- och helgturer, högre parkeringsavgifter, enkelt taxsystem och billigare taxa samt att kunna åka hela resan.

Kan du tänka dig att cykla eller köra bil till hållplatsen och sedan ta bussen: Många svarade ja på denna fråga, synpunkter som lämnades var till exempel, erbjud laddstolpe för elcykel och låncykel på min destination samt att det går att lära nytt och börja cykla till bussen.

Hur kan kollektivtrafiken bidra till serviceområdenas utveckling: Närtrafik behövs under hela dagen och fler tvärinjer för att bland annat kunna medge bättre pendlingsmöjligheter till idrott, aktiviteter, vårdcentraler, förskola och kultur. Kör med mindre bussar inne i bostadsområden och arbeta för bilpooler. Kollektivtrafiken är en förutsättning för att serviceområdena ska utvecklas.

Har du några specifika synpunkter eller önskemål gällande kollektivtrafiken: Att Visby busstation håller öppet så länge bussar avgår, passa arbetstider på lasarettet, stadstrafik till nya bostadsområden, att besökare ska kunna göra rundresor på Gotland, möjliggöra kollektivtrafikresor till exempelvis till Fårö under en längre än sommartidtabellens giltighetsperiod, barnstolar i bussen, plats för fler barnvagnar, inför digitala periodkort, anpassa regionens service till busstiderna, fler ställen att köpa biljetter på och möjlighet att betala med Swish, gör det lättare att hitta skolbussarnas tidtabeller, kunna ta med cykeln på bussen, kunna se

i app om bussen är fullsatt, återinför effektförvaring på Visby busstation samt att många förslag inkom med tidtabellsjusteringar på specifika linjer och turer.

Efterfrågan på kollektivtrafik är för arbetspendling, dag-, kväll, natt- och helgresor samt för att komma till och från färjorna och flyget.

Remiss

Ett tidigare utkast av detta program har skickats på remiss till myndigheter, trafikföretag och andra berörda organisationer. Följande lista sammanställer organisationerna, sorterat i alfabetisk ordning under varje huvudgrupp. Sammanlagt fick 74 organisationer remissutgåvan, 22 av dem svarade och är markerade i **halvfet** stil:

<i>Myndigheter</i>	- Sverigedemokraterna	- LO-Distriktet Gotland
- Landstinget i Kalmar län	Gotland	- LRF Gotland
- Länsstyrelsen Gotlands län	- Vänsterpartiet Gotland	- Motormännens Riksförbund
- Polismyndigheten Gotland		- Naturskyddsföreningen
- Region Östergötland/ Östgötatrafiken	<i>Trafikföretag</i>	Gotland
- Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen	- Bergkvarabuss	- NTF Gotland
- Trafikverket	- BRA flyg	- Pensionärsrådet Region
- Transportstyrelsen	- Destination Gotland	Gotland
	- FAC-Flygbussarna AB	- Riksbyggen
	- Företagarna Gotland	- Räddningstjänsten
	- GotlandsBuss AB	- Tillgänglighetsrådet Region
<i>Internremiss Region Gotland</i>	- Samres AB	Gotland
- Barn- och utbildningsnämnden	- SAS	- Tillväxt Gotland
- Byggnadsnämnden	- Visby Taxi AB	- SACO Gotland
- Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden		- SPF Seniorerna
- Hälso- och sjukvårdsnämnden	<i>Föreningar, företag m.m.</i>	Gotlandsdistriktet
- Kultur- och fritidsnämnden	- AB Gotlandshem	- SV Gotland
- Miljö- och	- ABF Gotland	- Svenskt näringsliv
hälsoskyddsnämnden	- Bygdegårdsdistriktet på	- TCO-rådet Gotland
- Socialförvaltningen	Gotland	- UNG Utveckling Norra
- Socialnämnden	- Cykelfrämjandet	Gotland
	- Folkuniversitetet	- Uppsala Universitet Campus
	- Gotlands Folkhögskola	Gotland
	- Gotlands Förenade	- Visby Airport Swedavia
	Besöksnäring	- Visby Innerstadsförening
	- Gotlands Idrottsförbund	- Visby Stift
<i>Politiska partier</i>	- Gotlands PRO-distrikt	- Östsvenska
- Centerpartiet Gotland*	- Gotlands studentkår Rindi	Handelskammaren
- Feministiskt initiativ	- GUBIS, Gotländska	
Gotland	utvecklingsbolag i	<i>Media</i>
- Kristdemokraterna	samverkan	- Gotlands Allehanda
Gotland*		- Gotlands Tidningar
- Liberalerna Gotland*	- Hela Sverige ska leva	- Helagotland.se
- Miljöpartiet Gotland	Gotland	- Sveriges Radio Gotland
- Moderaterna Gotland*	- Hyresgästföreningen	- SVT
- Socialdemokraterna	- Inspiration Gotland	
Gotland	- Klintetraktens framtid	

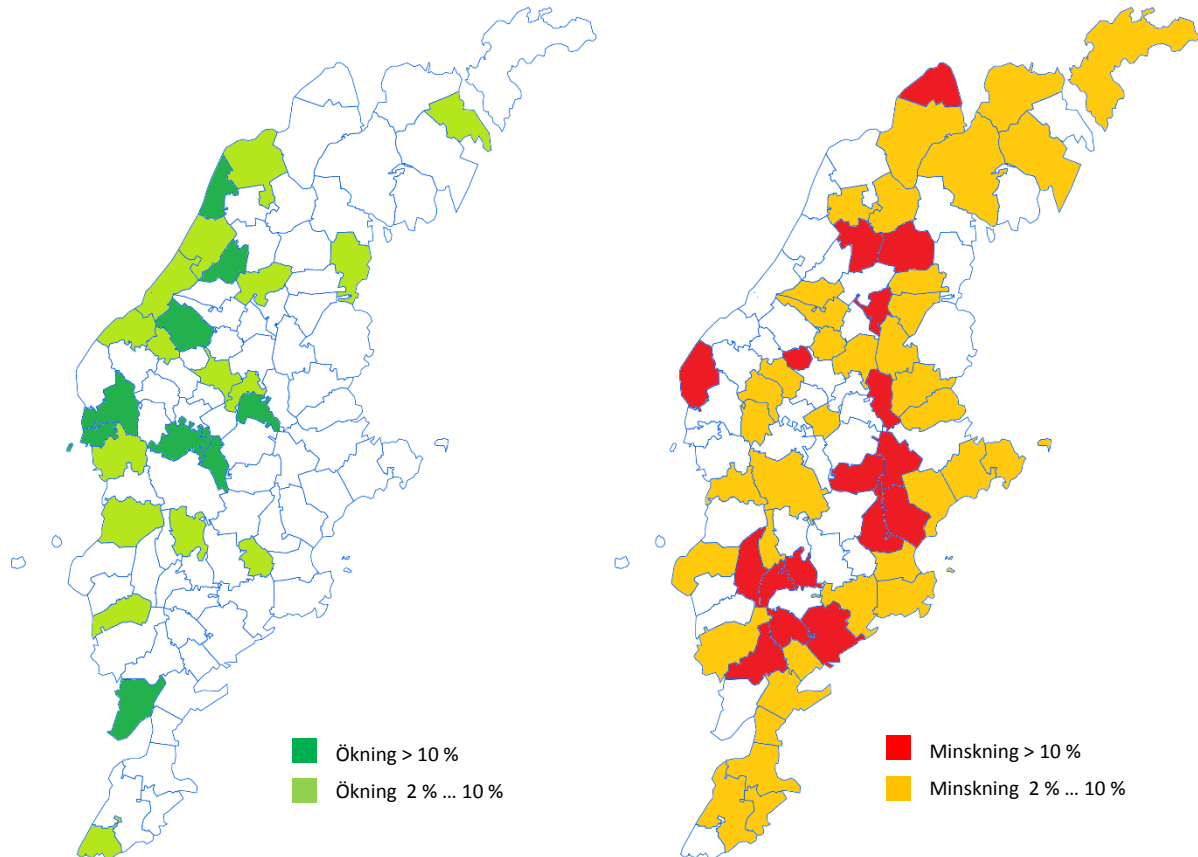
* Allianspartierna har lämnat in ett gemensamt svar.

Remissversionen fanns tillgänglig på kollektivtrafikens hemsida så att även andra organisationer och privatpersoner kunde läsa programmet och yttra sig. På den vägen kom in två yttranden, en av Toscal AB/Fröjel Resort och en av Göstavs samfällighet, båda angående linje 32.

Tekniska nämnden och Kollektivtrafikenheten vill härmed rikta ett stort tack till alla som har lämnat in synpunkter!

Befolkningsutveckling 2010 – 2017

Mellan 2010 och 2017 har Gotlands befolkning vuxit med omkring 2 %. Det var emellertid inte hela Gotland som gynnades av tillväxten, i mer än hälften av socknarna har befolkningen minskat. Figur 14 visar var och hur befolkningen har förändrats mest.



Figur 14. Befolkningsutveckling på Gotland mellan 2010 och 2017