RAPPORT

Trafikförsörjnings-program 2024-2033

Fastställd av regionfullmäktige
Framtagen av regionstyrelseförvaltningen
Datum [Beslut/Publiceringsdatum]
Gäller 2024-2033
Ärendenr RS 2022/1458
Version [1.0]

Trafikförsörjnings-program 2024-2033

Region Gotland
Besöksadress Visborgsallén 19
Postadress SE-621 81 Visby
Telefon +46 (0)498 26 90 00
E-post regiongotland@gotland.se
Org nr 212000-0803
Webbplats www.gotland.se

Innehåll

1 Sammanfattning 4

2 Bakgrund och förutsättningar 4

2.1 Kollektivtrafiklag och organisation 5

2.3 Definitioner och begrepp 6

3. Nationella och regionala mål och inriktningar 7

3.1 Nationella mål 8

3.2 Regionala mål - Vårt Gotland 2040 8

3.3 Översiktsplan för Gotland 9

4. Kollektivtrafikens förutsättningar och roll 10

4.1 Invånare 10

4.1.1 Boende och sysselsättning 10

4.1.2 Åldersfördelning 13

4.1.3 Befolkningsutveckling 14

4.2 Kollektivtrafikens roll för Gotland 14

5 Kollektivtrafikens nuläge 15

5.1 Regionbusstrafikens uppbyggnad 15

5.1.1 Resandestatistik för regionbusstrafiken 16

5.2 Stadstrafikens uppbyggnad 17

5.2.1 Resandestatistik för stadsbusstrafiken 18

5.3 Produktion 18

5.3.1 Närtrafik 19

5.4 Restidskvot 20

5.5 Kommersiell trafik 21

5.5.1 Färjetrafik 21

5.5.2 Flygtrafik 21

5.5.3 Kommersiell busslinjetrafik 21

5.6 Särskild kollektivtrafik 21

5.6.1 Färdtjänst 22

5.6.2 Färdtjänst i annan kommun 22

5.6.3 Riksfärdtjänst 22

5.6.4 Sjukresor 22

5.6.5 Skolskjuts 22

6 Miljö och klimat 23

6.1 Kollektivtrafik för hållbart resande 23

6.1.1 Miljö och samhällsplanering 24

7 Mål för Gotlands kollektivtrafik 25

7.1 Mål för ökad marknadsandel 25

7.2 Mål för minskad miljöpåverkan 27

7.3 Mål för ökad geografisk tillgänglighet 28

7.4 Mål för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning 30

7.5 Mål för ökad andel nöjda resenärer 30

8 Utveckling av kollektivtrafiken 32

8.1 Planera för en attraktiv kollektivtrafik 32

8.2 Infrastruktur och stadsplanering 33

8.2.1 Kollektivtrafiknära bebyggelse ... 33
8.3 Samhällsnyttan ... 33
8.4 Hur maximeras nyttan av kollektivtrafikåtgärder? ... 34
8.4.1 Jämställdhet ... 34
9 Strategiska val för Gotlands kollektivtrafik ... 35
9.1 Attraktiv och robust kollektivtrafik ... 35
9.2 Stadsbusstrafik ... 35
9.2.1 Trafikeringsupplägg ... 36
9.2.2 Större bytespunkter ... 36
9.2.3 Konsekvens och effekt ... 36
9.3 Regionbusstrafik ... 36
9.3.1 Trafikeringsupplägg ... 37
9.3.2 Större bytespunkter ... 37
9.3.3 Konsekvens och effekt ... 37
9.4 Närtrafik ... 37
9.5 Trafikutbud ... 38
9.6 Infrastruktur ... 38
9.6.1 Tillgänglig hållplats ... 39
9.6.2 Trygghet ... 39
9.6.3 Framkomlighet ... 39
9.6.4 Konsekvens och effekt ... 39
9.7 Infrastrukturplanering och kollektivtrafik ... 39
9.7.1 Plan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 ... 40
9.7.2 Planeringssystemet ... 41
9.8 Hållbar mobilitet ... 41
9.8.1 Mobilitetshubbar ... 41
9.9 Beteendepåverkan ... 42
9.10 Taxa & biljettsystem ... 43
9.11 Fritidsresor ... 43
10 Ekonomi ... 44
11 Förstudier ... 44
Bilaga 1 Samråd ... 45
Bilaga 2 Svensk Kollektivtrafiks fokusområden ... 50
Bilaga 3 Rapport Fördubblad Marknadsandel ... 51

1 Sammanfattning

Kollektivtrafiken på Gotland ska vidareutvecklas för att bidra till en ännu mer hållbar samhällsutveckling. Dess marknadsandel av de motoriserade resorna ska växa. För att kunna göra det måste den uppfylla både invånarnas och besökarnas behov. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som tillsammans med tillhörande budget 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.

Detta trafikförsörjningsprogram ersätter det program som antogs 2019 för perioden 2019-2030. Nuvarande trafikförsörjningsprogram fastställer mål inom fem målområden och visionen:

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

Inom de fem målområdena ökad marknadsandel, större attraktivitet, förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, ökad geografisk tillgänglighet och reducerad miljöpåverkan finns detaljerade mål och åtgärdsförslag. Människor kommer att välja kollektivtrafiken först när de anser att den är enkel att använda och ger tillräckligt goda resmöjligheter. Därav syftar målen främst till att öka kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna på landsbygden och i staden. Takttrafik (se definition på sid 6) ska införas och anslutningar inom busstrafiken samt till färjorna och till flygplatsen bör förbättras. Alla resor med kollektivtrafiken ska vara sökbara i kollektivtrafikens informationssystem och ”Hela resan”-perspektivet ska implementeras. Det perspektivet innebär att resenärerna ska få en tydlig och korrekt trafikinformation för hela sin resa 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. Även med ett större utbud ska trafikens samlade miljöpåverkan minska kontinuerligt, redan idag körs hela fordonsflottan på 100 procent fossilfri energi.

2 Bakgrund och förutsättningar

Region Gotland ansvarar för kollektivtrafiken på Gotland. Region Gotland 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 regionen tillsammans med kommunerna. Myndighetsutövning gällande skolskjuts och färdtjänst är kommunala uppdrag som ibland skatteväxlas för att tillhöra en större helhet. Vanligtvis finns en politisk nämnd som enbart 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, riksfärdtjänst och skolskjuts ligger också inom Region Gotlands ansvar.

Kollektivtrafikenheten på Teknikförvaltningen (TKF) utför de regionala kollektivtrafikmyndighetsuppdragen och ansvarar för både den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken såsom skolskjuts, färdtjänst, sjukresor och riksfärdtjänst. Tekniska nämnden (TN) är beslutfattande politisk nämnd för kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet fastställs av regionfullmäktige (RF). TKF är en förvaltning med många olika ansvarsområden, såsom till exempel vatten- och avloppsavdelning, fastighetsavdelning, hamnavdelning och park- och trafikavdelning, dit kollektivtrafikenheten hör.

2.1 Kollektivtrafiklag och organisation

Kollektivtrafiklagen 2010:1065 trädde i kraft 1 januari 2012 efter regeringsbeslut 2010. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna tog över rollen som trafikhuvudman och ett lagkrav infördes att varje region ska ta fram ett trafikförsörjningsprogram med politiska mål och ambitioner. Trafikförsörjningsprogrammet ska grundas på dialog och strategiska dokument för att spegla ett brett behov i regionen.

Kollektivtrafik definieras som persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Definitionen finns i EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 artikel 2 a. I kollektivtrafiklagen (2010:1065) finns en hänvisning till denna definition. Europarådets förordningar om passagerares rättigheter innehåller regler som också måste beaktas. Det gäller förordningarna *(1371/2007)* för tågresenärer och *(181/2011)* för buss. För busstrafik gäller även ”bussdirektivet” *(2001/85)*.

Kollektivtrafikens ansvar i sammandrag (Svenska författningssamling, lag (2010:1065) om kollektivtrafik):

§1 Landsting och kommuner inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken.

§2 I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM).

§8 Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.

§9 Trafikförsörjningsprogrammet ska tas fram i samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län, berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer med flera.

§10 Innehållskrav på trafikförsörjningsprogrammet:

1. Behov av regional kollektivtrafik.
2. Omfatta alla former av regional kollektivtrafik.
3. Åtgärder för att skydda miljön.
4. Tidsbestämda mål för anpassning för personer med funktionsnedsättning.
5. Bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
6. Omfattning av färdtjänst och prissättning av denna.

§13 Regional kollektivtrafikmyndighet ska verka för att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgrupper.

§15 Regional kollektivtrafikmyndighet ska verka för en tillfredställande taxiförsörjning i länet.

2.3 Definitioner och 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 funktionsnedsättning inte klarar att resa i den allmänna kollektivtrafiken kan ansöka om färdtjänsttillstånd.
Kommersiell trafik	Trafikföretaget beslutar själv om linjesträckning, tidtabell, taxa och trafikeringsperiod utifrån marknadsmässiga bedömningar. Den kommersiella trafiken regleras inte genom avtal med Region Gotland.
Mobilitet	I detta sammanhang definieras mobilitet som ett begrepp inom samhälls- och transportplanering för hur människors behov får styra hur det planeras och byggs för att underlätta vår vardag. Begreppet ersätter inte ”transporter” eller ”resande” som traditionellt använts för förflyttning av människor och gods. Begreppet mobilitet går däremot att använda bredare och ger nya lösningar och perspektiv.
Mobilitetshubb	Ett koncept och ett nav för mobilitet i ett område. Det är en plats eller en byggnad, nära invånarna, som rymmer olika möjligheter för resor och transporter, som kan göras utan att behöva äga ett eget fordon. Konceptet kan utvecklas till att även innehålla service i form av exempelvis kafé, butik, paketutlämning, co-working space.
Mobilitetslösningar	Ett samlingsnamn för lösningar som ersätter våra behov av att resa och transportera oss. En hållbar mobilitetslösning ersätter den egenägda fossildrivna bilen.
Tillgänglighet	Med tillgänglighet betecknas i detta program hur personer med funktionsnedsättning kan använda kollektivtrafiken. Den syftar såväl på fysisk barriärfrihet som på begriplighet.
Geografisk tillgänglighet	Begreppet geografisk tillgänglighet åsyftar i detta program tillgängligheten av kollektivtrafiksystemet för alla resenärer, till exempel närhet till hållplatser.
Takttrafik	Takttrafik innebär att turer går med jämna mellanrum (kallad taktintervall). I till exempel timmestrafik avgår turerna på samma minut varje timme, vilket gör det enklare att planera och komma ihåg tidtabellen.
Stomlinje	Stomlinjerna kännetecknas genom raka linjedragningar utan avvikelser, takttrafik med högre turtäthet och snabba förbindelser. De utgör ”ryggraden” i kollektivtrafiksystemet och trafikerar endast stråken med det största resandeunderlaget.
Kompletteringslinje	Kompletteringslinjer trafikerar de medelstarka stråken. Bussarna går i takttrafik med lägre turtäthet 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 produktnamnet för den områdesbaserade anrops-styrda 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.
Öppettider	Tid under dygnet då linjen trafikeras.
Dubbelturer	En tur i vardera riktningen benämns som en dubbeltur

3. Nationella och regionala mål och inriktningar

Trafikförsörjningsprogrammet ska bidra till måluppfyllelse av de nationella transportpolitiska målen liksom till Gotlands regionala mål. Den regionala utvecklingsstrategin, Vårt Gotland 2040, sätter mål för en hållbar utveckling för Gotland på lång sikt. Översiktsplanen är den regionala utvecklingsstrategins fysiska uttryck och slår fast övergripande utvecklingsinriktning och ställningstaganden för den fysiska planeringen. Trafikförsörjningsprogrammet visar hur kollektivtrafiken på Gotland bör utvecklas på lång sikt för att bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Världens ledare har i FN förbundit sig till 17 globala mål fram till 2030, en överenskommelse som har fått namnet Agenda 2030. De mål som berör kollektivtrafiken mest är Hälsa och välbefinnande, Jämställdhet och jämlikhet, Hållbara städer och inte minst Bekämpa klimatförändringarna.

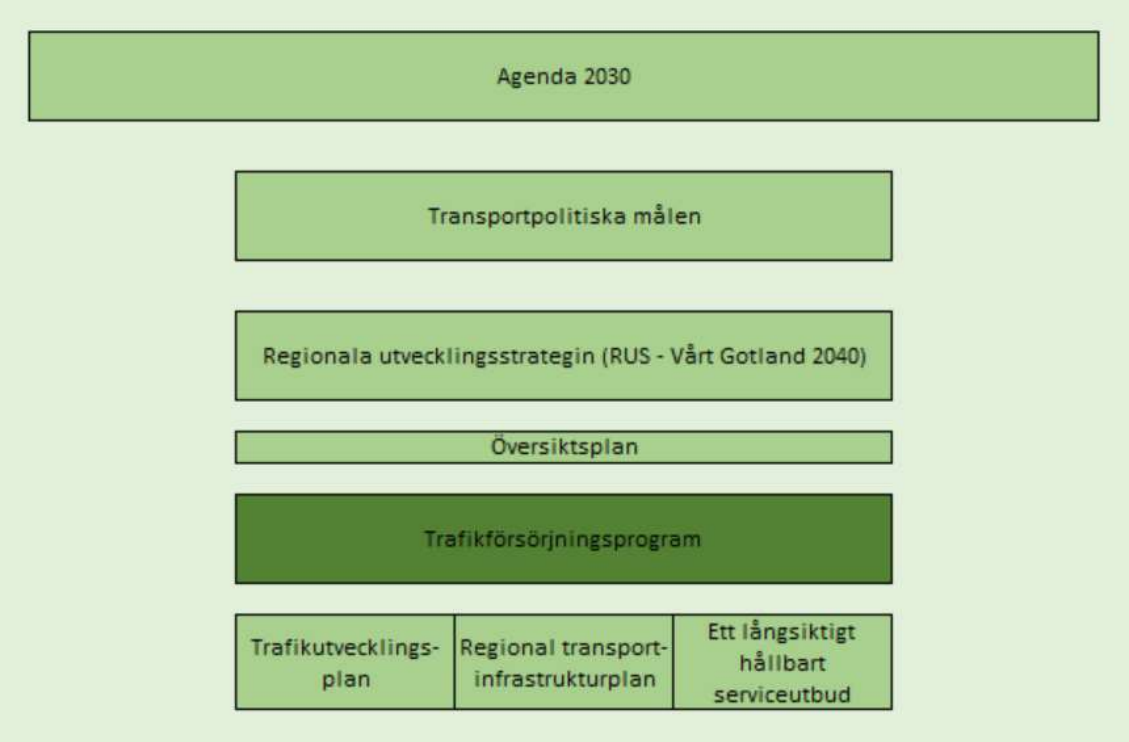


Bild 3.1: Styrdokument med mål kopplat till och från Trafikförsörjningsprogrammet

3.1 Nationella mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Regeringen bedömer att funktionsmålet behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att det övergripande transportpolitiska målet ska nås.

- *Funktionsmålet* innebär att 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* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Även riksdagens klimatmål för transportsektorn är en viktig utgångspunkt. Det innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Ett av målen i den regionala utvecklingsstrategin, nedan, är att Gotland ska vara klimatneutralt 2040.

3.2 Regionala mål - Vårt Gotland 2040

Vårt Gotland 2040 pekar ut den långsiktiga riktningen för en hållbar regional utveckling på Gotland. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) Vårt Gotland 2040[1], anger tre övergripande mål, tolv effektmål samt tio prioriteringar. Målen utgör det önskade läget år 2040 och prioriteringarna ger vägledande inriktning för hur vi ska nå målen. Målen är satta för att möta de samhällsutmaningar som identifierats. Vårt Gotland 2040 anger också hur vi på Gotland ska arbeta för att nå de globala hållbarhetsmålen enligt Agenda 2030.

Visionen är *Gotland – en kreativ ö med plats för hela livet* och de tre övergripande målen är Gotland är ett tryggt och inkluderande samhälle med livskvalitet för alla, Gotland är en förebild i klimat- och energiomställningen och Gotland är en nytänkande tillväxtregion med utvecklingskraft. Tolv effektmål konkretiserar det önskade tillståndet.

Kollektivtrafiken kan bidra till samtliga övergripande mål för en långsiktigt hållbar regional utveckling på Gotland. En hållbar kollektivtrafikresa är effektiv och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som för hälsa och miljö. Kollektivtrafiken är viktig för att Gotland ska nå målet om ett klimatneutralt Gotland 2040. En väl fungerande kollektivtrafik bidrar till social hållbarhet och ett inkluderande samhälle genom att den erbjuder resor för alla, oavsett ålder och tillgång till körkort och bil. En väl fungerande kollektivtrafik bidrar till en attraktiv livsmiljö och knyter samman Gotland geografiskt, vilket underlättar kompetensförsörjningen.

[1] https://www.gotland.se/110035

För att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin finns tio prioriteringar. Kollektivtrafiken har direkt bäring på dessa prioriteringar, stärka tillgängligheten och gå före i energi- och klimatomställningen, men har även stor betydelse för flertalet prioriteringar.

- Främja hälsa, delaktighet och trygghet
- Utveckla kulturen och ta tillvara kulturmiljöerna
- Säkra kompetensen
- Stärk tillgängligheten
- Gå före i klimat- och energiomställningen
- Säkra miljö och vatten
- Stimulera innovation och förnyelse
- Stärk och utveckla näringslivet
- Utveckla attraktionskraften
- Skapa förutsättningar för byggande och bostadsförsörjning

Till Vårt Gotland 2040 finns tre genomförandeprogram för samhandling 2022-2027, varav ett är genomförandeprogram för klimat, energi och miljö. I programmet sätts mål till 2027 avseende utsläpp av växthusgaser från transportsektorn. Det nationella målet avser 2030.

- Växthusgasutsläppen från transporter på Gotland har minskat med minst 70 procent jämfört med 2010 års nivå.

Här kan en ökad andel kollektiva resor, som ersätter bilresor, bidra väsentligt till måluppfyllelse. Insatser för att öka kollektivtrafikresandet och kombinerat resande pekas särskilt ut som ett insatsområde.

3.3 Översiktsplan för Gotland

Översiktsplanen[2] för Gotland (*granskningsförslag, ny översiktsplan ska antas 2024*) är den regionala utvecklingsstrategins fysiska uttryck. I översiktsplanen sätts inte nya mål, den tar utgångspunkt i mål och prioriteringar i den regionala utvecklingsstrategin. I översiktsplanen slås övergripande utvecklingsinriktning och ställningstaganden för den fysiska planeringen fast, liksom principer för mobilitet och hållbart resande. Bebyggelseutvecklingen samt utvecklingen av hållbara och fossilfria transportsystem måste samspela.

Översiktsplanen innehåller bland annat övergripande utvecklingsinriktning för olika tematiska kapitel. Vart och ett av de olika kapitlen innehåller strategiska ställningstaganden och riktlinjer som bidrar till att målen i Vårt Gotland 2040 nås. Aktuellt för kollektivtrafiken är

- Resurseffektiv bebyggelse
- Utveckla hållbara och fossilfria transportsystem
- Öka framkomligheten och trafiksäkerheten på Gotlands vägar

[2] https://www.gotland.se/113975

4. Kollektivtrafikens förutsättningar och roll

Gotlands geografiska läge skapar unika förhållanden jämfört med övriga regioner och län. Trafikområdet är av naturliga skäl begränsat. Endast de personer som, tillfälligt eller året om, bor på Gotland är de som i huvudsak utgör underlaget för trafiken, eftersom det inte finns några transitresenärer. På somrarna besöker många turister Gotland vilket leder till förändrade resmönster. Många besöksmål ligger utanför kollektivtrafikstråk.

4.1 Invånare

I detta delkapitel redovisas befolkningsstruktur genom exempelvis befolkningstäthet, åldersfördelning, tätorter samt befolkningsutveckling.

4.1.1 Boende och sysselsättning

I Region Gotland fanns det 61 000 invånare år 2022, varav 25 900 bosatta i Visby. Könsfördelningen i länet är nästan jämn mellan män och kvinnor. Gotland är på många håll glesbebyggt och tätorterna är få. Invånarantalet i de sex största tätorterna visas i tabellen nedan.

Befolkning år 2022 (SCB)	
Område	
Visby (inkl. norra Visby)	25 900
Vibble - Västerhejde	2 300
Hemse	1 700
Klintehamn	1 600
Slite (inkl. norra Slite)	1 500
Roma	1 200

Tabell 4.1: Befolkning i de sex största tätorterna på Gotland (SCB 2022).



Bild 4.1: Gotlands största tätorter (Rambolls utredning Framtidens kollektivtrafik på Gotland)

Majoriteten av öns invånare bor i Visby med omnejd. Visby, Vibble och Västerhejde har tillsammans drygt 28 000 invånare, vilket motsvarar 73 procent av Gotlands befolkning som bor i tätorterna och 47 procent av Gotlands totala befolkning. En stor del av kollektivtrafikresorna kan förväntas ske inom detta område. Totalt bor drygt 38 000 invånare i Gotlands tätorter vilket motsvarar cirka 63 procent av den totala befolkningen. Övriga invånare är fördelade över hela ön. I kartan nedan presenteras den folkbokförda befolkningen fördelad på kilometerrutor år 2020.

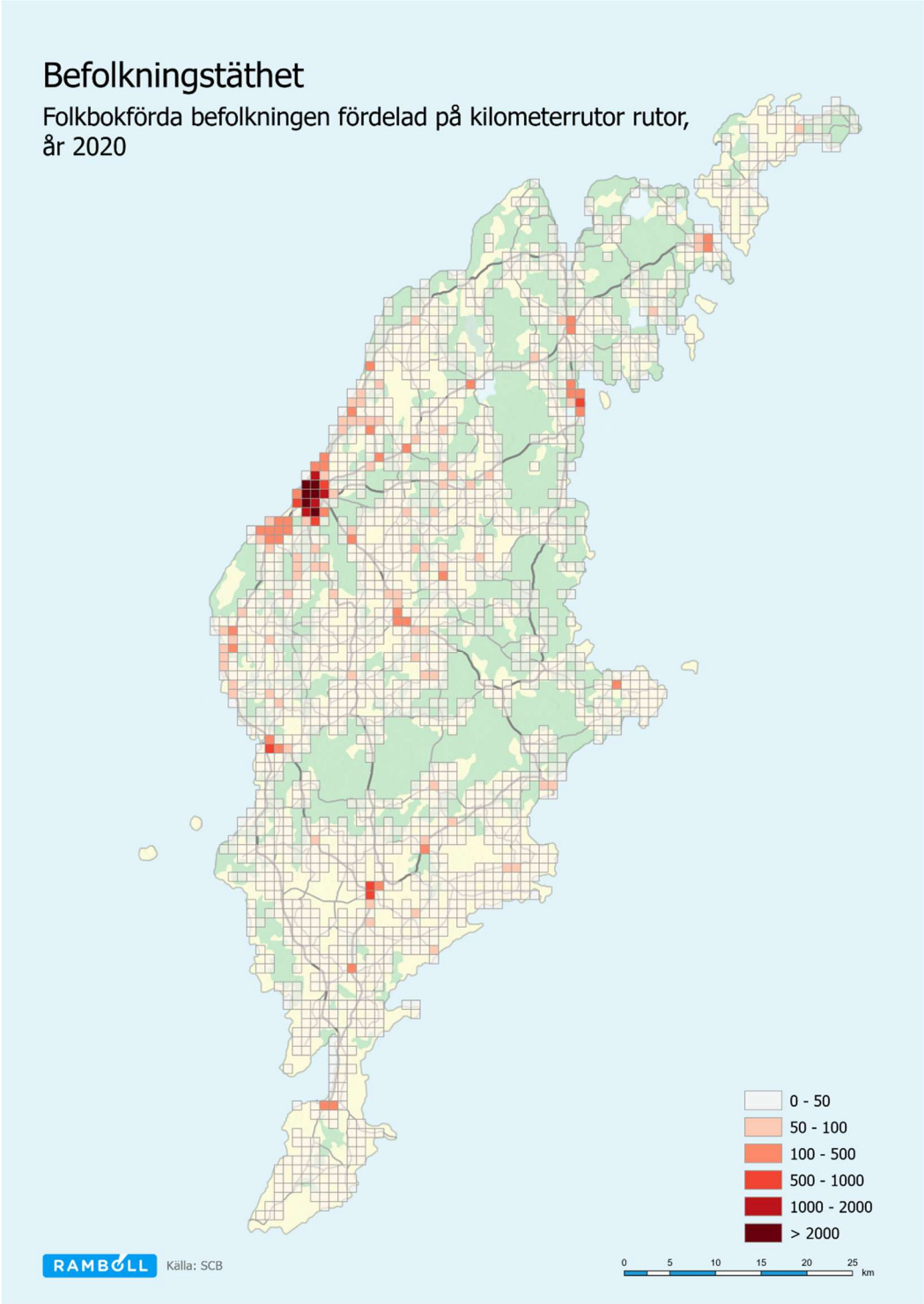
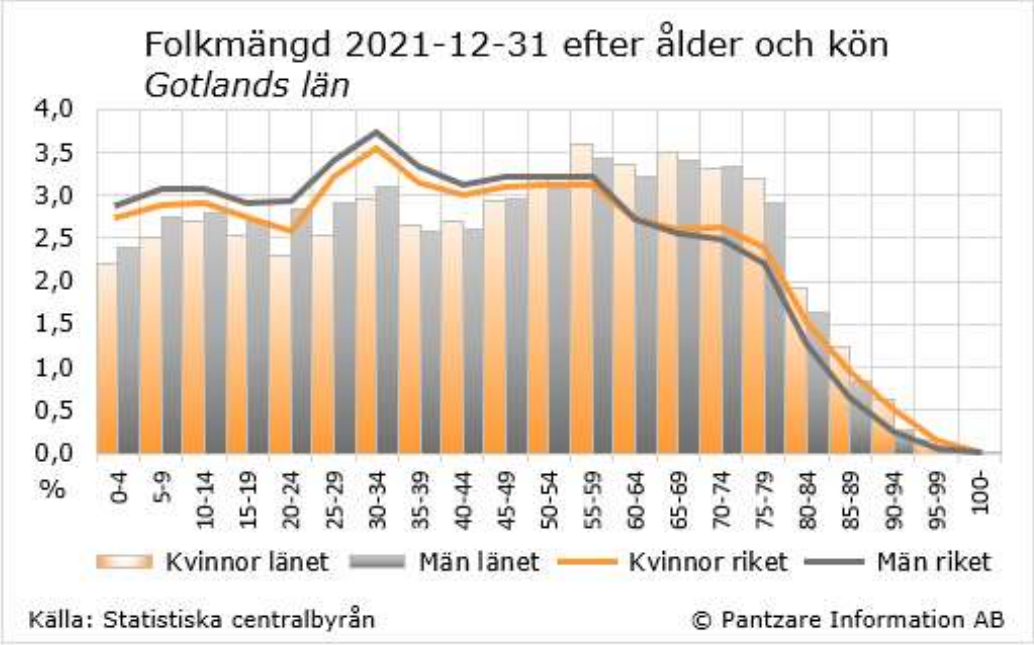


Bild 4.2: Befolkningstäthet (Rambolls utredning Framtidens kollektivtrafik på Gotland)

Eftersom de flesta invånarna bor i Visby görs de flesta resorna inom Visby med omnejd. Det finns stor potential för förbättring av kollektivtrafik mellan Visby, Vibble och Västerhejde där många invånare bor. De större orterna, exempelvis Slite, Roma, Klintehamn och Hemse är också viktiga kommunikationsknutpunkter/målpunkter och blir viktiga för att knyta ihop alla trafikslag på ön.

4.1.2 Åldersfördelning

Andelen äldre invånare är större på Gotland än i övriga Sverige. Uppdelat i 10-årsintervaller så är de tre största åldersgrupperna är 50–59 år, 60–69 år samt 70–79 år. På Gotland är medelåldern 45,2 år, jämfört med rikssnittet som är 41,5 år. En åldrande befolkning är anmärkningsvärt ur kollektivtrafiksynvinkel, då äldre generellt sett reser mindre än yngre personer. Enligt Trafikanalys[3] utgör personer över 65 år endast 5 procent av resandet med kollektivtrafiken. Det kan därför ha en effekt på det totala kollektivtrafikresandet i regionen. I diagrammet nedan visas befolkningens åldersfördelning på Gotland år 2020.



Bild

Diagram 4.1: Åldersfördelning på Gotland (SCB 2021).

[3] Trafikanalys Rapport 2015:15

4.1.3 Befolkningsutveckling

Invånarantalet på Gotland var relativt stabilt under åren 2000–2015. Sedan ökade befolkningen med 5,9 procent mellan åren 2015 och 2021. I diagrammet nedan visas befolkningsutvecklingen under de senaste två decennierna. Enligt SCB:s befolkningsframskrivning (maj 2020) beräknas Gotland att år 2030 ha nära 65 000 invånare och år 2040 cirka 67 700 invånare. Det är en större procentuell folkökning än i riket.



Diagram 4.2: Befolkningsutveckling på Gotland (SCB 2021).

4.2 Kollektivtrafikens roll för Gotland

Kollektivtrafiken gör nytta både för den enskilda resenären och för samhället som helhet. Satsningar på kollektivtrafiken är därför ofta lönsamma ur ett samhällsutvecklingsperspektiv.

Fördelarna med kollektivtrafiken för den enskilda resenären är:

- oberoende av bilen
- stor tillförlitlighet
- tryggt och säkert
- fri restid för att till exempel läsa, arbeta eller vila
- kostnadseffektivt
- miljövänligt

Sett ur hela samhällets perspektiv ger kollektivtrafiken fördelar jämfört med enskilt bilåkande:

- När bilresor med fossildrivna fordon ersätts av resor med kollektivtrafiken minskar utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar och fossilberoendet.
- 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
- Pendlingsmöjligheter för fler främjar ekonomin och ökad sysselsättning

5 Kollektivtrafikens nuläge

Kollektivtrafiknätet på Gotland kan delas upp i regionbusstrafik och stadsbusstrafik. Utöver dessa erbjuds även skolskjuts, närtrafik (anropsstyrd trafik) samt särskild kollektivtrafik. Regionbusstrafiken består av tolv linjer som trafikerar stora delar av ön. Stadsbusstrafiken består av sex linjer som trafikerar Visby tätort. Utbud, öppettider och resande skiljer sig åt mellan linjerna både inom regionbusstrafiken och inom stadsbusstrafiken. Flertalet linjer har skiftande linjevarianter (olika körvägar) vilket skapar en svårighet att attrahera nya resenärer eftersom det gör kollektivtrafiken svårare att lära sig.

5.1 Regionbusstrafikens uppbyggnad

Medan nästan hälften av Gotlands invånare bor i Visby råder det stora avstånd mellan övrig bebyggelse på landsbygden. Linjerna trafikerar vanligtvis Trafikverkets prioriterade funktionella vägnät. Utbud, öppettider och linjelängd varierar mellan linjerna och årstid. Då Gotland inte har någon tågtrafik utgör den regionala busstrafiken en viktig funktion i transportsystemet. För de längre resorna är regionbusstrafiken det enda komplementet till bilen, vilket gör den till en viktig del av att ett jämställt transportsystem.

Regionbusstrafikens linjer varierar i både funktion och karaktär. Flera linjer har dessutom flera linjevarianter vilket gör kollektivtrafiksystemet svårare att ta till sig, speciellt för nya resenärer. En del linjer har ett något högre turutbud än andra, och det är generellt sett på de linjerna som resandet är något högre. Linjerna 10, 11 och 20 utgör någon form av stombusstrafik på landsbygden. Övriga linjer kompletterar dessa och trafikerar några utav de mindre tätorter som de tre stomlinjerna passerar.

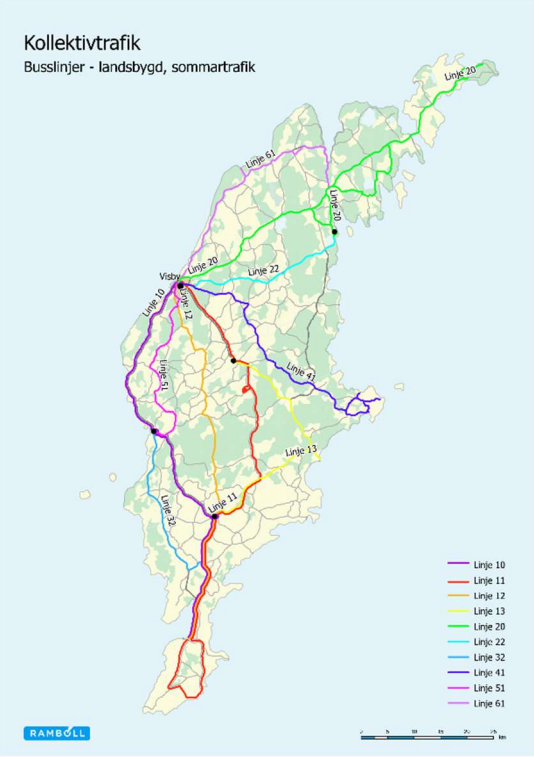


Bild 5.1: Regionbusslinjerna, vintertidtabellen (år 2022)

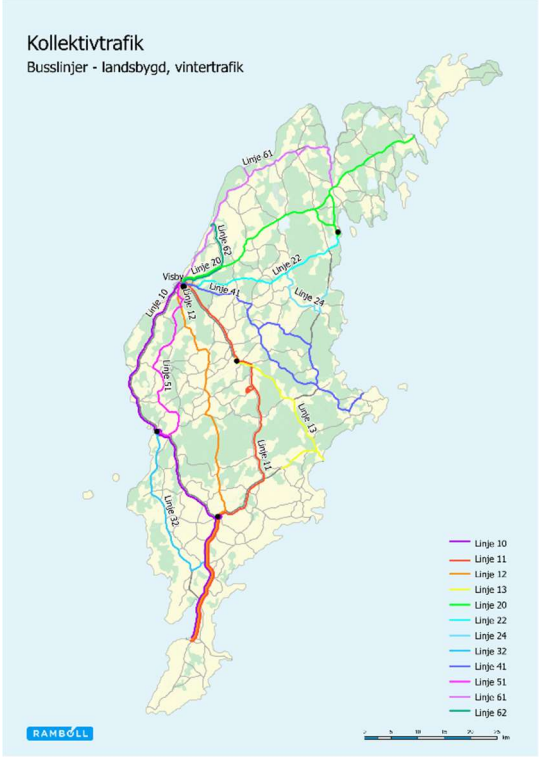


Bild 5.2: Regionbusslinjerna, sommartidtabellen (år 2022)

5.1.1 Resandestatistik för regionbusstrafiken

Resandet i regionbusstrafiken varierar kraftigt mellan linjerna. Stråket Hemse – (Klintehamn) – Visby har det största antalet resenärer i regionen. Detta resande fördelas på linjerna 10, 11 och 12. Resandet är även högt i stråket Fårösund – Slite – Visby och fördelar sig där på linjerna 20 och 22. Resandets (påstigande) och produktionens (tidtabellskilometer) fördelning mellan linjerna presenteras nedan.

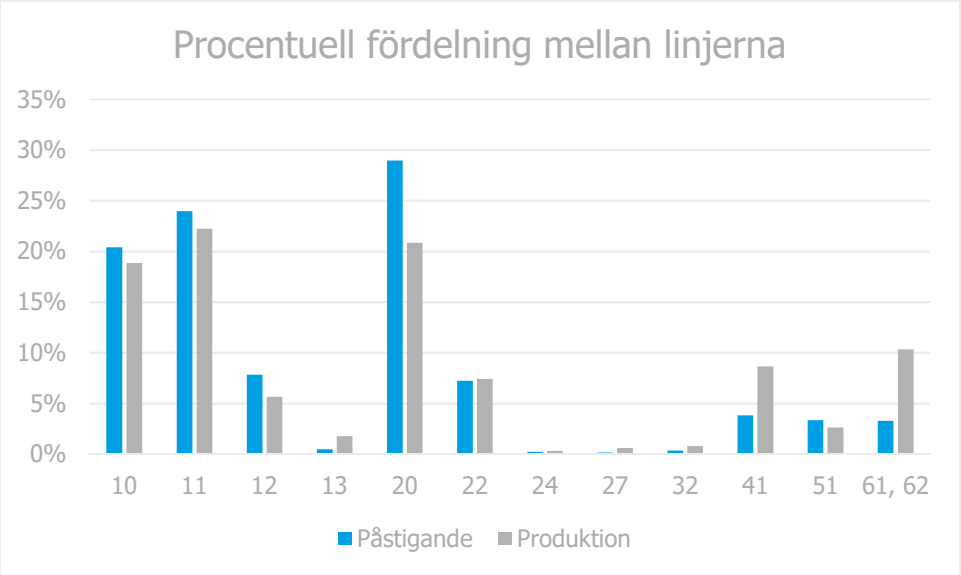


Diagram 5.1: Procentuell fördelning av antal påstigande och produktion mellan linjerna i Regionbusstrafiken (år 2022).

5.2 Stadstrafikens uppbyggnad

Stadstrafiken trafikerar fler områden av Visby än regionbusstrafiken och säkerställer att även resor inom tätorten kan genomföras. Stadstrafikens syfte är att trafikera mellan stadens bostadsområden och de målpunkter som finns i staden – ofta belägna centralt.

I Visby finns sex stadsbusslinjer (år 2022) som trafikerar olika delar av staden. Linjerna har ett varierande utbud och resande. I kartan nedan visas en översiktsbild över stadsbusstrafiken i Visby. Linjerna trafikerar i några fall i slingor, vilket är ett mindre kostnadseffektivt alternativ. Dessutom är slingor svårare för resenären att förstå då bussen inte kör samma sträckning i bägge riktningar. Detta leder till att färre väljer kollektivtrafiken.

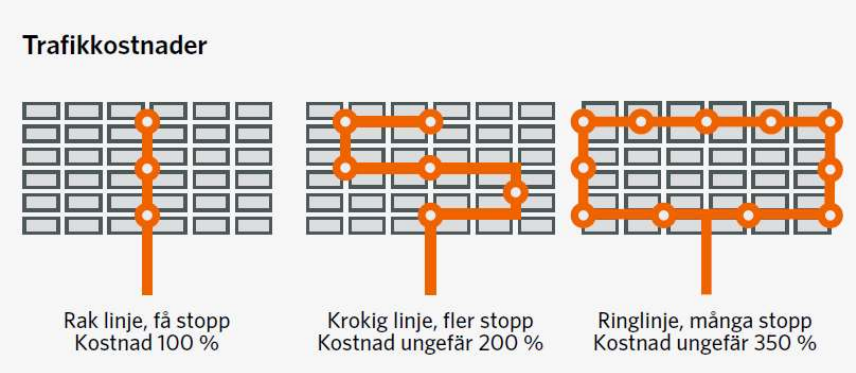


Bild 5.3: Utforma linjerna raka samt låt dem gå centralt igenom bebyggelsen de försörjer. Det ökar attraktiviteten och minskar driftskostnaderna. Motiv för ”krokiga” linjer kan vara god täckning och/eller kortare gångavstånd. (Handbok för attraktiv kollektivtrafik, Kol-Trast, 2023)

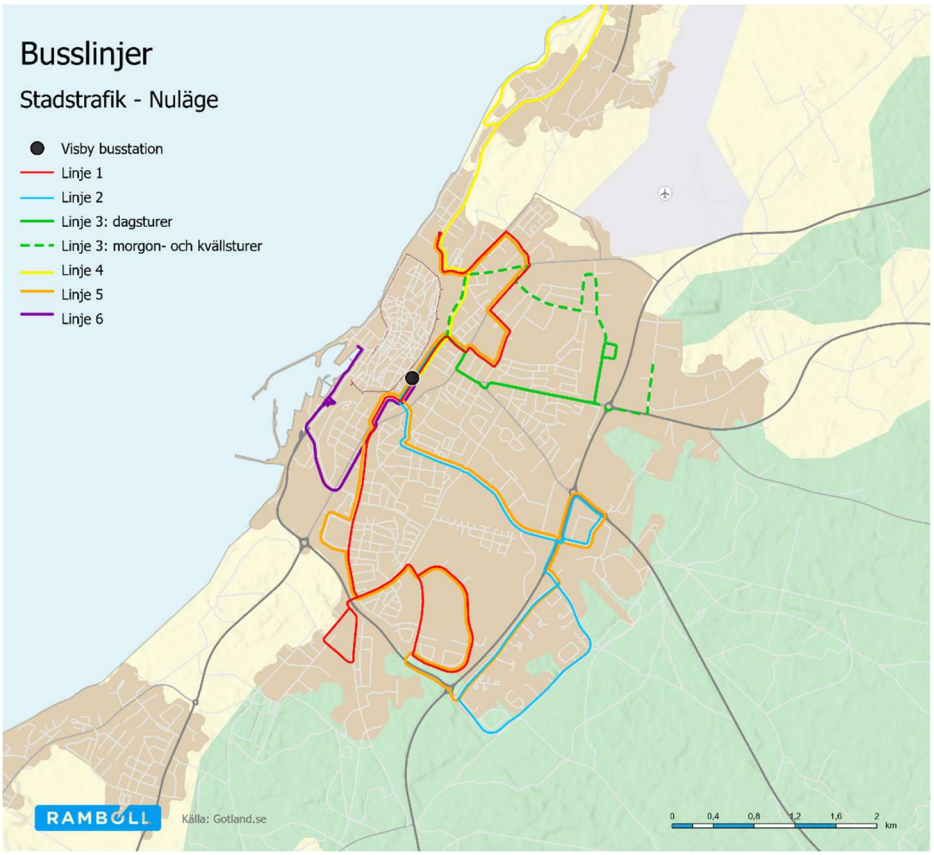


Bild 5.4: Stadsbuss linjenät, Visby (år 2022).

5.2.1 Resandestatistik för stadsbusstrafiken

Linjerna inom stadstrafiken har ett kraftigt varierat resande, där en linje står för majoriteten av allt resande. Linje 1 som är den linje med det högsta turutbudet är också den linjen med flest antal resande. Linjen trafikerar de större bostadsområdena, men också större målpunkter som centrum och lasarettet. Resandets (påstigande) och produktionens (tidtabellskilometer) fördelning mellan linjerna presenteras nedan.

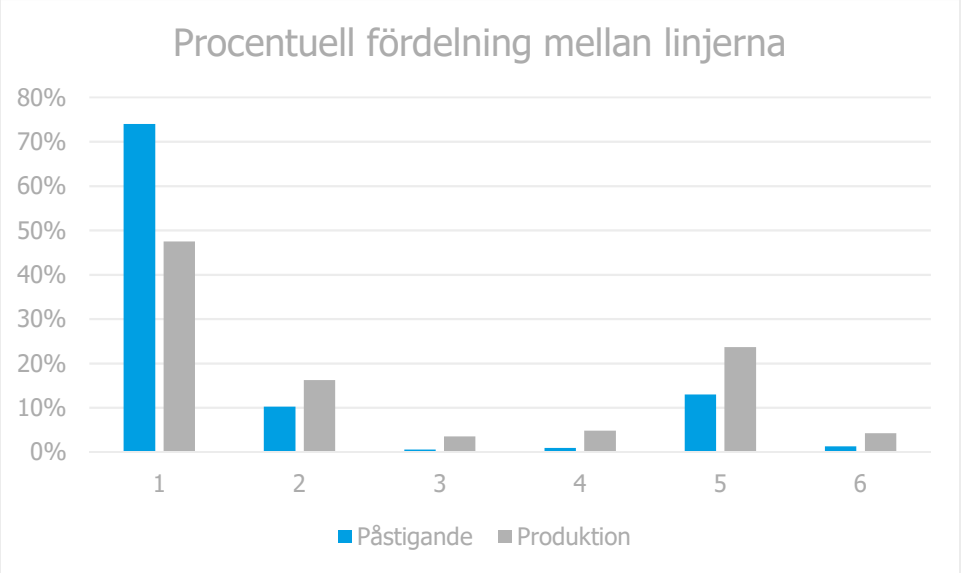


Diagram 5.2: Procentuell fördelning av antal påstigande och produktion mellan linjerna i Regionbusstrafiken (år 2022).

5.3 Produktion

Ett viktigt mått på kollektivtrafiken är den produktion som trafiken genererar, det vill säga det trafikarbete som skapas i den linjelagda trafiken. Det som brukar analyseras kopplat till produktion är antalet tidtabelltimmar och antalet tidtabellkilometrar. Den produktion som dagslägets trafik står för kan jämföras med de satsningar som presenteras i kapitel *9 Strategiska val för Gotlands kollektivtrafik*.

Trafikekonomin är en viktig aspekt inom kollektivtrafiken då den ofta är avgörande för vilket utbud som kan erbjudas. Därför är produktionen kopplat till vilka trafikavtal som skrivs viktiga för kollektivtrafikens kostnad. Fokus i beräkningarna läggs på antalet tidtabellskilometrar och tidtabelltimmar, och inte trafikkostnaderna.

I tabellerna nedan presenteras årsproduktionen för stadsbuss- respektive regionbusstrafiken år 2021.

Produktion	
Antalet dimensionerande bussar	4 st.
Antalet tidtabelltimmar	12 500 tim.
Antalet tidtabellkilometer	285 000 km

Tabell 5.1: Årsproduktion för stadsbusstrafik år 2021.

Produktion	
Antalet dimensionerande bussar	25 st.
Antalet tidtabelltimmar	46 000 tim.
Antalet tidtabellkilometer	2 415 000 km

Tabell 5.2: Årsproduktion för regionbusstrafik år 2021.

5.3.1 Närtrafik

En viktig del av kollektivtrafiken på Gotland är den anropsstyrda trafiken. Den anropsstyrda trafiken som på Gotland kallas Närtrafik utgör ett komplement till den linjelagda trafiken. Närtrafiken ska säkerställa att alla som inte har tillgång till den linjelagda busstrafiken får möjligheten att resa. Närtrafiken på Gotland erbjuder under två dagar i veckan resor från bostaden till närmsta tätort. Ön delas in i tre områden; norra, mellersta och södra Gotland.

För respektive område finns ett antal hållplatser i tätorten som kan väljas som på/avstigningshållplatser. Närtrafiken går tillbaka till bostaden två till tre timmar efter ankomst beroende på vilken dag resenären reser. Den största nackdelen med närtrafiken idag, förutom den stora begränsningen i resdagar, är kravet på framförhållning. Resor med närtrafiken ska bokas senast klockan 16 dagen innan resenären ska resa. Under 2021 och 2022 genomfördes 696 respektive 681 stycken (t o m november 2022) närtrafikresor på Gotland.

5.4 Restidskvot

Restidskvot kvantifierar förhållandet mellan restid med kollektivtrafik och restid med bil och används för att visa på en del av kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med bilen. Lägre restidskvot innebär större attraktivitet och konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Ofta används riktvärdet 1,5 som tak för att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ gentemot bilen.

Restidskvoterna är generellt sett bra för resor utanför Visby och längs stomlinjestråken. Exempelvis tar det ungefär lika lång tid att resa mellan Visby och Hemse med buss som med bil. Kollektivtrafiken inom Visbyområdet är dock mindre konkurrenskraftig jämfört med bilen. Restidskvoterna är beräknade på faktisk restid.

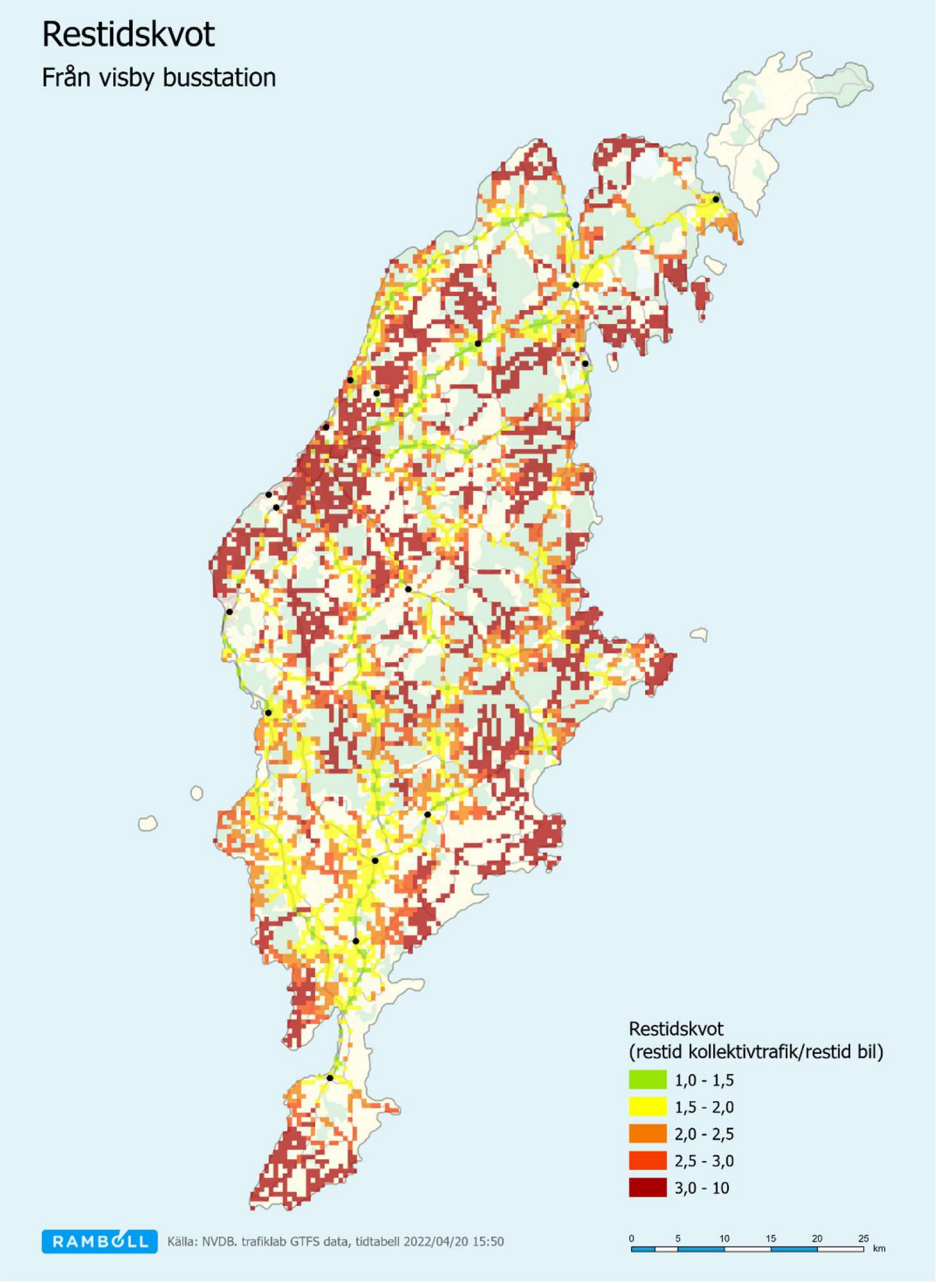


Bild 5.5: Restidkvoter från Visby busstation (år 2022). 500 m rutnät. (Rambolls utredning Framtidens kollektivtrafik på Gotland)

5.5 Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att den svenska marknaden för regional kollektivtrafik sedan år 2012 är öppen för kommersiella aktörer.

5.5.1 Färjetrafik

Färjetrafiken upphandlas av Trafikverket och går mellan Visby – Nynäshamn (cirka 15 mil) och Visby – Oskarshamn (cirka 12 mil) med en restid på drygt tre timmar på respektive linje. Gotland trafikeras dagligen med två tur- och returresor till Nynäshamn och en tur- och returresa till Oskarshamn. Det utgör den upphandlade bastrafiken. Under för-, sommar- och eftersäsong liksom under storhelger är antalet turer per dag betydligt fler. Även Visby – Västervik (cirka 10 mil) har tidigare trafikerats under sommarsäsongerna.

Fram till och med januari 2027 bedrivs färjetrafiken av Destination Gotland. I augusti 2023 gick Trafikverket ut med förfrågningsunderlaget för nästa upphandlingsperiod. Sedan 2009 finns möjlighet att driva konkurrerande trafik, vilket hittills enbart har skett sommaren 2016.

Under ordinarie busstidtabell trafikeras Visby hamnterminal i anslutning till den upphandlade bastrafikens avgångs- och ankomsttider. Under sommartidtabellperioden utökas den allmänna kollektivtrafikens trafikering av hamnterminalen till ett större antal turer.

5.5.2 Flygtrafik

Gotlands flygförbindelser till och från fastlandet bedrivs hela året som kommersiell linjetrafik. Visby flygplats är den enda flygplatsen på Gotland med linjeflyg. Under normala omständigheter går det dagligen direktflyg mellan Gotland och Stockholm samt på veckobasis direktflyg till och från Göteborg och Malmö. Under högsäsong ökar antalet destinationer, passagerare, avgångar och ankomster avsevärt.

Visby flygplats ligger 3,5 kilometer norr om centrala Visby. Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll och flygplatsen har av Trafikverket utpekats som ett riksintresse för kommunikation. Swedavia och Region Gotland samverkar för att förbättra tillgängligheten till och från flygplatsen genom att utveckla infrastrukturen, exempelvis genom att etablera en sammanhängande cykelväg. Även möjligheten att kunna resa kollektivt till och från Visby flygplats behöver utvecklas.

5.5.3 Kommersiell busslinjetrafik

Den kommersiella busslinjetrafiken på Gotland är anpassad till besökarnas behov och trafikeras främst under sommaren. Trafikföretag som bedriver kommersiell trafik får använda kollektivtrafikens hållplatser efter samråd med Region Gotland. Biljettförsäljningen och spridningen av tidtabellsinformationen sköter företagen själva. Trafikföretagen levererar tidtabellsdata till Samtrafiken och de får, efter samråd med Region Gotland, montera egna tidtabellsanslag på hållplatserna i mån av utrymme.

Sedan 2018 finns en kajanläggning i Visby hamn för mottagning av kryssningsfartyg. På landområdet finns plats för turbussar, shuttlebussar, taxi och övrig trafik.

5.6 Särskild kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken hanteras inte i Trafikförsörjningsprogrammet men är viktig att ha med i nulägesbeskrivningen för att påvisa möjligheter till samordning. Region Got-

land är den myndighet som beviljar färdtjänst- och riksfärdtjänsttillstånd. Taxor och bestämmelser för färdtjänst och sjukresor beslutas av regionfullmäktige. Taxeuppgifterna i detta avsnitt är tagna från taxan som gäller från 1 januari 2023. Skolskjutsar är en del av den särskilda kollektivtrafiken, även här är Region Gotland ansvarig myndighet.

5.6.1 Färdtjänst

Antalet beviljade färdtjänsttillstånd var år 2022 totalt 1844 stycken. Under 2021 och 2022 genomfördes 35 114 respektive 44 925 färdtjänstresor på Gotland. Färdtjänstresorna gick ner under pandemiåren 2020 och 2021 men har under 2022 stigit med 27,9 procent jämfört med 2021, vilket dock är en minskning av antalet resor med 15,7 procent jämfört med innan pandemin (år 2019). Taxan för färdtjänst baseras på kilometeravstånd för resan och den differentieras mellan dag- och nattaxa. För de som åker till arbete, daglig verksamhet eller utbildning finns ett månadskort att köpa. Barn och ungdomar upp till 20 år som är folkbokförda på Gotland reser gratis i kollektivtrafiken på landsbygden. Barn och ungdomar upp till 20 år reser således gratis i färdtjänst på landsbygden. Färdtjänst regleras genom färdtjänstlagen (1997:736).

5.6.2 Färdtjänst i annan kommun

Region Gotland erbjuder färdtjänstberättigade att resa färdtjänst i annan kommun. Resan får vara maximalt nio mil. En egenavgift av 106 kronor tas ut för varje påbörjad tremilsintervall. Önskar resenären resa längre än nio mil, får resenärer stå för hela kostnaden själv över niomilsgränsen.

5.6.3 Riksfärdtjänst

Under 2022 beviljades 1 beslut om riksfärdtjänstresa. Avgiften är reglerad i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.

5.6.4 Sjukresor

Region Gotland erbjuder sjukresa i taxi, serviceresa, 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 2022 genomfördes totalt 30 485 stycken sjukresor i taxi vilket är en ökning med 12,9 procent jämfört med innan pandemin (år 2019). Egenavgift för serviceresa i taxi baseras på kilometeravstånd. Högkostnadsskydd finns på 1900 kronor för resor under en 12-månadersperiod. Sjukresor regleras genom lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor och regionala beslut.

5.6.5 Skolskjuts

Skolskjuts ska erbjudas i de fall 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 hänvisade till den allmänna kollektivtrafiken. Skolskjuts regleras genom skollagen (2010:800) och kommunala beslut.

6 Miljö och klimat

Att öka det hållbara resandet bidrar till en ökad tillgänglighet, minskad trängsel och minskat buller, ökad säkerhet samt ett mer jämställt och resurseffektivt transportsystem.

6.1 Kollektivtrafik för hållbart resande

Med de mål som satts upp för Gotlands kollektivtrafik med bland annat ökad marknadsandel, som delvis ska uppnås genom ökad produktion, innebär det att fler fordon kommer att köra fler kilometer. Detta leder till en ökad energianvändning. Kollektivtrafikens miljöpåverkan skulle därmed öka om inte krav ställs på mer miljöanpassade och energieffektiva fordon.

Målet som gäller nu sattes redan i Region Gotlands energiplan i *Energi 2020*:

Kollektivtrafiken på Gotland drivs till 100 procent av förnybar energi, främst lokalproducerad biogas.

I avtalet om allmän kollektivtrafik och skolskjutsar, med trafikstart juni 2023, ställs det krav på trafiken enligt:

1. Samtliga fordon i den allmänna kollektivtrafiken drivs fossilfritt, varav minst 70 procent ren biogas.

2. Att trafikoperatören har ett arbete för att minska klimatpåverkan och öka drivmedelsbesparing eller energieffektivisering i de fordon som omfattas av trafikuppdraget.

Miljö och klimat är viktiga och angelägna frågor. Gotlands kollektivtrafik behöver successivt skärpa miljökraven ytterligare, samtidigt behöver kollektivtrafikens konkurrenskraft öka.

Den största miljönyttan sker när resor flyttas från bil till gång, cykel eller kollektivtrafik. Målet om ökade marknadsandelar för kollektivtrafiken kan också ses som ett miljömål. Redan nu körs all kollektivtrafik på Gotland på fossilfria drivmedel men trafiken som helhet behöver bli mer energieffektiv.

Nästa generations fordon behöver vara anpassade utifrån trafikuppgift. Elteknik utvecklas snabbt och kostnaden för eldrivna bussar behöver inte överskrida kostnaden för bussar med förbränningsmotorer. Elmotorer är generellt betydligt mer energieffektiva än förbränningsmotorer. Elektrifiering är därmed ett kraftfullt sätt att sänka energiåtgången för transporter. De minskade utsläppen och det minskade bullret som eldriften innebär, ger störst värde i stadstrafik där närheten till bostäder och gående är störst, samtidigt som det erfarenhetsmässigt är där som laddningsmöjligheterna är bäst.

Gotlands kollektivtrafik är idag beroende av både HVO och biogas som förnybara drivmedel. Genom utvecklingen hittills har kollektivtrafiken i sig redan nått det nationella målet om att minska de klimatpåverkande utsläppen med 70 procent från år 2010. Nu gäller det att minska utsläppen vidare. Fordonens omställning kommer att behöva klara det minskande utsläppsutrymmet enligt Clean Vehicles Directive, CVD, som trädde i kraft 1 juli 2022 och innebär successiv utfasning av flytande bränslen. För personbilar gäller eldrift medan tyngre fordon även tillåts ha motorer som drivs av förnybara gaser, vilket gör biogasen på Gotland klarar CVD-kraven och blir fortsatt intressant. ~~Biogas har egenskaper som~~

~~fossilfri, ofta klimatpositiv och lokalproducerad, vilket på Gotland bidrar till cirkulära flöden mellan land och stad och att lokala resurser blir till drivmedel.~~ Biogas som drivmedel är fossilfri samt ofta både klimatpositiv och lokalproducerad. På Gotland bidrar biogasen till cirkulära flöden mellan land och stad och att lokala resurser blir till drivmedel. Eldrift i stadstrafik har fördelar, förutsatt att i ett livscykelperspektiv batteri- och elförsörjning sker utan att orsaka ökade miljö-och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.[4]

Samtidigt måste tillgänglighet, robusthet och luftkvalitet vara viktiga parametrar. Elfordon är (beroende på val av batteristorlek[5]) ofta tyngre och kan därmed ge större slitage på vägbanan, vilket måste beaktas i den känsliga luftmiljön i Visby, med föreläggande om åtgärder för att minska halterna av PM10 som till betydande del bedöms komma från vägbana och däck[6].

Oavsett vilken teknik eller kombination av olika tekniker som blir aktuell behöver för- och nackdelar studeras. Om och när ny teknik fasas in, behöver konsekvenser för trafiken beaktas, exempelvis hur kollektivtrafiken klarar sig vid ett längre strömavbrott.

6.1.1 Miljö och samhällsplanering

Om fler väljer kollektivtrafiken kan den ersätta många resor med egna fordon. Kollektivtrafikens drivmedel är även viktiga som förebild i omställningen för övrig trafik. Därför är det ett prioriterat mål både att öka de kollektiva färdsättens andel av resandet och att väsentligt minska de samhällsbetalda resornas skadliga miljöpåverkan. Den största klimatnyttan sker när resor med förbränningsmotorer minskar och för att uppnå detta krävs medveten planering av staden och dess trafik. Kollektivtrafik, gång och cykeltrafik behöver prioriteras gällande restid och säkerhet. Stadens kollektivtrafik behöver anpassas för att ge den bästa resan genom korta restider och närhet till målpunkter. De energieffektiva färdsätten behöver vara utgångspunkt vid nybyggnation av såväl bostäder som målpunkter. Fysisk planering och planering av kollektivtrafik måste gå hand i hand.

Kollektivtrafiken, liksom övrig vägtrafik, orsakar störningar i form av buller. Omfattningen av bullerstörningarna påverkas av mängden trafik, trafikens utformning och även av omgivningens utformning. Gasfordon ger mindre bullerstörning än diesel- eller elhybrid fordon, medan elektriska fordon, särskilt vid låga hastigheter, ger den tystaste trafiken, vilket är särskilt värdefullt i städer och i andra tätbebyggda områden.

I Visby finns problem med höga halter av partiklar, PM 10, i luften. Kollektivtrafikens fordon är valda för att ge minsta möjliga miljöpåverkan. Att resa med kollektivtrafiken istället för med bil gör miljön bättre, men utsläpp och buller från bussar innebär en miljöbelastning. Därför är internt miljöarbete inom kollektivtrafikområdet av stor betydelse.

[4] Sveriges miljömål, generationsmålet

[5] K2 WORKING PAPER 2020:3 Produktion och användning av batterier för eldrivna bussar

[6] Åtgärder för att minska halterna av PM 10 i Visbys luft hanteras inom ramen för ett särskilt åtgärdsprogram, Teknikförvaltningen ansvarar för flera av programmets åtgärder, men inom andra verksamheter än Kollektivtrafiken

7 Mål för Gotlands kollektivtrafik

Baserat på de nationella och regionala mål som nämns i tidigare avsnitt fastställs följande vision och mål för Gotlands kollektivtrafik:

Inom de fem målområdena ökad marknadsandel, större attraktivitet, förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, ökad geografisk tillgänglighet och reducerad miljöpåverkan finns detaljerade mål samt åtgärdsförslag. Människor kommer att välja kollektivtrafiken först när de anser att den är enkel att använda och ger tillräckligt goda resmöjligheter. Därav syftar målen främst till att öka kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna på landsbygden och i staden.



Bild 7.1: Målen för Gotlands kollektivtrafik för perioden 2024-2033

7.1 Mål för ökad marknadsandel

Målbeskrivning: Region Gotland ska verka för att andelen av de motoriserade resorna som sker med kollektivtrafiken ska öka.

Mål: Marknadsandelen för kollektivtrafiken ska av de motoriserade resorna på Gotland uppgå till minst 20 procent senast år 2033. Etappmål 10 procent år 2027. (Nationellt mål 40 procent, nuläge för Gotland 4 procent 2021).

Detta mål uppnås bland annat genom tät trafik och korta restider där resebehovet är som störst. De stora samhällsnyttorna skapas när kollektivtrafiken lyckas plocka marknadsandelar av andra motoriserade transporter såsom trafik med bil, motorcykel eller moped. Detta bidrar i sin tur till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa. Målet är ett genomsnitt för hela Gotland.

Årlig statistik över marknadsandelen och ett antal andra nyckeltal hämtas ur Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och ut-

vecklas av serviceorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Marknadsandelen var enligt Kollektivtrafikbarometern 4 procent år 2021. Siffran avser trafik i Region Gotlands regi (Gotlands kollektivtrafik). Som alla mätmetoder finns det osäkerheter i sättet att mäta marknadsandelar, vilket återspeglar sig i relativt stora variationer mellan åren. Fokus ska därför vara att se den långsiktiga trenden och inte värden under enstaka år.

En ökning av Gotlands kollektivtrafiks marknadsandel till 20 procent innebär en utmaning som kräver stora insatser av flera olika aktörer. Utöver Region Gotlands egna satsningar på exempelvis utökad trafikering och nya fordon krävs omfattande investeringar från både regionen och Trafikverket i framkomlighetsåtgärder, pendlarparkeringar och andra investeringar som skapar robusthet i systemet. Även Region Gotlands parkeringsstrategi samt olika statliga åtgärder, exempelvis skattebefrielse på förmånskort för kollektivtrafiken samt höjd bränsleskatt, har stor inverkan på möjligheten att nå målet.

En viktig insikt är att befintlig infrastruktur och beslutade utbyggnadsplaner för de kommande tolv åren inte kommer räcka för att klara den mängd trafik som krävs för att kunna nå marknadsandelsmålet. Därför behövs fortsatta omfattande infrastrukturinvesteringar, främst i de största tätorterna, om målet ska bli verklighet till 2033.

Utöver förbättrat utbud och förbättringar i infrastrukturen krävs beteendeförändringar. Detta kräver i sin tur ökade insatser inom kommunikation och marknadsföring av kollektivtrafiken. Kombinationen av fysiska åtgärder och beteendepåverkande, icke-fysiska åtgärder är särskilt effektivt för att minska klimatpåverkan. Trafikverkets ”Fyrstegsprincip” är ett lämpligt planeringsförhållningssätt att lyfta fram och särskilt principens två första steg som kallas ”mobility management” (MM). MM handlar om beteendepåverkande åtgärder, såsom information och kommunikation, organisation av tjänster och koordinering av olika verksamheter. Mobility management är en förutsättning om hållbart resande och transporteffektivt samhälle ska uppnås. Genom att kombinera fysiska åtgärder med MM-åtgärder kan den totala effekten förstärkas jämfört med om åtgärderna skulle ha genomförts var för sig.

Exempel på styrmedel och åtgärder som kan förbättra kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna:

Styrmedel/åtgärder	Kort beskrivning*
Avståndsbaserat reseavdrag	Enligt reseavdragets utformning i Norge. Avdraget är färdmedelsneutralt.
Förtätning av bebyggelsen och centralare lokalisering samt förtätning i stationsnära lägen	Endast nybebyggelse inom dagens tätortsgränser. Den nya bebyggelsen lokaliseras i tätorternas centralare delar inkl. samlokalisering med kollektivtrafiken (”1 kilometer närmare centrum än förväntat”).
Ökat utbud av kollektivtrafik inkludera anropsstyrd trafik	Korta resor (under 3 mil): Fördubblad turtäthet och kortare restid dörr-till-dörr. Långa resor: Fördubblad turtäthet, inkl. effektivare bytespunkter. Fördubbling av befintlig anropsstyrd trafik.
Framkomlighets- och punktlighetsåtgärder för kollektivtrafik	Framkomlighetsåtgärder motsvarande att 20 procent av tätortstrafiken blir stomlinjelik. Restiden på 20 procent av alla busslinjer i tätort minskar med 10 procent. Punktlighetsåtgärder innebär exempelvis utökat järnvägsunderhåll, fler mötesspår för järnvägstrafiken eller bättre signalprioritering för busstrafiken.
Ökad avståndsdifferentiering i biljettprissystem	Ökat antal zoner dvs. ökat inslag av avståndsbaserat biljettsystem samtidigt som intäkterna bibehålls.
Marknadsföringsåtgärder	Här avses marknadsföringsåtgärder, ej trafikinformation. Marknadsföring syftar till att förändra och påverka individens beteende.
Högre parkeringsavgifter och minskat utbud av p-platser	Minskat utbud av parkeringsplatser, ändring av parkeringsnormer vid nybebyggelse samt ökade parkeringsavgifter.
Bilfria innerstäder	Fem procent av tätortstrafiken antas försvinna i tätorter i Stockholm, Uppsala, Skåne, Västra Götalands län.
Borttagande av subventioner på förmånsbil	Borttagande av subventioner för förmånsbilister ger dels en effekt på bilinnehavet och dels en effekt på körsträckan (genom att förmånsbilister får högre marginalkostnad).

Tabell 7.1: Tabellen är hämtad ur en rapport, *Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål*, beställd av Svensk kollektivtrafik och framtagen av konsultföretaget WSP år 2018.
För fördjupning i frågan läs i Bilaga 3.

Åtgärder 2024-2033: Kollektivtrafikens utbud behöver öka, framförallt i de starka stråken där marknadsandelar i större utsträckning kan tas. Åtgärder i infrastrukturen behöver genomföras, främst när det gäller framkomlighet, hållplatser och gång- och cykelanslutningar.

7.2 Mål för minskad miljöpåverkan

Målbeskrivning: Region Gotland ska verka för successivt förbättrad miljöprestanda hos kollektivtrafiken, - samtidigt som kollektivtrafiken ska ta större resandeandelar och ersätta andra motordrivna fordon.

Mål: Gotlands kollektivtrafik ska fortsatt trafikeras till 100 procent av fordon som till 100 procent drivs av fossilfria drivmedel. (Nationellt mål 100 procent, nuläge för Gotland 99 procent i bussarna 2022).

Förutsättningarna att använda förnybara drivmedel skiljer sig åt mellan olika trafikslag. Det avgörs av tillgång på förnybart drivmedel för de olika trafikslagen, och om det inom regionen finns tillgång till förnybara drivmedel för de fordon som används. Bussarna inom region- och stadsbusstrafiken och på servicelinjerna ska enligt krav i upphandlingen drivas med 100 procent fossilfria drivmedel.

Uppföljning av målet om fordon med förnybart drivmedel, samt drivmedelsåtgång, görs genom miljö- och fordonsdatabasen FRIDA, som lagrar, sammanställer, visar och följer

upp information rörande fordon i kollektivtrafiken. Databasen tillhandahålls av Nordic Port. Operatörerna ansvarar för inmatning av uppgifter.

Kollektivtrafikens största potentiella bidrag till att nå de övergripande miljömålen är när kollektivt resande ersätter resor med egen bil och därmed minskar den miljöpåverkan som biltrafiken orsakar och de utrymmen den tar i anspråk. Region Gotland ska därför verka för successivt förbättrad attraktionskraft, tillgänglighet och miljöprestanda hos kollektivtrafiken, i syfte att kollektivtrafiken ska ta större resandeandelar och ersätta andra motordrivna fordon. Utöver det är kollektivtrafiken upphandlad med krav på hög miljöprestanda.

Under innevarande årtionde bedöms en stor teknisk utveckling ske vad gäller fordon och transportsätt. Mål som sätts nu måste vara öppna för det men kan komma att revideras utifrån denna utveckling.

Åtgärder för måluppfyllelse 2024-2033: Utreda möjligheten till att trafikera kollektivtrafiken med elfordon. Region Gotland ska verka för successivt förbättrad miljöprestanda hos kollektivtrafiken genom att se till energieffektivitet och utsläpp under hela livscykeln hos batterier, däck och drivmedel.

7.3 Mål för ökad geografisk tillgänglighet

Målbeskrivning: Region Gotland ska verka för att andelen invånare på Gotland som har tillgång till god linjelagd kollektivtrafik (minst åtta dubbelturer under ett vardagsdygn) ska öka.

Mål: Andelen boende inom en radie på 500 m från hållplats inom Visby tätort ska uppgå till minst 90 procent senast 2033.
Etappmål 88 procent år 2027. (nuläge för Visby 86,4 procent 2022).

Mål: Andelen boende inom en radie på 1 500 m från hållplats utanför Visby tätort ska uppgå till minst 55 procent senast 2033.
Etappmål 50 procent år 2027. (nuläge för utanför Visby 48,3 procent 2022).

Mål: Minst 80 procent av Gotlands tätorter med fler än 200 invånare (15 st.) ska ha en restidskvot på högst 1,4 för resor med kollektivtrafiken till Visby senast år 2033.
Etappmål 70 procent år 2027. (nuläge 53,33 procent år 2022).

Med hållplats avses i nämnda mål en hållplats som trafikeras med minst fem dubbelturer per vardag.

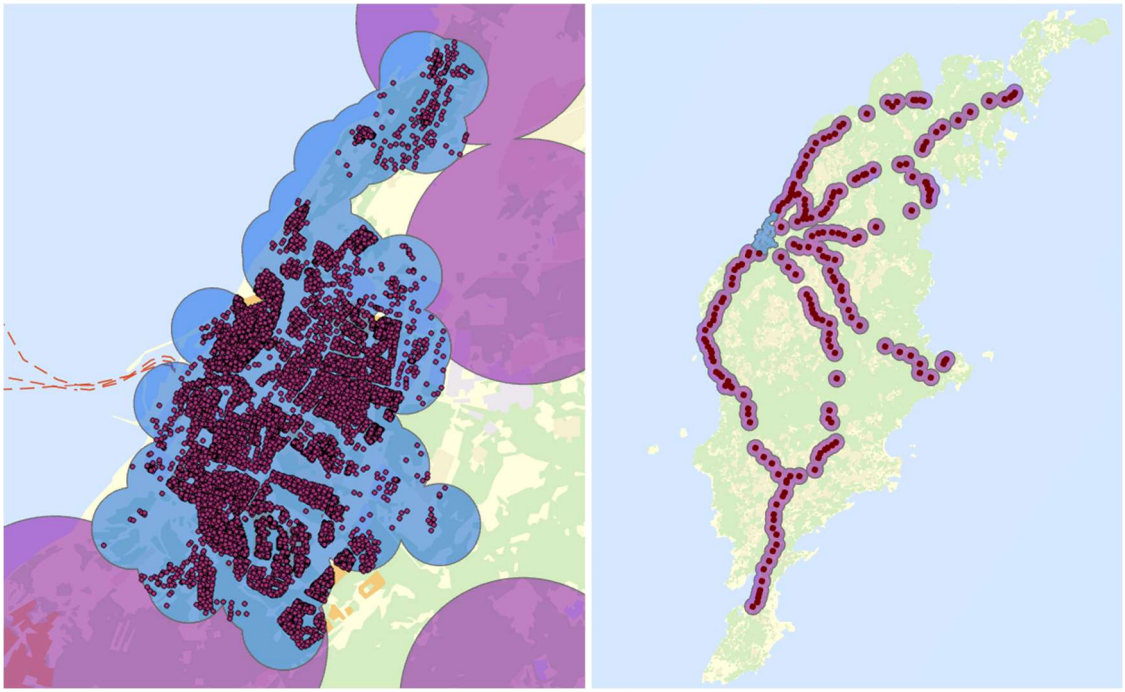


Bild 7.2 och 7.3: Buffertzoner på 500 m radie inom Visby och 1500 m radie utanför Visby

Vid kollektivtrafikplanering är det viktigt att väga den geografiska tillgängligheten mot restiden. Om alla invånare ska ha kollektivtrafik nära krävs flera linjer eller fler omvägar, vilket skapar en oattraktiv kollektivtrafik. Det är därför bra att utgå från principen ”Bäst för flest”.

En god geografisk tillgänglighet säkerställs främst genom att det finns ett grundläggande utbud av kollektivtrafik på Gotland. Detta är ett av syftena med att erbjuda ett basutbud med trafik. Denna tillgänglighet kan ytterligare utvecklas genom utökat turutbud och minskade restider i de stråk som binder samman Gotland. Goda kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik spelar också en viktig roll för att utveckla den geografiska tillgängligheten. Här kommer i framtiden kombinerade mobilitetslösningar att spela en allt större roll som genom att samla och erbjuda ett paket av flera färdmedel förenklar resan dörr till dörr och därmed ger en förbättrad tillgänglighet.

En viktig satsning som ger effekt på den geografiska tillgängligheten är minskade restider i de regionalt viktiga stråken. Restidskvot är ett begrepp som visar förhållandet mellan körtiden med bil jämfört med körtiden med kollektivtrafiken. Restidskvoten till Visby från tätorter med fler än 200 invånare behöver minskas till att vara högst 1,4 för att kollektivtrafiken ska bli ett rimligt alternativ till bilen.

Åtgärder för måluppfyllelse 2024-2033: Kollektivtrafikens utbud behöver öka, där samtliga tätorter med fler än 300 invånare garanteras ett basutbud på minst fem dubbelturer per vardag. Framkomlighetsåtgärder, hållplatsåtgärder och linjeförändringar ska genomföras för att få ner restidskvoten.

7.4 Mål för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Målbeskrivning: Region Gotland ska verka för att alla fordon och all infrastruktur i kollektivtrafiken är tillgänglig för alla oavsett funktionsnedsättning.

Mål: 95 procent av hållplatser med minst ett hållplatsläge med fler än 20 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2033. Etappmål 70 procent år 2027. (nuläge 26,7 procent 2022).

Hela fordonsflottan i den allmänna kollektivtrafiken är idag tillgänglighetsanpassad. För att kollektivtrafiken ska bli helt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning krävs fortsatt stora insatser. För att målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser ska nås krävs insatser av såväl Region Gotland som Trafikverket och andra väghållare.

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel. Anpassning ska även eftersträvas så att specifika behov också för personer med andra typer av funktionsnedsättning tillgodoses. Utvecklingen ska ske med utgångspunkt i att kollektivtrafiken ska vara ett väl fungerade alternativ för alla Gotlands invånare och besökare. Appar, hemsida och andra informationskanaler är anpassade men bör utvecklas efterhand som tekniken möjliggör fler förändringar.

En fulltillgänglig hållplats definieras på Gotland med att ha 17 cm kantstenshöjd, taktila stråk med kontrastmarkering, sittbänk med armstöd, tillgänglighetsanpassade gångstråk till närmaste korsning eller passage samt prator på hållplatslägen där digital information finns.

I takt med att resandet ökar kommer antalet hållplatser som måste tillgänglighetsanpassas att öka. Det är därför viktigt att se tillgänglighetsanpassningar som ett kontinuerligt arbete.

Åtgärder för måluppfyllelse 2024-2033: Tillgänglighetsanpassa hållplatser, med fler än 20 dagliga påstigande, som inte uppfyller ovan nämnda krav.

7.5 Mål för ökad andel nöjda resenärer

Målbeskrivning: Region Gotland ska verka för att andelen nöjda resenärer med Gotlands kollektivtrafik ska öka.

Mål: Minst 70 procent av de som reser med Gotlands kollektivtrafik ska vara nöjda med sin resa 2033. Etappmål 60 procent år 2027. (Nuläge 43 procent 2021)

För att behålla dagens resenärer och attrahera nya till kollektivtrafiken är nöjdheten med kollektivtrafiken viktig. Häri ligger också kollektivtrafikens största miljönytta - att nöjda resenärer väljer kollektivtrafiken framför annan motoriserad transport.

2021 var 43 procent nöjda eller mycket nöjda med Gotlands kollektivtrafik. Region Gotland har det lägsta värdet jämfört med övriga regioner i landet. Det är viktigt att stärka bilden av kollektivtrafiken och dess verksamhet De flesta är nöjda med sin senaste resa men inte överlag. Det tar tid att förbättra kundnöjdheten och det kräver både fokus och uthållighet. Det som påverkar kundnöjdheten i stor utsträckning är bemötande, komfort (både i buss och på hållplats), god information och den upplevda punktligheten, d.v.s. att kunna lita på att komma fram i tid samt relevans d.v.s. möjligheten att kunna använda kollektivtrafiken för de flesta resor.

Kundnöjdhet, NKI, mäts genom den nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen görs löpande av Svensk Kollektivtrafik under hela året och fångar både de som reser ofta med kollektivtrafiken och de som reser mer sällan eller aldrig.

			2021
			Gotlands Kollektivtrafik
			%
Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?	Nöjd (4-5)	Kunder	43,0
		Allmänhet	24,2
		Icke-kunder	20,2

Bild 7.4: Nöjd kundindex för Gotlands kollektivtrafik. Källa: Kollektivtrafikbarometern (2021)

Bland de förutsättningar för kollektivtrafik som undersöks i Kollektivtrafikbarometern så framkommer att relevans – möjligheten att kunna använda kollektivtrafiken för de flesta resor – är den största drivkraften för en högre resefrekvens.

Produktfördelen i form av att spara tid genom att resa med kollektivtrafiken samt kunskapen om hur man kan resa med den, är också relativt starka drivkrafter för kollektivt resande.

Åtgärder för måluppfyllelse 2024-2033: Förbättra utbud och utöka öppettider. Tillgänglighetsanpassa hållplatser som inte anses vara anpassade. Utrusta fler hållplatser med utrustning för ökad komfort och trygghet, exempelvis väderskydd, bänk, cykelställ och realtidsvisning samt god belysning. Fortsätta arbetet med säkerställning av bra bemötande av resenärer. Den dagliga driften behöver ha tydliga rutiner för rena fordon och hållplatser.

8 Utveckling av kollektivtrafiken

I detta avsnitt presenteras inriktningar som skapar möjligheter till fler hållbara resor på Gotland. Åtgärdsförslagen i efterföljande kapitel baseras på Gotlands unika förutsättningar, erfarenhetsutbyte med andra regionala trafikmyndigheter och konsulter, erfarenheter inom kollektivtrafikplanering samt planeringsprinciper som baseras på planeringsverktyg såsom BRT-guidelines och Kol-TRAST. Dessutom har en förstudie gjorts av Ramböll, *Framtidens kollektivtrafik på Gotland* (2022)

8.1 Planera för en attraktiv kollektivtrafik

I arbetet med att upprätta strategier och riktlinjer för Gotlands kollektivtrafik bör utgångspunkt tas i ett antal planeringsprinciper för kollektivtrafiken. Grundprinciperna för kollektivtrafik ges av följande punkter (Kol-TRAST):

- Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringsprocessen
- ”Tänk spårväg/tåg – kör buss”
- Tänk ”hela resan” med smidiga bytespunkter och anslutningar
- Lokalisera målpunkter och koppla dessa till kollektivtrafiken
- Planera för en god restidskvot
- Planera för en väl avvägd täckningsgrad – social uppgift kontra ekonomi
- Utöka kollektivtrafikens upptagningsområde med till exempel mobilitetslösningar

Att **integrera kollektivtrafiken** i samhällsplaneringsprocessen innebär att kollektivtrafikens preferenser tas med från början när ett bostads- eller verksamhetsområde ska planeras.

Tänk spårväg – kör buss är en slogan som ofta används vid planering av högkvalitativ kollektivtrafik. Tanken är att öka förståelsen för vilken prioritet spårdriven trafik får i förhållande till kollektivtrafik på väg. Spårväg och järnväg går på egen bana och har ofta full prioritet och utrymme kan ofta tas i anspråk för rakast möjliga linjedragning. På samma vis kan planering för buss genomföras. Full prioritet, hög framkomlighet, hög kapacitet, tillgänglighetsanpassad och en tydlig identitet är kännetecknen.

Tänk **hela resan** kommer mer och mer in i trafik- och kollektivtrafikplaneringen. Att utnyttja nätverkseffekten i stället för att ha ett stort antal direktlinjer skapar möjlighet för högre utbud i färre stråk. För detta krävs smidiga bytespunkter som erbjuder korta bytestider mellan de olika linjerna. Ett sätt att lösa detta är genom takttrafik, vilket innebär att samtliga bussar i en stad eller ett utvalt område möts vid en viss knutpunkt på fasta klockslag. Hela resan-perspektivet är en viktig förutsättning även för att öka upptagningsområdet. Att inte se kollektivtrafikens arbete som färdigt när resenären stiger av bussen är ett hållbarhetstänk i syfte att locka fler människor till att nyttja kollektivtrafiken. Ofta är anslutningen till hållplatsen ett stort hinder för individen, och att arbeta för att förbättra anslutningsmöjligheterna är av stort intresse. Lösningar kan t.ex. vara hyrcykelsystem, bilpooler, anropsstyrd trafik, pendlarparkering osv. Men även utökat trafikutbud i kombination med säkra och attraktiva anslutningsvägar kan utöka upptagningsområdet då det skapar en acceptans att ha lite längre väg till hållplats.

Att placera ut större hållplatser och bytespunkter i närhet till **större målpunkter** ökar chanserna för ett ökat kollektivtrafikresande. Det finns flera fördelar med att lokalisera målpunkter och kollektivtrafik nära varandra. Dels att folk behöver resa till och från målpunkten samt dels då fysisk närvaro i området runt en hållplats ökar tryggheten och säkerheten.

Att planera för en **god restidskvot** innebär att linjedragning ska vara gen, framkomlighetsåtgärder ska sättas in där framkomligheten är begränsad, nätverkseffekt ska utnyttjas, anslutningar ska vara smidiga och restiden ska vara attraktiv i förhållande till bilen. Restidskvoten är ett mått på kollektivtrafikens attraktivitet i förhållande till bilen. Därför är det också viktigt att komma ihåg att den är relativ. Åtgärder kan både vara kollektivtrafikfrämjande och/eller bilhämmande för att restidskvoten för kollektivtrafiken ska bli bättre.

Vid kollektivtrafikplanering är det viktigt att **väga täckningsgraden** mot restiden. Det gäller både för den fysiska täckningsgraden men även den ekonomiska. Om alla invånare ska ha kollektivtrafik nära krävs flera linjer eller fler omvägar, vilket skapar en oattraktiv produkt. Det är därför bra att utgå från principen ”Bäst för flest”.

8.2 Infrastruktur och stadsplanering

Markanvändning och bebyggelsestruktur har stor betydelse för kollektivtrafikens konkurrenskraft. En spridd bebyggelse ger sämre förutsättningar för hög användning av kollektivtrafiken. Förtätning i redan existerande kollektivtrafikstråk kan i stället ge förutsättningar för utökad trafik och därmed ökad användning. Vid planering av nya områden för bostäder eller verksamheter behöver kollektivtrafikens funktion vara med i ett tidigt skede.

Genom att fler åker kollektivt blir det mindre fordonstrafik i tätorterna samt mindre utsläpp och buller. Parkeringsplatser kan därmed frigöras på attraktiva ytor som kan användas effektivare för exempelvis grönytor, service och aktiviteter. I den attraktiva staden samverkar gång och cykeltrafik med kollektivtrafiken. En förutsättning för att dessa tre färdsätt ska utvecklas positivt är prioritering före annan trafik.

8.2.1 Kollektivtrafiknära bebyggelse

Hur människor transporterar sig mellan bostaden och olika målpunkter har en betydande påverkan på miljön. För att uppnå miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö[7] är minskat bilresande en viktig faktor. Val av trafikslag för olika typer av resor styrs av hur bebyggelsen är lokaliserad och tillgängligheten till andra trafikslag än personbilen. För att människor ska välja kollektivt resande framför egen bil är närheten till kollektivtrafik från bostaden viktig.

8.3 Samhällsnyttan

Kollektivtrafiken har en positiv påverkan för såväl den miljömässiga som den sociala hållbarheten. När fler väljer att resa hållbart ökar den fysiska aktiviteten samtidigt som klimatpåverkan, buller och luftföroreningar minskar jämfört med om resenären hade tagit bilen. Sjuttio procent av koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer från persontransporter (mätt i andel av inrikes transporter). Att resa med bil tre kilometer släpper ut ungefär 550 gram växthusgaser, jämfört med cirka 50 gram (nationellt genomsnitt) med kollektivtrafik[8]. Detta betyder att det finns miljömässiga vinster med att öka andelen resor med kollektivtrafik, förutsatt att antal personer som sitter på bussen är tillräckligt många.

Samhällsvinsterna med ett förändrat resande uppskattas till drygt fyra miljarder kronor årligen, till följd av förbättrad folkhälsa genom att fler går, cyklar och åker kollektivt, men också genom att fossilfria drivmedel och elfordon används.

Med bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt ges även de som inte har råd eller möjlighet att ha bil bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader. Ökad

[7] https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/
[8] Miljöbarometern, 2022

tillgänglighet ger stora samhällsvinster genom minskat utanförskap, vilket är viktigt för demokrati och jämlikhet. Kollektivtrafiken genererar dessutom både flöden av fotgängare och människor som uppehåller sig i väntan på buss eller tåg. Det är en viktig källa för att skapa liv på såväl större som mindre orter, där bytespunkter också kan vara viktiga mötesplatser.

Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att transportsystemet bör utformas med hänsyn till folkhälsan. Studier visar tydligt att en överflyttning från bil till gång, cykel och kollektivtrafik ger positiva hälsoeffekter tack vare ökade nivåer av fysisk aktivitet.

8.4 Hur maximeras nyttan av kollektivtrafikåtgärder?

Olika typer av kollektivtrafikåtgärder ger olika stor nytta och olika typer av nyttor. Är syftet att skapa så mycket värderbar nytta som möjligt så är åtgärder som ger stora restidsförbättringar för många resenärer de åtgärder som ska eftersträvas.

När det gäller att skapa miljö-, trafiksäkerhets- och hälsonyttor är den avgörande faktorn mängden överflyttning från biltrafik. Teoretiskt sett är det när kollektivtrafikens konkurrenskraft förbättras gentemot biltrafiken som överflyttning sker, till exempel vid stora restidsförbättringar och ökad komfort, både under resan och under väntetid på hållplats.

För förändringar i hälsa är det, förutom den förändrade konkurrenssituationen, avgörande vilka resenärer som flyttas över till kollektivtrafiken. Är det gående och cyklister som flyttar över är inget vunnet ur ett miljö- och hälsoperspektiv. Är det biltrafikanter som byter färdmedel till kollektivtrafik skapas både miljö- och hälsonyttor. Åtgärder som skapar särskilt stora hälsonyttor är de längre regionbusslinjerna. Ett tydligt mönster är att hälsonyttorna står för en större andel av den totala nyttan för dessa typer av åtgärder.

8.4.1 Jämställdhet

Att minska bilberoendet genom till exempel prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik i fysisk stadsplanering och infrastrukturplanering kan bidra till ett mer jämställt transportsystem.

Eftersom kvinnor och män har olika förutsättningar i vardagen, finns det också skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster och tillgänglighet, även om skillnaderna har minskat. Kvinnor har oftare kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel och gör generellt sett flera korta resor i en kedja under dagen, medan män (som generellt sett har större arbetsmarknad) långpendlar mer. Män åker regelbundet med bil i högre utsträckning än kvinnor[9], och personbilar ägs i större utsträckning av män. Män har även körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor[10]. Åtgärder som underlättar kvinnors vardagsliv och ger ökad tillgänglighet med andra färdmedel än egen bil, ger större valfrihet för alla grupper. Om alla får lättare att exempelvis nå målpunkter och uträtta ärenden på väg till och från arbetet (till fots och med kollektivtrafik), så gynnar det jämställdheten och jämlikheten i stort[11].

För att öka kvinnornas reella tillgång till transportsystemet och hela det offentliga rummet och motverka könsrelaterat våld, bör trafikmiljöerna utformas i planeringsarbetet så att de är och upplevs som trygga, till exempel när det gäller utformning och ljussättning av hållplatser.

[9] Kollektivtrafikbarometern årsrapport 2019
[10] Trafikanalys 2020:5 ”Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020”
[11] Trafikverket: Jämställdhetsintegrering 2022 -2025 Regeringsuppdrag att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering

9 Strategiska val för Gotlands kollektivtrafik

Stora insatser från flera aktörer kommer att krävas för att nå de uppsatta målen för Gotlands kollektivtrafik. Statliga åtgärder kan genom styrmedel förändra resandet. Även regionens bebyggelseplanering har stor påverkan på resandet och goda gång- och cykelmöjligheter, som kopplar till kollektivtrafiken, är av stor vikt. För detta krävs ett helhetstänk där infrastruktursatsningar går hand i hand med trafikeringssatsningar.

Detta kapitel grundar sig på Rambolls utredning *Framtidens kollektivtrafik på Gotland* som genomfördes som en förstudie till Trafikförsörjningsprogrammet 2022. För att förverkliga de strategiska förslagen behövs närmare utredningar inom några områden, bland annat en regionbussutredning.

Längs flera stråk på Gotland dominerar biltrafiken fortfarande stort och kräver stora satsningar för att kollektivtrafiken ska vinna marknadsandelar. Störst potential finns att öka kollektivtrafikens marknadsandel framförallt i stråken mellan de större orterna på Gotland, genom att öka busstrafikens attraktivitet. Dessutom behövs utveckling av befintliga och nya koncept för att attrahera fler resenärer.

En betydande del av resandet med kollektivtrafik på Gotland består idag av arbetspendling och resor till och från studier. Det är dessa resor som ofta ställer krav på kapaciteten eftersom resorna till stor del är koncentrerade till några få timmar på morgonen och eftermiddagen. Dessa resor har också en viktig roll i att ge ungdomar möjlighet till utbildning samt till att bidra till ökad sysselsättning på Gotland. Dessa resor är därmed och kommer fortsatt vara grunden till flertalet av kollektivtrafikstråken på Gotland.

9.1 Attraktiv och robust kollektivtrafik

För att uppnå maximal samhällsnytta är det inte minst viktigt att få bilister att välja kollektivtrafiken, vilket ytterligare ställer krav på attraktivitet och framkomlighet. Vikten är därför stor av helhetstänk i utvecklingen av trafiken och det ställer krav på samverkan mellan flera aktörer för att få trafikutveckling och infrastruktur att gå hand i hand. Detta helhetstänk uppnås framförallt genom att systematiskt arbeta i starka stråk med såväl framkomlighet, fordon som trafikering.

Kortare restider skapas genom framkomlighetsåtgärder. Framkomlighetsåtgärder i vägnätet, med färre fysiska och trafikrelaterade hinder, skapar både kortare restider men ger även en mer robust kollektivtrafik med mindre risk för förseningar. Det skapar dessutom bättre förutsättningar att kunna ha samma körtider under hela trafikdygnet. De större restidsvinsterna ges genom rakare linjedragningar.

9.2 Stadsbusstrafik

Linjenätet för Visby stadsbusstrafik bör effektiviseras. Kortare restider skapas genom framkomlighetsåtgärder. Fysiska åtgärder i vägnätet skapar både kortare restider men även en mer robust kollektivtrafik med mindre risk för förseningar. Färre och rakare linjer gör det möjligt att kunna erbjuda ett bättre trafikutbud tack vare kortare körtider. För resenärerna blir det då förutom kortare restider även bättre åkkomfort. Även kollektivtrafikens öppettider bör öka så att resmöjligheter kan erbjudas även kvällar och helger i större utsträckning.

Inriktningar för Visby stadsbusstrafik:

- Koncentrera resurserna till färre linjer
- Trafikera fler områden, antingen med stadsbuss eller med hjälp av regionbusstrafiken (förutsätter att samma biljett gäller inom båda trafikslagen)

- Förenkla linjenätet genom att räta ut slingor och säkerställa att linjerna kör samma väg i båda riktningarna
- Öka öppettiderna till basutbudsnivån och öka ytterligare vid behov
- Verka för ökad framkomlighet
- Förtydliga syftet med varje linje
- Införa taktfasta tidtabeller
- Säkerställa ett jämnare trafikutbud för stadstrafiken
- Erbjuda utökad trafik till både Visby hamn/Almedalen och till flygplatsen Visby Airport
- Erbjuda stadstrafik till Vibble
- Upprusta hållplatser för ökad tillgänglighet och komfort

9.2.1 Trafikeringsupplägg

Visbys stadsbusslinjenät ska ha ett överskådligt nät där varje linje har en tydlig uppgift. För att ytterligare öka nätverkseffekten kan ett trafikupplägg med takttrafik implementeras för stadstrafiken. Det skulle innebära att trafiken utgår från Visby busstation och samtliga linjer skulle då mötas där i båda riktningarna. På så vis kan alla resenärer med maximalt ett byte nå hela stadsbusslinjenätet. För att detta ska bli så intressant som möjligt krävs en satsning på kollektivtrafiken i form av ett ökat utbud för stadstrafiken. Allra helst ska samma utbud gälla på samtliga linjer. Det är möjligt att få till en nätverkseffekt även med olika utbud, men det ska då vara en utbudsskillnad som innebär att det är möjligt att synka de linjer som har ett högre turutbud.

Det viktiga med trafikupplägget är att bytestiden på Visby busstation inte blir för lång så att de som har målpunkter bortom centrum och som är ombord inte ska få vänta för länge.

9.2.2 Större bytespunkter

Inom stadsbusstrafiken är ett par bytespunkter viktiga i trafiknätet. Visby busstation är en given bytespunkt. Den blir ännu viktigare om takttrafik med knutpunktsupplägg väljs. Utöver Visby busstation är Östercentrum en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken. Den utgör på många vis porten till centrala Visby.

Utöver dessa platser så finns möjlighet att fler platser kan bli strategiskt viktiga bytespunkter, särskilt för byten mellan stadsbuss och regionbuss, i Visbys utkanter.

9.2.3 Konsekvens och effekt

Med föreslagna åtgärder bedöms produktionen öka med totalt cirka 120 procent. Resandet bedöms öka med 40-45 procent efter beräkningar med olika elasticitetsmodeller, baserat på restid, utbud, taktfast tidtabell, marknadskampanjer m.m.

9.3 Regionbusstrafik

På samma sätt som för stadsbusstrafiken så behöver även regionbusstrafiken få rakare körvägar genom framkomlighetsåtgärder och ändringar i körvägar.

Inriktningar för Gotlands regionbusstrafik:

- Låta ett antal stomlinjer utgöra ryggraden för den regionala trafiken
- Komplettera stomlinjerna med ytterligare ett antal linjer som ska knytas till stomlinjerna
- Resurser ska koncentreras till stråk där efterfrågan är som störst
- Parallell trafik ska minska i så stor utsträckning som möjligt
- Linjevariationer bör i så stor utsträckning som möjligt undvikas

- Attraktiva bytespunkter, eller noder som de också kan kallas, ska skapas på naturliga platser där kollektivtrafiken möts
- Utveckling av den anropsstyrda kollektivtrafiken (Närtrafik)

9.3.1 Trafikeringsupplägg

För regionbusstrafiken på Gotland föreslås ett antal förändringar. Antalet linjer föreslås minska från dagens tolv. På så sätt kan utbudet med oförändrad kostnad öka där resandeunderlaget är störst. Några regionbusslinjer föreslås utgöra ryggraden i regionbusstrafiken, där övriga linjer sedan utgör ett komplement. De regionbusslinjer som kan kallas för regionala stomlinjer, får ett något högre turutbud och en snabbare körväg till och från Visby. Ryggraden utgörs till stora delar av stråken Visby – Hemse och Visby – Slite/Fårösund. Det är i dessa stråk som linjerna med stomlinjekaraktär går.

9.3.2 Större bytespunkter

Inom Visby är busstationen en given bytespunkt. Den blir ännu viktigare om takttrafik med knutpunktsupplägg väljs. Utöver dessa platser så finns möjlighet att fler platser kan bli strategiskt viktiga bytespunkter, särskilt för byten mellan stadsbuss och regionbuss, i Visbys utkanter.

Utanför Visby är exempelvis Hemse busstation, Klintehamn busstation och Lärbro viktiga bytespunkter och behöver utformas i enlighet med detta.

9.3.3 Konsekvens och effekt

Med föreslagna åtgärder bedöms produktionen öka med cirka 20 procent. Resandet bedöms att öka med 10 procent efter beräkningar med olika elasticitetsmodeller, baserat på restid, utbud, taktfast tidtabell m.m.

9.4 Närtrafik

I nuläget är det allmänna synsättet att den linjelagda kollektivtrafiken står för den grundläggande trafikförsörjningen i en region. Sedan finns det kompletteringstrafik, anropsstyrd trafik med begränsat turutbud, för att täcka upp de områden som inte har linjetrafik. Närtrafik kan istället ses som kollektivtrafikens bastrafik med ett visst basutbud. Det är denna trafikstandard som alla medborgare som minst kan räkna med.

En åtgärd som bör sättas in i närtrafiken är att utöka antalet dagar där närtrafik är beställningsbar. Med fler möjliga resdagar skapas också fler resmöjligheter för invånarna. Med mer flexibla möjligheter för resenären ökar också närtrafikens potential.

Genom att integrera den särskilda kollektivtrafiken i den allmänna kan den totala kostnaden minskas genom att fordonen i närtrafik kan användas för serviceresor och tvärtom. På detta sätt är det även möjligt att erbjuda fler resmöjligheter dagtid, men även kvälls- och helgtrafik. Men det skapar även bättre lösningar för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Utbyggd närtrafik skapar även förutsättningar för att effektivisera den linjelagda trafiken. Exempelvis kan krokiga linjer rätas ut, svagt utnyttjade linjer kan läggas ner och långsamma regionbusslinjer med många hållplatser kan göras om till snabbare linjer. De skattepengar som därigenom frigörs satsas dels på den utbyggda närtrafiken, dels på att bygga ut den linjetrafik som har störst potential för resandeökningar.

Även skolskjutstrafiken bör samordnas med den allmänna kollektivtrafiken i större utsträckning.

9.5 Trafikutbud

Kollektivtrafikens basutbud (med basutbud avses minsta nivån på kollektivtrafik som alla invånare har rätt till), tillsammans med den anropsstyrda trafiken, tillgängliggör kollektivtrafikresor för invånare i hela Gotlands landsbygd och glesbygd. Stadstrafiken ska tillgängliggöra goda kollektivtrafikförbindelser inom Visbyområdet med förbättrad turtäthet. För orter inom de starka stråken erbjuds timmestrafik stora delar av dygnet och orter längs de svagare stråken i glesbygd trafikeras i regel varannan timme men som bäst med timmestrafik. Men mindre orter kan gynnas genom att de ligger längs ett starkt stråk och får då ett större utbud än basutbudet. Öppettider avser den tid som kollektivtrafiken erbjuds. Precis som turutbudet så anges öppettiderna i tabellen nedan som en lägstanivå för vad alla invånare har rätt till.

Utbuds- och öppettidstabell för Gotlands kollektivtrafik (en dubbeltur innebär en tur i vardera riktningen):

Stråk/koncept	Invånarantal tätort	Enhet	Måndag-torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Närtrafik	Orter <300 invånare	Öppettider	9-15	9-15		
		Anropsstyrda dubbelturer	4	4		
Delregionalt viktiga stråk - kompletteringslinjer	Tätorter 300-999 invånare	Öppettider	06-19	06-19		
		Antal dubbelturer	8	8		
Regionalt viktiga stråk - stomlinjer	Tätorter 1 000-10 000 invånare	Öppettider	06-22	06-22	08-20	08-18
		Antal dubbelturer	12	12	6	6
Stadsbusstrafik	Visby	Öppettider	06-22	06-00	08-20	08-18

Bild 9.1: Minsta nivå i utbud och öppettider för Gotlands kollektivtrafik

9.6 Infrastruktur

Efter att en resa är planerad och biljett köpt så blir hållplatsen det första som resenären möter på sin resa. På Gotland finns runt 450 hållplatser som alla är en viktig del av kollektivtrafikresan. Utformningen av dessa har stor betydelse för resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken och därmed till viss del hur många resenärer som nyttjar den.

Ur ett ekonomiskt perspektiv är det viktigt att de medel som finns till förfogande används där de ger optimal effekt. Därför har samtliga bytespunkter och hållplatser i regionen inventerats och klassificerats, som ett led i arbetet att prioritera nödvändiga åtgärder.

Det är inte rimligt eller ekonomiskt hållbart att alla bytespunkter och hållplatser har samma standard, byggs om eller justeras efter alla krav och synpunkter. Med god planering och framförhållning kan emellertid förbättringar och utveckling mot säkrare och mer ändamålsenliga och tillgängliga bytespunkter och hållplatser successivt genomföras. Oavsett standard ska samtliga bytespunkter och hållplatser underhållas med samma kvalitet.

9.6.1 Tillgänglig hållplats

Målbilderna beaktar reglerna i Kollektivtrafiklagen samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättningar. Målet är formulerat så att alla hållplatser med minst ett hållplatsläge med fler än 20 påstigande per vardag når full tillgänglighet. För en fysiskt fullt tillgänglig hållplats finns krav på plattformens höjd, längd, bredd, vit kantlinje och ledstråk. Det ska också finnas en säker och tillgänglighetsanpassad anslutning till hållplatsen.

9.6.2 Trygghet

Hållplatsens lokalisering och utformning liksom anslutande gång-/cykelvägar är viktiga faktorer att beakta ur ett trygghetsperspektiv. Hållplatsen ska vara överblickbar i alla ljusförhållanden. Belysning krävs för att öka tryggheten men också för att resenären ska kunna ta del av information samt att föraren tidigt ska kunna upptäcka väntande resenärer.

Såväl väderskydd som hållplats ska upplevas som inbjudande, bekväm och trygg. Hållplatsen ska vara tydligt markerad och det ska framgå vilka linjer som trafikerar hållplatsen. Det är viktigt att hållplatsen syns på långt håll, både ur förar- och ur resenärsperspektiv.

9.6.3 Framkomlighet

En god framkomlighet för kollektivtrafiken är viktig ur flera aspekter för att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ gentemot bilen. En förbättrad framkomlighet ger robusthet i trafiken då körtiden kan vara samma oavsett tid av trafikdygnet. Detta skapar då tidtabeller som är väldigt enkla att ta till sig som resenär. En förbättrad framkomlighet ger också kortare restider och kan krympa restidskvoten gentemot bilen. En förbättrad framkomlighet ger dessutom resenärerna en bättre reseupplevelse genom förbättrad komfort så att restiden kan användas för exempelvis arbete och studier.

En framkomlighetsutredning behöver genomföras och en framkomlighetsplan behöver upprättas. Brister som identifieras i detta arbete ligger sedan till grund för egna infrastrukturåtgärder och inspel till länsplanen för regional transportinfrastruktur.

9.6.4 Konsekvens och effekt

En upprustning av hållplatserna för att nå tillgänglighetsmålet, utifrån dagens (år 2022) resande, bedöms kosta cirka 40 miljoner kronor. Detta gäller hållplatser längs såväl det statliga som det kommunala vägnätet. Genom länsplanen kan detta till hälften bekostas av statlig medfinansiering. Vid en generell resandeökning med 30 procent så innebär det ett utökat behov av hållplatsåtgärder som uppgår till cirka 5 miljoner kronor.

9.7 Infrastrukturplanering och kollektivtrafik

Infrastrukturinvesteringar skapar förutsättningar för kollektivtrafiken och kan bidra till ett ökat nyttjande. På stora delar av Gotland har kollektivtrafiken svårt att konkurrera med bilen när det gäller restider, därför bör fokus i huvudsak ligga på åtgärder som främjar kollektivtrafikens attraktivitet. Det kan handla om investeringar kopplade till hållplatsmiljöerna samt förbättrade möjligheter att ta sig till och från hållplatserna till fots, med cykel eller med bil. Åtgärder som främjar ökat nyttjande av kollektivtrafiken bidrar till måluppfyllelse inom flera nationella och regionala mål och kan, i kombination med andra styrmedel och incitament, bidra till att minska bilberoendet på landsbygden på Gotland. Samtidigt handlar det ofta om kostsamma åtgärder vars samhällsekonomiska nytta bland annat är beroende av antal resenärer som nyttjar hållplatsen.

9.7.1 Plan för regional transportinfrastruktur 2022–2033

I den regionala transportinfrastrukturplaneringen fördelas pengar till infrastrukturåtgärder på statligt vägnät och till medfinansiering med upp till 50 procent av åtgärder på kommunalt vägnät. Trafikverket ansvarar för infrastruktur kopplat på och i anslutning till hållplatser på det statliga vägnätet. De ansvarar också för genomförandet av länsplanen. Region Gotland ansvarar för det kommunala vägnätet omfattande cirka 15 mil kommunala gator i Visby och drygt 10 mil gator i övriga tätorter.

De medel som är avsatta i Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur är minst i landet och uppgår underperioden 2022–2033 till 279 miljoner kronor. Tre procent av planen är vikt till kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Det sorterar under åtgärdsområde Trafiksäkerhet och kollektivtrafik. Även åtgärder inom åtgärdsområde *Cykelutveckling* kan bidra till en ökad attraktivitet för kollektivtrafiken i de fall det skapar tryggare och säkrare vägar till och från hållplatslägena.

Därutöver är 24 procent av länsplanen vikt åt medfinansieringsåtgärder på kommunalt vägnät. Möjliga medfinansieringsåtgärder i länsplanen är exempelvis hållplatser, framkomlighetsåtgärder och hållplatsutrustning för ökad komfort.

		2022-2025	2026-2029	2030-2033	Totalt	Andel
Åtgärdsområden	Statlig medfinansiering på kommunal väg	36,0	16,0	16,0	68,0	24 procent
	Trafiksäkerhet och kollektivtrafik på statlig väg	26,5	12,7	12,1	51,3	18 procent
	Cykelutveckling på statlig väg	38,8	39,5	42,3	120,6	43 procent
Namngivna objekt	Klintehamn korsningsåtgärd	5,0	15,4		20,4	7 procent
	Visborg, cirkulationsplats		3,3	15,8	19,0	7 procent
Total ekonomisk ram		106,3	86,9	86,2	279,4	100 procent

Tabell 9.1: Fördelning av medel i Regionala transportinfrastrukturplanen 2022-2033

Gotland har ingen del av nyinvesteringar i nationell plan men kan ibland ta del av satsningar finansierade genom densamma. Under perioden 2017–2022 tillgänglighetsanpassades 15 stycken hållplatser utmed det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) på Gotland inom ramen för en landsbygdsatsning. I den nuvarande nationella planen finns finansiering till ytterligare cirka tio stycken hållplatser. Genomförande är planerat till perioden 2023–2025. När detta är genomfört kommer alla hållplatser utmed FPV med fler än tio påstigande per dygn att vara tillgänglighetsanpassade till den grad som är möjlig, sett till några år gammal påstigandestatistik. När dessa hållplatser är klara kan siffrorna uppdateras för att se om behov finns att anpassa fler hållplatser. Det kommer dock troligen inte att vara möjligt att finansiera fortsatta anpassningar genom nationell plan.

9.7.2 Planeringssystemet

Inför planeringen av ett nytt objekt eller en ny åtgärd kopplad till de statliga vägarna genomför Trafikverket en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Framtagande av en ny ÅVS kan initieras både av Trafikverket och av regionen. Syftet är att jämföra alla tänkbara åtgärder för att hitta den mest samhällsekonomiskt lönsamma lösningen på det uppkomna behovet. Detta görs med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Metoden går ut på att åtgärder ska provas förutsättningslöst i fyra steg innan beslut:

1. Tänk om – överväg åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera – åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.
3. Bygg om – begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt – i de fall behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen genomförs nyinvesteringar och/eller större ombyggnationsåtgärder.

I dagsläget får inte länsplanens ekonomiska ram användas för statlig medfinansiering till kommunala icke-fysiska åtgärder i enlighet med steg ett och två i fyrstegsprincipen.

Region Gotland kan ansöka om statlig medfinansiering enligt förordningen om statlig medfinansiering för åtgärder i regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Ansökan skickas till Trafikverket som ansvarar för beslut om och utbetalningar av statlig medfinansiering. Statlig medfinansiering kan beviljas med upp till 50 procent av en åtgärds totalkostnad. Beslut om statlig medfinansiering tas innan en åtgärd byggstartar. För att statlig medfinansiering ska betalas ut krävs att åtgärder genomförs och redovisas till Trafikverket. Region Gotland kan söka medfinansiering för

- trafiksäkerhetsåtgärder generellt och i anslutning till öns skolor;
- investeringar för ökad trafiksäkerhet på befintliga gång- och cykelvägar samt till att utveckla och bygga ut nya cykelvägar i och omkring tätorter;
- investeringar för ökad tillgänglighet i tätorter för bland annat personer med funktionsnedsättning;
- åtgärder för kollektivtrafik;
- pendlarparkeringar;
- samt för att utveckla trafiksäkerhet, gång- och cykelstråk och tillgänglighet i serviceorterna.

9.8 Hållbar mobilitet

Med begreppet hållbar mobilitet breddas fokus för åtgärder och insatser från enbart transportalternativ och infrastruktur till att också se till människors behov, vardag och beteende.

9.8.1 Mobilitetshubbar

Mobilitetshubbar bör implementeras på strategiska platser för att tillgängliggöra mobilitetslösningar för den första/sista delen av resan genom implementering av pendlarparkering för bil och cykel och uthyrning av mikromobilitetsfordon (cyklar m.m.) på en samlad plats. Mobilitetshubbarna kan även tillgodose resenärerna med andra tjänster som obemannade utlämningsställen för paket och matkassar. Mobilitetshubbar bidrar även till möjligheten att utveckla en nod i orten som blir attraktiv för alla.

Mobilitetshubbar kan ge resenärer tillgång till:

- Plats för cykel- och bilparkering
- Station för laddning av fordon
- Uppställda hyrfordon för enstaka och långtida lån i bilpool och cykelpool
- Elsparkcyklar/Mikromobilitet
- Station för tvätt och service av fordon
- Obemannade utlämningsställen för paket, matkassar osv
- Direkta anslutningar till och från buss

Placering av dessa noder och hubbar bör ske på strategiskt utvalda platser med goda kopplingar till infrastruktur:

- Nära större hållplatser
- Nära dagligvarubutiker och arbetsområden
- Platser med cykelförbindelser till centrala verksamheter

9.9 Beteendepåverkan

Ett genomgående och centralt perspektiv att ta hänsyn till för samtliga inriktningar i detta Trafikförsörjningsprogram är hur vi kan säkerställa att vi skapar hållbara beteendeförändringar. För att åstadkomma en hållbar omställning räcker inte enbart satsningar på att förbättra linjenät, tekniska lösningar eller nya produkter och tjänster. Insatserna måste kompletteras med åtgärder som påverkar människors beteende och val av färdsätt. Det krävs således en omställning av individers beteenden. Beteendeinsatser kan vara en kraftfull åtgärd för att minska utsläppen från transportsektorn. En femtedel av Sveriges utsläpp kommer från biltrafik. Insatser som skiftar individers resande mot mer hållbar mobilitet, som kollektivtrafik, kan därför ha stor påverkan på de sammanlagda utsläppen.

En viktig del av arbetet med beteendeförändrade insatser är att vara tydlig med vilken målgrupp (ex. arbetspendlare till och från en viss ort eller linje) som ska påverkas och vad för beteendeförändring som ska uppnås. Det är också viktigt att visa på goda exempel och nöjda resenärer.

För Gotlands del behöver det inte bara handla om att få fler att resa kollektivt, utan det är fler typer av färdmedel som bör främjas. Även som kollektivtrafikmyndighet kan man verka för att främja andra färdmedel än kollektivtrafik, exempelvis cykling. En överflyttning av bilister till att istället välja cykeln ger också kollektivtrafiken en ökad marknadsandel av de motoriserade resorna.

Även hur infrastrukturen och samhällen planeras fysiskt påverkar kollektivtrafikens attraktivitet och val av färdsätt. Ofta handlar dessa om ekonomiska åtgärder där bilen eller kollektivtrafiken gynnas respektive missgynnas. I Stockholms län är kollektivtrafikens marknadsandel 57 procent mot 4 procent på Gotland (2021). Skillnaden beror mycket på hur bilen prioriteras i stadsplaneringen (Kollektivtrafikbarometern 2018). På Gotland är restidsvinsten ofta stor vid bilresa och avgifterna är låga. Tillgång till bilparkering, låga eller inga parkeringsavgifter, skatteregler, reseavdragsregler och kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft är några faktorer som påverkar valet av färdsätt och därmed biltrafikens och kollektivtrafikens utveckling. Samtidigt är dessa verktyg viktiga för att premiera önskade färdsätt. Parkeringsavgifter i Visby i kombination med en utvecklad kollektivtrafik är ett bra exempel på hur man kan flytta resor från bil till buss.

9.10 Taxa & biljettsystem

Det viktiga med att välja taxesystem är att det ska vara enkelt att lära sig och att det är rättvist[12]. Med rättvist menar man att det baseras på exempelvis reslängd. Färre antal zoner gör taxesystem enklare att förstå än om det är många zoner. Med Gotlands geografi och resmönster rekommenderas ett taxesystem uppbyggt med två zoner.

En annan åtgärd kopplad till biljettsystemet är att det bör erbjudas fria övergångar till Visby stadsbusstrafik när resenär anländer till Visby med regionbusstrafiken. Idag behöver resenären lösa ny biljett vid byte till stadsbuss i Visby. Detta gäller även för anslutningsresor med närtrafiken till övriga trafikslag.

9.11 Fritidsresor

Till skillnad från arbetsresor är fritidsresorna mer utspridda under dagen och har därför större potential att rymmas inom befintlig kollektivtrafik utan att det leder till ökat kapacitetsbehov. Kartläggning av kollektivtrafikresandet sommartid och helg har visat att flera stråk på Gotland har lika mycket eller i vissa fall mer resande sommartid än under vinterhalvåret och här krävs fortsatt arbete för att se över möjligheterna till tidtabeller som i ännu högre grad än idag är anpassade efter fritidsresandes behov. Fortfarande saknas dock tillräckligt med kunskap om hur denna potential tas tillvara på bästa sätt och fortsatta studier inom området behöver genomföras.

En god samverkan krävs för att kunna identifiera och hitta lösningar för målpunkter för fritidsresande som är lokaliserade utanför de större orterna. Till dessa områden är resandet ofta mer spritt vilket försvårar möjligheten att hitta lösningar för effektiv och attraktiv linjelagd kollektivtrafik. Detta i kombination med goda parkeringsmöjligheter för bil vid resmålen ökar utmaningen att få ett tillräckligt resandeunderlag för linjelagd trafik. En kombination av flera färdmedel där kollektivtrafik är en del av resan kan vara en möjlig lösning.

Barn och ungdomar är en grupp som har en aktiv fritid med en hel del engagemang efter skoltid som i de flesta fall innebär transporter. Det är angeläget för samhället att kollektivtrafiken fungerar väl och används i hög utsträckning även utanför högtrafik. Därför är det särskilt angeläget att gruppen barn och ungdomar ser kollektivtrafiken som ett bra transportmedel.

[12] Nya pris- och biljettstrategier – En kunskapsöversikt, Ulrik Berggren, K2 år 2021

10 Ekonomi

Nuvarande trafik har under de senaste åren varit underfinansierad med 15-20 miljoner kronor/år. Budgetramen behöver utökas för att sen utökas ytterligare enligt bedömningen i detta kapitel.

Med föreslagna åtgärder för att nå de mål som satts upp i detta trafikförsörjningsprogram bedöms produktionen i stadsbusstrafiken öka med cirka 120 procent och i regionbusstrafiken med cirka 20 procent. Resandet bedöms att öka med 30-35 procent efter beräkningar med olika elasticitetsmodeller, baserat på restid, utbud, taktfast tidtabell, marknadskampanjer m.m. Trafikeringskostnaderna ökar med ca 15 Mkr/år (2023 års kostnadsnivå).

En upprustning av hållplatserna för att bland annat nå tillgänglighetsmålet, utifrån dagens (år 2022) resande, bedöms kosta cirka 40 miljoner kronor. Genom länsplanen kan detta till hälften bekostas av statlig medfinansiering. I takt med att resandet ökar kan nya hållplatser komma att inrymmas i kraven på tillgänglighetsåtgärder. Vid en generell resandeökning med 30 procent så innebär det ett utökat behov av hållplatsåtgärder som uppgår till cirka 5 miljoner kronor.

För fysiska åtgärder i form av framkomlighetsåtgärder och hållplatsåtgärder går det att ansöka om statlig medfinansiering, alternativt via Stadsmiljöavtal, upp till 50 procent av investeringskostnaderna. (Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033, Trafikverket)

Gotlands kollektivtrafik behöver även anställa ytterligare två-tre personella resurser för försäljning, kommunikation, marknadsföring och beteendepåverkande insatser.

11 Förstudier

Under vintern 2016/2017 genomfördes en förstudie, *Kollektivtrafik Gotland,* av konsultföretaget Trivector Traffic.

Under vintern 2021/2022 genomförde konsultföretaget Ramboll en förstudie, *Framtidens kollektivtrafik på Gotland.*

Förstudierna har genomförts på uppdrag av Region Gotland och har varit kunskapsunderlag för trafikupphandlingen som genomfördes under 2021. Men de har även varit del av kunskapsunderlag till de inriktningar som föreslagits i detta trafikförsörjningsprogram. I förstudierna analyserades kollektivtrafiken på Gotland och det presenterades ett antal förbättringsförslag, exempelvis ett stomlinjekoncept på regionbusstrafiken samt en utökad stadsbusstrafik.

Bilaga 1 Samråd

Sammanställning över inkomna remissvar

Remisstiden var 21 februari – 21 april 2023. Det som särskilt önskades svar på var:

Hur ser ni på föreslagna mål?
Hur kan ni bidra till att målen nås?
Hur ser ni på förslagen till inriktningar?
Vilken nytta kommer ni ha av trafikförsörjningsprogrammet?

Det inkom svar från 25 respondenter. Många kommentarer handlade om framkomlighetsutredning, taxesystem, restidskvoter, pendlarparkeringar, kollektivtrafiknära bebyggelse, flygplatsen och hamnen i stadsbusslinjenätet, beteendepåverkande åtgärder, Närtrafiken m.m.

Remissynpunkter i ett urval

Flertalet av kommentarerna stärkte de inriktningar som föreslagits i Trafikförsörjningsprogrammets remissversion. I citat som följer har vi ersatt respondentens namn med *vi* med hänsyn till GDPR. Citaten nedan anser vi speglar respondenternas samlade syn.

Hur ser ni på föreslagna mål?

- ”De fem målområdena är ambitiösa men bra. De kräver en tydlig satsning under lång tid framöver och omdaning av det kollektiva resandet på Gotland.”
- ”Målen är lätta att förstå, vore också bra att tydligt klargöra vems ansvar det kommer vara, för att säkerställa att saker händer”
- ”Bra avvägning med fem målområden.”
- ”Restidskvoten är ett bra och viktigt instrument för att öka incitamenten att ställa bilen och istället resa kollektivt.”
- ”Vi ser positivt på att Region Gotland satt mål för arbetet och också definierat vad som i första hand avses med tillgänglighet. Det är positivt att olika behov lyfts.”
- ”En förbättrad kollektivtrafik är en viktig åtgärd som kan bidra till att målet om ekonomisk jämställdhet uppnås. Detta genom att kvinnor och män har samma möjlighet att försörja sig själva genom arbete.”
- ”Kopplat till varje mål finns föreslagna åtgärder för att nå målen. Detta är bra och ger en inriktning för en utvecklad kollektivtrafik”
- ”Vi ser positivt på ambitionen om att kraftigt öka marknadsandelen för kollektivtrafiken från fyra procent (2021) till tjugo procent år 2033. Region Gotland beskriver utmaningarna med att uppnå målet och att det krävs samverkan med andra aktörer i regionen samt ytterligare insatser i bl.a. kollektivtrafikutbud, infrastruktur och beteendepåverkande åtgärder för måluppfyllelse.”

Hur kan ni bidra till att målen nås?

- ”Vi kan bidra till målen internt genom att uppmuntra till att prioritera kollektivtrafik och hållbara transportsätt. Kommunicera vikten av hållbara transportsätt på, samverkansträffar både internt och externt samt lyfta behovet i länet till regeringen i olika sammanhang.”
- ”Vi kan bidra med informationsspridning.”
- ”Vi önskar och vill bidra genom att i samverkan med Regionen samt operatören och öns utvecklingsaktörer bli en fortsatt part i det att utveckla Samhällsnyttan av att resa mer kollektivt.”

Hur ser ni på förslagen till inriktningar?

- ”Vi önskar en redogörelse för hur dessa utvecklingsförslag gällande kollektivtrafiken kommer beaktas och prioriteras i framtida processer.”
- ”Förslagen till inriktningar var relevanta och nåbara.”
- ”Vi ställer oss bakom utökat utbud i stadstrafiken och principen ”bäst för flest” för regiontrafiken.”
- ”Vi vill särskilt lyfta betydelsen av att utveckla bostäder och service kollektivtrafiknära läge och förbättra tillgängligheten för gående och cyklister till busshållplatser, vilket även framgår i programmets inriktning för att utveckla kollektivtrafiken.”
- ”Det lyfts många viktiga inriktningar i förslaget men vi vill sätta fokus på att större hållplatser och bytespunkter placeras ut vid större målpunkter och knutpunkter.”
- Närtrafiken:
- ”Nu är det dags att på allvar införa anropsstyrd kollektivtrafik på Gotland. Där det inte finns förutsättningar att ha en fast busslinje med större buss kan i stället anropsstyrd trafik användas för transport till närmaste hållplats eller samhälle där busslinje finns.”
- ”En utveckling av närtrafiken behövs, och vi ser gärna en ordentlig utveckling av anropsstyrd trafik.”
- ”Vi ser också positivt på att vissa linjesträckningar och vid vissa tider trafikeras av mindre fordon, för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken. Anropsstyrd trafik och linjetrafik med mindre fordon ska takta väl med anslutande trafik längs stomlinjerna.”
- ”Att integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringsprocessen innebär att kollektivtrafikens preferenser tas med från början när ett bostads- eller verksamhetsområde ska planeras”

Taxor och taxesystem:

- ”Taxan för kollektivtrafik är viktig och den måste vara enkel.”,
- ”Det bör även vara fria övergångar mellan landsbygdstrafik och stadstrafik. ”

Stadstrafiken:

- ”Det är bra att linjesträckningarna förenklas och att trafiken är förutsägbar med takttrafik och dubbelriktad längs samma sträcka.”

Vilken nytta kommer ni ha av trafikförsörjningsprogrammet?

- ”Genom en ökad marknadsandel för kollektivtrafik i linje med vad programmet föreslår, bidra detta till att uppnå de nationella målen som ligger inom vårt uppdrag.”
- ”Vi vill och kan i samverkan med Region Gotland, lokala näringslivet, föreningar, organisationer och utvecklingsbolag skapa en ökad attraktivitet för Kollektivtrafi-

ken och genomförandet av det Nya Transportförsörjningsprogrammet med inriktning och nytta för landsbygden, genom att utnyttja de lågt hängande frukterna samt ha en rak och tydlig kommunikation och ett tillförlitligt digitalt info-system."
- "Självklart styrande för Gotlands trafikförsörjning som helhet och en viktig del i samhällsbyggnadsprocessen och hela infrastrukturplaneringen. Det är också viktigt att lyfta fram samhällsnyttan för gotlänningarnas välmående och hälsa."
- "Vi ser programmet som ett bra underlag för framtida diskussioner och för informationsspridning."

Remissvar med önskemål om utveckling eller förtydligande
Flera remissvar beskriver en oro för att områden utanför de större tätorterna glöms bort när programmet beskriver att tätorterna är viktiga att satsa på med kollektivtrafiken. Anledningen till programmets fokus är att där finns underlaget för ett ökat resande. Med ett effektivare linjenät kan vi generera mer trafik. Med ett ökat resande får vi ökade intäkter som kan generera mer trafik även på lite mer glesbebyggda områden. Glesbebyggda områden mellan tätorterna gynnas också av en tätare trafik som föreslås på sträckorna.

Flera kommentarer har handlat om antalet stomlinjer som angivits i remissversionen. Projektgruppen håller med om att det är för tidigt att fastställa antal linjer innan utredningen av regionbusstrafiken är genomförd.

Det har inkommit flera tips och önskemål om vad som är en bra Närtrafik eller annan form av anropstyrd trafik. Dessa tar vi med oss i den utredning som föreslås ske för regionbusstrafiken och där Närtrafiken är en viktig kompletterande del.

En kommentar har handlat om en eventuell målkonflikt med att i stadsbusstrafiken trafikera med färre linjer men ändå fler områden. Detta beror dels på att linjerna istället blir genomgående men också genom kortare körtider. Detta angreppssätt kan även fungera för regionbusstrafiken.

En respondent ställer frågan om det finns fler åtgärder som gör att tillgängligheten ökar, till exempel revidera redan befintliga linjedragningar. Revidering av linjedragning kan ske men det kan också vara att utöka trafiken på en linje.

Det har även förekommit några önskemål/synpunkter på den särskilda kollektivtrafiken och skolskjutstrafiken. Dessa trafikslag hanteras inte inom ramen för ett trafikförsörjningsprogram. De har sina egna förordningar vilket vi efter remisstiden har förtydligat i texten. Däremot tar vi med oss synpunkterna i vårt fortsatta utvecklingsarbete.

En synpunkt som förekom frekvent var målet om miljöpåverkan. Flera remissvar ansåg att målet redan är uppfyllt och kanske bör vidareutvecklas. Det fanns också frågor om vad Region Gotland kravställer i ämnet. På nästa sida finns ett utdrag ur den senaste upphandlingen av trafikavtal. Även andra upphandlingar som genomförs inom kollektivtrafikens verksamhet ställer höga krav på hållbarhet och minskad miljöpåverkan, både från leverantör och från deras underleverantörer.

Utdrag ur upphandling av trafikavtal: (B = Beställaren, T = Trafikoperatör)

2.7.11 Miljö

B har som ett prioriterat mål att väsentligt minska de samhällsbetalda resornas skadliga miljöpåverkan.
Följande grundläggande krav gäller:

- Fordonen ska framföras så att buller och skadliga utsläpp minimeras.
- Fordonen ska framföras med ett mjukt körsätt så att bränsleförbrukningen hålls på en låg nivå.
- Service och underhåll ska genomföras med så anpassade intervaller att bränsleförbrukning och avgasutsläpp kan hållas på en låg nivå.
- B har rätt att regelmässigt eller slumpvis kontrollera att det bränsle som används uppfyller avtalad kvalitet.
- Rätt ringtryck ska hållas så att rullmotståndet och bränsleförbrukningen inte blir högre än nödvändigt.
- Miljömärkta bilvårdsmedel ska användas vid fordonstvätt och annat underhåll.
- Oljor, smörjmedel och andra kemiska produkter som uppfyller kriterier för miljömärkning ska användas.
- All installerad utrustning som har miljöeffekt ska vara i funktion och användas enligt gällande anvisningar.
- All extrautrustning som används ska vara CE-märkt och inte ha en negativ miljöpåverkan.
- B:s direktiv för vatten och avlopp framgår på B:s hemsida, www.gotland.se/va, och ska följas av T då detta är aktuellt. Det är extra viktigt att T är noga med att spara vatten i enlighet med B:s direktiv.

2.7.11.1 Beställarens krav på klimatpåverkan

Kraven nedan gäller samtliga fordon som används inom Gotlands kollektivtrafik, det vill säga fordon som körs på Gotland inom trafikuppdraget.
T ska använda fordon med så låg klimat- och miljöpåverkan som möjligt.
Energiförbrukningen i fordon med förbränningsmotor ska vara fossilfri till 100 % varav minst 70 % ska vara ren biogasenergi. Dock tillåts en avvikelse för oförutsedda händelser där alternativet till avvikelsen är att ställa in trafik. Om sådan oförutsedd händelse uppstår ska rapportering ske till B i enlighet med B:s rutiner. Gröngasprincipen får inte användas inom trafiken som omfattas av detta avtal.
Energiförbrukningen ska under avtalsperioden beräknas som ett genomsnitt på de senast trafikerade 36 månaderna.

2.7.11.2 Utsläppsklasser avgaser

Under hela avtalsperioden ansvarar T för att fordonen underhålls så att utsläppsvärden enligt fordonets typgodkännande i aktuell utsläppsklass upprätthålls. T ska också säkerställa att eventuelleftermonterad avgasrening fungerar och underhålls enligt tillverkarens anvisningar.
Ett fordon räknas till Euro VI om det ändrats enligt systemet för efterkonvertering till Euro VI.

2.7.11.3 Värmare

Om fordonet har en bränsledriven värmare ska den uppfylla följande krav:

- Värmaren får drivas av samma drivmedel som enligt avtalet får användas för framdrivning av fordonet.

- Om värmare drivs av annat drivmedel än det som används för drivning av fordonet ska värmaren drivas av ett biodrivmedel med hållbarhetsbesked från Energimyndigheten.

2.7.11.4 Miljöledningssystem

T ska ha ett miljöledningssystem under avtalstiden. På begäran från B ska T lämna en skriftligbeskrivning av det miljöledningssystem som T använder sig av i sin verksamhet alternativt en kopia av intyg om certifiering enligt ISO 14001 eller likvärdigt.
En skriftlig beskrivning av det egna miljöledningssystemet ska innehålla:

- miljöpolicy
- övergripande miljömål
- miljökrav på egna tillverkare/UL
- program för att kontinuerligt minska utsläppen av klimatpåverkande gaser och arbete meddrivmedelsbesparing eller energieffektivisering i de fordon som omfattas av trafikuppdraget.

2.7.11.4.1 Buller

T ska i sitt miljöarbete ha ett bullerprogram för att minimera störande buller från verksamheten. Detta program ska innefatta rutiner för att säkerställa att de bullernivåer som fordonen har vid leverans inte försämras. Rutinerna ska omfatta rapportering och omedelbara åtgärder mot störande buller såsom trasiga ljuddämpare, tomgångsvibrationer, tryckluftsljud, bromsskrik etcetera. T har ett ansvar att kontrollera att det lagkrav som gällde när fordonen var nya uppfylls under den tid de används i avtalad trafik.
T ska på begäran av B kunna uppvisa dokumentation av sitt bullerprogram.

Bilaga 2 Svensk Kollektivtrafiks fokusområden

Med en resandeminskning på 42 procent under 2020 är kollektivtrafiken ett av de färdmedel som drabbats hårdast under pandemin. Konsekvensen har blivit mycket stora intäktsförluster. Jämfört med 2019 minskade biljettintäkterna med 7,2 Mkr 2020. Förluster som under 2021 kommer växa till 7,5 Mkr enligt vår senaste prognos.

En tydlig slutsats i rapporten Kollektivtrafikens ekonomiska återhämtning efter Coronapandemin är att **de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte kommer att klara av att hantera de ekonomiska underskotten till följd av pandemin på egen hand.** Utan statliga åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet och minska underskotten kan konsekvensen bli höjda biljettpriser eller minskat kollektivtrafikutbud, samtidigt som kollektivtrafiken är nödvändig för omstarten av Sverige.

Snabb och effektiv kollektivtrafik spelar i dag en avgörande roll för att vidga människors arbetsmarknader och göra det lättare för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens, vilket i sin tur ökar produktiviteten, höjer lönerna och ökar sysselsättningen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna leder i dag utvecklingen mot en fossilfri transportsektor. Över 92 procent av kollektivtrafiken med buss körs med förnybara drivmedel eller el. Eftersom kollektivtrafikens utsläpp är så låga uppnås den största klimateffekten genom att öka kollektivtrafikandelen.
Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att bryta utanförskap, minska barriärer och förbättra integrationen. Utan kollektivtrafik skulle stora grupper förlora tillgängligheten till arbetsplatser, fritidsaktiviteter och service. Segregationen och de sociala klyftorna skulle öka.

Vi vill stärka och utveckla Sverige genom en grön och socialt hållbar omstart där kollektivtrafiken används som verktyg för vidgade arbetsmarknadsregioner, minskade klimatutsläpp och minskat utanförskap. För att säkra omstarten krävs framsynta, kraftfulla och konsekventa politiska beslut i regeringen, riksdagen, regionerna och kommunerna som ökar kompensationen, minskar kollektivtrafikens kostnader, undviker nya kostnadsökningar och ökar kollektivtrafikresandet och biljettintäkterna.

Vi har därför tagit fram detta program med 42 politiska förslag för omstart av kollektivtrafiken och Sverige. Några förslag bör genomföras av såväl regering och riksdag som kommunerna.

Förslag till kommunerna

1. Sprid ut start- och sluttiderna för skolorna under längre tid
2. Genomför marknadsföringskampanjer för ökat kollektivtrafikresande
3. Stärk kollektivtrafikens roll i den fysiska planeringen
4. Sänk hastigheten för bilar på kommunala vägar och gator
5. Höj parkeringsavgifterna och minska utbudet av parkeringar
6. Förbättra bytespunkterna
7. Anlägg kollektivtrafikkörfält
8. Prioritera kollektivtrafiken vid trafiksignalerna
9. Ta bort gatuparkeringar utmed busslinjerna
10. Planera och samordna vägarbeten bättre

Bilaga 3 Rapport Fördubblad Marknadsandel

Se rapport på Svensk kollektivtrafiks hemsida:
https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/rapport-kollektivtrafikens-bidrag-till-klimatmal.pdf