

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2022–2032



1 INLEDNING	4
2 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I ETT SAMMANHANG	5
2.1 Politisk inriktning	5
2.2 Agenda 2030	6
2.3 En kollektivtrafik som bidrar till hållbar utveckling	7
2.3.1 Miljömässig hållbarhet	7
2.3.2 Social hållbarhet	7
2.3.3 Ekonomisk hållbarhet	8
2.3.4 Synergier och målkonflikter	8
2.4 Regional utvecklingsstrategi	9
2.4.1 Attraktiva och tillgängliga platser	9
2.4.2 Samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi	9
2.4.3 Konkurrenskraftigt näringsliv och hållbar arbetsmarknad	10
2.4.4 Hög kunskap och innovationsförmåga	10
2.4.5 Jämlikt och jämställt samhälle	10
3 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET MÅL	11
3.1 En större andel resor sker med kollektivtrafik	11
3.2 Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk	11
3.3 Förnybara drivmedel och minskad energiåtgång	12
3.4 Ett tillgängligt samhälle	12
4 FÖRUTSÄTTNINGAR	13
4.1 Gävleborgs geografi och befolkning	13
4.2 Hur ser resandet ut?	13
4.2.1 Angränsande län	14
4.2.2 Resandet skiljer sig mellan grupper i samhället	15
5 MÅL – NULÄGE	16
5.1 En större andel resor sker med kollektivtrafik	16
5.1.1 Flest resor med stadstrafik men längst resor med tåg	17
5.1.2 En relevant kollektivtrafik är viktigast för benägenheten att resa	17
5.1.3 Resande med kollektivtrafiken har minskat under pandemin	17
5.2 Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk	18
5.2.1 Restidskvoten är relativt bra i starka stråk	18
5.3 Förnybara drivmedel och minskad energiåtgång	19
5.3.1 Hög andel förnybara drivmedel och låg energianvändning	20
5.4 Ett tillgängligt samhälle	20
5.4.1 Den geografiska tillgängligheten är förhållandevis god i Gävleborg	21
5.4.2 Den fysiska tillgängligheten förbättras	22
5.4.3 Färdtjänst bidrar till tillgänglighet	23
5.4.4 Den ekonomiska tillgängligheten kan beskrivas på olika sätt	23
6 HUR NÅR VI MÅLEN?	25
6.1 Flexibilitet, innovation och nya förutsättningar	25
6.2 Utveckla kollektivtrafiken genom samarbeten	25
6.3 Hela resan perspektiv	26
6.4 Resande över länsgräns ska vara enkelt	27
6.5 Förnybara drivmedel och miljömässig hållbarhet	28
6.6 Upprätthålla pålitligheten	28
6.7 Öka tryggheten	29
6.8 Åtgärder för ökad tillgänglighet	29
6.8.1 Geografisk tillgänglighet	29
6.8.2 Tillgängliga fordon	29
6.8.3 Tillgängliga hållplatser och bytespunkter	30

6.8.4 Tillgänglig information	30
6.9 Samarbete med kommunerna för en hållbar färdtjänst	31
6.10 Stadstrafikens utveckling.....	31
6.11 30-minuterstrafik i starka stråk.....	32
6.12 Kommunikation för ökat resande.....	33
6.13 Kris och stora samhällshändelser	33
7 TRAFIKBESKRIVNINGAR ENLIGT LAG	34
7.1 Trafikavtal	34
7.2 Kommersiell trafik	34
7.3 Beslut om allmän trafikplikt	35
7.4 Tillköp	35
8 OM TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET	36
8.1 Lagkrav	36
8.2 Processen att framställa programmet	36
9 BILAGOR FÖRTECKNING	38
Bilaga 1 Starka stråk	38
Bilaga 2 Målindikatorer.....	38
Bilaga 3 Resandestatistik och ekonomi	38
Bilaga 4 Linjekatalog	38
Bilaga 5 Geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik	38
Bilaga 6 Fysisk tillgänglighet	38
Bilaga 7 Tillköp	38
Bilaga 8 Angränsande län	39
Bilaga 9 Färdtjänst och riksfärdtjänst	39

1 Inledning

År 2019¹ utfördes över 16 miljoner resor med kollektivtrafiken i Gävleborgs län, vilket motsvarar 560 varv runt jorden.²

Kollektivtrafiken handlar dock om mer än att transportera människor mellan två platser, den är också ett medel för att uppnå andra samhällsmål ur hållbara perspektiv. Som regional kollektivtrafikmyndighet är Region Gävleborg ansvarig för detta arbete som bland annat innebär att både utveckla och upprätthålla en trygg och pålitlig kollektivtrafik.

Enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten upprätta ett trafikförsörjningsprogram. Det här dokumentet är Region Gävleborgs trafikförsörjningsprogram som över längre tid beskriver mål och riktlinjerna för kollektivtrafiken i Gävleborgs län. Programmet utgår från ett flertal styrande dokument och nationella mål, bland annat Agenda 2030 och Regional utvecklingsstrategi (RUS). Trafikförsörjningsprogram 2022 ersätter det tidigare programmet från 2016, och har 2032 som målbild.

Lagkravet som gäller trafikförsörjningsprogrammet samt processen att ta fram dokumentet beskrivs närmare i kapitel 7.

¹ År 2019 är det sista mätbara normalåret innan pandemin bröt ut. Därför används år 2019 här och även som referens i resten av detta dokument.

² Källa: Bilaga 3

2 Trafikförsörjningsprogrammet i ett sammanhang

”Kollektivtrafik är ett betydelsefullt medel för att uppnå såväl transportpolitiska som andra samhällsmål. I t.ex. stadsplanering och i det regionala tillväxtarbetet är kollektivtrafik ett viktigt verktyg. Förutsättningarna för att etablera kollektivtrafik bör därför utformas för att förstärka sektorns förmåga att bidra till dessa mål.”
(Proposition 2009/10:200, sid 39)

Kollektivtrafiken kan ses som ett medel att uppnå mål inom andra samhällsområden, till exempel tillgänglighet, miljömässig hållbarhet och regional utveckling. Det betyder att utvecklingen av kollektivtrafiken måste ses ur ett helhetsperspektiv där planeringen av kollektivtrafiken samverkar med mål och inriktningar för regionens utveckling ur ett bredare perspektiv än enbart resande och marknadsandel. Följande avsnitt placerar därför trafikförsörjningsprogrammet i ett sammanhang med andra målsättningar och strategier.

2.1 Politisk inriktning

Den politiska inriktningen anger övergripande mål för verksamheten i Region Gävleborg. Den politiska inriktningen ska bidra till de fyra prioriterade områdena:

- Arbete och hållbar tillväxt,
- Miljöansvar och hållbar utveckling,
- Kunskap och kultur,
- Välfärd och trygghet.

Det övergripande målet är ett jämlikt samhälle som präglas av tolerans och mångfald och är tillgängligt och inkluderande för alla. Ett samhälle där näringslivet är konkurrenskraftigt och hållbart, där hälso- och sjukvården är tillgänglig, trygg och säker och där ett rikt och tillgängligt kulturliv ges möjlighet att växa. Social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet är grundförutsättningar för utvecklingen i länet.

Klyftorna ska minska - mellan människor, mellan stad och landsbygd samt mellan fattiga och rika områden. Det ska finnas utvecklingskraft i alla delar av länet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft och en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd. Region Gävleborg ska förbättra matchningen på arbetsmarknaden, öka tillgängligheten till kultur i hela länet samt skapa bättre förutsättningar för kompetensförsörjning, innovation och näringslivets förnyelse.

Mänskligheten står i och med klimatförändringarna inför sin största utmaning någonsin. Klimatet och miljön kommer att innebära nya förutsättningar för Gävleborg och världen och den omställning som krävs är både långsiktig och omfattande. För att både styra mot en hållbar ekonomi och anpassa samhället till ett förändrat klimat krävs lösningar på global, nationell, regional och lokal nivå.

Region Gävleborg tar sig an uppgiften att klara klimatutmaningarna genom att modernisera Gävleborg och ställa om till ett fossilfritt län. En omställning ger bättre miljö, ökad livskvalitet och fler jobb – Gävleborg ska gå före i den gröna

omställningen. Region Gävleborgs verksamheter ska vara klimat- och resurseffektiva, hälsofrämjande och giftfria. Senast år 2025 ska alla Region Gävleborgs landbaserade transporter vara fossilfria.

En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för en hållbar utveckling i hela Gävleborg. Kollektivtrafiken möjliggör på ett klimatsmart sätt studier och arbete på andra orter, bättre matchning på arbetsmarknaden samt ett större utbud av rekreation. Region Gävleborg ska bedriva en kollektivtrafik som är billig, enkel och bekväm. Fokus ska ligga på att förbättra och utveckla tillgänglighet och pålitlighet. Målsättningen är en kollektivtrafik som möjliggör ett tillgängligt samhälle på fossilfri grund.

2.2 Agenda 2030

Genom Agenda 2030 har alla medlemsländer i FN förbundit sig till att arbeta för att uppnå en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar värld till år 2030. De lokala och regionala nivåerna är centrala för genomförandet av Agenda 2030. Den politiska viljeinriktningen i Region Gävleborg anger att arbetet med Agenda 2030 ska bedrivas av hela organisationen i både internt och externt arbete.

Under 2020 genomförde Region Gävleborg en väsentlighets- och intressentanalys för att identifiera vilka av de globala målen i Agenda 2030 som är av störst relevans för Region Gävleborgs arbete. Rapporten visar att Region Gävleborg bidrar till alla globala mål, men det finns vissa globala mål och hållbarhetsområden där Region Gävleborgs möjligheter att öka positiv inverkan eller minska negativ påverkan är större.

De mål som enligt väsentlighets- och intressentanalysen har störst koppling till kollektivtrafiken är:

3. God hälsa och välbefinnande
4. God utbildning för alla
5. Jämställdhet
7. Hållbar energi för alla
8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
10. Minskad ojämlikhet
11. Hållbara städer och samhällen
12. Hållbar konsumtion och produktion
13. Bekämpa klimatförändringarna



Kollektivtrafiken kan till exempel bidra till delmålet om att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken under mål 3 *God hälsa och välbefinnande*, till delmål om ökad energieffektivitet och andel förnybar energi under mål 7 *Hållbar energi* för alla och till delmålet om att främja social, ekonomisk och politisk inkludering under mål 10 *Minskad ojämlikhet*. Kollektivtrafiken pekas särskilt ut i ett av delmålen under mål 11 om *Hållbara städer och samhällen*:

”Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.”
(Delmål 11.2)

2.3 En kollektivtrafik som bidrar till hållbar utveckling

Kollektivtrafiken i Gävleborg ska bidra till en hållbar utveckling. En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Hållbarhet brukar delas upp i de tre perspektiven miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. De tre perspektiven är integrerade och ömsesidigt beroende av varandra - de är odelbara. För att integrera hållbarhet i hela verksamheten måste alla aspekter av hållbarhet synliggöras och hanteras genom att söka synergier och lyfta målkonflikter.

2.3.1 Miljömässig hållbarhet

Miljömässig hållbarhet är när vårt sätt att leva och verka sker inom planetens gränser, så att nuvarande och kommande generationer kan leva ett gott liv i en giftfri miljö, med klimat och natur i balans, frisk luft och rent vatten.

Kollektivtrafiken kan bidra till miljömässig hållbarhet genom att erbjuda ett hållbart resande där fossilfria drivmedel används och man delar på energiåtgången genom att resa tillsammans. Den kan också bidra till att minska trängseln och miljöproblem i tätorter och frigöra ytor som annars går åt till att parkera bilar.

Miljömässig hållbarhet handlar inte bara om tekniska lösningar som drivmedel och energi utan också om att ändra beteenden, attityder och normer kopplat till trafik och resan. Kollektivtrafiken är en viktig del för omställningen till ett hållbart samhälle och den största klimatnyttan denna kan bidra med, är att andelen resenärer ökar.

2.3.2 Social hållbarhet

Social hållbarhet är ett jämlikt och jämställt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader.

Kollektivtrafiken kan bidra till social hållbarhet genom att göra arbete, studier och fritidsintressen tillgängliga. Det ger sociala effekter i form av självständighet, delaktighet, jämlikhet och jämställdhet. Social hållbarhet handlar också om att synliggöra olika grupper vid planering och utförande av kollektivtrafiken bland annat genom att beakta människors olika förutsättningar, värderingar och prioriteringar och hur kollektivtrafiken möter olika resenärsgrupperns efterfrågan på resor.

Kön, ålder, funktionsnedsättning, etnicitet, ekonomi, bostadsort och utbildning är exempel på aspekter som kan påverka människors möjligheter att utnyttja kollektivtrafiken. En person tillhör också alltid flera grupper. Till exempel kan en utlandsfödd person med funktionsnedsättning möta ytterligare hinder i

kollektivtrafiken än en person med funktionsnedsättning som är född i Sverige. På samma sätt kan tillgänglighet handla om olika saker för olika personer, det kan handla om fysisk tillgänglighet och utformning av fordon och hållplatser/bytespunkter, om informationskanaler, språk och bemötande, trygghet och utsatthet för brott, eller om priser och köpkanaler för biljetter.

2.3.3 Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet är att hushålla effektivt med mänskliga och materiella resurser för att skapa långsiktigt hållbara värden.

Detta förutsätter bättre nyttjande, återanvändning samt återvinning av resurser för att säkerställa nuvarande och kommande generationers möjligheter till en god välfärd. Det innebär en hållbar finansförvaltning, ansvarsfulla investeringar, minskad resurs/material- och energianvändning samt att ställa hållbarhetskrav i upphandlingar och inköp.

Kollektivtrafiken finansieras både av skattemedel och genom biljettintäkter. Förutom miljömässig- och social hållbarhet bidrar också kollektivtrafiken till ekonomiska nyttor för samhället. Det handlar till exempel om hur viktig kollektivtrafiken är för att näringslivet i en region ska kunna utvecklas och få tillgång till kompetent arbetskraft. Att befolkningen kan ta sig till arbete och studier skapar skatteintäkter både på kort och på lång sikt. Att resa kollektivt är säkert, vilket innebär färre trafikolyckor och minskade kostnader för till exempel hälso- och sjukvård. WSP har på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik gjort beräkningar som visar att kollektivtrafikens effekter på regionens budget skattas till ca 44 miljoner kr i Gävleborg³. Dessutom bidrar kollektivtrafiken positivt till kommunernas budget och till andra samhällsekonomiska vinster som inte har en direkt påverkan på regional och kommunal budget⁴.

Ekonomisk hållbarhet handlar också om att kollektivtrafiken behöver vara ett ekonomiskt hållbart alternativ för resenären, vilket beskrivs senare i dokumentet.

2.3.4 Synergier och målkonflikter

De tre hållbarhetsperspektiven är integrerade och odelbara. Det innebär att vi inte kan uppnå social hållbarhet utan att också uppnå miljömässig och ekonomisk hållbarhet och vice versa. Det finns synergier mellan de olika perspektiven som innebär att insatser för att öka den miljömässiga hållbarheten också kan bidra till att öka den sociala och ekonomiska hållbarheten. Det finns dock målkonflikter. Det kan t.ex. vara avvägningar mellan en kollektivtrafik som i största möjliga utsträckning bidrar till samhällsekonomisk hållbarhet genom satsning på stråk med många resande och hög kostnadseffektivitet mot en kollektivtrafik som bidrar till social hållbarhet genom tillgänglighet i hela regionen och för alla grupper. Dessa målkonflikter måste synliggöras och lyftas när de uppstår så att en medveten avvägning mellan målen kan

³ Då resultaten bygger på schablonmässiga antaganden bör de tolkas med viss försiktighet, särskilt när det gäller resultaten för en enskild region.

⁴ WSP, 2018

göras. Särskilda analyser kan vara nödvändiga för att visualisera hur olika förslag påverkar olika grupper av människor.

2.4 Regional utvecklingsstrategi

En väl fungerande kollektivtrafik bidrar till en hållbar regional utveckling i Gävleborgs län. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) pekar ut riktningen för Gävleborgs regionala utvecklingsarbete. I den finns fem målområden och ett antal effektmål. Samtliga målområden har i olika grad koppling till kollektivtrafik i Gävleborg och kollektivtrafiken utgör en viktig förutsättning för att nå flera effektmål. Nedan redovisas målområden och ett urval av effektmålen som har bäring på kollektivtrafiken.

2.4.1 Attraktiva och tillgängliga platser.

- Gävleborg har attraktiva platser och goda livsmiljöer för boende, arbete, företagande och besökare.
- Gävleborg har robust och kapacitetsstark infrastruktur med hög tillgänglighet för godstransporter och personresor inom länet och över länsgränser.
- Gävleborg har en fossiloberoende transportsektor och ett hållbart resande.

Kollektivtrafiken kan bidra till att öka länets attraktionskraft genom stärkta funktionella samband mellan länets städer, samhällen och landsbygder. Tillgängligheten påverkar förutsättningarna för näringsliv, arbetsmarknad och individers möjligheter att bo, leva och verka i länets alla delar. Samtidigt innebär större och mer integrerade arbetsmarknadsregioner ökat resande och transporter, vilket ofta medför en ökad klimat- och miljöpåverkan. Därför är kollektivtrafikens roll än viktigare genom att skapa bättre förutsättningar för fossilfria och energieffektiva resor och transporter.

2.4.2 Samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi.

- Gävleborg har en offentlig sektor som ställt om och drivit på samhällets omställning till en cirkulär och mer biobaserad ekonomi.
- Gävleborg har kapacitetsstark fossilfri energiproduktion och effektiv energianvändning.

Omställningen till en samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi handlar om att förändra strukturer i form av attityder, förhållningssätt och beteenden. Fossilfria transporter, bland annat inom kollektivtrafiken, är ett exempel där offentlig sektor kan bidra till omställning som också skapar fler företag och nya jobb.

Gävleborg ska bidra till att Sverige blir världens första fossilfria land. För att nå en hållbar energianvändning behöver både andelen förnybar energi och energieffektiviseringstakten öka. Offentlig sektor har en viktig roll att ta ledarskapsrollen för ett fossilfritt energi- och transportsystem.

2.4.3 Konkurrenskraftigt näringsliv och hållbar arbetsmarknad.

- Gävleborg har en jämställd och jämlik arbetsmarknad
- Gävleborg har god matchning mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft.

Det finns idag stora skillnader i sysselsättningsgrad inom länet och på flera orter råder kompetensbrist. Kollektivtrafiken kan bidra till att överbrygga dessa utmaningar genom ökad tillgänglighet och på så vis säkra möjligheten att kunna bo, leva och verka i hela länet.

2.4.4 Hög kunskap och innovationsförmåga.

- Gävleborg har höjt utbildningsnivån på alla nivåer och skillnader mellan grupper har minskat.

Närhet och fysisk tillgänglighet till utbildningar har betydelse för såväl rekrytering till högskolan som för det utbud av nyexaminerade kompetenser som är tillgängligt regionalt. Därför har kollektivtrafiken, vid sidan av själva utbildningsutbudet, en viktig roll för att öka tillgängligheten till högre studier i länet.

2.4.5 Jämlikt och jämställt samhälle.

- Gävleborg har hög tillit till och delaktighet i samhället och samhällsutvecklingen.

Ett jämlikt och jämställt samhälle innebär att fler ges möjligheter att delta i samhället och bidra till Gävleborgs utveckling. Kollektivtrafiken kan bidra till detta genom tillgänglighet till arbete, utbildning och fritidsaktiviteter för alla och särskilt för personer utan tillgång till bil eller körkort.

Samtliga aktörer, inklusive kollektivtrafiken, behöver också i större utsträckning än vad som sker idag, efterfråga kunskaper och åsikter hos de målgrupper och invånare som berörs av olika utvecklingsinsatser. Det ska finnas goda möjligheter att göra sin röst hörd och viktig information ska finnas tillgänglig för alla oavsett kön, ålder, förmågor eller bakgrund.

Kollektivtrafiken är en viktig del för att nå jämlikt och jämställt resande och kan öppna möjligheter till arbete och fritid för dem utan körkort eller tillgång till bil.

3 Trafikförsörjningsprogrammet mål

Omvärldsfaktorer, politisk viljeriktning samt övergripande strategier och mål i kapitel 2 samt dialoger med regionens kommuner, resenärsorganisationer, trafikbolag och andra intressenter har resulterat i att fyra prioriterade mål har tagits fram för kollektivtrafiken i Gävleborg.

3.1 En större andel resor sker med kollektivtrafik

1

Kollektivtrafiken ska utgöra en växande andel av det motoriserade resandet.

Målet bidrar bland annat till den politiska inriktningens prioritering om miljöansvar och hållbar utveckling och RUS:ens prioritering om ett hållbart resande genom minskade utsläpp från biltrafiken om resan istället sker kollektivt samt minskad trängsel och miljöproblem i tätorter.

Målindikator 3.1.1: En ökad andel registrerade kollektivtrafikresor jämfört med det totala resandet i Gävleborg.

3.2 Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk

2

Kollektivtrafiken skapar och förstärker möjligheterna till större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk och områden, framförallt där kollektivtrafiken kan vara ett förstahandsval.

Målet bidrar bland annat till den politiska inriktningens prioritering om arbete och hållbar tillväxt och RUS:ens prioriteringar om god matchning mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft, attraktiva platser och goda livsmiljöer för boende, arbete, företagande och besökare.

Målindikator 3.2.1: Inom de starka stråken ska trafikutbudet vara minst motsvarande 1-timmes trafik vardagar men ambitionen är trafikutbud motsvarande halvtimmestrafik vardagar.

Målindikator 3.2.2: Restidskvoten inom Gävleborgs starka stråk ska inte överstiga 1,2 med buss eller 0,8 med tåg.

3.3 Förnybara drivmedel och minskad energiåtgång

3

Kollektivtrafiken prioriterar att använda förnybara och utsläppsfria drivmedel, att minska energiåtgången och därmed minska klimat- och miljöpåverkan. Kollektivtrafiken ska även eftersträva att ligga i framkant när ny klimatsmart teknik för förnybara drivmedel blir tillgänglig.

Målet bidrar bland annat till den politiska inriktningens prioritering om miljöansvar och hållbar utveckling och till RUS:ens prioritering om en fossiloberoende transportsektor och ett hållbart resande.

Målindikator 3.3.1: Andel förnybara drivmedel inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Målindikator 3.3.2: Minskat antal kWh/personkilometer (pkm).

3.4 Ett tillgängligt samhälle

4

Kollektivtrafiken ska säkra en basförsörjning, så att medborgarna kan ta del av det lokala och regionala samhället. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassad så att så många som möjligt kan använda den. Den ska även vara bekväm, enkel, billig och trygg.

Målet bidrar bland annat till politiska inriktningens övergripande mål om ett jämlikt samhälle som är tillgängligt och inkluderande för alla, dess prioritering om kunskap och kultur och till RUS:ens prioriteringar om hög tillit till och delaktighet i samhället och samhällsutvecklingen.

Målindikator 3.4.1: Andel av Gävleborgs befolkning som bor maximalt 2000 meter från en hållplats där trafikutbudet tillåter pendling morgon – eftermiddag på vardagar.

Målindikator 3.4.2: Antal tillgänglighetsanpassade hållplatser/bytespunkter.

Målindikator 3.4.3: Aktuell anpassning av information för digitala plattformar enligt aktuella tillgänglighetsdirektiv (WCAG¹).

Målindikator 3.4.4: Ej mätbara men genomförda åtgärder som avser att förbättra tillgänglighet inom kollektivtrafik.

Metoder och uppföljning

I kapitel 6 beskrivs strategier och åtgärder för att nå trafikförsörjningsprogrammets uppsatta mål.

Uppföljning av effektmålen sker kontinuerligt genom målindikatorer som angivits i anslutning till respektive mål ovan. Resultatet uppdateras årligen i bilaga 2 samt i Region Gävleborgs årsredovisning.

4 Förutsättningar

4.1 Gävleborgs geografi och befolkning

I Gävleborgs län bor ca 287 500 invånare. Sedan 2011 har befolkningen i länet ökat. Jämfört med riket och andra län har Gävleborg en låg befolkningstillväxt. År 2030 beräknas Gävleborgs län ha en befolkning på 285 000 invånare vilket alltså är färre än idag. Gävle är den enda kommun i länet som enligt SCB:s senaste framskrivning kommer att öka sin befolkning till 2030⁵.

Gävleborg är ett ytmässigt stort län med relativt gles bebyggelse. Ortsstrukturen karaktäriseras av några få stora och medelstora orter och många små orter. 80 procent av Gävleborgs befolkning bor i tätorter och 58 procent bor i någon av de tio kommunhuvudorterna i länet. Arbetsmarknaden i länet är något mer koncentrerad till tätorterna än vad bostadsmarknaden är. Ortstrukturer och bosättningsmönster skiljer sig dock åt inom länet och i flera av länets kommuner bor hälften av befolkningen utanför tätorterna.

Tillgängligheten påverkas av de långa avstånden som också skapar ett stort beroende av en välfungerande infrastruktur och effektiva transportmedel. Avstånden gör också länet sårbart vad gäller att försörja näringsliv och arbetsmarknad med rätt arbetskraft och arbetssökande att finna relevant arbete inom rimliga avstånd. Länet består idag av flera mindre arbetsmarknader. Att binda samman orter och ortssystem genom hög tillgänglighet såväl inom som utanför länet är ett viktigt verktyg för att nyttja länets samlade tillväxt- och sysselsättningspotential. Större funktionella regioner innebär samtidigt mer resande vilket kan medföra ökad klimat- och miljöpåverkan. Därför är utvecklingen av kollektiva och hållbara transportmedel en viktig förutsättning för hållbarhet.

4.2 Hur ser resandet ut?

De flesta resor som människor gör sker till jobb och skola. Drygt hälften av alla resor som gjordes i Sverige 2019, oavsett färdstätt, var till eller från arbetsplats, skola eller tjänsteresor, var femte resa var en fritids/nöjesresa och var sjätte resa stod för inköp eller service⁶.

De områden som människor rör sig inom genom dagliga resor till och från arbetet har blivit allt större. Pendlingen över kommungräns har ökat över tid och idag arbetspendlar närmare 27 700 gävleborgare över kommungräns och 10 000 av dem över länsgräns. En betydande del av de förvärvsarbetande i länet är därför beroende av goda kommunikationer med en väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik inom länet samt till och från länet.

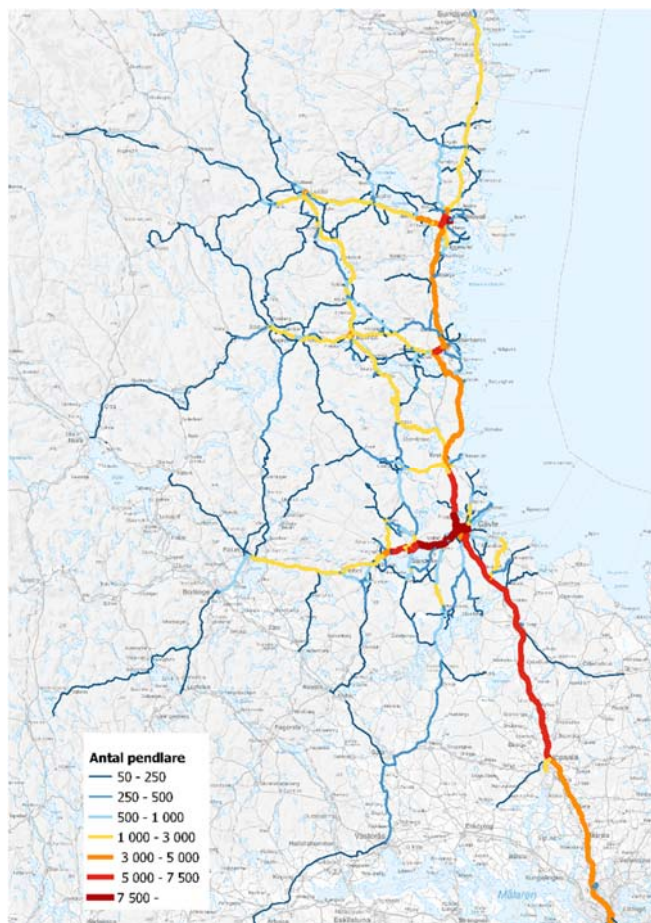
Andelen som arbetspendlar över kommungräns är högst i Ockelbo och Nordanstig. Sett till det totala antalet personer som arbetspendlar över kommungräns är detta dock störst i Gävle och Sandviken, där de starkaste pendlingsströmmarna går mellan dessa kommuner.

⁵ SCB, 2021

⁶ Trafikanalys, 2020a

Många skolelever pendlar från en kommun till en skola i en annan kommun. Sträckorna med flest skolpendlare över kommungräns är Sandviken – Gävle, Nordanstig – Hudiksvall, och Ockelbo – Gävle. Ca 900 elever i grundskolan eller gymnasiet pendlar till en skola utanför länet och 2 700 högskolestudenter som bor i länet studerar vid en högskola utanför länet.

Kartan nedan visar pendlingsmönster inom länet baserat på bostads- respektive arbets- eller studieort.



Figur 1: Kartan illustrerar pendlingsmönster om resan skulle ske via snabbaste vägen i vägnätet. Pendlingen beräknas utifrån bostadens belägenhet och arbetsställens samt lärosätens belägenhet. Observera att det inte behöver betyda att pendlingen sker dagligen. En stor del av pendlingen på vissa sträckor sker via tågnätet och inte vägnätet som kartan visar. Statistiken gäller 2019.

4.2.1 Angränsande län

Det sker en ökad integration av bostads-, studie- och arbetsmarknader i ett storregionalt perspektiv och Gävleborgs län stärker sina samband med orter i omgivande län. Det märks inte minst genom att arbetspendlingen ökar såväl in till länet som ut från länet. Utpendlingen är större och ökar också mer än inpendlingen. Angränsande större arbetsmarknadsregioner som Stockholm-Uppsala, Falun-Borlänge och Sundsvallsregionen spelar en allt viktigare roll för Gävleborg i ett sysselsättnings- och kompetensförsörjningsperspektiv.

4.2.2 Resandet skiljer sig mellan grupper i samhället

Nationella undersökningar visar att män och kvinnor lägger ungefär lika mycket tid på resor, knappt en timme per person och dag. Det är inte heller några större skillnader för vilka ärenden de lägger restid på⁷. Den geografiska rörligheten på arbetsmarknaden är generellt högre bland inrikes födda, bland högutbildade och bland män. Till exempel pendlar 28 procent av alla män med eftergymnasial utbildning i Gävleborg över kommungräns. Andelen bland kvinnor med kortare utbildning är 15 procent. Män tenderar också att pendla längre avstånd än kvinnor. Det genomsnittliga avståndet mellan bostaden och arbetet för män som pendlar över kommungräns är 41 km medan det för kvinnor är 34 km.

Den halva av befolkningen som har högst inkomster gör flest resor totalt sett om man jämför olika inkomstgrupper. Skillnaden gäller främst fler skol- och arbetsresor medan det för övriga ärendetyper inte framkommer några skillnader kopplat till inkomst⁸.

Personer med funktionsnedsättning reser mindre än den genomsnittliga personen i befolkningen. Personer med funktionsnedsättning utgör dock inte en homogen grupp och variationen inom gruppen är ibland större än variationen mellan grupperna med och utan funktionsnedsättningar. En person med nedsatt rörelseförmåga gör i genomsnitt 0,9 resor per dag, i jämförelse med 1,6 för dem som inte har en funktionsnedsättning⁹.

⁷ Trafikanalys, 2020a

⁸ Trafikanalys, 2018

⁹ Trafikanalys, 2019

5 Mål – nuläge

I följande avsnitt beskrivs trafikförsörjningsprogrammets mål utifrån ett nuläge samt vilka utmaningar som finns framåt.

5.1 En större andel resor sker med kollektivtrafik

1

Kollektivtrafiken ska utgöra en växande andel av det motoriserade resandet.

Målet bidrar bland annat till den politiska inriktningens prioritering om miljöansvar och hållbar utveckling och RUS:ens prioritering om ett hållbart resande genom minskade utsläpp från biltrafiken om resan istället sker kollektivt samt minskad trängsel och miljöproblem i tätorter.

En gävleborgare gör i genomsnitt 52,5 resor med kollektivtrafiken per år med en genomsnittlig total reslängd på 85 mil per år¹⁰. Nationellt finns ett mål om en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken 2030. Målet utgår från en basnivå år 2006, men eftersom regional data endast finns från 2009 så utgår Region Gävleborg från det året.

Kollektivtrafiken utgör 17 procent av det totala antalet resor i Gävleborgs län 2019¹¹. 2009 var motsvarande andel 11 procent och det betyder att det regionala fördubblingsmålet är 22 procent 2030. Gävleborg följer därmed förväntad ökningskurva mot 2030.

Hur mycket trafik som erbjuds resenärer i form av utförda kilometer med tåg, bussar och andra transportsätt kan mätas med utbudskilometer. För riket var snittet 71 utbudskilometer per invånare 2019 och i Gävleborg 84 km per invånare. Antalet registrerade resor med kollektivtrafik och antalet personkilometer har ökat över tid, med undantag för några enskilda år. Under 2019 skedde drygt 15 miljoner resor och knappt 243 miljoner personkilometer med X-trafik¹².

Enligt nationella undersökningar är det vanligast att resa kollektivt för resor till och från arbete/skola samt tjänsteresor. Ungefär var fjärde arbets-, tjänste- eller skolresa och var tionde fritidsresa genomförs med kollektivtrafik. För service- eller inköpsärenden är andelen ännu lägre. Mönstren ser liknande ut för kvinnor respektive män men kvinnor reser i något högre utsträckning med kollektivtrafik oavsett ärende. Enligt Trafikanalys nationella undersökning reser kvinnor dubbelt så många kilometer med kollektiva färdssätt jämfört med män, men de resultaten är behäftade med en stor osäkerhet¹³.

¹⁰ Trafikanalys, 2020b

¹¹ Svensk Kollektivtrafik, 2020

¹² Trafikanalys, 2020b

¹³ Trafikanalys, 2020a

5.1.1 Flest resor med stadstrafik men längst resor med tåg

Resandet med kollektivtrafik ser olika ut fördelat på olika former av kollektivtrafik både i termer av antal resor och av resornas längd. En stor andel av det totala utbudet består av busstrafik. Gävleborg hade år 2019 det största utbudet av tågtrafik av alla län, 18 kilometer per invånare, och utbudet stod för 21 procent av det totala utbudet¹⁴. Idag sker 5 av 10 kollektivtrafikresor i stadstrafik och dessa resor är i genomsnitt 4 km långa. 4 av 10 kollektivtrafikresor sker med regional busstrafik med en reslängd på i genomsnitt 21 km. Drygt 1 av 10 kollektivtrafikresor sker med tåg¹⁵. Tågets största fördel är en högre medelhastighet på längre sträckor jämfört med bil och buss vilket också speglar sig i de längre resorna med ett genomsnitt på 82 km. Tåg står därmed för en lägre andel av antalet resor men en högre andel av den totala reslängden för resenärerna. I bilaga 4 redovisas utbud, statistik och ekonomi, linje för linje.

5.1.2 En relevant kollektivtrafik är viktigast för benägenheten att resa

Resenärernas nöjdhet med kollektivtrafiken är en aspekt som kan spela in för benägenheten att resa kollektivt. 57 procent av resenärerna¹⁶ svarade 2020 att de var nöjda eller mycket nöjda med X-trafik. Det är den femte högsta andelen bland Sveriges regioner¹⁷. Medborgarnas syn på möjligheterna att använda kollektivtrafiken varierar något i länets kommuner¹⁸ med högst medelbetyg i Gävle (6,8) och lägst i Nordanstig och Ljusdal (4,1)¹⁹.

Det finns dock andra faktorer som påverkar resefrekvensen med kollektivtrafik. De faktorer som, enligt den nationella Kollektivtrafikbarometern, i högst grad driver resandet med kollektiva färdmedel är *relevans*, vilket innebär att man kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor man gör, avgångstiderna passar ens behov och att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken, *kunskap*, vilket innebär att man vet hur man kan resa kollektivt och *produktfördel*, vilket innebär att man sparar tid genom att resa med kollektivtrafiken. Relevans har en högre påverkan på resefrekvensen jämfört med övriga faktorer. Frågan ”Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör” har högst påverkan på resefrekvensen²⁰.

5.1.3 Resande med kollektivtrafiken har minskat under pandemin

Kollektivtrafikens andel av resorna har minskat i alla län under 2020 till följd av coronapandemin och avrådan från att använda kollektivtrafiken. Under 2020 utgjorde kollektivtrafiken 10 procent av alla resor i Gävleborgs län, jämfört med 17 procent

¹⁴ Trafikanalys (2020:25)

¹⁵ Bilaga 3

¹⁶ Resenär avser de som reser åtminstone en gång i månaden med X-trafik.

¹⁷ Svensk kollektivtrafik, 2021

¹⁸ Undersökningar genomförda 2018-2020, Ovanåker har inte genomfört någon undersökning under dessa år.

¹⁹ SCB, 2020

²⁰ Svensk Kollektivtrafik, 2020

året innan. Kollektivtrafiken har därför drabbats hårt när det gäller minskat resandet samt minskade biljettintäkter under pandemin.

5.2 Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk

2 Kollektivtrafiken skapar och förstärker möjligheterna till större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk och områden, framförallt där kollektivtrafiken kan vara ett förstahandsval. I bilaga 1 beskrivs definitionen av Gävleborgs starka stråk.

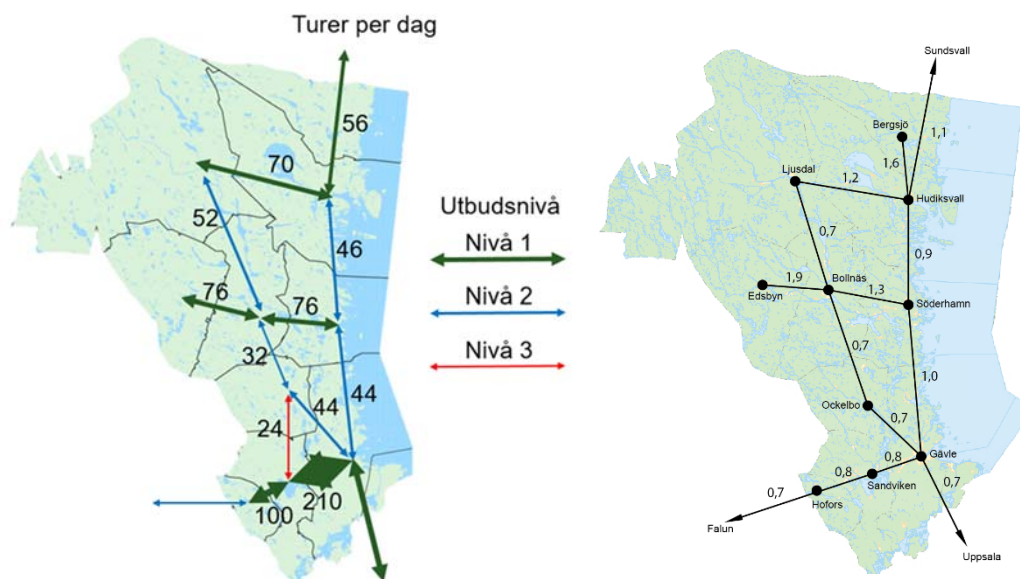
Målet bidrar bland annat till den politiska inriktningens prioritering om arbete och hållbar tillväxt och RUS:ens prioriteringar om god matchning mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft, attraktiva platser och goda livsmiljöer för boende, arbete, företagande och besökare.

Med starka stråk inom kollektivtrafiken avses sträckor och relationer med högt resande - med betoning på arbets- och studiependling. Främst avses sträckor mellan kommunernas huvudorter, men även vissa pendlingsintensiva relationer över länsgränser. Sedan år 2012, då X-trafik blev en regional kollektivtrafikmyndighet, har de starka stråken haft stort fokus i kollektivtrafikens utbud för att bidra till större funktionella studie- och arbetsmarknader i länet. Trafikutbudet i de starka stråken har utvecklats under många år och underlättar arbets- och studiependling för ett stort antal medborgare.

5.2.1 Restidskvoten är relativt bra i starka stråk

För att stimulera en utökad studie- samt arbetspendling har turtäthet och kollektivtrafikens restider mellan regionens centralorter varit prioriterade. För att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ för resenären och för att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik får inte förhållandet i restid med kollektivtrafik jämfört med bil (restidskvot) vara för stor. Kartorna nedan visar turtäthet och restidskvoter i de starka stråken. Restidskvoten är lägre än målsatta 1,2 i de flesta starka stråk.²¹

²¹ Eniro.se har använts för att mäta restid med bil och sökning gjorts från station till station. Restid med kollektivtrafik har mätts utifrån aktuella tidtabeller i pendlingsstata tider. Restidskvoten = restid kollektivtrafik / restid bil.



Tågtrafiken är en viktig pusselbit i Gävleborgs starka stråk. Tågen binder dels samman Gävleborgs långa avstånd i nord-sydlig riktning, men också öst-västlig riktning i Gävleborgs sydligaste del. Därutöver binder tågen samman Gävleborgs län med angränsande län genom trafik mot Uppsala/Arlanda/Stockholm, Sundsvall/Umeå, Falun samt Östersund. Restidskvoterna i bilden ovan är lägre på tågsträckor, t.ex. Gävle-Ljusdal och Hudiksvall-Gävle. Restidskvoten totalt med tåg är idag kring 0,8.

5.3 Förnybara drivmedel och minskad energiåtgång

3

Kollektivtrafiken prioriterar att använda förnybara drivmedel, att minska energiåtgången och därmed minska klimat- och miljöpåverkan. Kollektivtrafiken ska även eftersträva att ligga i framkant när ny klimatsmart teknik för förnybara drivmedel blir tillgänglig.

Målet bidrar bland annat till den politiska inriktningens prioritering om miljöansvar och hållbar utveckling och till RUS:ens prioritering om en fossiloberoende transportsektor och ett hållbart resande.

Gävleborg är ett ytmässigt stort län med långa avstånd vilket påverkar behovet av transporter. Alla typer av transporter står för nästan hälften av utsläppen av växthusgaser i länet. Utsläppen från transporter är också högre per invånare i länet i jämförelse med de flesta andra län och med riket. En stor del av utsläppen från transporter härrör från näringslivet och länets industri men även befolkningens resor spelar roll. Av hushållens utsläpp av växthusgaser kommer nästan 90 procent från transporter och i hög grad från användning av personbilar. Enbart hushållens användning av personbilar utgör över 12 procent av de totala utsläppen från den svenska ekonomin²².

²² SCB, 2016

Gävleborg är ett fordonstätt län. De allra flesta bilar i länet (93 procent) är bensin- eller dieslbilar. Antalet el-, elhybrid och laddhybrider ökade med 37 procent under 2020, dock från låga nivåer. Samtidigt som personbilarna blir mer effektiva och inslag av förnybara drivmedel ökar – vilket leder till lägre utsläpp av växthusgaser – ökar antalet personbilar på vägarna vilket bidrar till ökade utsläpp.

5.3.1 Hög andel förnybara drivmedel och låg energianvändning

År 2021 drivs den allmänna kollektivtrafiken i Gävleborg med fossilfria drivmedel, t ex biogas, syntetisk diesel (HVO) och el. Andelen förnybara drivmedel i busstrafiken är 100 procent, det är en ökning från 2016 då andelen var 84 procent²³. Gävleborg är ett av sex län där busstrafiken är 100 procent förnybar. Inom den särskilda kollektivtrafiken är motsvarande uppgifter 95 procent 2021 jämfört med 44 procent 2016²⁴. Tågtrafiken drivs med el och därmed 100 procent förnybart.

Energianvändningen i bussar i Gävleborg är 3,59 kWh/km och de flesta län har en energianvändning under 4 kWh/km. Även energianvändningen har minskat något över tid från 3,76 kWh/km 2016. Antalet kWh/personkilometer i Gävleborg år 2019 var 0,45 kWh/pkm för buss och 0,17 kWh/pkm för tåg. Genomsnittet skiljer sig beroende på antalet resenärer per buss/tåg och är generellt högre i städerna på grund av kortare resor och högre förbrukning på grund av många start och stopp. Som jämförelse drar en genomsnittlig bensinbil 0,34 kWh/personkilometer, en diesebil 0,31 kWh/personkilometer och en elbil 0,07 kWh/personkilometer²⁵. Såväl energianvändning som drivmedel spelar dock roll för resandets klimat- och miljöpåverkan. En genomsnittlig bensinbil släpper ut 110 gram koldioxidekvivalenter per personkilometer, en diesebil 86 gram, en elbil 3 gram²⁶ och genomsnittet för bussar är 13 gram per personkilometer²⁷. Även om energianvändningen per personkilometer alltså är jämförbar mellan bensin- och dieslbilar och buss så är klimatpåverkan i termer av koldioxidutsläpp större för bensin- och diesebil jämfört med buss.

5.4 Ett tillgängligt samhälle

4

Kollektivtrafiken ska säkra en basförsörjning, så att medborgarna kan ta del av det lokala och regionala samhället. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassad så att så många som möjligt kan använda den. Den ska även vara bekväm, enkel, billig och trygg.

²³ Fordonsdatabasen Frida.

²⁴ Fordonsdatabasen Frida. Ackumulerad data Q3 2021

²⁵ Beräkningar utifrån statistik från Energimyndigheten (Drivmedel 2019, tabell 5) samt Miljöbarometern (Genomsnittligt antal personer i varje personbil).

²⁶ Beräkningar utifrån statistik från Energimyndigheten (Drivmedel 2019, tabell 5) samt Miljöbarometern (Genomsnittligt antal personer i varje personbil). Elbil beräknas med viss andel import av el. Om istället helt förnybar el används vid laddning blir utsläppet 0 gram.

²⁷ Beräkningar utifrån statistik från Trafikverket (Handbok för vägtrafikens luftföroreningar) och medelantalet resenärer per tur 2019.

Målet bidrar bland annat till politiska inriktningens övergripande mål om ett jämlikt samhälle som är tillgängligt och inkluderande för alla, dess prioritering om kunskap och kultur och till RUS:ens prioriteringar om hög tillit till och delaktighet i samhället och samhällsutvecklingen.

Kollektivtrafiken utgör en viktig transportmöjlighet för personer utan körkort eller tillgång till bil. Det finns skillnader i körkortsinnehav bland annat mellan kvinnor och män samt mellan utrikes och inrikes födda, där en högre andel inrikes födda samt män har körkort. Både körkort och tillgång till bil ökar också med stigande ålder. Kollektivtrafiken utgör också en större andel av resorna för yngre personer och personer utan körkort.

Räknat på alla färdstätt är andelen kollektivtrafikresor ungefär samma i olika inkomstgrupper. Fjärdedelen med högst inkomster gör fler resor med kollektivtrafik mätt i antal, men även det totala antalet resor är större för denna grupp. Det finns dock skillnader vad gäller andra färdstätt där de med högst inkomster reser med bil i större utsträckning och de med lägst inkomster i större utsträckning reser till fots²⁸.

Personer med funktionsnedsättning reser mindre än den genomsnittliga personen i befolkningen och nyttjar även kollektivtrafiken i lägre utsträckning. En person med nedsatt rörelseförmåga gör i genomsnitt 0,9 resor per dag och 0,1 resor med kollektivtrafik. En person utan funktionsnedsättning gör i genomsnitt 1,6 resor per dag och 0,2 med kollektivtrafik²⁹. Skillnaderna kan bland annat bero på att det finns hinder i kollektivtrafiken som leder till att personer med funktionsnedsättning reser mer sällan.

Cirka 70 procent av personer med en funktionsnedsättning upplever enligt en nationell undersökning hinder när de reser med kollektivtrafik i sin närmiljö. Personer som är dövblinda uppger i högst utsträckning, 87 procent, att de upplever hinder när de reser i kollektivtrafiken. Även en stor andel av de med reumatisk sjukdom (85 procent), personer som är blinda (85 procent) och personer som har nedsatt rörelseförmåga (82 procent) upplever hinder när de reser med kollektivtrafik³⁰).

5.4.1 Den geografiska tillgängligheten är förhållandevis god i Gävleborg

Tillgången till kollektivtrafik varierar beroende på var man är bosatt. Den geografiska tillgängligheten till en trafikerad hållplats för kollektivtrafik är god i Gävleborg. Det finns dock stora variationer mellan boende inom tätort och boende utanför tätort. 78,7 procent av befolkningen bor inom 500 meter från en trafikerad hållplats, i riket är andelen 81,4 procent. Andelen är drygt 91,6 procent bland tätortsbefolkningen och 25,3 procent utanför tätort i länet. Gävleborg har en högre tillgänglighet jämfört med rikssnittet både inom och utanför tätort men eftersom en högre andel av befolkningen bor utanför tätort i Gävleborg jämfört med riket blir andelen totalt lägre.

²⁸ Trafikanalys, 2018

²⁹ Trafikanalys, 2019

³⁰ Myndigheten för delaktighet, 2018

98 procent av befolkningen i Gävleborg kan pendla³¹ till någon av länets kommunhuvudorter inom 45 minuters restid med kollektivtrafik. Tillgängligheten varierar något inom länet men över 90 procent av befolkningen i alla länets kommuner kan arbetspendla till någon kommunhuvudort i länet inom 45 minuters resa. I bilaga 5 beskrivs den geografiska tillgängligheten ytterligare och även på kommunnivå.

5.4.1.1 Närtrafik och anropsstyrd linjetrafik förbättrar den geografiska tillgängligheten

Med stöd av den särskilda kollektivtrafiken finns trafiktjänster utförda av taxi som erbjuder större flexibilitet än buss och tåg, samt ytterligare förbättrar den geografiska tillgängligheten. Dessa trafiktjänster är inte inräknade i redovisningen i stycket ovan. I praktiken ökar de alltså den geografiska tillgängligheten ytterligare.

Sedan 2019 finns närtrafik i hela Gävleborg och målgruppen är människor som har långt till den allmänna kollektivtrafiken, alltså främst på landsbygd. Trafiken är primärt utformad för att erbjuda kollektivtrafik från landsbygd in till samhällsservice som affär, hälsocentral, apotek samt bytespunkter till buss eller tåg. För människor på landsbygden bidrar närtrafiken till ökad tillgänglighet och jämlikhet enligt målen om social hållbarhet.

Därutöver körs anropsstyrd linjetrafik av taxi på vissa bussturer som har lågt resande. Detta innebär en flexibilitet och bidrar till både geografisk tillgänglighet och ekonomiskt hållbarhet.

5.4.2 Den fysiska tillgängligheten förbättras

96 procent av fordonen i Gävleborg är tillgänglighetsanpassade och länet ligger därmed tvåa från toppen bland Sveriges län enligt statistik från Kolada. Trafikanalys (2020c) lyfter Gävleborg som en region som rapporterar tydliga förbättringar i tillgängligheten under de senaste åren.

De flesta bussar är av typen låggolv/lågentré alternativt utrustade med ramp eller lift. Samtliga bussar är utrustade med audiovisuellt utrop av hållplats och har prioriterade sittplatser för resenärer med rörelsehinder. Resenären kan få reda på vilken typ av fordon som kommer att användas innan resan påbörjas.

Trafikverket och kommunerna äger infrastrukturen och är därmed ansvariga för hållplatserna. I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet deltar X-trafik i dialoger kring utformning och har därigenom möjlighet att påverka prioritering och tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Fokus ligger på de mest nyttjade hållplatserna med mer än 20 resenärer per dag och på de stora bytespunkterna. Av dessa betraktas 44 procent av de prioriterade hållplatserna som tillgängliga idag och 58 procent av bytespunkterna. Totalt för alla hållplatser i Gävleborg betraktas 16 procent som tillgängliga idag. Definitionen av "tillgänglighetsanpassad", "bytespunkter" samt statistik för övriga hållplatser beskrivs i bilaga 6.

³¹ Analysen utgår från pendling morgon – eftermiddag under vardagar.

5.4.3 Färdtjänst bidrar till tillgänglighet

Färdtjänst är en förlängning av den allmänna kollektivtrafiken för människor som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer. Färdtjänst regleras i lagen³² och bidrar därutöver till den sociala hållbarheten och jämlikhet enligt den politiska inriktningen.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten påverkar utformningen av trafikutförandet. Fem av länets tio kommuner har lämnat över ansvaret för handläggning och beslut av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Gävleborg³³. De kommuner som inte lämnat över ansvaret för färdtjänsten till Region Gävleborg ska ta fram egna trafikförsörjningsprogram gällande färdtjänst och riksfärdtjänst. Alla tio kommuner i Gävleborg har lämnat över ansvaret för bokning, planering och genomförande av färdtjänst- och riksfärdtjänstresor till Region Gävleborg. Alla tio kommuner har också enats om gemensamma tillämpningsanvisningar i syfte att skapa jämlikhet och rättvisa oavsett var man bor (bilaga 9). Handläggning vid ansökan om färdtjänst ska vara effektiv och så skyndsam som möjligt.

I bilaga 9 beskrivs också tillstånds- och resestatistik, tillämpningsanvisningar samt grunder för prissättning för färdtjänst och riksfärdtjänst.

5.4.4 Den ekonomiska tillgängligheten kan beskrivas på olika sätt

Kollektivtrafikens attraktionskraft påverkas av priset på resan. Priskänsligheten varierar mellan olika resenärer och mellan olika typer av resor. Generellt sett verkar priskänsligheten vara större vid långväga sällanresor jämfört med kortväga vardagsresor³⁴. Priset för att resa med kollektivtrafiken har ökat mer än konsumentprisindex (KPI) under den senaste tioårsperioden. Sedan 2009 har prisindex i den regionala kollektivtrafiken (nationellt snitt) ökat med nästan 37 procent vilket kan jämföras med KPI som under samma period har ökat med knappt 10 procent. Generellt sett har priset på enkelbiljetter ökat snabbare än priset på periodkort vilket innebär att det blivit mer lönsamt att resa med kollektivtrafiken regelbundet.

Målet om ett tillgängligt samhälle inkluderar att kollektivtrafiken ska vara bekväm, enkel, billig och trygg. Målet innebär att medborgaren ska uppleva kollektivtrafiken som billig i relation till bilen och i relation till jämförbara län.

För att jämföra kostnaden för kollektivtrafik mellan olika län finns flera metoder. Priset för en enkelbiljett i en zon varierade år 2019 mellan 20 och 45 kr men låg för de flesta regioner mellan 25 och 30 kr. Medelpriset för ett månadskort i en zon var 614 kr³⁵. Motsvarande biljetter i Gävleborg kostar 26 respektive 546 kr vilket alltså är i det lägre spannet jämfört med andra län. Det är dock inte alltid rättvisande att jämföra biljettpriser rakt av mellan regioner. Giltighetstid, zonstorlek och omfattning av rabatter är bara några aspekter som spelar in. Ett sätt att göra en mer rättvisande

³² Lag om Färdtjänst (1997:736) eller Lag om Riksfärdtjänst (1997:735)

³³ enligt Lag (2010:1065) om Kollektivtrafik 1 kap 1 §, Lag (1997:736) om färdtjänst 4 § samt Lag (1997:735) om riksfärdtjänst 3 §

³⁴ Transportstyrelsen, 2020

³⁵ Transportstyrelsen, 2020

jämförelse är att använda resenärskostnad per kilometer³⁶. I Gävleborg kostade en kilometers resa med kollektivtrafiken i genomsnitt 1,11 kr för resenären vilket ger en mittenplacering i jämförelse med andra län men under rikssnittet. Genomsnittet för riket var 1,33 kr och varierade mellan 0,53 kr i Södermanland och 1,92 kr i Västernorrland³⁷.

För att jämföra resenärens kostnader för kollektivtrafik med kostnad för bilresa behövs en genomsnittlig kostnad för resa med bil. Beräkningar på kostnad för bilresa per mil varierar bland annat beroende på vilka kostnader som inkluderas, bilens värde och bränsleförbrukning. Lågt räknat är milkostnaden i snitt 32:07 kr³⁸.

Pendling på länets vanligaste pendlingssträcka Sandviken-Gävle tur och retur (46 km) fem dagar i veckan utan samåkning innebär drygt 1000 mil till och från jobbet varje år. Det innebär då en månadskostnad på ungefär 2700 kr. Pendling med bil på denna sträcka resulterar också i 1,2 ton koldioxidutsläpp per år (beräknat på en liten bil). En 30-dagarsbiljett med X-trafik för 3 zoner (Sandviken-Gävle) kostar 1008 kr och är alltså ekonomiskt gynnsamt jämfört med pendling med bil på sträckor där möjligheten till pendling med kollektivtrafik är goda. Köper resenären årsbiljett ökar kollektivtrafikens prisfördel ytterligare.

För resenärer som pendlar två – tre dagar per vecka - exempelvis på grund av deltid- eller distansarbete – är det fortfarande gynnsamt att använda 30-dagarsbiljett jämfört med att resa med egen bil och reser man endast en dag per vecka kan resenären istället lösa enkelbiljett för 96 kr per dag vilket motsvarar 65 procent av kostnaden för egen bil.

³⁶ Måttet har tagits fram av Trafikanalys för att skapa större jämförbarhet mellan länen och samtidigt ta hänsyn till hur mycket folk reser på periodbiljetterna, samt effekten av rabatter och hur vanliga de är. Måttet tas fram ur den officiella statistiken Regional linjetrafik, och konstrueras som kvoten mellan den regionala kollektivtrafikmyndighetens trafikintäkter och antalet personkilometer.

³⁷ Trafikanalys 2020b

³⁸ Motormännens bilkostnadskalkyl avseende den till privatpersoner mest sålda personbilen 2018 och inkluderar fasta avgifter och vissa parkeringsavgifter. Tidningen Vi Bilägare 2018 anger i snitt 38,50.

6 Hur når vi målen?

Utvecklingen av kollektivtrafiken i Gävleborgs län mot år 2032 styrs av de politiska mål och inriktningar som beskrivs i kapitel 2 samt trafikförsörjningsprogrammets mål i kapitel 3. Utgångspunkten är det nuläge som beskrivs i kapitel 4 och 5. I detta kapitel beskrivs övergripande strategier och inriktningar för att nå målen. Det är både inriktningar av mer övergripande karaktär som gäller alla trafikslag och som bidrar till flera av programmets mål och konkreta planer och åtgärder som i flera fall konkretiserar strategierna. Dessa berör särskilda trafikslag och kopplar mot specifika mål eller behandlar mer avgränsade insatser. Vilka av trafikförsörjningsprogrammets mål som berörs illustreras genom siffror vid respektive avsnitt.

6.1 Flexibilitet, innovation och nya förutsättningar

1 3 4

En stor utmaning de närmaste åren är att anpassa verksamheten efter de nya förutsättningarna utifrån både de kortsiktiga och de långsiktiga effekterna av coronapandemin och dessutom ha en ekonomi i balans. Kollektivtrafikmyndigheten behöver därför uppmärksamhet och löpande följa upp ändrade resmönster och volymer i trafikplaneringen och tillse att tillgängliga resurser används på effektivaste sätt samt att marknadsstrategier följer utvecklingen i samhället. Pandemin har också synliggjort behovet av nya lösningar och innovation utifrån nya situationer.

Pendlandet har ökat över tid, men trafikförsörjningsprogrammet skrivs samtidigt som coronapandemin fortfarande påverkar samhället och resandet är betydligt lägre än före pandemin. Människor har i högre utsträckning distansarbetat och därmed har arbetspendling och tjänsteresor minskat.

Utifrån ett miljöperspektiv bör strävan inte vara att resandet ska återgå till samma nivåer som innan, däremot är det fortsatt viktigt att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ökar.

Tydliga brytpunkter när det av miljöskäl, ekonomiska skäl eller andra skäl inte längre är hållbart att trafikera med fullstora bussar ska skapas. Istället kan flexibla lösningar såsom exempelvis anropsstyrda trafiktjänster utförda av taxifordon vara både ekonomiskt och miljömässigt fördelaktiga alternativ.

Närtrafik och andra anropsstyrda trafiktjänster är utmärkta sätt att erbjuda flexibilitet. Dessa och liknande trafiktjänster ska fortsätta utvärderas, förfinas och vid behov utvecklas för att vara en naturlig del av kollektivtrafiken och arbetet med hållbarhet.

6.2 Utveckla kollektivtrafiken genom samarbeten

1 2 3 4

Region Gävleborgs kollektivtrafik utgör stommen, men trafikförsörjningsprogrammets målsättningar kan inte på ett effektivt sätt uppnås endast med den kollektivtrafik Region Gävleborg råder över. Ett hållbart resande i hela länet förutsätter att fler människor lockas att upptäcka hållbara transportmedel. Region

Gävleborg ska leta nya metoder och söka nya samarbeten i strävan mot att nå dessa mål.

Inom den särskilda kollektivtrafiken körs också annan anropsstyrd trafik som inte regleras i trafikförsörjningsprogrammet, men som för bästa resursutnyttjande samplaneras med allmänna kollektivtrafikens anropsstyrda trafik. Det handlar främst om regionala sjukresor, personalresor och godsresor samt kommunala skolresor och omsorgsresor.

I linje med den politiska inriktningen ska även dessa resor planeras och utföras med hållbarhet som utgångspunkt. Inom regionen finns fler samplaneringsvinster att söka mellan kollektivtrafik, patientresor, personalresor samt godstransporter och regionen kan uppmuntra och erbjuda kommunerna samma riktning.

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 14 § anger att ”Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet”. Genom att samplanera fler offentliga person- och godstransporter med dagens anropsstyrda trafik, kan kollektivtrafikmyndigheten också bidra till detta lagkrav. Med stöd av de avtalskrav som ställs gällande fordon, täta fordonsbesiktningar samt utbildade och kompetenstestade yrkesförare, så medför sådan samplanering också hög säkerhet och pålitlighet jämfört med andra lösningar. Det ska dock finnas en öppenhet för att samverka med andra aktörer, andra transportslag samt innovativa lösningar och följa vad som sker på området i resten av landet.

För resenären är det önskvärt att finna all relevant information samlad, samt erbjudas möjligheter till biljettköp för all kollektivtrafik inom regionen, oavsett hur och av vem trafiken sedan utförs. I syfte att erbjuda god tillgänglighet bör den regionala kollektivtrafikmyndigheten vara öppen för sådana samarbeten i den mån de är praktiskt genomförbara.

I all samhällsplanering, infrastruktur och kollektivtrafik inkluderad, är ofta många aktörer inblandade eller berörda, såsom Region Gävleborg, länets kommuner, Trafikverket, trafikföretag, resenärsorganisationer m.fl. Samhällskostnaderna är stora och planeringstiderna är långa. Det är högt prioriterat och en framgångsfaktor att kollektivtrafiken och dess förutsättningar finns med i mycket tidiga skeden vid dialoger och samråd inför projektering och samhällsplanering.

6.3 Hela resan perspektiv

1 2 3 4

För att lyckas öka andelen resande med kollektivtrafik och få fler att välja bort mindre hållbara färdssätt, måste kollektivtrafiken i all utveckling, planering och löpande trafikering ske i första hand utifrån individens perspektiv. Hänsyn behöver också tas till att alla individer har olika förutsättningar. Så många människor som möjligt ska uppfatta kollektivtrafiken som enkel, billig, bekväm och trygg.

En resa med kollektivtrafiken består ofta av flera olika deltransporter. Förutom själva buss- eller tågresan består den också av resan till och från hållplats eller station per fot, cykel, bil eller på annat sätt. För att locka resenärer till att resa mer kollektivt behöver man därför se resan i ett ”hela resan-perspektiv”. X-trafik ska mot år 2032

arbeta aktivt med dessa frågor och bidra till ”hela resan-perspektivet”.

När det gäller cykel så pekar den regionala planen ”Cykla i Gävleborg” på hur fler människor ska uppmuntras till att oftare välja cykeln och ett av planens målområden är ”Ta cykeln i, till och från kollektivtrafiken”, med tillhörande fokusområden;

- Bra cykelanslutningar till samtliga hållplatser längs med prioriterade kollektivtrafikstråk.
- Säkra cykelparkeringar som vinterunderhålls vid samtliga hållplatser längs med prioriterade kollektivtrafikstråk och med fler än 20 påstigande/dygn.
- Utökade möjligheter att ta med sig cykeln på regionaltåg.
- Möjliggöra att ta med sig cykeln på regionalbussar.
- Ett permanent regionalt hyrcykelsystem i anslutning till den regionala kollektivtrafiken.

Anslutningsmöjligheter med cykel samt säkra, väl underhållna cykelparkeringar är åtgärdsområden och satsningar som ligger inom kommunernas och statens ansvarsområden. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har dock inflytande att råda och föreslå i de dialoger och samråd som löpande genomförs med dessa parter. I dessa sammanhang ska alltså Gävleborgs regionala plan ”Cykla i Gävleborg” finnas med som tongivande och vägledande dokument.

En följd effekt med att fler väljer cykel eller gång, är de positiva effekter detta innebär för folkhälsan³⁹.

Att ta med cykel på bussen eller tåget medför ett antal utmaningar kopplade till utrymmet ombord och förutsägbarhet för resenären.

Anslutningsresan till och från kollektivtrafiken handlar förutom cykel, även om infrastruktur för pendling med egen bil. Väl utformade pendlarparkeringar - gärna med laddningsmöjligheter för elfordon - i anslutning till starka stråk och andra större bytespunkter är därför viktiga.

Detta är investeringar inom kommunernas och statens ansvarsområden, men även här har den regionala kollektivtrafikmyndigheten stort inflytande att råda och föreslå i de dialoger och samråd som löpande genomförs, med hela resan som utgångspunkt.

Ett hela resan-perspektiv inbegriper också byten mellan olika kollektivtrafikslag och förutsätter väl anpassade tidtabeller för anslutande kollektivtrafik på bytespunkterna.

6.4 Resande över länsgräns ska vara enkelt

1 2 3 4

För resenären är det önskvärt att det är lika enkelt att resa inom Gävleborg som till eller från angränsande läns större orter. Redan idag finns ett flertal samarbeten med grannlänerna beskrivna i bilaga 8, i syfte att erbjuda bra trafikutbud på buss och tåg samt biljettsamarbeten över gränserna. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör fortsätta söka liknande samarbeten i syfte att förenkla resande över länsgräns och därmed få fler resenärer att välja bort

³⁹ Trivector – Rapport 2012:62

mindre hållbara transporter. Sådana samarbeten kan gälla trafik, men där det är praktiskt möjligt också information och biljettköp.

Trafiken mot Uppsala-Arlanda-Stockholm, Sundsvall och Falun är särskilt prioriterad. Men förutom de högt trafikerade stråken finns flera mindre stråk med begränsad eller obefintlig kollektivtrafik som knyter ihop länen. Vid trafikutveckling kan förutsättningar för att skapa anropsstyrd trafik över gränsen utredas. Region Gävleborg råder inte över frågan ensam, men har som ambition att i samverkan med andra län och staten driva utvecklingen i en riktning som förenklar resor över länsgränser.

6.5 Förnybara drivmedel och miljömässig hållbarhet



Samhället behöver bli mer transporteffektivt, det vill säga det måste gå fler ton- och personkilometer per fordonskilometer.

I ett transporteffektivt samhälle sker fler resor med kollektivtrafik genom att öka möjligheterna och incitamenten att välja dessa färdmedel istället för bil.

Kollektivtrafiken bidrar till ett hållbart resande med en attraktiv kollektivtrafik och genom att ständigt minska den egna verksamhetens miljöpåverkan. Trafiken ska köras på ett långsiktigt hållbart sätt och bygga på principer om kretslopp och förnybarhet, vilket förutom drivmedel även inkluderar beståndsdelar och inredning i fordonen. Region Gävleborg kan aktivt styra och påverka via upphandling. Utvecklingen går fort inom både drivmedel och fordonsteknik och regionens kollektivtrafik ska ligga i framkant.

Både den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken prioriterar att använda förnybara drivmedel.

6.6 Upprätthålla pålitligheten



Pålitlighet inom kollektivtrafiken är en avgörande faktor för att människor ska välja kollektivtrafik framför egen bil och är därför ett prioriterat arbetsområde mot år 2032 och tågtrafik pekas ut som särskilt viktig. År 2020 var punktligheten inom tågtrafiken 93,2 procent inom Gävleborgs län, vilket var i nivå med rikssnittet⁴⁰. Inom länets busstrafik är punktligheten 81,8 procent år 2020⁴¹. Inom den särskilda kollektivtrafiken var punktligheten 80 procent samma år⁴².

Kollektivtrafiken i Gävleborg är relativt pålitlig men fortsatt fokus på frågan är viktigt för att bibehålla och förbättra pålitligheten.

⁴⁰ Trafikanalys, 2021:4. Maximalt 5 minuters avvikelse har tillåtits.

⁴¹ Interna datalager X-trafik. Maximalt 3 minuters avvikelse har tillåtits.

⁴² Interna datalager X-trafik. Maximalt 5 minuters avvikelse har tillåtits.

6.7 Öka tryggheten

1 2 3 4

Ökad trygghet både för resenärer och personal är en viktig förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik.

År 2019 ansåg 75 procent av resenärerna inom den allmänna kollektivtrafiken att det kändes tryggt att resa med X-trafik, vilket är något högre än genomsnittet nationellt⁴³. Sedan utbrottet av pandemin har dock den upplevda tryggheten generellt minskat i hela landet.

Motsvarande uppgifter för den särskilda kollektivtrafiken var 87 procent för X-trafik år 2019 vilket också var högre än nationellt⁴⁴. Inom särskilda kollektivtrafiken kan man i motsats till den allmänna kollektivtrafiken se en ökning av den upplevda tryggheten sedan pandemins utbrott.

I samverkan med berörda aktörer så som arbetsgivare och arbetstagarorganisationer ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten arbeta med att ta fram förslag, planera och införa åtgärder som ökar tryggheten.

6.8 Åtgärder för ökad tillgänglighet

1 2 3 4

Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik innehålla *”tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning”* samt *”de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer”*.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassad i syfte att så många som möjligt kan använda den. Tillgänglighet kan handla om olika saker för olika personer, det kan bland annat handla om fysisk tillgänglighet vid utformning av fordon och hållplatser/bytespunkter, om informationskanaler, språk och bemötande, trygghet och utsatthet för brott, eller om priser och köpkanaler för biljetter.

6.8.1 Geografisk tillgänglighet

Målsättningen ska vara väl planerade och förutsägbara tidtabeller där kontinuitet är prioriterat. Detta möjliggör hållbara och väl anpassade tidtabeller för anslutande kollektivtrafik på bytespunkterna. Vid trafikplanering ska hänsyn tas till social hållbarhet, möjligheter till rekreation samt möjlighet att ta del av kultur och evenemang. Detta kan inkludera trafik kvällstid, helger och skollov.

Närtrafik och andra anropstyrda trafiktjänster är ett utmärkt sätt att erbjuda geografisk tillgänglighet. Dessa och liknande trafiktjänster ska fortsätta att utvärderas, förfinas och vid behov utvecklas för att vara en naturlig del av kollektivtrafiken och arbetet med hållbarhet.

6.8.2 Tillgängliga fordon

I takt med att gällande trafikavtal löper ut och nya upphandlas så kommer nya bussar i den allmänna kollektivtrafiken att ersätta äldre. Vid kravställning av bussar används

⁴³ Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik

⁴⁴ Anbarö, Svensk kollektivtrafik

den nordiska standarden för bussar som grund. I dokumentet "Bus Nordic" specificeras en nordisk standard för bussar som ska användas vid upphandlingar. En buss som uppfyller dessa gemensamma rekommendationer ska accepteras och fungera lika bra inom alla kollektivtrafikorganisationer oavsett nordiskt land. Där Region Gävleborg ändå ser att kraven inte är tillräckliga eller behöver kompletteras, görs detta i kompletterande bilaga/or. Detta bör ändå göras varsamt då undantag kan vara kostnadsdrivande och bidrar till ineffektivitet på marknaden. Tillgänglighetsfrågan är central och genomsyrar arbetet i kravställning av fordon inför upphandling.

Förarens kunskap, körsätt och bemötande är centrala frågor för tillgänglighet och resenärens trygghet. Därför läggs stor vikt på dessa frågor redan i upphandlingsarbetet inför och i uppföljning av nya trafikavtal.

I den särskilda kollektivtrafiken kommer endast tillgänglighetsanpassade fordon att köras. Region Gävleborg arbetar tillsammans med nätverket MERIT⁴⁵ via Svensk Kollektivtrafik och använder publikationen Specialfordon när specifika fordonskrav beskrivs. Dokumentet definierar på ett tydligt sätt funktions- och utrustningskrav för fordon med säker rullstols- och bårplats och tillgänglighetsfrågan är central.

6.8.3 Tillgängliga hållplatser och bytespunkter

Trafikverket och kommunerna äger infrastrukturen och är därmed ansvariga för hållplatserna och tillhörande tillgänglighetsanpassningar. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten fortsätter att delta i dialoger kring utformning och har därigenom möjlighet att påverka prioriteringar gällande tillgänglighetsanpassning enligt två konkreta delmål:

Delmål 1: År 2022 ska Gävleborgs samtliga tolv stora bytespunkter tåg – buss eller buss - buss vara tillgänglighetsanpassade. År 2021 är sju stycken redan färdiga.

Delmål 2: År 2030 ska minst 200 nya hållplatser vara tillgänglighetsanpassade (ca tjugo stycken per år). Fokus ligger på de hållplatserna som har mer än tjugo påstigande resenärer varje dag, vilket år 2021 omfattade 760 stycken, varav 334 redan är färdiga.

Definitionen av "tillgänglighetsanpassad" och "bytespunkter" samt statistik för övriga hållplatser beskrivs i bilaga 6.

6.8.4 Tillgänglig information

Grunden för all kommunikation i offentlig verksamhet, oavsett kanal, är att den går att förstå och att den är möjlig att ta del av. Språket ska vara klart och tydligt och

⁴⁵ MERIT står för Mötesplats för erfarenhetsutbyte om integrerad trafik och är ett nätverk och forum för särskilda persontransporter och dess olika frågeställningar. MERIT verkar genom branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik. I nätverket MERIT representeras offentliga upphandlare/RKM av särskilda persontransporter från Skåne till Norrbotten

formgivningen underlätta läsningen. Grundläggande information ska finnas tillgänglig på engelska.

6.9 Samarbete med kommunerna för en hållbar färdtjänst

1

4

Färdtjänst är en förlängning av den allmänna kollektivtrafiken för människor som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer. Färdtjänst regleras i lagen⁴⁶ och bidrar därutöver till den sociala hållbarheten och jämlikhet enligt den politiska inriktningen.

Ett av trafikförsörjningsprogrammets utpekade mål är att fortsätta tillgänglighetsanpassa den allmänna kollektivtrafiken så att så många resenärer som möjligt ska kunna använda den. Av samma skäl erbjuds färdtjänstkunder en ledsagarbiljett som innebär att en ledsagare kan följa med utan avgift om man väljer att åka med den allmänna kollektivtrafiken. En möjlig effekt av att fler människor kan åka buss, tåg eller närtrafik kan vara att behovet av färdtjänst minskar eller kan fördröjas.

En utmaning med färdtjänst är att det saknas en sammanhållande part. Även om färdtjänst är ett alternativ för ordinarie kollektivtrafik så är det flera parter som äger beslut och har kostnadsansvaret, medan trafikeringen hanteras av X-trafik. Region Gävleborg kan och vill agera som sammanhållande och i viss mån drivande part i övergripande frågor som är kopplat till trafikförsörjningsprogrammet och regionens politiska inriktning.

Flera av länets kommuner har överlämnat tillståndshandläggning för färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Gävleborg och det finns flera fördelar ifråga om jämlikhet, förutsägbarhet och kostnadseffektivitet vid en samlad tillståndshandläggning. Region Gävleborg uppmuntrar och välkomnar därför fler kommuner att på samma sätt samla handläggningen hos Region Gävleborg.

I bilaga 9 beskrivs tillstånds- och resestatistik, tillämpningsanvisningar samt grunder för prissättning för färdtjänst och riksfärdtjänst.

6.10 Stadstrafikens utveckling

1

3

4

En väl utbyggd och effektiv stadstrafik har stor potential att konkurrera med bilen och är därför en viktig del i att en större andel av de motoriserade resorna ska ske med kollektivtrafik. Även buller- och utsläppsnivåer kan påverkas genom val av fordonstyp. I all trafikutveckling ska målsättningen vara att kollektivtrafiken blir ett attraktivare alternativ jämfört med annan motoriserad trafik, utan att samtidigt ersätta mer hållbara transporter såsom gång eller cykel.

I Region Gävleborg finns stadstrafik i Gävle, Sandviken, Bollnäs, Söderhamn och Hudiksvall. Grundläggande principer ska styra vilket trafikutbud som skall finnas baserat på respektive centralorts storlek och folkmängd.

⁴⁶ Lag om Färdtjänst (1997:736) eller Lag om Riksfärdtjänst (1997:735)

Framgångsfaktorer för snabb och pålitlig stadstrafik är snabb ombordstigning samt hög framkomlighet i trafiken. Dessa frågor behöver därför ges stort fokus både i trafikplanering, kommunala infrastrukturdialoger, utveckling av biljettsystem samt val av fordon.

Bollnäs, Sandviken och Gävle är i stort behov av uppdaterad stadstrafik. Det är i dessa orter som utveckling av stadstrafiken har störst potential att bidra till ökad andel kollektivtrafikresor, och är därför prioriterade områden mot 2032. Bollnäs och Sandviken är eftersatta gällande trafikutbudet, medan Gävle står inför en förväntad befolkningstillväxt, vilket ställer högre krav på infrastrukturåtgärder och utveckling av kollektivtrafiken.

6.11 30-minuterstrafik i starka stråk

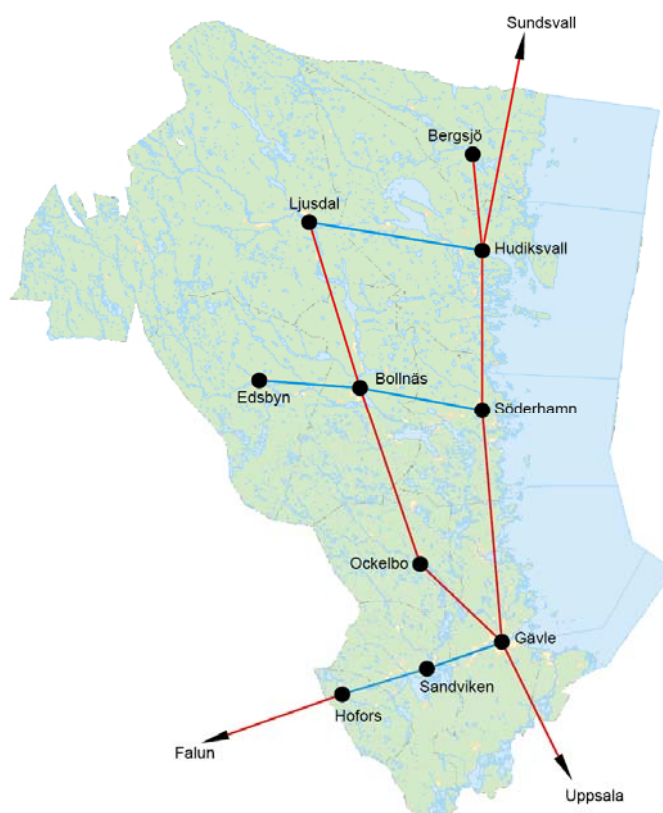
1 2 3 4

Såväl tåg som regional busstrafik är viktiga komponenter för att utveckla trafiken i de starka stråken. Korta restider är viktigt för resenärerna och för att vara ett konkurrenskraftigt och attraktivt alternativ, får inte restiden med buss eller tåg jämfört med bil (restidskvot) vara för stor. Målsättningen är att restidskvoten inte ska vara högre än 1,2 med buss eller 0,8 med tåg, i de starka stråken. Raka, snabba linjer med ett tätt utbud i de starkaste stråken är därför fortsatt prioriterade.

Tåget har stora fördelar såsom hastighet och förhållandet i restid jämfört med bil. Dessutom finns stora fördelar avseende hållbarhet tack vare tågens eldrift.

Detta gör tåget till ett bekvämt och snabbt alternativ på korta och medellånga resor, samt det mest fördelaktiga alternativet på längre resor. Tåg möjliggör därför arbets- och skolpendling även mellan de kommuner som geografiskt ligger längre ifrån varandra. Trafiken körs dels med Region Gävleborgs egna X-tåg, men en framgångsfaktor framåt är också fortsatt goda samarbeten med andra aktörer.

I länets nord-sydliga riktning är ambitionen att erbjuda 30-minuters trafik morgon till kväll, vilket kräver kapacitetsökningar i infrastrukturen. Utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan är en avgörande förutsättning och den absolut viktigaste infrastrukturensatsningen i Gävleborg de kommande åren.



Röd delsträcka = entimmes trafik.
Blå delsträcka = halvtimmes trafik

Den regionala busstrafiken fortsätter förstärka reseutbudet, men beroende på bussarnas lägre snitthastighet och förlängda restider, är tåg det fortsatt prioriterade trafikslaget i riktning nord/syd.

Region Gävleborg bidrar genom infrastrukturplanering och kollektivtrafikplanering till att den nya tågstationen Gävle Västra möjliggörs. I och med den nya tågstationen får Gävle och därmed Gävleborgs län nya och stärkta förutsättningar för regional utveckling. Placeringen förbättrar möjligheterna till arbets- och studiependling bland annat till Gävle sjukhus och Högskolan i Gävle.

6.12 Kommunikation för ökat resande

1

4

För att uppnå målet om att fler ska resa med kollektivtrafiken är det viktigt att synliggöra den och dess roll i samhället. Genom att visa kollektivtrafikens fördelar ska människor känna att den är ett attraktivt och självklart resealternativ som bidrar till ett hållbart samhälle. Strategiskt och långsiktigt kommunikationsarbete ska bidra till att kollektivtrafiken uppfattas som hållbar, bekväm, enkel, billig och trygg.

6.13 Kris och stora samhällshändelser

4

Kriser och större händelser som påverkar samhället är ofta av sådan karaktär att de inte kunnat förutses och därmed planerats i förväg. För att möta sådana händelser bör verksamheten vara anpassningsbar för att snabbt kunna ställa om och agera.

Krishanteringsplaner och rutiner finns framtagna för kollektivtrafiken där stor vikt läggs vid god dialog och samverkan med andra aktörer såsom myndigheter, kommuner och trafikföretag för att gemensamt hitta lösningar, planera och kommunicera på ett bra sätt.

7 Trafikbeskrivningar enligt lag

Lag (2010:1065) om kollektivtrafik pekar ut områden som är obligatoriska i trafikförsörjningsprogrammet.

7.1 Trafikavtal

Avtal med trafikföretag för den regionala kollektivtrafiken ska utformas så att mest samhällsnytta uppnås. För det krävs ett tydligt fokus på ”den gemensamma affären” mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten och trafikföretaget. Utformningen av avtalen kan variera över tid och område.

Vid programmets upprättande är den allmänna kollektivtrafiken i Gävleborgs län upphandlad i fyra olika avtal. Till detta tillkommer SJ och Tåg i Bergslagen. Avtalen för busstrafik är alla av typen resandeincitamentsavtal. Nedan beskrivs avtalens område, avtalspart samt avtalstid.

Område	Avtalspart	Avtalstid	
Gävle stad	Vy Buss AB	2020-2030	
Gästrikland (exkl. Gävle stad)	Transdev Nord AB	2012-2023	
Hälsingland	Sambus AB	2014-2024	
X-tåget	Vy Tåg AB	2014-2024	
Tåg i Bergslagen	SJ AB	2016-2023	Se nedan ¹
SJ	SJ AB	2018- t.v.	Se nedan ²
Anropsstyrdtrafik	Flertal taxiföretag	2016-2022	

¹ Tågtrafiken i systemet Tåg i Bergslagen är upphandlad som en tjänstekoncession, vilket innebär ett utökat ansvar och utökade möjligheter för att utveckla utbud och priser. Tåg i Bergslagen AB ägs till lika delar av Regionerna Gävleborg, Dalarna, Örebro och Västmanland.

² Samverkan mellan Region Gävleborg och SJ gällande utökat utbud av tågtrafik inom Gävleborg samt giltighet för vissa av X-trafiks periodbiljetter.

7.2 Kommersiell trafik

Den 1 januari 2012 trädde en ny Lag (2010:1065) om kollektivtrafik i kraft och en av lagstiftarens intentioner var att underlätta etableringen av kommersiell trafik, för att på längre sikt minska andelen av skattefinansierad trafik i länen. Utvecklingen har hittills varit blygsam och nästan all den kommersiella trafiken i Gävleborgs län sker interregionalt.

Region Gävleborg och SJ har under mycket lång tid haft ett samarbete, där den kommersiella interregionala trafiken spelar en viktig regional roll. Region Gävleborg köper lediga platser för resor inom det egna länet samt till och från Sundsvall.

Någon ny regional kollektivtrafik på kommersiella grunder har ännu inte etablerats i länet. Det finns möjligheter för den regionala och interregionala busstrafiken att samarbeta på ett liknande sätt som tågtrafiken.

Region Gävleborg tar ansvar för samordning med ansvariga infrastrukturägare som Trafikverket och regionens kommuner, med intention att göra bytespunkter och hållplatser tillgängliga även för den kommersiella trafiken.

7.3 Beslut om allmän trafikplikt

I Lag (2010:1065) om kollektivtrafik regleras hur beslut om allmän trafikplikt⁴⁷ ska hanteras. Region Gävleborg har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet beslutat om allmän trafikplikt inför fyra upphandlingar, vilka är följande:

- Region- och stadstrafik med buss i Hälsingland. Avtalsstart juni 2014, giltighet i tio år.
- Regional tågtrafik på sträckorna Gävle – Ljusdal och Gävle – Sundsvall. Avtalsstart juni 2014, giltighet i tio år.
- Stadstrafik Gävle stad. Avtalsstart juni 2020, giltighet i tio år.
- Regiontrafik Gästrikland. Avtalsstart juni 2023, giltighet i tio år.

Inför upphandlingen av trafiken av tågssystemet Tåg i Bergslagen, fattades ett gemensamt beslut om allmän trafikplikt för den aktuella trafiken, av kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län. Avtalet startade i december 2016 och gäller i tio år.

7.4 Tillköp

Enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik kan en kommun teckna avtal med Region Gävleborg om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenären än vad Region Gävleborg annars skulle tillhandahålla. I bilaga 7 beskrivs omständigheterna kring tillköp och aktuell omfattning.

⁴⁷ Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen framgår av trafikförsörjningsprogrammet. För sådan trafik som inte kan ombesörjas genom kommersiell drift ska den Regionala kollektivtrafikmyndigheten fatta beslut om allmän trafikplikt. Trafiken som omfattas av allmän trafikplikt ombesörjs av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

8 Om trafikförsörjningsprogrammet

8.1 Lagkrav

Utdrag ur Lag (2010:1065) om kollektivtrafik:

8 § Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

9 § Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet. Lag (2019:950).

10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

- 1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,*
- 2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,*
- 3. åtgärder för att skydda miljön,*
- 4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,*
- 5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt*
- 6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksferdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.*

8.2 Processen att framställa programmet

2020 beslutade Region Gävleborgs hållbarhetsnämnd att förslag till nytt trafikförsörjningsprogram skulle tas fram. Hållbarhetsnämnden utsågs som politisk styrgrupp och förvaltningen som projektledare via X-trafik.

I ett tidigt skede av arbetet utfördes ett stort antal samråd både externa och interna parter, med syfte att tidigt i processen fånga upp behov och prioriteringar som kunde vara viktiga i ett trafikförsörjningsprogram. I bilaga X redovisas alla samråd som genomfördes.

Utifrån det politiska uppdraget, styrgruppens ledning och de insikter samråden gav, skapades remissversionen av dokumentet. Samtliga enheter på X-trafik deltog på olika sätt, likväl som flera andra avdelningar inom Region Gävleborg. Särskilt stor hjälp bidrog samhällsmedicin med i olika utredningsarbeten.

Dokumentet var ute på remiss till remissinstanser redovisade i bilaga X, mellan xxx och xxx. Detta avsnitt skrivs färdigt efter remissperioden.

9 Bilagor förteckning

Bilaga 1 Starka stråk

Bilagan beskriver de starka stråken i länet, definierade efter kollektivtrafikens förutsättningar.

Innehållet uppdateras vid behov av hållbarhetsförvaltningen och fastställs av hållbarhetsnämnden.

Bilaga 2 Målindikatorer

Bilagan beskriver de målindikatorer som ska följa upp de mål som redovisas av trafikförsörjningsprogrammet.

Innehållet uppdateras vid behov av hållbarhetsförvaltningen och fastställs av hållbarhetsnämnden.

Bilaga 3 Resandestatistik och ekonomi

Bilagan beskriver statistik över resandet, det ekonomiska resultatet av trafiken samt fördelning mellan olika trafikslag.

Innehållet uppdateras årligen av hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 4 Linjekatalog

Bilagan beskriver Gävleborg läns trafikutbud, resandestatistik och ekonomi per linje.

Innehållet uppdateras årligen av hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 5 Geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik

Bilagan beskriver befolkningens tillgång till kollektivtrafik och pendlingstider ur hela-resan-perspektiv.

Bilaga 6 Fysisk tillgänglighet

Bilagan beskriver tillgänglighet för människor med funktionsnedsättningar till hållplatser och bytespunkter i Gävleborg, samt vilka kriterier som används för definitionen. Innehållet uppdateras av hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 7 Tillköp

Bilagan beskriver omständigheterna för tillköp av trafik eller biljetter. Bilagan beskriver också aktuell omfattning av tillköp. Innehållet uppdateras av hållbarhetsförvaltningen och fastställs av hållbarhetsnämnden.

Bilaga 8 Angränsande län

Bilagan beskriver på vilket sätt samarbeten kring trafiklösningar och biljettsamverkan sker med respektive grannlän. Innehållet uppdateras vid behov av hållbarhetsförvaltningen.

Bilaga 9 Färdtjänst och riksfärdtjänst

Bilagan beskriver omfattningen av färdtjänst och riksfärdtjänst, grunderna för prissättning samt aktuella tillämpningsanvisningarna för färdtjänst, villkor för riksfärdtjänst för de kommuner som lämnat över ansvaret för detta till Region Gävleborg. Innehållet uppdateras när nya beslut fattas av behörig instans.