



REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM GÄVLEBORG 2022-2032

FÖRORD

Trafikförsörjningsprogrammet är Region Gävleborgs långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling, eller kanske ska vi säga Gävleborgs plan, den är framtagen i dialog med kommunerna, med civilsamhället och med näringslivet.

Kollektivtrafiken har många roller att fylla när Region Gävleborgs uppdrag ska genomföras utifrån våra politiska prioriteringar och i länets gemensamma arbete med att genomföra den Regionala utvecklingsstrategin Tillsammans för framtiden Gävleborg. Kollektivtrafiken ger oss möjlighet att resa mer miljömässigt hållbart där samåkning och allt mer hållbara bränslen minskar energiåtgången och utsläppen, den bidrar till ökad jämlikhet genom att möjliggöra resande i vardagen även för dem med mindre resurser eller de som av andra anledningar inte har andra alternativ och den bidrar till en väl fungerande arbetsmarknad, vilket Gävleborg har stort behov av, genom att möjliggöra resande över hela länet och över länets gränser. Kollektivtrafik med uppkoppling är dessutom för många en mobil arbetsplats.

Under pandemin har våra resvanor ändrats, vi har avrått från kollektivt resande för att undvika trängsel och fler har upptäckt möjligheten att jobba hemifrån oftare. Men resande kommer fortsatt vara en självklar del av människors vardag och vi har nu en möjlighet att flytta fram positionerna för kollektivtrafiken. Vårt mål är att kollektivtrafikens andel av resandet ska öka betydligt. För att lyckas med det behövs både en billig och tillgänglig kollektivtrafik – en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Vi behöver tänka framåt med nya innovationer och transportlösningar, och det måste ske i samverkan med andra aktörer och transportslag.

Vi ser framemot att ta oss an jobbet att tillsammans med kommuner, civilsamhälle och näringsliv realisera våra mål om ett ökat kollektivt resande med hög tillgänglighet som bidrar till mindre miljöpåverkan och ett mer jämlikt resande i länet.

Fredrik Åberg-Jönsson (V)
Ordförande Hållbarhetsnämnden, Region Gävleborg



1 INLEDNING	6
2 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET I ETT SAMMANHANG	8
2.1 Politisk inriktning	9
2.2 Agenda 2030	10
2.3 En kollektivtrafik som bidrar till hållbar utveckling	11
2.3.1 Miljömässig hållbarhet	11
2.3.2 Social hållbarhet	11
2.3.3 Ekonomisk hållbarhet	12
2.3.4 Synergier och målkonflikter	14
2.4 Regional utvecklingsstrategi	14
2.4.1 Attraktiva och tillgängliga platser	14
2.4.2 Samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi	15
2.4.3 Konkurrenskraftigt näringsliv och hållbar arbetsmarknad	15
2.4.4 Hög kunskap och innovationsförmåga	15
2.4.5 Jämlikt och jämställt samhälle	15
3 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET MÅL	16
3.1 En större andel resor sker med kollektivtrafik	16
3.2 Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk	16
3.3 Förnybara drivmedel och minskad energiåtgång	17
3.4 Ett tillgängligt samhälle	17
4 FÖRUTSÄTTNINGAR	18
4.1 Gävleborgs geografi och befolkning	20
4.2 Hur ser resandet ut?	20
4.2.1 Angränsande län	21
4.2.2 Resandet skiljer sig mellan grupper i samhället	22
5 MÅL – NULÄGE	22
5.1 En större andel resor sker med kollektivtrafik	23
5.1.1 Flest resor med stadstrafik men längst resor med tåg	23
5.1.2 En relevant kollektivtrafik är viktigast för benägenheten att resa	24
5.1.3 Resande med kollektivtrafiken har minskat under pandemin	24
5.2 Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk	24
5.2.1 Restidskvoten är relativt bra i starka stråk	25
5.3 Förnybara drivmedel och minskad energiåtgång	26
5.3.1 Hög andel förnybara drivmedel och låg energianvändning	26
5.4 Ett tillgängligt samhälle	27
5.4.1 Den geografiska tillgängligheten är förhållandevis god i Gävleborg	27
5.4.1.1	30
5.4.2 Den fysiska tillgängligheten förbättras	30
5.4.3 Färdtjänst bidrar till tillgänglighet	30
5.4.4 Den ekonomiska tillgängligheten kan beskrivas på olika sätt	31

6 HUR NÅR VI MÅLEN?	32
6.1 Flexibilitet, innovation och nya förutsättningar	33
6.2 Utveckla kollektivtrafiken genom samarbeten	33
6.3 Hela resan perspektiv	34
6.4 Resande över länsgräns ska vara enkelt	35
6.5 Förnybara drivmedel och miljömässig hållbarhet	35
6.6 Upprätthålla pålitligheten	38
6.7 Öka tryggheten	38
6.8 Åtgärder för ökad tillgänglighet	38
6.8.1 Geografisk tillgänglighet	38
6.8.2 Tillgängliga fordon	39
6.8.3 Tillgängliga hållplatser och bytespunkter	39
6.8.4 Tillgänglig information	39
6.9 Samarbete med kommunerna för en hållbar färdtjänst	39
6.10 Stadstrafikens utveckling	42
6.11 30-minuterstrafik i starka stråk	42
6.12 Kommunikation för ökat resande	43
6.13 Kris och stora samhällshändelser	43
7 TRAFIKBESKRIVNINGAR ENLIGT LAG	44
7.1 Trafikavtal	46
7.2 Kommersiell trafik	46
7.3 Beslut om allmän trafikplikt	47
7.4 Tillköp	47
8 OM TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET	48
8.1 Lagkrav	49
8.2 Processen att framställa programmet	49
9 BILAGOR FÖRTECKNING	50
Bilaga 1 Starka stråk	51
Bilaga 2 Målindikatorer	51
Bilaga 3 Resandestatistik och ekonomi	51
Bilaga 4 Linjekatalog	51
Bilaga 5 Geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik	51
Bilaga 6 Fysisk tillgänglighet	51
Bilaga 7 Tillköp	51
Bilaga 8 Angränsande län	51
Bilaga 9 Färdtjänst och riksferdtjänst	51



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.

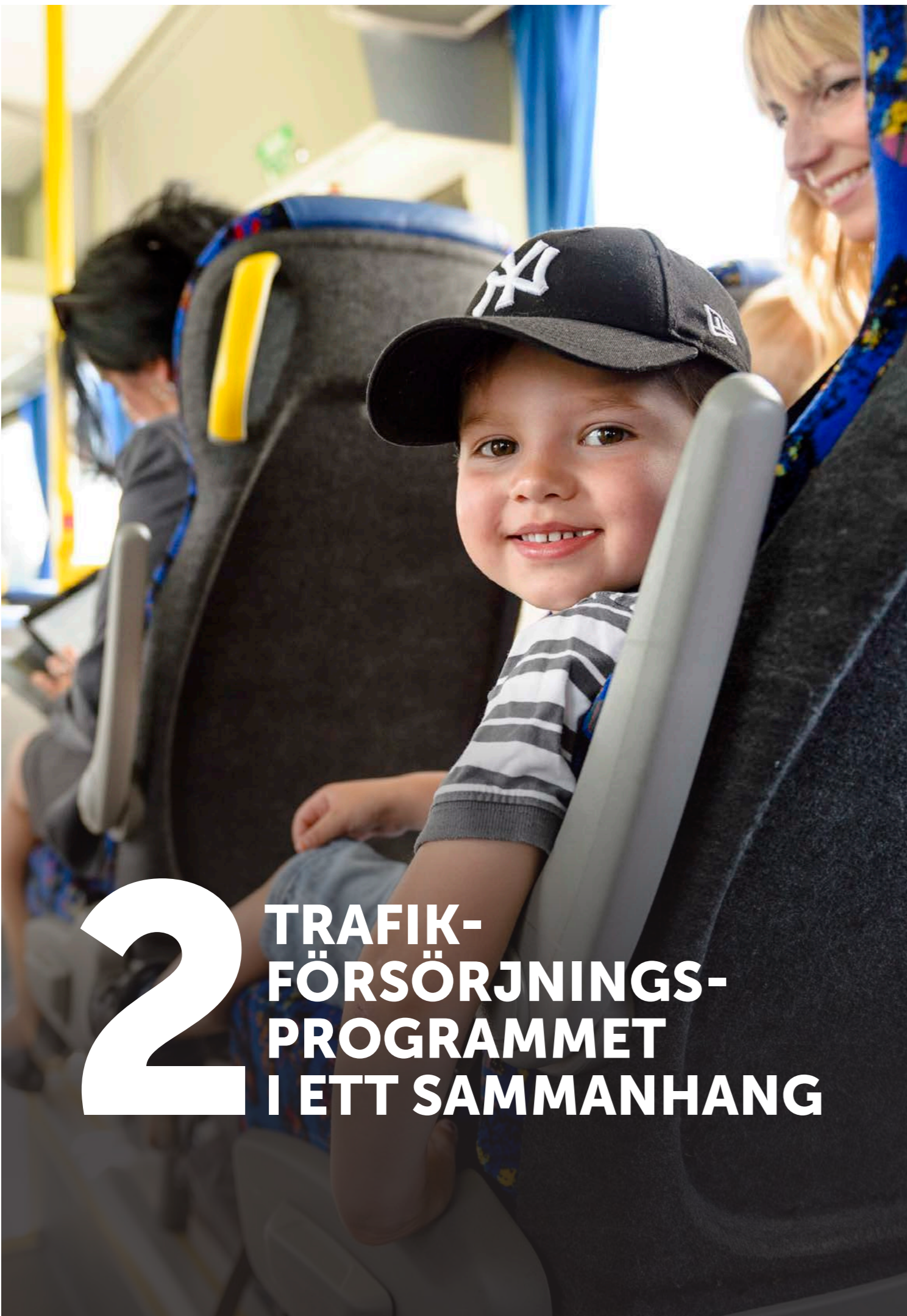
Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten upprätta ett trafikförsörjningsprogram. Det här dokumentet är Region Gävleborgs trafikförsörjningsprogram som över längre tid beskriver mål och riktlinjerna för kollektivtrafiken i Gävleborgs län.

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 sju.

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 TRAFIK- FÖRSÖRJNING- PROGRAMMET I ETT SAMMANHANG

” Kollektivtrafik är ett betydelsefullt medel för att uppnå såväl transportpolitiska som andra samhällsmål. I till exempel 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 Gävleborgs läns 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,
- Valfärd och trygghet.

Det övergripande målet är *Ett jämlikt Gävleborg* 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 Gävleborgs län.

Klyftorna ska minska - mellan människor, mellan stad och landsbygd samt mellan fattiga och rika områden. Det ska finnas utvecklingskraft i alla delar av Gävleborgs län 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:



Bild: De globala målen i Agenda 2030

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 trafik-säkerheten, 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 ömsidigt 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 vår planets 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 resenärgruppers 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, hållplatser och 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 Regionen Gävleborgs budget skattas till cirka 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 till exempel 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 så att en medveten avvägning mellan målen kan göras. Särskilda analyser kan vara nödvändiga för att visualisera hur olika förslag kan komma

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

⁴ WSP, 2018

Omvärldsfaktorer, politisk viljeriktning samt övergripande strategier och mål i kapitel två samt dialoger med länets 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 är att kollektivtrafikens andel ska fördubblas från år 2009 till år 2030.

Målet bidrar bland annat till den politiska inriktningens prioritering om miljöansvar och hållbar utveckling och den regionala utvecklingsstrategins prioritering om ett hållbart resande genom minskade utsläpp från biltrafiken om resan istället sker kollektivt, minskad trängsel och miljöproblem i tätorter, samt nationellt mål om fördubblad marknadsandel år 2030.

Målindikator 3.1.1: Andel registrerade kollektivtrafikresor jämfört med det totala motoriserade resandet i Gävleborg.

Målindikator 3.1.2: Antal personkilometrar i kollektivtrafiken.

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 den regionala utvecklingsstrategins 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-timmens trafik vardagar men ambitionen är trafikutbud motsvarande halvtimmestrafik vardagar.

Målindikator 3.2.2: Restidskvoten inom Gävleborgs starka stråk.

3.3 FÖRNYBARA DRIVMEDEL OCH MINSKAD ENERGIÅTGÅNG

3 Kollektivtrafiken ska använda förnybara och prioritera utsläppsfria drivmedel, 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 den regionala utvecklingsstrategins 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).

Målindikator 3.3.3: Andel utsläppsfria fordon inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Målindikator 3.3.4: Utsläpp växthusgaser och partiklar.

3.4 ETT TILLGÄNGLIGT SAMHÄLLE

4 Kollektivtrafiken ska möjliggöra för människor att bo, verka och leva i hela länet. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassad så att så många som möjligt kan använda den. Den ska även vara bekväm, enkel och billig.

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 den regionala utvecklingsstrategins 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 (WCAG)⁵.

Målindikator 3.4.4: Nöjd Kund Index (NKI), d.v.s. andelen som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafiken i Gävleborg i den årligen genomförda undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

3 TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMETS MÅL

METODER OCH UPPFÖLJNING

I kapitel sex 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 två samt i Region Gävleborgs årsredovisning.

⁵ WCAG=Web Content Accessibility Guidelines = vägledning för tillgänglighet på webben



4

FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 GÄVLEBORGS GEOGRAFI OCH BEFOLKNING

I Gävleborgs län bor cirka 287 500 invånare. Sen 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 kommun är den enda kommun i länet som enligt Statistiska centralbyråns (SCB) senaste framskrivning kommer att öka sin befolkning till 2030⁶.

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 färd sätt, var till eller från arbetsplats, skola eller tjänsteresor, var femte resa var en fritids- eller nöjesresa och var sjätte resa stod för inköp eller service⁷.

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 personer över kommungräns i Gävleborgs län och 10 000 av dem över länsgräns. En betydande del av de förvärvsarbetande i Gävleborgs län 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.

Många skolelever pendlar från en kommun till en skola i en annan kommun. Sträckorna med flest skolpendlare över kommungräns är mellan Sandviken och Gävle, Nordanstig och Hudiksvall samt Ockelbo och Gävle. Cirka 900 elever på grundskole- eller gymnasienivå pendlar till en skola utanför Gävleborgs län och 2 700 högskolestudenter som bor i Gävleborg studerar vid en högskola utanför länet.

4.2.1 ANGRÄNSANDE LÄN

Det sker en ökad integration av bostads-, studie- och arbetsmarknader i ett stor-

regionalt 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

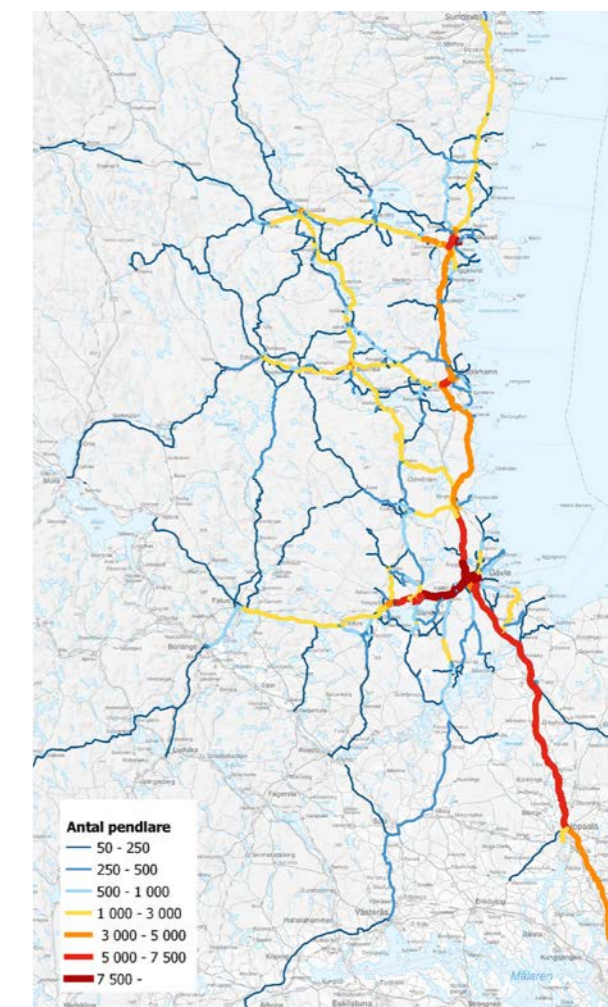
Nationella undersökningar visar att män och kvinnor lägger ungefär lika mycket tid på resor, knappt en timme per person och dag. Det är inte heller några större skillnader för vilka ärenden de lägger restid på⁸. Den geografiska rörligheten på arbetsmarknaden är generell högre bland inrikes födda, bland 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 inkomst⁹.

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 funktionsnedsättning¹⁰.

Kartan visar pendlingsmönster inom Gävleborgs län baserat på bostadsrespektive arbets- eller studieort.



Figur 1: Kartan illustrerar pendlingsmönster om resan skulle ske via snabbaste vägen i vägnätet. Pendlingen beräknas utifrån bostadens belägenhet och arbetsställets samt lärosätets 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.

⁶ SCB, 2021

⁷ Trafikanalys, 2020a

⁸ Trafikanalys, 2020a

⁹ Trafikanalys, 2018

¹⁰ Trafikanalys, 2019



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 är att kollektivtrafikens andel ska fördubblas från år 2009 till år 2030.

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

En person från Gävleborgs län gör i genomsnitt 52,5 resor med kollektivtrafiken per år med en genomsnittlig total reslängd på 85 mil per år¹¹. 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 2019¹². År 2009 var motsvarande andel elva procent och det betyder att det regionala fördubblingsmålet är 22 procent år 2030. Gävleborg följer därmed förväntad ökningskurva mot år 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-trafik¹³.

Enligt nationella undersökningar är det vanligast att resa kollektivt för resor till och från arbete eller 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 färdstätt jämfört med män, men de resultaten är behäftade med en stor osäkerhet¹⁴.

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 utbudet¹⁵. Idag sker fem av tio kollektivtrafikresor i stadstrafik och dessa resor är i genomsnitt fyra km långa. Fyra av tio kollektivtrafikresor sker med regional busstrafik med en reslängd på i genomsnitt 21 km. Drygt en av tio kollektivtrafikresor sker med tåg¹⁶. 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

¹¹ Trafikanalys, 2020b

¹² Svensk Kollektivtrafik, 2020

¹³ Trafikanalys, 2020b

¹⁴ Trafikanalys, 2020a

¹⁵ Trafikanalys (2020:25)

¹⁶ Bilaga 3



5.3 FÖRNYBARA DRIVMEDEL OCH MINSKAD ENERGIÅTGÅNG

3

Kollektivtrafiken ska använda förnybara och prioritera utsläppsfria drivmedel, 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 miljösvar och hållbar utveckling och till den regionala utvecklingsstrategins 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 tolv procent av de totala utsläppen från den svenska ekonomin²³.

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 ENERGI-ANVÄNDNING

År 2021 drivs den allmänna kollektivtrafiken i Gävleborg med fossilfria drivmedel, till exempel biogas, syntetisk diesel (HVO) och el. Andelen förnybara drivmedel i busstrafiken är 100 procent, det är en ökning från 2016 då andelen var 84 procent²⁴. 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 2016²⁵. 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 energi-användning under 4 kWh/km. Även energi-användningen 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 eller 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 diesobil 0,31 kWh/personkilometer och en elbil 0,07 kWh/personkilometer²⁶. Såväl energianvändning som drivmedel spelar dock roll för resandets klimat- och miljöpåverkan. En genomsnittlig bensinbil släpper ut 110 gram koldioxidekvivalenter per personkilometer, en diesobil 86 gram, en elbil tre gram²⁷ och genomsnittet för bussar är 13 gram per personkilometer²⁸. 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 diesobil jämfört med buss.

²³ SCB, 2016

²⁴ Fordonsdatabasen Frida.

²⁵ Fordonsdatabasen Frida. Ackumulerad data Q3 2021

²⁶ Beräkningar utifrån statistik från Energimyndigheten (Drivmedel 2019, tabell 5) samt Miljöbarometern (Genomsnittligt antal personer i varje personbil).

²⁷ 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.

²⁸ Beräkningar utifrån statistik från Trafikverket (Handbok för vägtrafikens luftföroreningar) och medelantalet resenärer per tur 2019.

5.4 ETT TILLGÄNGLIGT SAMHÄLLE

4 Kollektivtrafiken ska möjliggöra för människor att bo, verka och leva i hela länet. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassad så att så många som möjligt kan använda den. Den ska även vara bekväm, enkel och billig.

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 den regionala utvecklingsstrategins 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 barn och unga samt 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 fots²⁹.

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 kollektivtrafik³⁰. 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 kollektivtrafik³¹.

5.4.1 DEN GEOGRAFISKA TILLGÄNGLIGHETEN ÄR FÖRHÅLLANDEVIS GOD I GÄVLEBORGS LÄN

Tillgången till kollektivtrafik varierar beroende på var man är bosatt. Den geografiska tillgängligheten till en trafikerad hållplats för kollektivtrafik är god i Gävleborgs län. 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. Gävleborgs län har en högre tillgänglighet jämfört med rikssnittet både inom och utanför tätort men eftersom en högre andel av befolkningen bor utanför tätort i Gävleborgs län jämfört med riket blir andelen totalt lägre.

98 procent av befolkningen i Gävleborgs län kan pendla³² till någon av länets kommunhuvudorter inom 45 minuters restid med kollektivtrafik. I bilaga fem beskrivs den geografiska tillgängligheten ytterligare och även på kommunnivå.

²⁹ Trafikanalys, 2018

³⁰ Trafikanalys, 2019

³¹ Myndigheten för delaktighet, 2018

³² Analysen utgår från pendling morgon – eftermiddag under vardagar



5.4.1.1 NÄRTRAFIK OCH ANROPSSTYRD LINJETRAFIK FÖRBÄTTRAR DEN GEOGRAFISKA TILLGÄNGLIGHETEN

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

Sen år 2019 finns närtrafik i hela Gävleborgs län 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 anropstyd 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 bussarna och X-tågen i Gävleborgs län är tillgänglighetsanpassade och länet ligger därmed tvåa från toppen bland Sveriges län enligt statistik från Kolada. Trafikanalys (2020c) lyfter Gävleborgs län som en region som rapporterar tydliga förbättringar i tillgängligheten under de senaste åren.

De flesta bussar är av den så kallade typen låggolv eller 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 Gävleborgs län betraktas 16 procent som tillgängliga idag. Definitionen av tillgänglighetsanpassad, bytespunkter samt statistik för övriga hållplatser beskrivs i bilaga sex.

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 lagen³³ och bidrar därutöver till den sociala hållbarheten och jämlikhet enligt den politiska inriktningen.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten påverkar utformningen av trafikutförandet. Fem av Gävleborgs läns tio kommuner har lämnat över ansvaret för handläggning och beslut av tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Gävleborg³⁴. 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 Gävleborgs län 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 nio). Handläggning vid ansökan om färdtjänst ska vara effektiv och så skyndsamt som möjligt.

I bilaga nio 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 vardagsresor³⁵. 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 tio 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 invånare 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 kr³⁶. 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 jämförelse är att använda resenärskostnad per kilometer³⁷. I Gävleborgs län 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 Södermanlands län och 1,92 kr i Västernorrlands län³⁸.

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 kr³⁹. Pendling på Gävleborgs läns vanligaste pendlingssträcka mellan Sandviken och Gävle tur och retur (46 km) fem dagar i veckan utan samåkning innebär drygt 1 000 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 1 008 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 deltids- 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.

³³ Lag om Färdtjänst (1997:736) eller Lag om Riksfärdtjänst (1997:735)

³⁴ enligt Lag (2010:1065) om Kollektivtrafik 1 kap 1 §, Lag (1997:736) om färdtjänst 4 § samt Lag (1997:735) om riksfärdtjänst 3 §

³⁵ Transportstyrelsen, 2020

³⁶ Transportstyrelsen, 2020

³⁷ 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.

³⁸ Trafikanalys 2020b

³⁹ Motormännens bilkostnadsräkyl 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 två samt trafikförsörjningsprogrammets mål i kapitel tre. Utgångspunkten är det nuläge som beskrivs i kapitel fyra och fem. 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 uppmärksam 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.

Av hållbarhetsskäl kan det i vissa fall vara bättre att ersätta fullstora bussar med flexibla lösningar. Närtrafik och andra anropstygda trafik tjänster utförda av taxifordon är utmärkta sätt att erbjuda sådan flexibilitet. Dessa och liknande trafik tjänster 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

I all samhällsplanering, infrastruktur och kollektivtrafik inkluderad, är ofta många aktörer inblandade eller berörda, såsom Region Gävleborg, länets kommuner, andra regioner, Trafikverket, trafikföretag, resenärsorganisationer med flera. Samhällskostnaderna är stora och planeringstiderna 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.

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 Gävleborgs län 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 Region Gävleborg finns fler samplaneringsvinster att söka mellan kollektivtrafik, patientresor, personalresor samt godstran-sporter och Region Gävleborg 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 fordonskontroller 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.

6.3 HELA RESAN PERSPEKTIV



För att lyckas öka andelen resande med kollektivtrafik och få fler att välja bort mindre hållbara färd sätt, 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 tågresa 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 perspektiv som innehåller resans alla olika delar. X-trafik ska mot år 2032 arbeta aktivt med dessa frågor och bidra till hela resans perspektiv.

Den regionala cykelplanen Cykla i Gävleborg ska genomföras. När det gäller cykel så pekar planen 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 vinterunder hålls 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. En följd effekt med att fler väljer cykel eller gång, är de positiva effekter detta innebär för folkhälsan⁴⁰.

Anslutningsresan till och från kollektivtrafiken handlar förutom cykel, även om infrastruktur för pendling med egen bil. Väl utformade pendelparkeringar, 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



För resenären är det önskvärt att det är lika enkelt att resa inom Gävleborgs län som till eller från angränsande läns större orter. Redan idag finns ett flertal samarbeten med grannlänen beskrivna i bilaga åtta, 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 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. Förutom de högt trafikerade stråken finns flera mindre stråk med begränsad 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 länets kollektivtrafik ska ligga i framkant.

⁴⁰ Trivector – Rapport 2012:62

Xtrafik



Både den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken ska använda förnybara och prioritera utsläppsfria drivmedel.

6.6 UPPRÄTTHÅLLA PÅLITLIGHETEN

1 2 4

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 rikssnittet⁴¹. Inom länets busstrafik är punktligheten 81,8 procent år 2020⁴². Inom den särskilda kollektivtrafiken var punktligheten 80 procent samma år⁴³.

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

6.7 ÖKA TRYGGHETEN

1 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 nationellt⁴⁴. 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 nationellt⁴⁵. 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 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, hållplatser och 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 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 bilagor. Detta bör ändå göras varsamt då undantag kan vara kostnadsdrivande och bidrar till ineffektivitet på marknaden.

Tillgänglighetsfrågan är central och genom-syrar 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 MERIT⁴⁶ 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 bärplats 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 till buss eller buss till buss vara tillgänglighetsanpassade. År 2021 är åtta stycken redan färdiga.

Delmål 2: År 2030 ska minst 200 nya hållplatser vara tillgänglighetsanpassade (cirka tjugo hållplatser 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 sex.

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 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

⁴¹ Trafikanalys, 2021:4. Maximalt 5 minuters avvikelse har tillåtits.

⁴² Interna datalager X-trafik. Maximalt 3 minuters avvikelse har tillåtits.

⁴³ Interna datalager X-trafik. Maximalt 5 minuters avvikelse har tillåtits.

⁴⁴ Kollektivtrafikbarometern, Svensk kollektivtrafik

⁴⁵ Anbar, Svensk kollektivtrafik

⁴⁶ 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.

hand eller att resa med allmänna kommunikationer. Färdtjänst regleras i lagen⁴⁷ 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.

⁴⁷ Lag om Färdtjänst (1997:736) eller Lag om Riksfärdtjänst (1997:735)



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.

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.

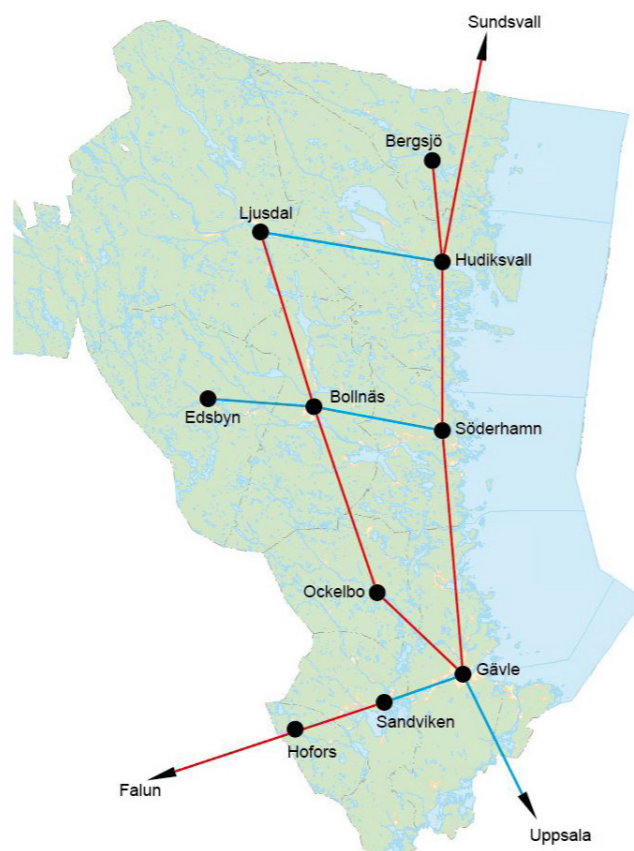
Bollnäs, Sandviken och Gävle är i stort behov av uppdaterad stadstrafik. Det är i dessa orter som utveckling av stadstrafiken har störst potential att bidra till ökad andel kollektivtrafikresor, och är därför prioriterade områden mot år 2032. Bollnäs och Sandviken är eftersatta gällande trafikutbudet, 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.



Röd delsträcka = entimmes trafik
Blå delsträcka = halvtimmestransport

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.

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

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 Högsolan 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 SAMHÄLLSHÄNDELSE

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.

I Nationell säkerhetsstrategi (2017) anges att hot och risker som gäller transporter och dess infrastruktur kan orsaka störningar och bortfall som påverkar resenärer, näringsliv och allmänhet. Om kritisk infrastruktur och tillhörande informations- och kommunikationssystem skadas kan detta få allvarliga konsekvenser för hela samhällets funktionalitet. En av de samhällssektorer som Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) anser innehåller viktiga samhällsfunktioner är transportsektorn där kollektivtrafiken ingår.

Kollektivtrafikens roll i och i hur hög grad kollektivtrafiken ska upprätthållas i olika krissituationer ska utredas under första delen av programperioden.

Lund-
vägen

XTRAFIK

Xtrafik

DDX 1077

7

TRAFIK-
BESKRIVNINGAR
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	Transday Nord AB	2012-2023
Hälsingland	Sambus AB	2014-2024
X-tåget	Vy Tåg AB	2014-2024
Tåg i Bergslagen	SJ AB	2016-2023 ¹
SJ	SJ AB	2018- t.v. ²
Anropsstyrtrafik	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.

⁴⁸ 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.

7.2 KOMMERSIELL TRAFIK

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 Gävleborgs län samt till och från Sundsvall.

Någon ny regional kollektivtrafik på kommersiella grunder har ännu inte etablerats i Gävleborgs län. 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 Gävleborgs läns 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 trafikplikt⁴⁸ 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 mellan Gävle och Ljusdal och mellan Gävle och 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 tågsystemet Tåg i Bergslagen fattades ett gemensamt beslut om allmän trafikplikt för den aktuella trafiken av kollektivtrafikmyndigheten i Örebro län. Avtalet beräknas träda i kraft i december 2021.

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 sju beskrivs omständigheterna kring tillköp och aktuell omfattning.





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 riksfärdtjänst 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

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

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 i ett kommande trafikförsörjningsprogram.

Utifrån det politiska uppdraget, styrgruppens viljeriktning och de lärdomar samråden gav, skapades remissversionen av dokumentet. Förutom X-trafik deltog flera andra avdelningar inom Region Gävleborg. Särskilt stor hjälp bidrog samhällsmedicin med i olika utredningsarbeten, samt miljöenheten i miljöfrågor.

Dokumentet var ute på remiss från den 10 december 2021 till 7 februari 2022.

Förutom via Region Gävleborg och X-trafiks websidor, bjöds 57 särskilt berörda mottagare in att kommentera remissutgåvan. Detta inkluderade Gävleborgs läns tio kommuner, grannregionerna, trafikföretag, resenärs- och andra intresseorganisationer, statliga myndigheter, Region Gävleborgs politiska partier samt flera enheter internt inom Region Gävleborg.

Vid remisstidens slut hade totalt 35 svar inkommit med både bifall och synpunkter, vilket ledde till ett flertal uppdateringar i dokumentet både i sakfrågor och i rättningar av mer redaktionell karaktär.

Efter beredning i Region Gävleborgs hållbarhetsnämnd och regionstyrelse fastställs trafikförsörjningsprogrammet av regionfullmäktige.



9

BILAGOR FÖRTECKNING

BILAGA ETT: STARKA STRÅK

Bilagan beskriver de starka stråken i Gävleborgs län, definierade efter kollektivtrafikens förutsättningar. Innehållet uppdateras vid behov av trafik-, kultur-, och folkhögskoleförvaltningen och fastställs av hållbarhetsnämnden.

BILAGA TVÅ: MÅLINDIKATORER

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

Innehållet uppdateras vid behov av trafik-, kultur-, och folkhögskoleförvaltningen och fastställs av hållbarhetsnämnden.

BILAGA TRE: RESANDESTATISTIK OCH EKONOMI

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

Innehållet uppdateras årligen av trafik-, kultur- och folkhögskoleförvaltningen.

BILAGA FYRA: LINJEKATALOG

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

Innehållet uppdateras årligen av trafik-, kultur- och folkhögskoleförvaltningen.

BILAGA FEM: GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET MED KOLLEKTIVTRAFIK

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

BILAGA SEX: FYSISK TILLGÄNGLIGHET

Bilagan beskriver tillgänglighet för människor med funktionsnedsättningar till hållplatser och bytespunkter i Gävleborgs län, samt vilka kriterier som används för definitionen. Innehållet uppdateras av trafik-, kultur- och folkhögskoleförvaltningen.

BILAGA SJU: TILLKÖP

Bilagan beskriver omständigheterna för tillköp av trafik eller biljetter. Bilagan beskriver också aktuell omfattning av tillköp. Innehållet uppdateras av trafik-, kultur-, och folkhögskoleförvaltningen och fastställs av hållbarhetsnämnden.

BILAGA ÅTTA: ANGRÄNSANDE LÄN

Bilagan beskriver på vilket sätt samarbeten kring trafiklösningar och biljettsamverkan sker med respektive grannlän. Innehållet uppdateras vid behov av trafik-, kultur- och folkhögskoleförvaltningen.

BILAGA NIO: 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.

