

Tjänsteskrivelse – Trafikplan 2026

Förslag till beslut

Hållbarhetsnämnden föreslår Regionstyrelsen föreslå Regionfullmäktige besluta följande:

1. Anta trafikplan 2026, med trafikutvecklingsåtgärder som innebär förbättrad kollektivtrafik i Bollnäs och Gävle enligt följande:
 - Förtätad trafik på linje 3 i Gävle, från augusti 2025
 - Ny stadstrafik i Bollnäs, från december 2025

Sammanfattning

Region Gävleborg är regional kollektivtrafikmyndighet i Gävleborgs län och ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Region Gävleborg har bestämt att en Trafikplan ska upprättas som beskriver kollektivtrafiken i Gävleborgs län och de trafikutvecklingsåtgärder som planeras för kommande verksamhetsår. Trafikplanen ska beslutas av Regionfullmäktige.

De förslag till trafikutvecklingsåtgärder som föreslås i Trafikplanen grundar sig på de viljeinriktningar, ambitioner och prioriteringar som beslutats i Trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2022-2032 samt den politiska inriktningen för Region Gävleborg 2022-2026.

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. Länets kommuner har via de dialogmöten som hållits kunnat påverka innehållet och utformningen av Trafikplanen. Synpunkter och förslag från trafikföretagen, resenärer och allmänheten har också varit en viktig förutsättning i framtagandet av Trafikplanen.

Ärendet

Region Gävleborg är regional kollektivtrafikmyndighet i Gävleborgs län och ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Region Gävleborg har bestämt att det ska upprättas en Trafikplan för fastställelse i Regionfullmäktige som ska ligga till grund för trafikplaneringsarbetet inför kommande verksamhetsår.

Utgångspunkter

De förslag till trafikutveckling som föreslås i Trafikplanen grundar sig dels på Trafikförsörjningsprogrammet 2022-2032 och dels på den Politiska inriktningen för Region Gävleborg 2022-2026.

Trafikförsörjningsprogrammet anger Region Gävleborgs viljeinriktningar, ambitioner och prioriteringar inom kollektivtrafiken 2022-2032. Målsättningarna där är:

- En större andel resor ska ske med kollektivtrafik. Kollektivtrafiken ska utgöra en växande andel av det motoriserade resandet.
- Kollektivtrafiken skapar och förstärker möjligheterna till större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk och områden, framförallt där kollektivtrafiken kan vara ett förstahandsval.
- 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.
- 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.

I den politiska inriktningen anger regionfullmäktige vilka politiska prioriteringar som ska styra Region Gävleborgs arbete 2022-2026. Kollektivtrafiken och dess samhällsuppdrag lyfts framförallt på två ställen:

”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.”

”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.”

Länets kommuner har via de dialogmöten som hållits kunnat påverka innehållet och utformningen av Trafikplanen utifrån deras respektive strategier. Synpunkter och förslag från trafikföretagen, resenärer och allmänheten har också varit en viktig förutsättning i framtagandet av trafikplanen.

Trafikplaneringsprocessen

Trafikplaneringen är indelad i olika faser under året. Huvudtidtabellsperioden startar den andra helgen i december och sträcker sig ett år framåt. Följande aktiviteter ingår i den årliga processen:

Februari:	Trafikplan beslutas för nästa verksamhetsår av regionfullmäktige
Början av april:	Tåglägesbeställning lämnas till Trafikverket för kommande trafikår
Februari – oktober:	Detaljplanering av nästa års trafik
Juni och augusti:	I samband med tidtabellsskiftet i juni och augusti finns möjlighet att göra justeringar i trafikutbudet.
Slutet av september:	Tåglägen beslutas av Trafikverket
Andra helgen i december:	Huvudtidtabellsperiod för Tåg- och busstrafiken startar

Nuvarande trafikutbud

Som grund för nuvarande trafikutbud ligger den trafik som ingick i skatteväxlingen för länets kollektivtrafik den 1 januari 2012 samt den trafikutveckling som har genomförts under perioden 2013-2023 och de utbudsjusteringar som verkställs under 2024.

Den regionala linjetrafiken med buss kan delas upp i stadstrafik, regional linjetrafik inom kommun och regional stomlinjetrafik. Stadstrafik bedrivs i Gävle, Sandviken, Bollnäs, Söderhamn och Hudiksvall. Regional tågtrafik (X-tåg) bedrivs på sträckorna Ljusdal – Bollnäs – Ockelbo - Gävle och Sundsvall – Gnarp – Hudiksvall – Söderhamn - Gävle.

Utöver av Region Gävleborg planerad regional trafik finansierar Regionen trafik som utförs av Tåg i Bergslagen, Upplands lokaltrafik och SJ.

I alla länets kommuner bedrivs efterfrågestyrd kollektivtrafik med taxi (Närtrafik) som komplement till den ordinarie linjetrafiken. Den är i första hand till för att samtliga länets innevånare skall kunna nå olika former av samhällsservice.

Omfattningen av trafiken från och med 10 december 2023:

	<i>Stadsbuss</i>	<i>Landsbygdstrafik</i>	<i>X-tåg</i>
Antal linjer	24	60	2
Antal omlopp	70	133	6
Antal fordon	79	150	8
Produktion/år (turkm):	5 005 157	13 681 456	1 982 372

Kostnader och intäkter för 2023:

Kostnader buss:	623 mnkr
Kostnader tåg:	232 mnkr (inkl. TIB och kortgiltighet på UL och SJ)
Intäkter buss och tåg:	271 mnkr*

* Uppdelningen mellan buss och tåg är svår att göra på grund av svårigheterna att koppla såld biljett till vilken linje den använts på.

Trafikplan 2026

X-trafik har tagit fram förslag på en trafiksatsning för år 2026.

- Ny stadstrafik i Bollnäs (start december 2025)

Vad gäller dagens stadstrafik i Bollnäs så består den av linjerna 1, 2, 3 och 6 och körs med totalt fyra st bussar och alla linjer körs med 30 minuters trafik.

Linje 1, Resecentrum – Gärdet – Bollnäs Norr

Linje 2, Resecentrum – sjukhuset – Heden

Linje 3, Resecentrum – Brotorget – Ren

Linje 6, Resecentrum – Blomkransen – Granberg

Ett nytt linjenät i Bollnäs skulle bestå av totalt fyra linjer, linje 1-4 och köras med totalt fem bussar.

Tre linjer skulle vara stomlinjer som skulle trafikeras med 20 minuters trafik, lika som i Söderhamn.

Linje 1, Resecentrum – Gärdet – Bollnäs Norr

Linje 2, Resecentrum – Rens centrum

Linje 3, Resecentrum – Blomkransen - Granberg

Linje 4, Heden – Sjukhuset - Centrum – Resecentrum – norra Häggesta (30 minuters trafik)

Häggesta är ett starkt expanderande område med framför allt handel. I dag finns ingen stadslinje som trafikerar området, så vi ser ett stort behov av att trafikförsörja de verksamheter som finns där i dag, och som inom kort kommer att etableras där. Linjen trafikeras med 30 minuters trafik då även linje 100 trafikerar området vid sjukhuset och Heden.

I dag körs stadstrafiken i Bollnäs med väldigt låg frekvens under sommaren samt på lördagar under hela året, och på söndagar körs inte trafiken alls. Detta är unikt för Bollnäs i länet, vilket är en anledning till att det känns angeläget att göra en trafiksatsning.

Bollnäs kommun har de senaste åren satsat väldigt mycket på åtgärder som främjar kollektivtrafiken i staden. Till exempel har man byggt ett nytt resecentrum som är lättillgängligt, och där all trafik, både stads- och regionallinjer är samlade

för att man lätt ska kunna byta mellan olika busslinjer, och tåg både norrut och söderut.

Man har också byggt ett antal nya hållplatser, förstärkt gator som en förberedelse för ökad busstrafik, samt byggt en bussgata mellan två stora bostadsområden för att möjliggöra en bra stadstrafik till viktiga målpunkter.

Tanken var att en satsning på mer busstrafik skulle kunna sammanfalla med invigningen av bussgatan och det nya resecentret. Nu blev så inte fallet, så under de senaste åren har vi gjort en del ganska stora förändringar i linjenätet för att i möjligaste mån få raka och snabba linjesträckningar. Detta, tillsammans med en satsning på tätare trafik, gör att vår prognos är att senast år 2028 ha ökat antalet resor per år i Bollnäs från dagens ca 300 000 st till ca 500 000 st.

Som jämförelse kan nämnas att resandet per år i nedanstående kommuner med stadstrafik är följande, Hudiksvall ca 620 000, Söderhamn ca 600 000, samt beräknat på sikt antal resande i Sandviken efter den nyligen genomförda trafiksatsningen, ca 600 000 st.

- Förtätad trafik på linje 3 i Gävle (start augusti 2025)

Linje 3 i Gävle trafikerar följande sträcka: Västerbacken – Strömsbro skola – Gavlehov – Centrum Rådhuset – Blomsterängsvägen – Domarringen – Tranmur

Linje 3 trafikeras i dag med 15 minuters trafik från kl. 05.30 – 18.00, tanken med det nya förslaget är att mellan tiderna 06.30 – 08.30 och 13.30 – 17.00 köra med 10 minuterstrafik då resandet är som störst.

Linje 3 är idag hårt belastad i rusningstid då flera stora skolor ligger längst med linjen, det är också den linjen som har flest kundsynpunkter på grund av trängsel på bussarna.

Förslag till trafikutveckling i närtid efter 2026

Arbete pågår med att utreda omfattande trafiksatsningar. Satsningarna innefattar bland annat följande objekt:

- Utveckla trafiken i Gävle med bland annat förtätning på linjerna 12, 14 och 15 samt förtätning av tågavgångar på Norra stambanan och Ostkustbanan.

Infrastrukturåtgärder

Inom arbetet med länsplanen för regional transportinfrastruktur vars årliga verksamhetsplan antas av hållbarhetsnämnden återfinns infrastrukturåtgärder för delar av det statliga vägnätet. Resterande delar av det statliga vägnätet - det så

kallade stamvägnätet - och järnväg, ansvarar Trafikverket när det gäller investeringsåtgärder. Länsplanen eftersträvar att förstärka de trafikutvecklingsåtgärder som återfinns i Trafikplanen. Exempel på åtgärder är investeringar i hållplatser, pendlarparkeringar och gång- och cykelvägar. Åtgärder inom det kommunala vägnätet ansvarar respektive kommun för. För delar av investeringar inom kommunalt vägnät är det möjligt att söka statlig medfinansiering från länsplanen, men även från särskilda statliga satsningar.

Kostnader och finansiering

För Bollnäs nya stadstrafik så innebär beslutet att från år 2026 och framåt så blir den totala bruttokostnaden på helårseffekt 3,6 mnkr och beräknat på biljettintäkter så blir nettokostnaden ca 2,5 mnkr. Vi räknar med att resandet ökar marginellt de första månaderna då det ofta finns en viss tröghet efter en trafiksatsning innan nya resenärer hittar de nya turena.

För förtätningen av linje 3 i Gävle så innebär beslutet att för år 2025 så blir den totala bruttokostnaden på halvårseffekt 0,8 mnkr och beräknat på biljettintäkter så blir nettokostnaden ca 0,4 mnkr. Från år 2026 och framåt så blir den totala bruttokostnaden på helårseffekt 1,6 mnkr. Beräknat på biljettintäkter så hamnar nettokostnaden på ca 0,8 mnkr.

Kostnaderna har bedömts att det kan hanteras inom befintlig budget.

Konsekvensbeskrivningar

Arbetsmiljö

Förslaget ses inte påverka arbetsmiljön inom den egna organisationen.

Social hållbarhet

Ärendet utjämnar skillnader mellan grupper av medborgare då det blir enklare att ta sig fram i Bollnäs stad då det gynnar människor utan körkort. Vi har också vägt in jämlikhetsperspektivet på så sätt att områden med lägre socioekonomisk status har haft hög prioritet när linjenätet har tagits fram. Ärendet bidrar till Agenda 2030-målet då fler kommer använda sig av kollektivtrafiken jämfört med de som idag använder bilen.

Miljömässig hållbarhet

Ärendet innebär minskade koldioxidutsläpp genom att fler människor kommer att resa med kollektivtrafiken jämfört med att många använder bilen idag. Ärendet bidrar till Agenda 2030-målet då fler kommer använda sig av kollektivtrafiken jämfört med de som idag använder bilen.

Ekonomisk hållbarhet

Ärendet innebär en större möjlighet att arbets- och studiependling inom Bollnäs men också till angränsande kommuner som ex. Gävle, Söderhamn och Ljusdal.

Detta innebär också att möjligheten finns att göra sig av med bilen och nyttja kollektivtrafiken istället.

Expedieras till

Regionstyrelsen

Jan-Olof Friman**Trafik-, kultur- och folkhögskoledirektör****Johnny Olofsson****Trafikutvecklingschef**