



Gävle
KOMMUN

Kollektivtrafikstrategi för Gävle kommun

Resan mot ett hållbart 2030

Samrådshandling



Innehållsförteckning

Förord	4	Framkomlighet i prioriterade stråk ..	27
Därför behöver vi en		Närhet till hållplats är viktigt	31
kollektivtrafikstrategi	5	Linjenätets utveckling och turtäthet.	32
Läsanvisning och arbetsprocessen .	6	Hela resan och tillgänglighet till	
Avgränsningar i kollektivtrafikstrategin		hållplatser	36
.....	6	Gång- och cykelanslutningar till	
Arbetet med kollektivtrafikstrategin ...	7	hållplatser	37
Vision och mål – vägen dit	8	Hållplatsers utformning	39
Vision för kollektivtrafiken i Gävle		Pendlar- och infartsparkeringar	41
kommun	8	Ökat resande med hjälp av	
Mål för kollektivtrafiken i Gävle		kommunikation	43
kommun	8	Kommunikation.....	44
Samverkande aktörer och deras		Åtgärder för ändrade attityder och	
ansvar	9	beteenden	45
Samarbeten och nätverk är		Finansiering.....	45
nödvändiga.....	10	Lyssna in medborgare för ökad	
Framtidstrender inom resande	13	kundnöjdhet.....	46
Prioriterad kollektivtrafik blir		Pålitliga resor kräver en robust drift	
attraktiv	16	48
Kollektivtrafikvänlig		Drift och underhåll	48
samhällsplanering	21	Kvalité, planering och samverkan ...	50
Lyft in kollektivtrafiken i		Möjligheter till finansiering	52
samhällsplaneringen	22	Begreppslista	54
Kollektivtrafikvänlig samhällsplanering		Referenser	57
i tidiga skeden	22		
Jämställd och jämlik			
samhällsplanering med fokus på			
kollektivtrafik.....	27		

Kollektivtrafikstrategi för Gävle kommun

Resan mot ett hållbart 2030

Diarienummer

21KS534

Projektägare

Harald Knutsen, trafikstrateg

Projektledare

Lisa Hjalsten, trafikplanerare

Projektgrupp

Martin Gunnarsson, trafikplanerare

Ingegerd Krantz, projektledare

Jakob Rönnberg, planeringstrateg

Robin Nilsson, trafikingenjör

Utöver projektgruppen har många tjänstemän från olika bolag och förvaltningar bidragit med kompetens inom sina expertområden. De har även deltagit i arbetsgrupper och workshops.

Bilaga

Övergripande Handlingsplan för kollektivtrafik

Omslagsfoto

Gävle kommun

Övriga foton

Alla foton är från Gävle kommuns egen bildbank om inte annat anges

Förord

Samtidigt som vi blir fler Gävlebor, blir det också allt trängre på våra gator. Enligt Gävle kommuns Trafikstrategi (2008) är målet att 1/3-del av våra lokala resor ska ske med gång eller kollektivtrafik. I Gävle kommuns Miljöstrategiska program (senast reviderat 2020) är målet för kollektivtrafiken formulerat som:

”Kollektivtrafikens marknadsandel i Gävle kommuns geografiska område ska fördubblas till 2030 jämfört med 2006, i förhållande till annat motoriserat resande.”

Målet är ambitiöst, men också nödvändigt om vi ska kunna lösa medborgarnas och näringslivets behov av transporter i de mer centrala delarna av Gävle. Det är också avgörande för att vi ska klara vårt mål om en klimatneutral kommun år 2030. Ska vi jobba målriktat behövs det dock en strategi och sedan handlingsplaner för att uppfylla och följa upp målen.

Kollektivtrafikstrategin utgår ifrån den linjenätsanalys som Region Gävleborg genomförde under 2022. I båda dessa dokument är det stadsbusstrafiken som är huvudfokus. Värt att nämna är dock att Gävle är en viktig knutpunkt både för regional busstrafik och tågtrafik. Dessa utvecklingsbehov hanteras i annat sammanhang.

Busstrafiken kan hantera ungefär dubbelt så många personresor som bilen på motsvarande yta. Cykeltrafik är ytterligare mer effektiv än busstrafik, och gångtrafik det allra mest yteffektiva transportslaget. Alla transportslag behövs, men vi behöver göra en omfördelning mellan transportslagen.

Kollektivtrafikstrategin utgör tillsammans med kommunens cykelplan, mobilitetsnorm och den gatuutvecklingsplan som är under framtagande, ett gemensamt underlag för hur vi utformar och använder framtidens gatunät, och därmed hur vi på ett effektivt och hållbart sätt kan lösa våra transportbehov och bygga en mer hållbar kommun.

Nu skickar vi ett förslag till ”Kollektivtrafikstrategi för Gävle kommun” på remiss, med förhoppningen att få många goda förslag till vidare utveckling av strategidokumentet.

Gävle, 2023-05-09

Ordförande i samhällsbyggnadsutskottet

Therése Metz

Därför behöver vi en kollektivtrafikstrategi

Gävle kommun har höga ambitioner för sitt miljöarbete. I Miljöstrategiskt program 2.0 formuleras målet om att kommunen ska vara klimatneutral senast år 2030. I

Trafikstrategi för Gävle kommun (från 2008) är inriktningen för ett hållbart transportsystem mer konkret; där är gång, cykel och kollektivtrafik är prioriterade.

Hur den prioriteringen ska ske, med vilka verktyg och åtgärder har hanterats inom en rad olika egna planer och utredningar; Planeringsriktlinjer för Gävle växer, Centrumplan för Gävle, utredningar om centrumhållplatsen utanför Rådhuset, rapporten om "Högprioriterad och attraktiv busstrafik i Gävle kommun – utveckling av stombusslinje 2" m fl.

Ingen av dessa har tagit ett helhetsgrepp om en samordnad strategi för en utveckling som gör det möjligt att fördubbla kollektivtrafiken i Gävle. Den här kollektivtrafikstrategin innehåller ställningstaganden och ett strategiskt perspektiv för hur kollektivtrafiken ska utvecklas inom kommunens geografiska område.

Kollektivtrafikstrategin har en koppling till översiktsplanen, och redogör för kommunens förhållningssätt och önskade åtgärder. Kollektivtrafikstrategin förväntas bli en del av underlaget i framtida planer och satsningar inom kollektivtrafiken.

Det huvudsakliga syftet med kollektivtrafikstrategin är att beslutsfattare och relevanta aktörer har en gemensam syn på hur kollektivtrafiken i Gävle kommun ska utvecklas för att uppnå de övergripande målen. Kollektivtrafikutveckling omfattar allt från strategisk samhällsplanering till daglig drift av gatorna, och även områden som kommunikation och beteendeförändringar.

Läsanvisning och arbetsprocessen

Vision & Mål, Sammanfattning av ställningstaganden, Ansvarsområden, Prioriterad och attraktiv kollektivtrafik ger läsaren en överblick av kollektivtrafikstrategins utgångspunkter.

I **Kollektivtrafikvänlig samhällsplanering, Hela resan och tillgänglighet till hållplatser i prioriterade stråk, Ökat resande med hjälp av kommunikation och Pålitliga resor kräver en robust drift** beskrivs ställningstaganden och strategier för att nå det övergripande målet och vision om kollektivtrafiken i Gävle kommun.

Efter dessa kapitel beskrivs olika typer av **Finansieringsmöjligheter, Begreppslista** och **Referenser**.

Kollektivtrafikstrategin kompletteras med en **Övergripande handlingsplan** för kollektivtrafik som är en bilaga. I den ges förslag på åtgärder som kan genomföras för att uppfylla ställningstagandena.

Gävle kommun kommer följa upp att åtgärderna planeras och genomförs från den övergripande handlingsplanen för kollektivtrafik från sektorerna inom Gävle kommun.

Enskilda handlingsplaner bör revideras varje år och åtgärderna bör redovisas i ett bokslut som genomförs varje år som beskriver vad som gjorts under föregående år.

Avgränsningar i kollektivtrafikstrategin

Dokumentets geografiska avgränsning är resor som startar eller slutar i kommunen, men den inkluderar kopplingen mellan regionala och lokala resor.

Strategin beskriver bara ställningstaganden som kommunen har rätt att finansiera eller stödja. Den studerar inte detaljer som linjedragning och inte heller förändringar inom särskilda transporter som färdtjänst eller skolskjuts.

En grov beräkning av framtida trafikkostnader kommer att göras i samband med en handlingsplan för kollektivtrafik som Gävle kommun, Tekniska kontoret tar fram separat inför sin resurs- och investeringsplanering. Kollektivtrafikstrategin kommer därför inte att innehålla en kostnadsuppskattning.

Arbetet med kollektivtrafikstrategin

Arbetet med kollektivtrafikstrategin startade 2022. Utöver deltagarna i projektgruppen har många tjänstepersoner från olika bolag och förvaltningar bidragit med kompetens inom sina respektive kunskapsområden. De har också deltagit i arbetsgrupper och workshops.

2022 genomförde Region Gävleborg en linjenätsanalys av Gävles stadstrafik. Den innehåller förslag om hur linjenätet och trafikutbudet kan utformas för att säkerställa att kollektivtrafiken fyller behoven både nu och i framtiden. Linjenätsanalysen vägleder regionens och kommunens politiker och tjänstepersoner i beslut som rör både linjedragningar och investeringar i infrastruktur. Linjenätsanalysen finns med som bilaga.

Under samrådsperioden finns tillfälle för enkäter och dialoger med medborgarna för att få veta mer om vad som skulle få dem att resa mer med kollektivtrafiken. Därefter färdigställs kollektivtrafikstrategin och beslutas av kommunfullmäktige.

Vision och mål – vägen dit

Vision för kollektivtrafiken i Gävle kommun

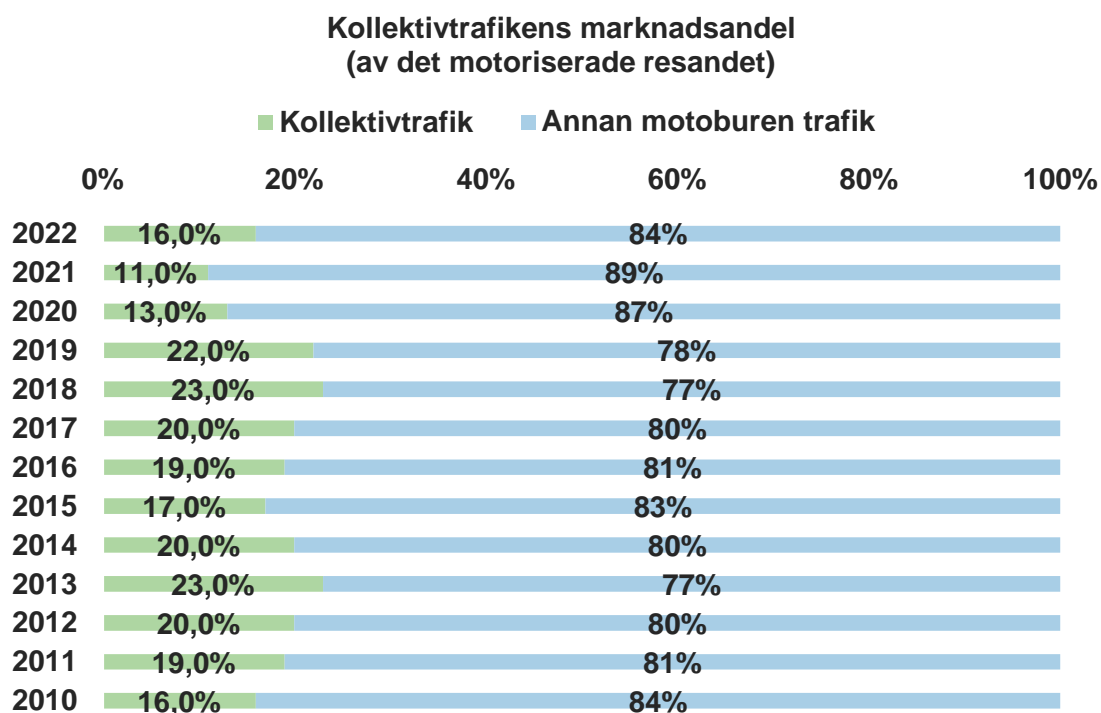
I ett Gävle där fler har möjlighet att resa kollektivt blir samhället mindre bullrigt men mer livligt. Gatuutrymmet ger mer plats för grönska, lek och uteserveringar när trängseln blir mindre. Alla nya resenärer skapar tillsammans myllrande och tryggare platser när fler människor ser och hör varandra i transportsystemet. Våra centrum blir än mer attraktiva platser där nya möten sker mellan människor på väg till nästa mål eller resa. Vår kollektivtrafik underlättar för fler att hitta arbeten och studier som passar dem, samtidigt som arbetsgivare i kommunen får lättare att anställa och växa. I Gävle kommun är vi mer jämlika, men också mer fria – när resorna är enkla, tillgängliga, trygga och nära för alla som vill upptäcka kommunens alla aktiviteter och delar!

Mål för kollektivtrafiken i Gävle kommun

Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel i *Gävle kommuns geografiska område ska fördubblas till 2030 jämfört med 2010, i förhållande till annat motoriserat resande.*

Målet följs upp varje år i Gävle kommuns miljöbokslut med hjälp av kollektivtrafikens marknadsandel, som mäts genom Region Gävleborgs årliga resvaneundersökning. Registrerade resor per år och invånare (påstigande) i Gävle kommun med Region Gävleborg samt registrerade resor med företagskort.

Tabell 1. Andelen (%) av kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet, från år 2010 till 2022.



Samverkande aktörer och deras ansvar

För att visionen för kollektivtrafiken i Gävle kommun ska bli verklighet krävs ett väl fungerande samarbete mellan de aktörer som kan påverka kollektivtrafikens utveckling. Följande har identifierats:

Gävle kommun

Där Gävle kommun är markägare och väghållare har kommunen ett ansvar för

- samhällsplanering
- bebyggelse
- drift och underhåll av kommunens gator och vägar
- bygga och rusta upp väderskydd.

Kommunen har även ansvar för

- planering av skolskjuts
- färdtjänst
- riksfärdtjänst
- kommunikation
- tillköp inom kollektivtrafik.

Kommunen har inte full rådighet över kollektivtrafiken men kan planera och bygga så att befintlig och planerad kollektivtrafik kan nyttjas så bra som möjligt.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter

De regionala kollektivtrafikmyndigheter som bedriver trafik i Gävle kommun är Region Gävleborg och Region Uppsala. Regionala kollektivtrafikmyndigheter ansvarar för

- utveckling av hållplatser och terminaler i samråd med väghållare
- kommunikation och kundtjänst
- resmöjligheter och system
- fordon
- samordning av trafiken
- biljetthantering.

Trafiken utförs av olika trafikföretag på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. De finansieras till ungefär hälften av biljettintäkter och hälften av skattemedel.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för

- den långsiktiga planeringen av vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart
- byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Trafikföretag

Trafikföretagen är entreprenörer som planerar och driver kollektivtrafiken på uppdrag av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Kommersiell trafik

Kommersiell trafik är kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor utan subventioner, och som inte upphandlas/avtalas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Samarbeten och nätverk är nödvändiga

Ett kontinuerligt samarbete mellan kommuner, regionala myndigheter, Trafikverket och övriga aktörer inom kollektivtrafiken har en stor betydelse för att regionen ska utvecklas som arbets- och bostadsmarknad. Gävle kommun ska fortsätta att samverka med närliggande kommuner, samt regionala och nationella aktörer, för att stärka kollektivtrafiken i kommunen och regionen.

Gävle kommun ser behovet av ett nätverk för att utbyta erfarenheter och uppdatera sig om nyheter och annan information som berör kollektivtrafiken i länet. Det finns förslag på ett nätverk för tjänstepersoner med representanter från varje kommun, företrädare för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och trafikföretagen. Det här är några exempel på vad nätverket kan diskutera:

- Informera om strategiska kollektivtrafikfrågor som hanteras av regionfullmäktige.
- Ta upp angelägna mellankommunala frågor inom regional infrastrukturplanering.
- Ta initiativ, utbyta erfarenheter och dela kunskap över kommungränserna.

Samverkansforum som kan utvecklas

Alla parter – de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, trafikföretagen och Gävle kommun – ser ett behov av mer proaktiva möten, där information om kommande arbeten tas upp i ett tidigt skede. Det kan gälla detaljplaner, informationskampanjer, förändringar i linjenät och turtäthet, exploateringsprojekt, investeringsplaner och trafikavstängningar, med mera.

Det är viktigt att ha samverkansmöten vid tillfällen på året som är mest fördelaktiga för beslut, planering och budgetering. Det behöver inte vara regelbundna möten för att hantera löpande händelser inom trafikutveckling och samhällsplanering, det går även att ha möten när behov finns.

Gävle kommun har återkommande möten med den regionala kollektivtrafikmyndigheten Region Gävleborg och trafikföretagen. Mötena har olika tidsperspektiv.

Forum för frågor som behandlas inom 6 månader

- Trafik i samverkan (TIS), 4 gånger per år

Syfte: Hantera drift, underhåll, tillgänglighet, framkomlighet och planerade investeringar.

Deltagare: Region Gävleborg, trafikföretaget som trafikerar Gävle stad och Gävle kommun.

- Samverkan kommunikation, 6 gånger per år

Syfte: Diskutera kommande kampanjer och aktiviteter inom marknadsföring och kommunikation.

Deltagare: Region Gävleborg, trafikföretaget som trafikerar Gävle stad och Gävle kommun.

Forum för frågor som behandlas inom 6 månader till 1 år

- Trepartsdialog, 3 gånger per år

Syfte: Informera om marknadsaktiviteter hos Region Gävleborg och trafikföretaget som trafikerar stadstrafiken, händelser kring stadstrafiken och pågående samhällsbyggnad i Gävles tätort.

Deltagare: Trafikföretaget som trafikerar i Gävle stad, Region Gävleborg och Gävle kommun.

- Fokusgrupp inom funktionsrätt, 4 gånger per år

Syfte: Hämta in synpunkter, frågor och förslag från personer med funktionsvariation som deltar i Funktionsrättsrådet, och att trafikföretagen ger aktuell information.

Deltagare: Representanter för Funktionsrätt, trafikföretaget som trafikerar i Gävle stad och Gävle kommun.

Forum för frågor som behandlas inom 1 till 5 år

- Dialogmöte, 1 gång per år

Syfte: Diskussion om de stora dragen inom kommunens infrastrukturplaner, trafikföretagens synpunkter på det kommunala vägnätet gällande framkomlighet och drift och underhåll, samt information om eventuella förändringar för skolorna.

Deltagare: Region Gävleborg, Gävle kommun, trafikföretaget som trafikerar i Gävles stadstrafik samt trafikföretaget som Region Gävleborg har avtal med i länet.

Framtidstrender inom resande

Det är viktigt att testa och utreda nya sätt att resa kollektivt eftersom de kan bli verklighet innan 2030. Det är svårt att förutspå hur trenderna som beskrivs längre ned påverkar framtidens kollektivtrafik – det beror till stor del på hur de nya teknikerna införs. Den traditionella kollektivtrafiken kan i framtiden utvecklas och vara en grund i människors förflyttningar i kombination med nya lösningar som i sin tur gör resandet med kollektivtrafiken än mer attraktivt.

Omvärlden påverkar våra förutsättningar att kunna färdas hållbart. Nya lagar och regler inom EU och i Sverige begränsar våra möjligheter att planera för ett hållbart resande, även när det gäller lokala beslut om vår egen infrastruktur och användning. Regeringen behöver sätta tryck på kollektivtrafikfrågorna genom att tillsätta en kommission. Det behövs ett nationellt fokus på beteendepåverkande åtgärder så kallade mjuka åtgärder kopplat till mobilitet och tillgänglighet. Kommunen påverkas även av andra faktorer i omvärlden, som politisk styrning, krig, pandemi, befolkningsutveckling, inflation, distansarbete eller ökad e-handel.

Infrastruktur för hållbart resande

Bus rapid transit (BRT), snabb busslinje eller expressbusslinje, är ett nytt och lovande innovationsområde för Sverige. Målet är trafiklösningar med hög kapacitet där trafiksystem, fordonsutveckling och infrastruktur kombineras för största möjliga nytta och effektivitet.

Gävle kommun har en trafikmodell som beskriver i makronivå hur trafiknätet och resandet fungerar nu och i framtiden. Det är ett viktigt verktyg för att se var det behöver satsas på infrastruktur så att kommunen kan nå det övergripande målet om kollektivtrafikens fördubblade marknadsandel mot det motoriserade resandet.

Det är även viktigt att förstå hur resmönster ser ut. När kommunen kan mäta och utvärdera resesätt går det även att planera för nya resvanor.

Automatiserad och anropsstyrd kollektivtrafik

Självkörning är en trend för både personbilar och fordon i kollektivtrafik. Tester pågår i flera svenska städer. En buss utrustas med kameror för att kunna läsa av sin omgivning, kopplas upp mot ett kontrollcenter och körs i avgränsade zoner. Bussarna kan då vara förarlösa på utvalda delsträckor.

Det finns även optiskt styrda ledbussar som kallas Autonomous Rail Rapid Transit (ART). Fordonet som drivs av el och går på gummidäck istället för räls liknar ett tåg, en spårvagn och en buss på samma gång. Fordonet följer prickade linjer på vägen som fungerar som virtuella spår för fordonets sensorer. Förarna kan växla mellan att använda sensorerna eller ratten för att göra omvägar.

Olika typer av automatiserade, uppkopplade fordon skulle kunna lösa kollektivtrafiken i glest befolkade områden eller när traditionell kollektivtrafik upplevs som otillgänglig. On demand-trafik har testats i Sverige. Det innebär anropsstyrd kollektivtrafik som bokas via en app eller ett telefonsamtal. Resenärer anger adressen de vill åka ifrån och vart de vill åka och sedan dras linjerna enligt resenärernas önskemål. Anropsstyrd trafik kan göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för fler eftersom den är flexibel både geografiskt och tidsmässigt.

Gävle kommun bör fortsätta att vara lyhörd för omvärldens trender och ny kunskap om automatiserad kollektivtrafik och utreda alternativet självkörande fordon. Var skulle det kunna vara lämpligt i Gävle kommun?

Fossilfri kollektivtrafik gynnar annan motortrafik

Kollektivtrafiken i Gävleborgs län är fossilfri sedan 2017. Fordonen drivs med el, biogas, vätgas och HVO (biodiesel). Det är viktigt att använda olika fossilfria drivmedelstyper eftersom det ger skalfördelar att ställa krav på fossilfria drivmedel. När det finns fler fossilfria alternativ tillgängliga gynnas även annan motortrafik i länet. Flera olika typer av drivmedel gör också att kollektivtrafiken blir mindre sårbar när det gäller tillgång eller pris.

Smidigare resa med flera transportslag

Digital teknik förväntas bidra till ett smartare transportsystem och utvecklingen av nya mobilitetstjänster, som till exempel bilpool, lånecykel, taxi och elsparkcyklar för uthyrning med mera. Intermodalitet innebär att en resa från punkt A till B görs via flera transportslag. Modern transportplanering utgår ifrån hela resan, inklusive de första och sista kilometrarna. Vid större bytespunkter och målpunkter blir det allt viktigare att erbjuda möjligheter att kunna resa vidare med mer hållbara transportmedel. Kommunen vill göra det möjligt att resa hållbart från start till mål och har därför utvecklat så kallade mobilitetshubbar, där det går att göra ett smidigt byte mellan till exempel kollektivtrafik och privatcykel, elhyrcykel eller elsparkcykel.

Ökad digitalisering och delad ekonomi märks även i transportsektorn. En utmaning de närmaste åren är att leverantörer av de olika transportslagen har egna, och ibland slutna, digitala plattformar/appar. Resenären måste använda flera olika digitala plattformar/appar för sitt resbehov, vilket försvårar planeringen. Samarbeten mellan transportslag och digitala tjänster för smidigare resor är avgörande för att öka andelen hållbara resor. Det gör kollektivtrafiken mer tillgänglig och valet av transportslag sker på resenärens villkor oavsett när, vart och hur hen ska resa.

Mobility as a service (Maas) är den fullskaliga digitala implementeringen. Genom lokala samarbeten mellan exempelvis den regionala kollektivtrafikmyndigheten, stora fastighetsägare och leverantörer av hyrcyklar och elsparkcyklar, kan fler resa från start till mål på ett smidigt och hållbart sätt.

Prioriterad kollektivtrafik blir attraktiv

Gävle kommuns övergripande planer och strategier styr mot ett attraktivt samhälle där gemensamma resurser används på bästa sätt. I många styrdokument står det att kollektivtrafik ska prioriteras, men det märks inte alltid i praktiken.

Det finns starka skäl för att prioritera kollektivtrafiken. Det handlar inte enbart om att skapa en snabb och pålitlig trafik; det är också ett bra sätt att minska trängseln på gator och vägar med många trafikanter. När kollektivtrafiken prioriteras får den automatiskt en höjd status.

För att göra kollektivtrafiken till resenärernas självklara val krävs en kombination av teknikutveckling, förändrad gatustruktur och lockande erbjudanden. För att åstadkomma en effektiv och attraktiv kollektivtrafik i kommunen är det viktigt att vara proaktiv, följa aktuell forskning och innovation, samla kunskap, testa nya lösningar och dra lärdom av dem.

Prioritera för yteffektiva transporter

Det finns ett mål att Gävle kommun ska växa och få fler invånare. Då är det också viktigt att vi kan resa på en så liten yta som möjligt där vi i dag har trängsel och låg framkomlighet. Kollektivtrafik är ett yteffektivt transportmedel, där många personer kan få plats i ett och samma fordon, jämfört med när vi reser en och en i varsina bilar.

Kollektivtrafik bör prioriteras på allvar

Näten för olika trafikslag korsar varandra och behöver ibland använda samma yta. Det innebär att Gävle kommun ofta måste välja hur ett trafikslag ska prioriteras gentemot ett annat. Det kan till exempel handla om hastighet, företrädesreglering, utrymme och företräde i trafiksignaler. I Gävle kommuns trafikstrategi fastslås en prioriteringsordning när olika trafikslag hamnar i konflikt med varandra:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Enligt kommunplanen för utblick mot 2026 ska Gävle klara målet om ren luftkvalitet i staden. För att nå det målet måste det bli lättare att gå, cykla och ta bussen, och genomfartstrafik ska ledas om där det är möjligt.

Gävle kommun kommer att använda de styrmedel som finns, i form av trafikreglering och trafikutformning, för att underlätta för busstrafiken. Ett bilfritt centrum och högre p-avgifter kan bidra till att det blir mer lockande att ta bussen till centrum. Gävle kommun arbetar med en gatuutvecklingsplan som blir ett viktigt stöd i planeringen av Gävles framtida gatunät.

Gatuutvecklingsplanen ska beskriva vilka förutsättningar som finns för att skapa smartare gator och hur ytorna kan omdisponeras.

När kommunen prioriterar gator och vägar för hållbara transportslag på bekostnad av bilarnas utrymme, ger det en tydlig signal. En infrastruktur som är anpassad till kollektivtrafiken kan göra den pålitligare och mer robust, vilket i sin tur gör den mer attraktiv för fler.

Nedan beskrivs viktiga frågor som Gävle behöver fortsätta att arbeta med när det gäller att prioritera kollektivtrafiken i kommunen.

- **Prioritera kollektivtrafik vid evenemang och andra aktiviteter i trafiken**

När Gävle kommun ger tillstånd till evenemang och andra aktiviteter som orsakar trafikstörningar vid ett kollektivtrafikstråk blir det svårare för människor att resa hem, till arbetet, till affärer och annan service. Det är en fördel om kollektivtrafiken har fasta och förutsägbara hållplatser och turer. Det är en fråga om tillgänglighet men också om kostnader och tydlighet. Personer med funktionsvariationer tenderar att drabbas mer av plötsliga förändringar, vilket skapar en otrygghet som inte gynnar det kollektiva resandet i stort. Att ändra tabeller, byta hållplatslägen och informera medborgarna om förändringarna kostar pengar och försämrar chaufförernas arbetsmiljö.

I första hand ska förfrågningar om evenemang vid starka stråk och större bytespunkter nekas. Kollektivtrafiken ska gå som vanligt och finnas kvar vid sina ordinarie lägen.

I andra hand ska kollektivtrafiken inte påverkas mer än nödvändigt. Tillfälliga hållplatser och rutter ska flyttas till andra kollektivtrafikstråk i nära dialog med kollektivtrafikmyndigheten och trafikföretaget.

- **Prioritera kollektivtrafik vid trafiksignalerna**

Kollektivtrafiken bör prioriteras i korsningar med trafiksignaler, framför övrig motortrafik. Övrig motortrafik bör ha kortast möjliga fas för grönsignal.

- **Prioritera byggande nära kollektivtrafik**

Det är viktigt att Gävle kommun prioriterar att bygga där det redan finns eller är enkelt att komplettera med kollektivtrafik, vatten, avlopp och värme, detta i enlighet med Gävle kommuns översiktsplan.

- **Prioriterade stråk för kollektivtrafik**

Kollektivtrafik prioriteras utmed stomlinjerna och vid Centrumhållplatsen och angöring till Gävle Central.

Västra Vägen, Södra Kungsgatan och passagerna förbi Rådhuset i Gävle centrum har låg framkomlighet för bussarna på alla stadslinjer. Det visar linjenätsanalysen som Region Gävleborg gjorde år 2022. Orsaken är låga hastigheter på grund av många transportslag på samma yta. Det är i centrum som busstrafiken förlorar tid. När Centrumhållplatsen byggdes om ökade antalet påstigande och busschaufförer upplever fortfarande att den platsen är den största flaskhalsen.

Ett alternativ för att öka kollektivtrafikens framkomlighet i centrum kan vara en tidsbegränsad avstängning för bilar när det är högtrafik för bussar. På Västra Vägen eller Södra Kungsgatan kan bussgata eller busskörväg vara lämpliga alternativ för att prioritera busstrafiken.

Gatuutvecklingsplanen och trafikmodeller kan bidra till förslag om hur de centrala gatorna kan utvecklas och flöden och ytor disponeras i framtida Gävle. Gävle kommun behöver utreda vilka förslag som är lämpliga på de ytorna. Därefter behövs ett politiskt ställningstagande till hur en förbättrad framkomlighet för buss kring Rådhuset, Södra Kungsgatan och Västra vägen kan ske. Samtidigt behöver Region Gävleborg effektivisera påstigningen genom att se över biljetthanteringen.

Attraktiv kollektivtrafik kan konkurrera med bilen

För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilar och andra motorfordon behövs rätt förutsättningar. Det är av stor betydelse att restiden med tåg och buss är acceptabel och konkurrenskraftig i förhållandet till resor med bil.

Restidskvot är ett mått på hur tiden för en resa med kollektivtrafik förhåller sig till tiden som samma resa tar med bil. Restidskvot är en viktig faktor när vi väljer hur vi ska resa. Restidskvoterna för vissa linjer – eller delsträckor av linjer – är för höga vilket gör att bussar och tåg inte kan konkurrera med bilen. Enligt Gävle kommuns översiktsplan så bör restidskvoten inte överskrida 1,5 för kollektivtrafik i förhållande till bil i tätbebyggda områden. Enligt Hydén (2008) ska restidskvoten för kollektivtrafiken, inkluderat väntetid och gångtid, vara under 2 för att vara ett alternativ till bilen.

För att förbättra restidskvoten krävs bland annat att

- linjedragningarna är så gena som möjligt
- kunder köper biljett innan de kliver på
- det finns ett sammanhållet vägnät för kollektivtrafik med separerade körfält.

Gävle kommun, Kollektivtrafikmyndigheten och trafikföretagen behöver fortsätta samarbetet kring åtgärder som kan förbättra framkomligheten och medelhastigheten för busstrafiken, bland annat utifrån framtagna åtgärdslistor.

Det är viktigt att planera kollektivtrafiken så att den samspelar med gång och cykel, så att hela resan blir attraktiv. De faktorer som främst bidrar till attraktiv kollektivtrafik är dessa (Hydén, 2008):

- **Restiden**
 - Byten
 - Linjedragningens genhet och slinga
 - Biljettsystem och service ombord
- **Tillgängligheten**
 - Avstånd
 - Lokalisering
 - Upplevelsen och tiden för hela resan
 - Lättillgängligt
- **Pålitligheten**
 - Tidtabeller hålls
 - Information är korrekt
 - Stabilt hållplatsmönster

- **Komfort**
 - Gång- och cykelvägens standard till hållplatsen
 - Bytesmöjligheter mellan olika linjer
 - Hållplatsutformningen
 - Själva resan inklusive fordonet

- **Bekvämlighet**
 - Av- och påstigningsstandard
 - Sannolikhet att få sittplats
 - Rymlighet, sittplatsutformning
 - Fordonens gångegenskaper
 - Buller
 - Möjlighet att utnyttja restiden meningsfullt
 - Kontakt/avskildhet
 - Service

- **Trygghet**
 - Belysning
 - Miljöernas utformning
 - Bemötande
 - Övervakning (automatisk, personlig)

- **Pris**
 - Konkurrenskraftigt pris
 - Enkla betalmetoder

- **Information**
 - Tidtabeller
 - Störningar i trafiken
 - Planera din resa

Kollektivtrafikvänlig samhällsplanering

För att uppnå det övergripande målet om en klimatneutral kommun år 2030 måste de hållbara färdssätten prioriteras tidigt i samhällsplaneringen. Samhällsutveckling nära kollektivtrafik skapar stora ekonomiska och sociala värden och är nödvändigt för att klara målen om hållbarhet och minskad biltrafik. Det ställer samtidigt höga krav på kollektivtrafiken. Det är enkelt att ta fram ambitiösa mål, policys och riktlinjer, men det är svårare att genomföra dem. Gävle kommun lägger därför stor vikt vid tidig förankring, både internt inom kommunen och externt hos invånarna och övriga aktörer. Transparens och tydlighet är viktigt för en bra samhällsplanering och för att ge kommunens förtroendevalda rätt förutsättningar att fatta beslut i linje med politiskt antagna mål.

Nedan listas principer och ställningstaganden för att nå det övergripande målet. De har ett samhällsplaneringsperspektiv. De specifika åtgärderna finns i den övergripande handlingsplanen som finns med som bilaga.

Ställningstaganden för kollektivtrafikvänlig samhällsplanering

- Gävle kommun ska prioritera ny samlad bebyggelse i omedelbar närhet till starka kollektivtrafikstråk för att bidra till en levande tätort som landsbygd.
- Gävle kommun ska fortsatt arbeta i samverkan med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att utveckla kollektivtrafiken i hela kommunen, även serviceorterna.
- Gävle kommun ska förbättra uppföljningen av genomförda kollektivtrafikrelaterade arbeten och uppdrag som genomförts för att säkerställa att kommunens arbete går i samma riktning som fastställda mål.
- Gävle kommun ska utveckla de interna processerna i tidiga skeden för att integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen.
- Gävle kommun ska verka för att skapa gena, effektiva körvägar med god framkomlighet för busstrafiken.
- I prioriterade transportstråk där gatuutrymmet är begränsat ska gång- och cykel samt kollektivtrafik prioriteras.

Lyft in kollektivtrafiken i samhällsplaneringen

Enligt Översiktsplanen för Gävle kommun ska Gävle vara en tät och sammanhållen stad där bostäder, arbetsplatser och service i första hand placeras längs kollektivtrafikstråken. För att fler ska kunna åka kollektivt på landsbygden är det viktigt att planera för bebyggelse i attraktiva lägen, nära de stora kollektivtrafikstråken.

När befintliga bostads- och verksamhetsområden byggs ut får kollektivtrafiken ett större sammanhållet upptagningsområde. Det ökar möjligheten att utveckla linjenätet och hållplatslägen. Nya bostäder och verksamheter långt från kollektivtrafik bör undvikas eftersom det inte finns någon garanti för att dessa områden kommer trafikeras med kollektivtrafik i framtiden.

I vissa fall kan exploateringar behöva anpassas för framtida kollektivtrafik. Lokalisering av viktiga målpunkter som skolor, vård, handel och annan service ska ske i närhet till kollektivtrafikstråk. Översiktsplanen föreslår att mark ska reserveras för strategiska bytespunkter med god kapacitet och framkomlighet.

För Gävle kommun är det viktigt att skapa en så god tillgänglighet som möjligt för alla hållbara trafikslag vid exploatering, oavsett om det är bostadsbebyggelse eller nya verksamhetsområden, eftersom även arbetsplatser behöver kollektivtrafik. Ett exempel på ett sådant verksamhetsområde är Ersbo syd, som byggs ut etappvis. Området ligger i närheten av ett kollektivtrafikstråk men kommer inte att försörjas med kollektivtrafik förrän det finns tillräckligt många resande. Här har kommunen, i dialog med kollektivtrafikhuvudmannen, dock tagit höjd för att det i framtiden ska finnas utrymme att komplettera gatorna med hållplatser, och gatunätet är dimensionerat för buss från början.

I en framtida revidering av Översiktsplanen är det viktigt att säkerställa att alla nya utpekade bostads- och verksamhetsområden ligger nära kollektivtrafik och i övrigt har goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Kollektivtrafikvänlig samhällsplanering i tidiga skeden

Fyrstegsprincipen kommer ursprungligen från Trafikverkets arbetsstrategi. Den tillämpas för att säkerställa effektiva lösningar och åtgärder som bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Genom att använda rätt resurser tidigt kan man undvika dyra lösningar. All kollektivtrafikplanering i Gävle kommun ska följa fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen för kollektivtrafikplanering

1. TÄNK OM – Genom att överväga behovet av transporter kan det motoriserande resandet minska och kollektivtrafik användas. Det kan till exempel vara möten som anpassas efter kollektivtrafiken, riktlinjer för resor, kampanjer eller information som förändrar behovet av att resa eller valet av transportsätt.

2. OPTIMERA – Genom största möjliga nytta av befintlig struktur kan befintliga kollektivtrafikstråk användas effektivare. Till exempel genom omfördelning av ytor, signalprioritering eller en reseplanerare med hållbara alternativ.

3. BYGG OM – Genom att bygga om en begränsad del av infrastrukturen kan kollektivtrafiken förstärkas. Det kan i huvudsak vara åtgärder för omprioritering mellan trafikslagen personbil och kollektivtrafik. Kollektivtrafikgator eller andra ombyggnationer för att skapa separering mellan trafikslag är exempel på sådana åtgärder.

4. BYGG NYTT – Om inget av de tidigare stegen kan tillfredsställa behovet av en infrastrukturåtgärd återstår nybyggnation eller en mer omfattande ombyggnation än steg tre. Där det helt fattas framkomlighet för infrastruktur, eller där standarden är mycket låg och osammanhängande, kan nya kollektivtrafikstråk vara det som krävs.

Gävle kommun har flera forum, processer och arbetssätt, samt styrande och stödjande dokument, för att hantera kollektivtrafikfrågan med både kort och långt perspektiv i ett tidigt skede i planeringen. Kollektivtrafikplanering har flera olika tidsperspektiv, från den dagliga driften till den långsiktiga, strategiska planeringen. Därför är det viktigt att Gävle kommun har en strukturerad och bra dialog internt för att säkerställa att man bygger med kollektivtrafik i åtanke.

Det är viktigt att Gävle kommun fortsätter att säkerställa att planer och projekt styr mot beslutade kommunala och nationella mål inom hållbarhet. Det kan man göra med hjälp av exempelvis checklistor, rutiner, riktlinjer och matriser. På så sätt kan hållbara färdmedel som kollektivtrafiken få en mer framträdande och verkningsfull plats i samhällsplaneringen.

I arbetet med kollektivtrafikstrategin ordnade Gävle kommun, Tekniska kontoret tillsammans med Övergripande planering i februari 2023 en workshop med berörda medarbetare och politiker. Deltagare framförde upprepade gånger budskapet att Gävle kommun behöver arbeta mer systematiskt för de kommunövergripande målen. Det blev tydligt att alla delar av organisationen på ett eller annat sätt kan bidra till det övergripande målet om kollektivtrafik, men det behövs en central samordning för

arbetet ska hållas samman och vara effektivt. Därtill behövs politiska beslut som levererar på beslutad inriktning och prioriterar kollektivtrafiken på allvar, annars kommer målet inte att nås.

Likaså är det väldigt viktigt att Gävle kommun tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och dess trafikföretag samverkar. Region Gävleborg, trafikföretagen och Gävle kommun har flera olika forum där man diskuterar planering och genomförande för att fånga upp behov i tidiga skeden. På så sätt kan alla instanser planera sina resurser mer effektivt och genomförandet kan bli mer ekonomiskt.

Gävle kommun ska även föra dialog med medborgarna, fastighetsägare och näringsliv i tidiga planeringsskeden. Det bidrar till att kommunens åtgärder blir så attraktiva och användbara som möjligt.

Processororienterat arbetssätt

En process är ett fastslaget flöde av definierade aktiviteter för att utföra något. För att säkerställa att samhällsplaneringen är så välförankrad och genomarbetad som möjligt i ett tidigt skede arbetar Livsmiljö Gävle processororienterat.

En process som har visat sig gynna kollektivtrafikarbetet är investeringsprocessen. Investeringsprocessen möjliggör en god planering i investeringsprojektens tidiga skeden. En ny process för exploateringar förväntas ha samma positiva verkan på kollektivtrafikarbetet i samhällsplaneringen.

En exploateringsprocess kan göra det möjligt att i ett tidigt skede identifiera resbehov vid nybyggnation. En mall för mobilitetsutredningar är av Livsmiljö Gävle framtagna för att underlätta exploateringsprojektens förstudier i ett tidigt skede och för att lyfta blicken och identifiera mobilitetsförutsättningarna i ett större geografiskt område än endast för den enskilda exploateringen.

Inom investeringsprocessen hanteras, bereds och prioriteras investeringar från idé till färdigt projekt. Varje år beslutas om vad som ska finnas i kommande års investeringsplan. Prioriteringar görs utifrån förslag och synpunkter som inkommit under åren samt från de dialoger som kommunen har haft med politiker, medborgare och myndigheter under året, eller behov som identifierats i något av de forum som Gävle kommun har tillsammans med aktörer och intressenter. Investeringsbehoven vägs mot varandra för att säkerställa att det som ska genomföras ger goda effekter och går i linje med kommunens uppsatta mål.

Enligt nuvarande processer involveras kollektivtrafikmyndigheten, alternativt trafikföretagen, tidigt i beredningen innan en förstudie för investeringens har påbörjats. Det bidrar till att slutprodukten blir mer genomarbetad och håller en högre kvalitet och att driftsfrågor och kommunikationsinsatser kan hanteras mer grundligt.

Handböcker och strategiska dokument

Kommunen har ett antal styrande och stödjande dokument som underlättar planeringen på kort och lång sikt. Nedan presenteras ett axplock av dem;

- **Teknisk handbok**

Gävle kommun tagit fram en Teknisk handbok som svar på den tidiga planeringens detaljerade frågor. I handboken finns exempelvis standardritningar för hållplatsers utformning, moduldokument för gatustandard samt principer för hur man utformar busskörfält.

- **Parkeringspolicy**

Trängseln som främst förekommer i centrum påverkar ofta kollektivtrafikens framkomlighet. Genom att ta fram en tydlig policy för parkering har Gävle kommun tagit ett viktigt steg för att kunna reglera trafik och trängsel och få människor att välja andra färdmedel än bilen.

- **Mobilitetsnormen**

Mobilitetsnormen är ett vägledande dokument för alla parter i plan- och bygglovsprocessen. Syftet är att tydliggöra behovet av mobilitet och parkering, och visa vilka alternativa mobilitetslösningar som kan användas för att minska efterfrågan på att äga bil. Parkeringsutbudet påverkar bilanvändandet och därmed den stad vi bygger och lever i. Biltrafiken kräver plats som är kostsam både att anlägga och att underhålla. Parkerade fordon tar utrymme, både på gatan och på kvartersmark. Fordon i rörelse bidrar till trängsel och buller. Att satsa på alternativa mobilitetslösningar, som kan ersätta efterfrågan på att äga en bil, ger både ekonomiska och miljömässiga vinster, men även sociala fördelar eftersom ett transportsystem med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik är mer jämlikt ur ett socioekonomiskt- och genusperspektiv.

- **Planeringsriktlinjer för Gävle växer**

För att Gävle kommun ska lyckas växa hållbart och resurseffektivt har planeringsriktlinjer tagits fram. I riktlinjerna framgår det tydligt att det framtida gatunätet måste bli mer jämlikt, hållbart och resurseffektivt vilket i sin tur ger goda förutsättningar för bättre framkomlighet för hållbart resande i framtiden.

- **Strategi för hållbar exploatering**

Gävle kommun har som mål att arbeta med hållbart byggande och anläggande av bostäder, verksamhetsmark och annan exploatering. Kommunen kommer att ta fram en strategi för att säkerställa ett systematiskt arbete med hållbar exploatering. Där behandlas bland annat frågan hur kommunen ska jobba när kommunen själv, eller någon del av kommunkoncernen, står som byggherre. Här behandlas också kraven vid markanvisning eller försäljning av mark för exploatering.

Uppföljning av kollektivtrafikplanering

Genom att följa upp kommunens arbeten kopplade till kollektivtrafik får vi en förståelse för hur långt vi har till måluppfyllelse och om arbetet går åt rätt håll. Det visar också om arbetet har följt den ursprungliga planen. Till exempel kan man genomföra kvalitativa eller kvantitativa mätningar för att se hur biltrafiken och kollektivtrafikresandet utvecklats jämfört med vad som antogs i originalplanen. Det kan inte förväntas att kommunens åtgärder ska ge effekt direkt eftersom det tar tid att ändra vanor. Därför är det viktigt att arbetet för kollektivtrafik följs upp kontinuerligt över en längre tidsperiod och över större geografiska områden, och inte bara när exempelvis ett investeringsprojekt är genomfört.

I tidig planering och i uppföljning av kollektivtrafik är det viktigt att ha med olika perspektiv och krav, till exempel att barn och funktionsvarierade ska ha nytta av det kommunen genomför. Det främjar en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden, och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människor i dag och i kommande generationer.

För en god kollektivtrafikplanering är det också viktigt att följa upp kundnöjdheten bland invånarna. Du kan läsa mer om det under kapitlet Lyssna in medborgare för ökad kundnöjdhet.

Jämställd och jämlik samhällsplanering med fokus på kollektivtrafik

Gävle kommuns bebyggda miljöer ska ha en god tillgång till kollektivtrafik för att öka möjligheten för alla människor att röra sig mellan boende, arbete, studier, service och fritid. I takt med att befolkningen ökar, kommunen förtätas och byggs ut längs kollektivtrafiklinjerna, så ökar kravet på en högre turtäthet.

Det är viktigt att prioritera tillgång till kollektivtrafik i socioekonomiskt svaga områden för att motverka ojämlikhet i samhället. Samtidigt finns barriärer mellan stadsdelar i form av sjöar, vägar, järnvägar eller på grund av stora avstånd mellan stadsdelarna. Det kan också vara mentala barriärer som orsakar att det inte sker några resor mellan stadsdelar. Alla dessa hinder kan undanröjas med kollektivtrafik.

Om infrastrukturen för kollektivtrafik är välutbyggd och attraktiv ger det bättre förutsättningar för människor att leva jämlikt. När det finns en samordnad planering för kollektivtrafik och samhällsutveckling blir effekten att de båda stärker varandra. Invånarna kommer att uppleva större frihet. De får möjligheter att välja var de önskar bo inom tätorten, och kan resa på ett mer hållbart sätt.

Det är viktigt att Gävle kommun skapar förutsättningar för att alla kan ta sig till hållplatserna på ett säkert sätt, specifikt äldre, barn och människor med funktionsvariation. Det är viktigt att planera för en tillgängligt utformad miljö som alla kan ta del utav oavsett, ålder, kön eller funktionsvariation.

När föräldrar upplever att kollektivtrafiken är trygg och tillgänglig får barnen en ökad frihet att själva ta sig till sina aktiviteter och vänner. Det skapar en tryggare trafikmiljö kring skolorna och ger föräldrar tid åt annat än att skjutsa sina barn.

Framkomlighet i prioriterade stråk

I samhällsplaneringens tidiga skeden är det viktigt att lyfta in kollektivtrafiken med synsättet "Tänk spårvagn – kör buss". Med detta menas att busstrafiken får en så rak linjesträckning som möjligt, och prioriteras genom exempelvis bussgator eller förtur vid trafiksignaler. På så sätt kan kollektivtrafiken få samma goda egenskaper som en spårvagn, med ökad framkomlighet och minskad restid som följd.

Åtgärder för framkomlighet

God framkomlighet för en prioriterad kollektivtrafik är en förutsättning för pålitlighet och punktlighet, såväl i kommunens infrastruktur som på järnvägen. Olika stråk behöver ha

olika typer av standarder beroende på vilken typ av framkomlighet som krävs för busstrafiken. Det finns flera sätt att förbättra framkomligheten i infrastrukturen. Ett sätt är att ändra utformningen av hållplatsen från en fickhållplats till en timglashållplats.

I Region Gävleborgs linjenätsanalys finns en sammanställning av områden med låg medelhastighet. Analysen visar var det behövs en bättre framkomlighet inom Gävle kommuns stadstrafik. Om medelhastigheten med kollektivtrafiken är för låg kan det vara mer attraktivt att resa med bil.

Hastighetsdämpande åtgärder bör undvikas i kollektivtrafiknätet. Oftast begränsar de bussarnas komfort och körhastighet mer än bilarnas. Men om det är nödvändigt ska dialog mellan kommun och kollektivtrafikmyndighet först ske och farthindret ska vara anpassat för kollektivtrafik. Utformningen av farthinder ska klara högt ställda krav på trafiksäkerheten och en säker arbetsmiljö för yrkestrafiken.

Nedan listas olika sätt att förändra infrastrukturen för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken:

- Busskörfält
- Bussgator
- Signalprioriteringar för buss
- Klackhållplatser
- Timglashållplatser
- Framkomlighet i cirkulationsplats
- Ändrad beläggningsstandard
- Bättre centrumhållplats
- Ingen parkering i kollektivtrafikstråk

Restiderna i kollektivtrafiken kan förkortas genom separata körfält och bussgator, signalprioriteringar, åtgärder för snabbare av- och påstigning, och en tydlig avvägning mellan antalet hållplatser och behovet av en snabb resa. I linjenätsanalysens bilaga 3 visas framkomligheten med kartbilder för varje stadslinje.

Gävle kommun bör bland annat se över vilka trafiksignaler som kan regleras så att bussar får företräde. Det som behöver utredas är:

- Vilka linjer som ska prioriteras framför andra?
- Vilka korsningar är viktigast?

Genom att ge kollektivtrafiken eget utrymme kan man prioritera bussar framför bilar, vilket minskar restiden och ökar punktligheten. Fördelarna blir störst där trängseln är som värst, vanligtvis i centrum under rusningstid. Det utrymmet är det mest begränsade och där påverkas övriga trafikslag mest.

Den höga andelen genomfartstrafik i centrala Gävle konkurrerar om gatuutrymmet och orsakar problem med framkomligheten, bland annat för stadsbussarna. Restiden med buss måste minska och därför måste framkomligheten öka för att bussen ska ses som ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Centrumhållplatsen behöver bli lockande och lättillgänglig vid en ombyggnation som åtgärdar trängselproblemen och kapacitetsbristen vid Rådhusorget. Dessutom behövs en god koppling till Gävle Centralstation.

Gävle kommun och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver samarbeta i en utredning om vilka åtgärder i infrastrukturen som kan förbättra framkomligheten för busstrafiken och därmed öka medelhastigheten. Med hjälp av en trafikmodell eller simulering kan man se vad som behöver göras.

Bus rapid transit (BRT)

BRT är ett koncept som gör det möjligt att öka hastigheten och framkomligheten för busstrafiken. Det kallas även för expresslinjer och liknande begrepp. Genom att planera för BRT kan stadsdelar och tätorter länkas samman och segregationen minska. Det kan vara ett bra alternativ att satsa på expressbussar mellan tätorter eftersom det blir ett mer attraktivt och konkurrenskraftigt sätt att arbetspendla mellan orterna än med bil. BRT är ett linjenät som genomförts i mindre skala i kommunen för stadslinjen 2.

I slutet av år 2015 beviljades Gävle kommun Stadsmiljöavtal för att bland annat bygga om Centrumhållplatsen och busshållplatser längs linje 2 till körbanehallplatser. 2015 genomfördes en konsultutredning för linje 2 för att se hur Gävles och Region Gävleborgs största linje med närmare 2 miljoner resor per år kunde snabbas upp.

Förslagen på bussprioritering och bussgator på Södra Kungsgatan och Västra Vägen fullföljdes inte. Linje 2 var den busslinje som hade den lägsta medelhastigheten med 17 km/h. Efter ombyggnationerna hade linje 2 fortsatt samma låga medelhastighet. Däremot ökade tillförlitligheten eftersom bussarna kom oftare i tid än tidigare.

Det som krävs är att satsa mer på BRT för att kollektivtrafiken ska erbjuda snabbare restid. Exempelvis bör körfält för kollektivtrafik och bussgator ordnas så att linjen får prioritet i trafiken och inte blandas med övrig infrastruktur. Av- och påstigningen ska vara effektiv och nivåskillnaderna till plattformar låga. Bussarna bör ha flera, stora dörrar och biljettköp och validering av biljett ska göras innan påstigning. Gävle kommun har inte införlivat detta i infrastrukturen för linje 2, men åtgärderna rekommenderas för framtida utveckling.

Tabell 2. Planeringsriktlinjer för BRT.

Faktor	Planeringsprincip för BRT
Utformning av körväg	Egna körfält där det är motiverat för bättre framkomlighet. Kan vara färglagda så att BRT syns tydligt.
Utformning av hållplats	Rak inkörning för ökad komfort och kortare restider.
Hållplatsavstånd	Eftersträva 500-800 m i bebyggelse, och inte kortare än 400 m.
Prioriteringar i korsning	Signalprioritering och företrädesrätt för buss. Stopp endast vid hållplats. Igenomkörning i cirkulationsplatser.
Biljetthantering	Lösning som minimerar tiden för på- och avstigning.
Turtäthet	Minst 10 min i högtrafik och mindre än 20 min i lågtrafik.
Fordon	Anpassade efter kapacitetskrav. Låggolv med utformning som kortar tid för av- och påstigning. Förarmöjlighet vid båda ändar av fordonen, så att det finns möjlighet att enkelt åka tillbaka i samma rutt utan att vända.

Undvik gatuhinder för kollektivtrafiken

Hastighetsdämpande åtgärder begränsar oftast busstrafikens komfort och körhastighet mer än biltrafikens. Hinder i form av portar, gupp, sidoförskjutningar, cirkulationsplatser eller avsmalningar bör undvikas när kollektivtrafiknätet prioriteras. Det gäller även gatuparkeringar, utfarter och mindre anslutande gator i kollektivtrafikstråk, så att man kan undvika konflikter mellan förare. Om hastighetsdämpande åtgärder är nödvändiga ska de genomföras i nära dialog med parterna. Bussens hela körväg och sträckning ska då beaktas.

Hastigheten blir generellt lägre inför korsningar och rondeller. För att kollektivtrafiken ska kunna hålla en högre hastighet krävs lösningar som av- och påfarter eller egna körfält.

Närhet till hållplats är viktigt

Närheten till en busshållplats är viktig för att tillgängligheten till bussen ska vara och upplevas god. Turtätheten vid hållplatsen är också avgörande för att kollektivtrafiken ska upplevas som tillgänglig och användbar.

Gävle kommun har tagit fram ett index för tillgänglighet som en webbkarttjänst. Den kan användas för både allmänna och mer specifika analyser om tillgänglighet.

Webbadressen är: <https://gis.gavle.se/pubs/smart/?karta=Tillganglighet>

Nedan finns en lista som kan vara användbar vid planering av hållplatslägen kopplat till befintlig och ny bebyggelse beroende av linjenätets typ av turtäthet.

Stomlinje

- Högst 100 meter till viktiga målpunkter som äldreboende, sjuk- och hälsovårdsinrättningar.
- I övrigt högst ca 200 meter.

Lokallinje, landsbygdstrafik och den regionala busstrafiken

- Högst 200 meter till viktiga målpunkter som äldreboende, sjuk- och hälsovårdsinrättningar.
- Högst 400 meter till bostäderna (kan vara lite längre i glesa villaområden och kortare i flerbostadsområden).

BRT- linje

- Eftersträva 500 - 800 meter i bebyggelse, och ej kortare än 400 meter.

Koncentrera bebyggelse kring stationer

Genom att bygga tätare kring stationerna kan fler människor få tillgång till god kollektivtrafik och en större arbetsmarknad. Det minskar även behovet av mark för exploatering i stadens eller orternas utkanter. För att ta vara på stationsläget föreslås att ny bebyggelse koncentreras med en högre täthet inom 600 meter från stationen. Inom denna zon ska i första hand bostäder, icke störande verksamheter, service och större besöksmål prioriteras.

Kommande satsningar på nya Gävle Central och nytt hållplatsläge Gävle Västra kommer också vara viktiga nya målpunkter som med fördel kan kompletteras med verksamheter kopplade till pendling och skapa nya servicenoder.

Linjenätets utveckling och turtäthet

Busstrafiken i Gävle kommun omfattas av stadsbusstrafik, landsbygdstrafik och den regionala busstrafiken. För att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv är det bra med hög turtäthet (Hydén 2008).

- För god standard bör stadsbussnätets stomlinjer ha högst 10 minuter mellan bussavgångarna, men även en turtäthet på 15 minuter är acceptabel.
- För god standard i regiontrafik är 30- till 60-minuterstrafik önskvärt i de starkare stråken.

När turintervallet överstiger 10 minuter börjar resenärerna anpassa sin ankomst till hållplats efter tidtabell. Ett turintervall under 10 minuter är alltså bra eftersom resenärerna inte behöver bry sig om tidtabellen.

Utveckling av stadsbusstrafiken

Kollektivtrafiksystemet som dagens stadslinjenät till största del fortfarande grundar sig på infördes år 2004. Stadsbusstrafiken består av fyra stomlinjer med hög turtäthet och rakare linjesträckning, samt lokallinjer med medelhög turtäthet som täcker en stor geografisk yta. Bostäder, verksamheter och service ska i första hand placeras inom stomlinjenätet. Stadslinjenätet är väl utbyggt med åtta stadslinjer.

Attraktiv kollektivtrafik är den som täcker en stor geografisk yta, sker frekvent, är gen och punktlig. Kollektivtrafiken behöver därför fler åtgärder som ökar framkomligheten, till exempel egna busskörfält, bussprioritering i trafiksignaler, förbud mot eller tidsstyrd, biltrafik på vissa gator. Ett busskörfält eller en bussgata medför även att räddningstjänsten får en snabbare färdväg.

Under år 2022 har Region Gävleborg tagit fram en linjenätsanalys tillsammans med Gävle kommun. Analysen föreslår ett nytt stadslinjenät i enlighet med planerad samhällsutveckling. Linjedragningarna är placerade så att så många som möjligt av invånarna i Gävle ska ha tillgång till buss. Befolkningstäta områden har tillgång till fler linjer och tätare turutbud.

Landsbygds- och regionala busstrafiken

Enligt Gävles översiktsplan är målet att utveckla kollektivtrafiken mellan tätorter och viktiga målpunkter genom regelbunden, snabb och rak linjesträckning. Regionen väljer att satsa på regional kollektivtrafik i starka pendlingsstråk (med trafik alla veckans dagar) i områden där kollektivtrafiken kan vara ett förstahandsval, och stråk som bidrar till en funktionell arbetsmarknad. Med en utbyggd kapacitet på järnvägen och bättre framkomlighet i städerna finns goda möjligheter att öka kollektivtrafikens konkurrensfördelar och ett hållbart resande.

Det är viktigt att se över kollektivtrafikens tillgänglighet även till mindre orter eftersom kollektivtrafiken kan ha en påverkan på känslan av inkludering, sammanhållning och aktivering på olika platser. Enligt Gävle kommuns översiktsplan ska orternas centrum stärkas som mötesplatser med närhet till kollektivtrafik. Centrum- och servicefunktioner ska samlas längs orternas huvudgator. Kommunen bör göra analyser för att se orternas förutsättningar och möjligheter att få en utvecklad kollektivtrafik.

När kollektivtrafik och möjligheter till förflyttning och pendling saknas kan människor bli mer motiverade att skaffa eller köra mer bil. Eller rentav flytta till platser där vardagen går ihop bättre med hjälp av en buss som går fyra gånger per timme i stället för fyra gånger per dag.

Närtrafik och anropsstyrd trafik

För dem som bor utanför områden med stadsbusstrafik, landsbygdstrafik och regional busstrafik bör det finnas tillgång till anropsstyrd närtrafik så att alla kan nå anslutningslinjer och samhällsservice.

I vissa områden skiftar antalet resenärer mycket, vilket gör det svårt att ta fram effektiva linjesträckningar. Den reguljära linjen behöver inte alltid vara den mest effektiva. Med anropsstyrd trafik kan busstiderna anpassas efter resenärernas behov i realtid istället för den statiska tidtabellen.

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 enligt Region Gävleborgs Trafikförsörjningsprogram.

När kan linjer och turtäthet ändras?

Förslaget om det nya linjenätet kan behöva justeras de kommande åren för att anpassas till förändringar som uppstår i exempelvis infrastruktur och bostadsbyggande. Ytterligare ett arbete som är intressant som tillägg till linjenätsanalysen är den gatuutvecklingsplan som kommunen tar fram. Gatuutvecklingsplanen ger kommunen ett planeringsunderlag för hur centrala gator kan utvecklas och flöden och ytor disponeras i Gävle i framtiden.

Kommunen behöver börja bygga nya, planerade områden innan det blir möjligt att dra om linjenätet enligt förslaget. Därefter kan ett nytt linjenät utformas etappvis i samråd mellan Region Gävleborg, Gävle kommun och trafikföretaget och tas med i regionfullmäktiges beslut om trafikplan. Det är viktigt att Gävle kommun och Region Gävleborg har dialoger i ett tidigt skede vid nya exploateringar och andra förändringar i samhället som kan påverka kollektivtrafiken i framtiden.

Region Gävleborgs linjenätsanalys kan vara ett stöd i det fortsatta samarbetet mellan Regionen, Gävle kommun och trafikföretagen kring en utbyggnad av linjenätet.

Region Gävleborg och Gävle kommun bör revidera linjenätsanalysen vart femte år för att täcka in planering på medellång sikt, 2–5 år. Det är även viktigt att följa utvecklingen av BRT-system (expresslinjer) i kommande dialoger angående linjenätet.

Tillköp för trafik eller biljetter

En kommun kan 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 (lag om kollektivtrafik 2010:1065).

Tillköp kan alltså göras antingen för trafik eller för biljetter. Gävle kommun har vid vissa tillfällen använt sig av tillköp för subventionerade biljettpriser. Det gäller till exempel

65+-biljetten, sommarlovskort, tillköp av utökat turutbud på linje 15 och nya linjer till bostads- eller verksamhetsområden som har bedömd efterfrågan av kollektivtrafik är större än vad utbudet medger.

När bör Gävle kommun genomföra tillköp?

För det första är det viktigt att undersöka om den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan lösa problemet själv. Eller kan kommunen göra åtgärder för att trimma det befintliga linjenätet eller turutbudet genom att förbättra framkomligheten längs stråket?

Om varken kollektivtrafikmyndigheten eller kommunen kan lösa problemet så kan kommunen göra ett tillköp. I Region Gävleborgs Trafikförsörjningsprogram (bilaga 7) finns beskrivningar kring tillköp och aktuell omfattning.

Beslut om tillköp ska fattas med återhållsamhet och bara genomföras när det finns starka och rimliga skäl till det. Rimliga skäl kan vara att det finns ett stort behov av att undvika bilåkning inom ett fysiskt geografiskt avgränsat område som inte har tillgång till hållbara transportsätt till och från området.

När kommunen gör ett tillköp bör man teckna ett avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om att tillköpets effekter ska utvärderas efter tre år. De förväntade effekterna ska tydligt skrivas in i avtalet för att veta vad som krävs för att regionen ska kunna tänka sig ta på sig tillköpet efter tre år. Beslut om ett övertagande av tillköpet till Region Gävleborg från kommunen måste tas i regionfullmäktige för att komma med i eventuella trafikplaner och finansieringsbudgetar.

Hela resan och tillgänglighet till hållplatser

Effektiva bytespunkter, en ökad kapacitet och minskade restider är viktiga förutsättningar för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och användbar. Gävle kommun kommer att fortsätta ha en central roll som viktigt pendlingsnav i Gävleborgs län. De satsningar som genomförs inom kollektivtrafiken stödjer hela regionens utveckling i en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar riktning.

Utöver själva trafikeringen är även hållplatsernas utrustning och gångvägen till och från hållplatsen viktiga delar i ett fungerande och användarvänligt system. Utformningar, placeringar och val av hållplatser ska göras med hänsyn till gatustandard och trafiksituation. Ritningar av hållplatstyper som är vanligt förekommande i kommunen finns i Teknisk handbok (avsnittet för ritningar).

Gävle kommun gör återkommande trygghetsvandringar med kommuninvånare för att få höra hur man upplever tryggheten på olika platser i kommunen. En viktig del i arbetet med att förbättra tryggheten i kollektivtrafiken är att lyssna på resenärer för att förstå vilka problem som finns och var de uppstår.

Nedan redovisas principer och ställningstaganden som kommunen förhåller sig till kopplat till hela resan-perspektivet. Åtgärderna finns utförligare beskrivna i den övergripande handlingsplanen som finns med som bilaga.

Ställningstaganden för Hela Resan och tillgänglighet till hållplatser

- Gävle kommun ska bidra till att kollektivtrafikens miljöer upplevs trygga och säkra under hela resan, från start- till slutpunkt. Bytespunkterna planeras på ett yteffektivt sätt med resenären i fokus gällande tillgänglighet, bekvämlighet/komfort och trygghet.
- Gävle kommun ska reservera och planera mark för infartsparkeringar kring Gävle stad.
- Gävle kommun ska reservera och planera mark för pendlarparkeringar i strategiska lägen i kommunens serviceorter eller annan viktig bytespunkt.
- Gävle kommun ska se till att befintliga hållplatser över 20 påstigande per dag i genomsnitt på tre år ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2030.

Gång- och cykelanslutningar till hållplatser

Nya hållplatser placeras utifrån bussresenärernas behov, och förutsättningarna för användbara gång- och cykelförbindelser till och från hållplatserna. Huvudcykelnäten planeras intill kollektivtrafikslägen för att underlätta ett hållbart resande för vardagscyklisten. En person kan exempelvis vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär under en annan.

Hela resan-perspektivet är viktigt för att uppmuntra till hållbara resor. Man bör särskilt beakta trafiksäkerheten, framkomligheten, tillgängligheten och tryggheten i anslutning till hållplatserna.

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten i kollektivtrafiken är oftast hög. De olyckor som drabbar resenärerna sker oftast på väg till/från hållplatsen. På vintern behöver anslutningsvägen vara snöröjd och grusad. Hållplatser bör vara åtskilda från cykelbanor. Om det är möjligt ska cykelbanor dras bakom väderskydden för att optimera trafiksäkerheten för väntande och avstigande bussresenärer, samt för cyklisterna själva.

Framkomlighet och tillgänglighet

Med framkomlighet menas hur lätt det är att ta sig fram i ett trafiknät. Det beror bland annat på gatans utformning, gångtid, mängden trafik och hinder av olika slag, som farthinder.

Framkomlighet mäts oftast i hastighet eller restid. Dålig framkomlighet kan leda till dålig tillgänglighet.

För att skapa tillgänglighet och komfort för resenären före och efter kollektivtrafikresan är anpassade gång- och cykelvägar till och från hållplatser en viktig förutsättning. Utformningen av miljön vid hållplatser eller gång- och cykelvägar till och från hållplatsen är viktig för alla resenärers tillgänglighet, men även för chaufförer. Gävle kommuns Tekniska handbok innehåller ritningar och information om hur miljöerna ska utformas. Ritningarna är granskade bland annat av Funktionsrätt Gävle.

Alla gångpassager och angöring till och från hållplatser i prioriterade kollektivtrafikstråk där kommunen är väghållare ska tillgänglighetsanpassas.

För att göra bussresan mer pålitlig krävs en helhetsbild av hela resan. För boende inom tätorterna ska det därför vara ett rimligt gångavstånd till hållplatsen, både från hemmet och från målpunkten.

Gävle kommun vill göra det enklare för alla att resa kollektivt i hela kommunen, inte minst för personer med funktionsvariation. Det handlar till exempel om att bygga om busshållplatser så att det blir lättare att kliva på och av en buss eller att orientera sig till och från busshållplatsen. För personer med funktionsvariation kan det vara viktigt att känna igen sin hållplats. Kraven på hållplatsstandard ska tillgodose alla resenärer, som exempelvis bänkar vid varje väderskydd.

Det kan också handla om att flytta busshållplatser till lägen som ligger mer centralt i bostadsområden. Gävle kommun bör se över antalet påstigande för att se hur hållplatserna används och förbättra tillgängligheten på hållplatser med störst behov. Befintliga hållplatser som har mer än 20 påstigande resenärer varje dag i genomsnitt på tre år och de större bytespunkterna bör anpassas för bättre tillgänglighet.

Definitionen av en tillgänglig hållplats är att följande kriterier uppfylls:

- Plattformsbredd på minst 2,5 m.
- Kantstenshöjd på 17 cm.
- Kontrastrensa mot kantstenen.
- Utmärkta ledstråk med plattor.
- Sittplats med rygg- och armstöd som utformas så minst en rullstol kan få plats i väderskyddet.

Trygg väg till hållplatsen

Gång- och cykelvägarna till/från en hållplats kan upplevas otrygga, speciellt om de ligger i parkområden och är dåligt belysta. När det planeras för större investeringar i det lokala vägnätet ska det genomföras en dialog med boende och verksamheter i närheten.

Parkering vid hållplatser

Bra cykelparkeringar, inte minst vintertid och i anslutning till kollektivtrafik, förbättrar förutsättningarna för kombinerade pendlingsresor, exempelvis buss och cykel. Det skulle föra med sig stora positiva effekter på klimatet och en effektivare markanvändning i tätorterna. Om det är mer än 500 m till hållplats bör parkeringsplats

för bil och cykel finnas i närhet till hållplats. En bra cykelparkering uppmuntrar till kedjeresor med flera olika transportslag - inte minst i glesbygd där varje busshållplats har ett stort geografiskt upptagningsområde och cykeln ofta är en förutsättning för att kunna resa med kollektivtrafik.

Hållplatsers utformning

I det kommunala vägnätet ansvarar Gävle kommun för tillgänglighetsanpassning, drift och underhåll av busshållplatser samt vägen till och från hållplatsen. På det statliga vägnätet ansvarar Trafikverket för tillgänglighetsanpassning, drift och underhåll av busshållplatser och tågstationer, medan Gävle kommun ansvarar för att rusta och sätta upp kommunens egna väderskydd. Övriga väderskydd inom kommunen kan vara upphandlade med en annan aktör som sköter drift och underhåll.

För att öka trafikens pålitlighet är det i vissa fall viktigt att satsa på färre hållplatser som placeras på strategiska platser och målpunkter.

Hållplatsens typ och möjligheter till utformning kan påverkas av andra faktorer, till exempel som vem som äger marken. I vissa lokala fall kan det göras undantag.

När en ny hållplats planeras bör nedanstående aspekter kring tillgänglighet ingå i förstudier, och när valet av plats och utformning utreds:

- Placeringens för- och nackdelar.
- Dialog med Region Gävleborg, trafikföretaget och de närboende.
- Upptagningsområdet och intressepunkter.
- Vilka använder sig av hållplatsen och hur tar de sig dit?
- Hur kan resenärerna ta sig över vägen mellan busshållplatserna på ett säkert sätt med dagens förhållanden?
- Gångväg till närmaste korsning.

Gävle kommun bör ta fram en hållplatshandbok som beskriver rutiner, processer, när, hur och var nya hållplatser ska etableras och vad en hållplats ska erbjuda. En sådan hållplatshandbok kan förbättra kvalitén på kommunens hållplatser.

Utförningskrav vid nybyggnation av hållplats inom Gävle kommun

Minimikrav - Hållplats under 20 påstigande per dag

Vid en hållplats med färre än 20 påstigande per dag ska det finnas:

- Hållplatsskylt i bägge riktningar.
- Grusad yta för väntande resenärer.
- Papperskorg.
- Asfalterad plattform och yta för väntande resenärer, inklusive ledstråk.

Minimikrav – Hållplats över 20 påstigande per dag

Vid en hållplats med fler än 20 påstigande per dag ska det finnas:

- Hållplatsskylt i bägge riktningarna.
- Asfalterad plattform och yta för väntande resenärer, inklusive ledstråk.
- Väderskydd i den riktning som har flest påstigande.
- Belysning i väderskydd.
- Plats för cykelparkering med ramlåsning.
- Koppling till närmast anslutande väg/gång- och cykelväg eller annan likvärdig målpunkt.
- Papperskorg.
- Bänk.

Minimikrav - Hållplats i knutpunkt

Vid hållplatser som har fler än 20 påstigande per dag, och dessutom är en viktig knutpunkt, ställs även krav på:

- Möjlighet att parkera personbil för omstigning.

Pendlar- och infartsparkeringar

Gävle stad saknar i dag reglerade infartsparkeringar. Det är viktigt att behovet av pendelparkeringar ses över kontinuerligt och att en utökning eller en minskning görs i samråd mellan kommunerna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

En **infartsparkering** har som funktion att samla privat biltrafik utanför stadskärnan. Genom att placera och trafikera den strategiskt erbjuds attraktiva och ekonomiska alternativ för att ta sig från stadens ytterkanter till centrum. Enligt Region Gävleborgs linjenätsanalys som genomfördes under år 2022 pendlar människor främst in till de centralare delarna av Gävle.

En **pendlarparkering** är en anordnad yta i större bytespunkter. Syftet är att göra det enkelt att parkera sin bil för att resa vidare mot slutdestinationen med buss eller tåg.

Dessa två parkeringstyper behöver erbjuda följande:

- Lokalisering vid hållplats vid stombusslinje i stadens utkant (infartsparkering) eller vid viktig knutpunkt på respektive landsbygdsdel (pendlarparkering).
- Belyst, asfalterad yta, med möjlighet att ladda elfordon.
- Vädskyddad cykelparkering med möjlighet till ramlåsning.
- Om möjligt lokal service – kiosk, paketombud eller liknande.
- Låg eller ingen avgift för parkering av personbil.
- Trygg och säker miljö.
- Vägvisning till och från parkering.

I tabellen på följande sida redovisas skullkrav vid nyanläggning av infarts/och eller pendlarparkeringar.

Tabell 3. Skall och börkrav vid infarts/och eller pendlarparkeringar.

Urustning som SKA finnas	Urustning som BÖR finnas	Avser funktion	Ansvar	Specificering av kravet
Hårdgjord yta		Tillgänglighet	Markägaren	Beläggning som uppfyller krav på tillgänglighet
Belysning		Säkerhet och trygghet	Markägaren	Avser ytor för cykel och personbil
Markerade p-platser inkl. Plats för rörelsehindrade	Laddpunkt för elfordon	Tillgänglighet	Markägaren	Laddpunkt skall vara teknikneutral.
Cykelställ med ramlås	Tillgång till väderskyddat cykelställ för olika typer av cyklar	Säkerhet och trygghet	Markägaren	Maximalt 25 meter från hållplatsläget
Hållplats med väderskydd	Realtidsskylt	Tillgänglighet	Markägaren	
Skyltning till pendlarparkering		Tillgänglighet	Väghållaren	
Passager		Framkomlighet		

Ökat resande med hjälp av kommunikation

Resenärens upplevelse och behov måste vara vägledande för Gävle kommuns insatser. Det är viktigt att ha kunskap om vad medborgarna tycker om kollektivtrafiken, både de som reser varje dag, de som reser sällan och de som inte reser alls, för att prioritera rätt med knappa resurser. Det är också av stor betydelse att kollektivtrafiken har både en upplevd och faktisk konkurrenskraft jämfört med bilen.

Nedan listas principer och ställningstaganden för att nå det övergripande målet. De har ett kommunikations-, dialogs- och informationsperspektiv. De specifika åtgärderna finns i den övergripande handlingsplanen som finns med som bilaga.

Ställningstaganden för nya resor

- Dialog och information ska finnas med i alla skeden, från tidig planering, genomförande samt drift och underhåll. Detta för att skapa attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik.
- Gävle kommun ska avsätta medel för åtgärder som uppmuntrar till att prova kollektivt resande för att öka antalet resande med kollektivtrafiken.
- Gävle kommun ska följa upp, utvärdera och analysera kundnöjdhet och resvanor för att skapa ökad förståelse för kommuninvånarnas upplevelse av dagens kollektivtrafik och önsknings inför framtiden.

Gävle kommuns ansvar

Gävle kommun ska kommunicera om hållbart resande, där kollektivtrafiken är en viktig del. Budskapen ska vara informerande, engagerande eller utbildande. Kommunen berättar om de förbättringar som görs, både inom kommunen, hos Region Gävleborg, och trafikföretagen. Gävle kommun har även ansvar att informera om avstängningar och omdirigeringar av trafiken.

Kommuninvånarna ska förstå vem som är ansvarig huvudavsändare av innehållet, som förändringar i turtäthet och linjenätet. Målgruppsanpassad information, som kompletterar den som finns på Region Gävleborgs hemsida ska finnas på kommunens hemsida.

Kommunikation

För att nå nya kundgrupper krävs att Gävle kommun visar upp de satsningar som görs i och för kollektivtrafiken. Kommunikationsarbetet riktar sig både inom kommunkoncernen och ut mot allmänheten.

Att förändra ett beteende kan ta tid och det brukar ske i små steg. Gävle kommun ska kommunicera med detta i åtanke och med målet att få invånare att ta steg i rätt riktning.

Målgrupper för kommunikation

Den primära målgruppen är invånarna i Gävle kommun och andra som nyttjar kollektivtrafiken inom kommunen. För att kunna anpassa kommunikationskanaler och budskap är det en fördel att dela upp målgruppen i mindre grupper.

De prioriterade grupperna är:

- Pedagoger, elever och vårdnadshavare
- Äldre personer och personer med funktionsnedsättning
- Exploatörer med flera i byggprocessen
- Berörda av ombyggnation
- Nyinflyttade
- Arbetsplatser och företag
- Gävle kommuns medarbetare

Olika målgrupper har olika behov. Till exempel har arbetspendlare i allmänhet det bättre när de reser med tåg än buss eftersom de kan arbeta på tåget. För äldre och rörelsehindrade är det värdefullt med god tillgänglighet vid på- och avstigning, hög komfort på resan och god service från föraren. För att möjliggöra för personer med specifika behov att resa kollektivt bör pilotprojekt genomföras.

Att våga testa nya idéer i dialog med både resenärer och icke-resenärer ger erfarenheter som kan vidareutvecklas. Viktigt att det sker vid tillfällen då medborgarna har möjlighet att påverka, till exempel i förändringar i infrastrukturen.

Det går att läsa mer om målgrupperna i Gävle kommuns kommunikationsstrategi för hållbart resande.

Åtgärder för ändrade attityder och beteenden

För att inspirera och motivera människor att ändra sina resvanor behövs satsningar på åtgärder som kan förändra attityder och beteenden. Inom transportområdet kallas det arbetet för "mobility management".

Förslag på åtgärder kan delas in tre kategorier:

- Ökad medvetenhet
- Lätt att resa hållbart
- Testa något nytt

I Gävle kommuns kommunikationsstrategi för hållbart resande föreslås följande insatser för att öka resandet med kollektiva färdmedel:

- Insatser som ökar medvetenheten.
 - Till exempel kampanjer
- Insatser som gör det lätt att resa hållbart.
 - Genom att förbättra förutsättningarna
- Insatser som uppmuntrar till test av något nytt.
 - Till exempel prova-på-aktiviteter
- Insatser som får den som medverkat i prova på-aktiviteter att behålla sina nya vanor.
 - Uppmuntrande kommunikation, påminnelser.

Att få prova något nytt kan ge en knuff i rätt riktning, utan att valmöjligheterna begränsas. Att informera och visa upp kollektivtrafikens möjligheter kan motivera till ändrade resvanor och ger en stor effekt till en relativt liten kostnad.

Mobility management ger både ekonomiska och miljömässiga vinster. Det ger också sociala fördelar eftersom ett transportsystem med fokus på kollektivtrafik (samt gång och cykel) innebär ett mer jämlikt transportsystem med större rörelsefrihet för fler – oavsett kön, fysisk förmåga, ålder eller socioekonomiska förutsättningar. När det är enklare att resa hållbart blir fler människor fysiskt aktiva, vilket främjar en god hälsa.

Finansiering

För att kunna uppnå målen för hållbart resande krävs en budget för kommunikation, dialog samt attityd- och beteendeförändrade åtgärder. Ekonomin sätter ramarna för om, när och hur åtgärder kan genomföras.

Lyssna in medborgare för ökad kundnöjdhet

Gävle kommun behöver lyssna in medborgarna för att kunna utveckla kollektivtrafiken och kommunikationen. Det är av vikt att välja kommunikationskanal utifrån målgrupp. Allt från fysiska möten till att fånga upp åsikter digitalt.

Medborgarna efterfrågar en pålitlig, informativ, turtät och prisvärd kollektivtrafik. Det är inte bara biljettpriset som kan vara attraktivt, utan även kostnaden i tid och bekvämlighet. Gävle kommun bör tillsammans med kollektivtrafikmyndigheterna och trafikföretagen förbättra faktorer som gör fler kunder nöjda: restid, komfort, information och framkomlighet. När vi vet mer om vilka drivkrafter som är viktiga för olika typer av kunder kan vi tillsammans ta fram rätt erbjudanden vid rätt tidpunkt och för rätt målgrupp.

Kollektivtrafikbarometer

Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets- och attitydundersökning som genomförs varje månad av kollektivtrafikmyndigheterna. Syftet är att få fram ett mätbart objektivt resultat för kundupplevd kvalitet. De som intervjuas i undersökningen är ett statistiskt urval av invånare i Gävle kommun mellan 15 och 75 år, både resenärer och icke-resenärer.

Kollektivtrafikbarometern ger Gävle kommun god information om vad resenärer och icke-resenärer efterfrågar. Resultatet av undersökningen bör tas i beaktning när vi ska utveckla kollektivtrafiken.

Resvaneundersökningar

Gävle kommun genomför resvaneundersökningar för att få en ökad kunskap om hur resandet ser ut inom kommunen. Tillgängliga data bör nyttjas vid utvärdering och planering av kollektivtrafik. Gävle kommun ska engagera medborgarna att delta i resvaneundersökningar så svarsunderlaget blir så tillförlitligt som möjligt.

Extern samverkan

Gävle kommun eftersträvar en effektiv och informativ kommunikation. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och trafikföretagen är viktiga samarbetspartners. När det är möjligt ska vi samordna kommunikation- och marknadsföringsinsatser för att nå ut till fler. Marknadsföringsgruppen, där Region Gävleborg och trafikföretaget som kör i

stadstrafiken och Gävle kommun ingår, samverkar i frågor kring informationsutbyte, samverkan och samordnad planering.

Ett gemensamt utvecklingsarbete av webbsidor och karttjänster vid trafikavstängningar och förseningar skulle vara värdefullt för bästa service till resenärerna.

Intern samverkan

Gävle kommuns interna dialog och samverkan behöver också utvecklas. Alla inom organisationen kan på ett eller annat sätt bidra till kollektivtrafikmålet och för det behövs en central koordinering och en utvecklad intern dialog. Att följa kommunens resepolicy ger bland annat ökat resande med kollektivtrafiken.

Regionala kollektivtrafikmyndigheternas och trafikföretagens ansvar

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar att kommunicera med medborgare om kollektivtrafiken i länen. Trafikföretagen kan ges uppdraget av regionala kollektivtrafikmyndigheterna att arbeta med kommunikation och andra åtgärder för att öka antalet resenärer. Så är fallet i Gävles stadstrafik fram till år 2030.

Ett strategiskt och långsiktigt kommunikationsarbete ska bidra till att lyfta kollektivtrafikens fördelar. Resenärerna ska på ett smidigt sätt hitta den information de behöver för sin resa:

- Hållplatslägen
- Hållplatsens utformning
- Avgångs- och ankomsttider
- Information i realtid vid eventuella förseningar eller inställda turer

När kollektivtrafiken påverkas av en eventuell störning eller förändring bör så många som möjligt nås av informationen. Region Gävleborg har ansvar för informationen vid hållplatserna såsom tidtabeller. Gränsen för att ha en tidtabell vid en hållplats är tio påstigande om dagen, vilket innebär att de flesta hållplatserna inte har tidtabeller. Region Gävleborgs egen kundservice är öppen dygnet runt och där finns trafikinformation och svar på frågor om tidtabellen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör se över möjligheten att utveckla sina webbsidor och appar för enklare biljettköp, tydligare och snabbare information vid förseningar och inställda turer, samt lokala samarbeten för MaaS-lösningar (Mobility as a Service). Informationskanalerna bör vara digitalt tillgängliga och användarvänliga.

Pålitliga resor kräver en robust drift

För att göra kollektivtrafiken mer pålitlig behövs en effektiv organisation för drift och underhåll. Med en robust och hög standard på underhållet och infrastrukturen minskar risken för störningar.

Nedan listas principer och ställningstaganden för att nå det övergripande målet. De har en drift och underhålls-perspektiv. De specifika åtgärderna finns i den övergripande handlingsplanen som finns med som bilaga.

Ställningstaganden för Pålitliga resor kräver en robust drift

Gävle kommun ska ha en effektiv organisation samt välutvecklade processer vad gäller trafikstörningar och drift och underhåll.

Drift och underhåll

Drift och underhåll är centralt för en fungerande infrastruktur. Hållplatsernas plattformar och vägarna till och från hållplatserna behöver fungera över tid och under olika väderförhållanden. De ska vara trafiksäkra, tillgängliga och framkomliga för alla. Tidiga underhållsåtgärder ger också en signal om att kollektivtrafiken är ett prioriterat transportsätt. Det är viktigt att chaufförer meddelar via trafikföretagen till kommunen löpande om de problem som finns gällande drift och underhåll samt framkomligheten.

Underhållet av vägar sker med målet att förebygga och minimera olyckor. En utbyggd kollektivtrafik och ett ökat användande av hållplatslägen kan innebära ökade driftkostnader för väghållaren.

Snöröjning och sandning

Väghållaren ansvarar för snöröjning och sandning av hållplatser. Enligt Gävle kommuns riktlinjer om vinterväghållning får det inte finnas snö och is vid busshållplatser och väderskydd ska skottas rena från snö. Eventuella snöhögar i anslutning till busshållplatser får inte skymma sikten eller ligga där bussen kör in till plattformen. Marken ska vara sandad inne i väderskyddet, på hela ytan för väntande och på anslutningsvägar till angränsande gång- och cykelvägar.

De hållplatser som saknar ficka ska halkbekämpas på en sträcka om 20 meter från hållplatsskylten och mot färdriktningen. Det finns sandlådor tillgängliga för bussföraren i branta backar eller andra platser där det kan bli halt.

När Gävle kommun prioriterar drift och underhåll vid huvudstråken gynnas arbetspendlingen i kommunen och ett ökat resande med kollektivtrafik året runt. Uppföljning sker av snöröjning för att effektivisera och veta vad som kan förbättras till nästkommande säsong.

Gävle kommun sandar dess väghållningsområde som första halkbekämpande åtgärd. I första hand sandar eller grusar Gävle kommun;

- på gång- och cykelvägar
- vid busshållplatser
- vid trafikljus
- vid rondeller
- i backar
- i kurvor

Halkbekämpning, sandning till och från hållplatsen och på hållplatsen är viktigt. Det kan vara viktigt att entreprenörer lägger ett extra lager sand där det finns behov. De vägar som trafikeras av kollektivtrafik saltas vid behov. Salt är en effektiv metod för att skapa god trafiksäkerhet men saltets påverkan på miljön gör att vi inte saltar mer än nödvändigt.

Snöröjning sker enligt en prioriteringslista som anger att gator med busstrafik snöröjs vid ett snödjup på 5 centimeter.

Utförande och anläggande

Hållplatsens utformning i gatan och bussens angöring bör vara säker och anpassad för den rådande trafiksituationen. För att förbättra framkomligheten, bekvämligheten och trafiksäkerheten ska vägbelägningens standard vara bättre längs stråk där kollektivtrafiken går. Förbättringsåtgärder på busslinjer med hög turtäthet är prioriterade. Körbanan består därför av tre lager asfalt för att motverka spårbildning. Lika så bör det vara jämn yta på plattform och gångstråk.

Förstärkningslagret tar upp spänningar från bärlagret och sprider dem vidare till underliggande lager. Det är viktigt att bygga upp förstärkningslagret av ett så pass grovt material att det är dränerande och okänsligt för frost.

I Gävle kommuns Tekniska handbok finns mer information om standardkrav på körbanan, exempelvis vilken typ av betong, asfalt, lager, tjocklek och beständighet det ska vara.

Sabotage och ersättning av väderskydd

Vid klotter eller annan typ av sabotage är det ägaren för väderskyddet som ansvarar för att åtgärda det så snabbt som möjligt. Om ett väderskydd har blivit påkört är det viktigt att det snabbt tas om hand eftersom glas och annat material både kan skada människor och bli en trafikfara. Väderskyddet ska ersättas. Den ansvariga väghållaren ska avlägsna glaskross och annat skräp från platsen.

Kvalité, planering och samverkan

För att hålla god standard bör Gävle kommun ta fram ett årshjul med en gemensam planering kopplat till kollektivtrafiken för:

- beläggningssäsong
- planerade grävarbeten
- tillsyn och kontroller för hållplatser och miljöer runt omkring
- reinvesteringar
- vägmålning
- evenemang som kan störa kollektivtrafik.

Med god planering kan kommunen ha en tidig dialog med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Samverkan vid planerade och oplanerade störningar och evenemang

Under kapitlet Prioriterad och attraktiv kollektivtrafik beskrivs kollektivtrafikens prioritering vid evenemang och andra störningar.

Det är en fördel om Gävle kommun, den regionala kollektivtrafikmyndigheten, polis, ambulans och räddningstjänst ses en gång per kvartal för att gå igenom planerade evenemang och andra evenemang. Det minimerar risker och förebygger negativa konsekvenser.

Det är viktigt att den som hanterar ansökan för evenemang och andra störningar tidigt tar kontakt med den regionala kollektivtrafikmyndigheten för att reda ut frågor och planera informationen till resenärerna. Även andra aktörer som berörs av händelsen bör sammankallas i ett tidigt skede, som exempelvis den som ansöker om evenemanget eller trafikstörningen, näringslivet, Gävle parkeringsservice eller polisen.

Det är svårt för Gävle kommun att informera om allt som händer eftersom oplanerade eller mindre händelser, som driftåtgärder eller andra akuta arbeten, är svåra att förutsäga. Kommunen kan meddela beslut om generella driftjobb när det påverkar trafiken i ringa omfattning. Vid akuta jobb stängs vägen av för omedelbar åtgärd och då går information om detta ut så fort som möjligt.

Extraordinära händelser

Vid extrema väderförhållanden eller allvarliga störningar i trafiken behövs en snabb och effektiv samordning internt i kommunen, samt med entreprenörer och andra påverkade aktörer som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och dess trafikföretag. Vid kriser kan kommunen behöva lösa det mest akuta för att minimera risker och negativa konsekvenser. Det är väldigt viktigt att rutiner och arbetssätt finns etablerade för när, hur och vem som genomför arbetsinsatser.

Vitesbelopp vid störningar i kollektivtrafiken

När det uppstår störningar vid hållplatser och linjestråk bör Gävle kommun ge viten till entreprenörer som inte följer kommunens riktlinjer och krav vid till exempel trafikplaneringsplaner och grävtillstånd.

De trafikslag som påverkas mest kan som förslag bidra till högre beloppen av vite, det vill säga gång, cykel, buss, och för gående som ska till eller från en busshållplats.

Gävle kommun behöver ta ett politiskt beslut för att kunna ta ut vitesbelopp om trafikplaneringsplaner inte följs. Det finns exempel på mallar att hämta från andra kommuner eller från Trafikverket som tar ut viten i dag.

Ett arbetssätt med vitesbelopp kräver att kommunen gör regelbunden tillsyn, internt eller via entreprenör. Tillsynen bör vara kopplad till antalet beviljade och pågående trafikplaneringsplaner. Det är på våren, sommaren och hösten som de större jobben pågår.

Entreprenören ges först tillfälle att åtgärda bristerna och därefter utförs en uppföljande tillsyn inom rimlig tid, beroende på plats och påverkan. Har ingen ändring skett bör vitesbelopp tilldelas och bokföras.

Om invånare meddelar problem gällande framkomlighet ska kommunen eller entreprenören skynda sig att undersöka det.

Möjligheter till finansiering

Kollektivtrafiken finansieras både via skattemedel och genom biljettintäkter. När den regionala kollektivtrafik myndigheten planerar och utvecklar kollektivtrafiken och när kommunen investerar i dess infrastruktur ska vi tillsammans använda samhällets resurser effektivt. Det är viktigt att Gävle kommun öronmärker medel och genomför åtgärder för busstrafikens framkomlighet på kommunala vägar, till exempel kollektivtrafikkörfält och signalprioritering.

Möjlighet till finansieringen för kommande handlingsplaner finns beskrivna nedan.

Kommunens investeringsbudget och exploateringsytor

Kommunen upprättar varje år en plan för den kommande treårsperioden som innefattar en budget för det första året. Kommunens investerings- och exploateringsmedel kan vara ett underlag för att genomföra åtgärder i kollektivtrafiken eftersom det krävs kommunal medfinansiering för att erhålla både statliga och regionala medel. Även exploateringsprojekt kan i vissa fall användas som finansieringsverktyg i olika stor utsträckning.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Gävleborg

Den övergripande ramen för utveckling av kollektivtrafiken läggs i regionens trafikförsörjningsprogram för perioden 2021–2025 och beslutas i regionfullmäktiges budget. Vid förändrade ekonomiska resurser behöver trafikutbudet anpassas för högsta möjliga måluppfyllnad. Överväganden ska göras utifrån nedanstående utvecklingstrappa, så att åtgärder som leder till uppsatta mål kan utföras på ett kostnadseffektivt sätt.

Stadsmiljöavtal

I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 avsätts 1 miljard kronor per år under 2022–2027 till stadsmiljöavtalen. Avtalen innebär medfinansiering till hållbara transportåtgärder som främjar hållbara stadsmiljöer. Parterna har möjlighet att söka finansiering bland annat för bytespunkter, åtgärder för framkomlighet, cykelsatsningar eller att testa ny teknik.

Regional plan för transportinfrastruktur

Den regionala planen för infrastruktur revideras vart fjärde år. Nuvarande infrastrukturplan omfattar perioden 2022–2033. Det finns möjlighet att söka medfinansiering till mindre kollektivtrafikåtgärder som bytespunkter, gång- och cykelbanor, pendelparkeringar, åtgärder för framkomlighet, med mera.

Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella infrastrukturplanen omfattar väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Planen innehåller medel som sedan fördelas i den regionala planen. Om det lyfts fram åtgärder för järnvägsstationen behövs en dialog med Trafikverket.

Forsknings- och utvecklingsmedel

Det finns i dag många möjligheter till finansiering via såväl regionala som nationella och internationella program för forskning och innovation. I genomförandefasen kan parterna söka forsknings-, utvecklings- och innovationsbidrag.

Begreppslista

BRT: Bus Rapid Transit, ett samlingsnamn för kapacitetsstarka och prioriterade busstrafiklösningar på egen bana med god framkomlighet och regularitet.

Busskörfält: Busskörfält är ett körfält endast för buss. Det kan vara förtydligt med skyltning samt med annan vägbeläggning eller målning. Vissa städer tillåter taxi och cyklar i kollektivtrafikens körfält.

Bussgata: En bussgata är en gata eller väg som främst är reserverad för busstrafik.

Bytespunkt/nod: Knutpunkt med goda förutsättningar för byten mellan både samma och olika trafikslag.

Fickhållplats: Denna typ av hållplats är utformade som en ficka där bussen kan stanna vid hållplatsen utan att hindra övrig trafik.

Funktionsvariation: Variation av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga.

Hållbara färdstätt: Resor som genomförs till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

Hållplats: Angöringsutrymme för buss i linjetrafik med plats för väntande samt av- och påstigande.

Hållplatsavstånd: Avstånd mellan hållplatser längs en busslinje. Inte att förväxla med avstånd från bostaden/målpunkt till hållplats.

Hållplatsläge: En hållplats består vanligtvis av minst två hållplatslägen, ett i varje riktning.

Högtrafik: Mest belastad tid av trafikdygnet, ofta en period på morgonen och en på eftermiddagen.

Klackhållplats: Hållplatsen är utbyggd i gatan och hindrar eller stoppar på så sätt bakomvarande trafik.

Kommunal färdtjänst: En kompletterande form av kollektivtrafik, som får användas behovsprövning får användas av personer som på grund av långvarig funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Linje: En definierad sträcka som trafikeras av för allmänheten upplåtna tidtabellsbundna turer.

Linjenätsanalys: En analys gällande kollektivtrafikens befintliga linjenät. Förslag på nya linjedragningar och vad som brister i det befintliga nätet.

Lokallinje: Linje i Gävles stadstrafik som inte är en stomlinje. Lokallinjer är mer yttäckande linjesträckning med längre restider. Syftet med dessa linjer är att binda samman landsbygd och de mindre tätorterna med kommunhuvudorten och kollektivtrafikens bytespunkter genom att erbjuda ett antal resmöjligheter även utanför de starka stråken.

Marknadsandel: Marknadsandelen beräknas som andel resor med kollektivtrafik av det totala antalet resor med kollektivtrafik, bil (förare och passagerare), moped och motorcykel. Anges normalt i procent. I detta dokument är marknadsandelen jämfört med annat motoriserat resande, där gång och cykel inte ingår.

Marknadsmässig: Något som svarar mot marknadens krav, ekonomiskt rimlig.

Mobilitetshubb: En geografisk plats där det går att göra ett smidigt byte mellan till exempel kollektivtrafik och privatcykel, elhyrcykel eller elsparkcykel.

Närtrafik: Kollektivtrafik som måste beställas i förväg. Närtrafik är kollektivtrafik mellan landsbygd och tätort.

Påstigande: Antal resenärer som stiger ombord på en linje, hållplats eller trafikslag under en viss tidsrymd.

Stationslägen: Knutpunkt för flera olika trafikslag, vanligtvis tåg och regionbuss.

Restid: Den totala tidsåtgången för en resa från startpunkt till målpunkt.

Restidskvot: Ett mått på skillnaden i restid mellan ett trafikslag relativt ett annat trafikslag.

Regiontrafik: Regiontrafiken består dels av regional buss- och tågtrafik med koppling till tätorterna, dels av långväga buss- och tågtrafik som knyter ihop trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk.

Signalprioritering: Trafiksignalerna är programmerade så att bussar får företräde i trafiksignalen.

Stadstrafik: Kollektivtrafik som trafikerar endast i en tätort.

Stomlinje: Snabb och kapacitetsstark linje med hög turtäthet. Stomlinjen har en rakare linjesträckning genom Gävle stad och en kortare restid.

Tillgängligt utformad: Produkter, tjänster och miljöer som är utformade så att så många som möjligt kan använda dem. Vid utformning är utgångspunkten att alla människor är olika och har olika förutsättningar.

Timglashållplats eller dubbelstopphållplats: En timglashållplats/dubbel busstopphållplats utformas med avsmalningar på båda sidor av vägen så att fordon i båda riktningar måste stanna när en buss står på hållplatsen.

Väderskydd: Skydd vid hållplats avsett att skydda resenären mot blåst och nederbörd. Kallas även busstur.

Referenser

Gävle kommun (2017). *Översiktsplan Gävle kommun år 2030 – med utblick mot år 2050*. [ÖP Gävle kommun bok 2018 WEB.pdf \(gavle.se\)](#)

Gävle kommun (2018). *Kommunikationsstrategi för hållbart resande*.

Gävle kommun (2021) *Miljöbokslut Gävle kommun 2021*. [Miljöbokslut Gävle kommun 2021 \(2\).pdf](#)

Hydén, C., (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur.

Regionalt trafikförsörjningsprogram (2022). *Regionalt trafikförsörjningsprogram Gävleborg 2022-2032*. [Regionalt trafikförsörjningsprogram Gävleborg 2022-2032 \(xtrafik.se\)](#)