

Kollektivtrafikstrategi för Gävle kommun

Resan mot ett hållbart 2030



Kollektivtrafikstrategi för Gävle kommun – Resan mot ett hållbart 2030

■ Beslutad av Kommunfullmäktige xxxx-xx-xx

■ Diarienummer

21KS534

■ Projektägare

Harald Knutsen, samhällsplanerare

■ 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 sektorer bidragit med kompetens inom sina expertområden. De har även deltagit i arbetsgrupper och workshops.

■ Bilagor

Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik.

Samrådsredogörelse för kollektivtrafikstrategin.

■ Foto och illustrationer

Gävle kommun

■ Övriga foton

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

Innehållsförteckning

Förord	4
Ordlista	6
Därför behöver Gävle kommun en strategi för kollektivtrafik	8
Så har kollektivtrafikstrategin tagits fram	10
Vision och mål	14
Samverkande aktörer och deras ansvar	16
Framtidstrender inom kollektivt resande	18
När kollektivtrafiken prioriteras blir den attraktiv	22
Kollektivtrafikvänlig samhällsplanering	26
Hela resan och tillgänglighet till hållplatser	36
Kommunikation en förutsättning för ökat resande	41
Robust drift en förutsättning för pålitlighet	45
Finansiering av kollektivtrafikåtgärder	48
Referenser	50

Förord

Tillgången till en god mobilitet och möjlighet att transportera sig är avgörande för att människan ska kunna arbeta och utbilda sig, oavsett bostadsort i vår kommun. I Gävle kommun är det hela 38 % av hushållen som inte har tillgång till egen bil, vilket gör att resor med gång, cykel och kollektivtrafik är avgörande för att upprätthålla ett så jämnt transportsystem som möjligt, för olika grupper i samhället, oavsett ekonomiska förutsättningar eller ålder (SCB 2019). Samtidigt som vi blir fler Gävlebor, blir det också allt trängre på våra gator. Enligt Gävle kommuns Trafikstrategi (2014) är målet att en tredjedel av våra lokala resor ska ske med gång eller kollektivtrafik år 2030. I denna Kollektivtrafikstrategi för Gävle kommun formuleras målet för kollektivtrafiken så här:

”Kollektivtrafikens marknadsandel i Gävle kommuns geografiska område ska fördubblas till 2030 jämfört med 2010, i förhållande till annat motoriserat resande.”

4

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

Kollektivtrafikstrategin utgår ifrån den linjenätsanalys som Region Gävleborg genomförde under 2022. I Kollektivtrafikstrategin och Linjenätsanalysen är stadstrafiken i huvudfokus. Värt att nämna är dock att Gävle är en viktig knutpunkt både för regional busstrafik och tågtrafik. De utvecklingsbehoven hanteras i annat sammanhang. Busstrafiken kan hantera ungefär dubbelt så många personresor som bilen på motsvarande yta. Cykel- och gångtrafik är de mest yteffektiva transportslagen. 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.

Gävle, 2023-09-22
Ordförande i samhällsbyggnadsutskottet
Therése Metz



Ordlista

Angöring: Där bussen eller fordon stannar vid hållplatsen.

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

Busskörfält: Markerat och skyltat körfält för endast buss. Vissa städer tillåter taxi och cyklar i busskörfält.

Bussgata: 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: Hållplats utformad som en ficka där bussen kan stanna utan att hindra övrig trafik.

Framkomlighet: Med framkomlighet menas hur lätt det är att ta sig fram i ett trafiknät.

Funktionsnedsättning: En nedsättning av en funktionsförmåga jämfört med normal förmåga.

Färdtjänst: Kompletterar kollektivtrafiken när en person har en funktionsnedsättning som innebär stora svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med kollektivtrafik.

Grön resplan: Handlungsplan som tas fram av en arbetsplats för att effektivisera de resor som verksamheten genererar, med målet att skapa största möjliga nytta för både verksamheten och dess personal.

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

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

Hållplatsavstånd: Avstånd mellan hållplatser längs en busslinje. Inte att förväxla med avstånd från bostaden eller arbete som exempel till hållplats.

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

Högtrafik: Den tid på dygnet då trafiken är som tätast, ofta en period på morgonen och en på eftermiddagen.

Kapacitetsstark: Eftersom kollektivtrafiken möjliggör att många resenärer fördelas på färre fordon blir den kapacitetsstark.

Klackhållplats: Hållplatsen är utbyggd i gatan för att hindra eller stoppa bakomvarande trafik.

Körbanehållplats: Bussen stannar i körbanan.

Ledstråk: särskild utformning av beläggning som underlättar lokal orientering för personer med synnedsättning.

Linje: En bestämd sträcka som trafikeras för allmänheten enligt tidtabell.

Linjenätsanalys: En analys av kollektivtrafikens befintliga linjenät. Den innehåller förslag på nya linjedragningar och pekar ut brister i det befintliga nätet.

Lokallinje: Linje i Gävles stadstrafik som inte är en stomlinje. Lokallinjer är mer geografiskt täckande linjesträckning med längre restider.

Marknadsandel: 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 beräknas marknadsandelen i jämförelse med annat motoriserat resande, gång och cykel inte ingår.

Marknadsmässig: Ekonomiskt rimlig, något som motsvarar marknadens krav.

Mikromobilitet: Avser en rad små, lätta fordon som vanligtvis framförs under 25 km/h och som körs av användaren, exempelvis cykel och elsparkcykel.

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

Mobility as a Service (MaaS)/ kombinerade

mobilitetstjänster: Syftet med MaaS är att underlätta kombinationsresor. Det innebär att du kan, planera, boka och betala för flera transportmedel i en gemensam digital kanal. Det kan röra sig om kollektivtrafik, bilpool, lånecykel, taxi och elsparkcyklar för uthyrning, med mera. MaaS är en del av delnings- eller tjänsteekonomin som fokuserar på tillgång till mobilitet snarare än att äga fordon.

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

Pantograf: Pantograf är en apparat som används för att ladda elfordon och kan placeras ovanpå eller under bussen.

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

Reglertid: Är tid som är inlagd i bussarnas turlistor när bussen står stilla och bussföraren kan lämna förarsätet för rast.

Restid: Den tid det tar att resa från start till mål med ett enskilt transportmedel.

Restidskvot: Ett mått på skillnaden i restid mellan två trafikslag.

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

Serviceort: En ort som kan erbjuda samhällsservice och handel i kommunen och/eller grannkommun.

Signalprioritering: När trafiksignalerna är programmerade så att bussar får företräde.

Stadstrafik: Kollektivtrafik i en tätort.

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

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

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

Timglashållplats eller dubbelstoppållplats: 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: Busskur vid hållplats som skyddar resenären mot blåst och nederbörd.

Busstrafiken i Gävle kommun omfattas av stadstrafik, närtrafik och den regionala busstrafiken.

Regiontrafiken består av regional buss- och tågtrafik, med koppling till tätorterna, samt långväga buss- och tågtrafik, som knyter ihop trafikförsörjningsprogrammets (2022) prioriterade stråk.

Närtrafik innebär taxiresor som kompletterar den ordinarie kollektivtrafiken för dem som bor mer än två kilometer från en hållplats. Närtrafik körs främst mellan landsbygd och tätort och måste beställas i förväg.

Stadstrafiken är kollektivtrafik som bara trafikerar en tätort.

Stadstrafiken har olika typer av linjer beroende på prioritering och framkomlighet.

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

Lokallinje: Ger en mer yttäckande linjeinjeckering med längre restider. De erbjuder resmöjligheter utanför de starka stråken genom att landsbygd och mindre tätorter binds samman med huvudorten och kollektivtrafikens bytespunkter.



Figur 2. Vy över Gävleån från buss. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

Därför behöver Gävle kommun en strategi för kollektivtrafik

Gävle kommun har höga ambitioner för sitt miljöarbete. I det Miljöstrategiska programmet 2.0 (2020) formuleras målet att kommunen ska vara klimatneutral senast år 2030. I Trafikstrategi för Gävle kommun (2014) är inriktningen för ett hållbart transportsystem mer konkret; där är gång, cykel och kollektivtrafik prioriterade.

Hur den prioriteringen hanteras beskrivs i en rad olika 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" med flera.

Innan denna kollektivtrafikstrategi har det inte funnits något helhetsgrepp om hur Gävle kommun ska göra det möjligt att fördubbla kollektivtrafiken i Gävle. Den här strategin har en koppling till översiktsplanen och redogör för kommunens förhållningssätt, ställningstaganden och önskade åtgärder för att utveckla kollektivtrafiken i Gävle kommun. Dokumentet ska vara en del av underlaget i framtida planer och satsningar inom kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikutveckling omfattar bland annat strategisk samhällsplanering, daglig drift av gatorna samt betydelsen av information och arbetet med att ändra människors beteenden/resvanor.

Det är viktigt att komma ihåg att kollektivtrafik även är viktigt för social hållbarhet. Då kollektivtrafiken bidrar till möten mellan människor och skapar samhällsnytta i form av tillgänglighet och tillväxt. En utvecklad kollektivtrafik skapar förutsättningar för minskad segregering genom att underlätta nya rörelsemönster. Kollektivtrafikens stationer och hållplatser skapar kundunderlag för kaféer, restauranger och annan service. Denna service kan även attrahera andra verksamheter som i sin tur skapar stads- eller landsbygds-kvaliteter som människor uppskattar.

Det huvudsakliga syftet med kollektivtrafikstrategin är att skapa förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken samt att beslutsfattare och relevanta aktörer får en gemensam syn på hur kollektivtrafiken i Gävle kommun ska utvecklas för att de övergripande målen ska uppnås.



Så har kollektivtrafikstrategin tagits fram

10



Figur 4. En diskussionsgrupp från workshop i februari 2023. Foto: Henrik Dahl.

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

I februari 2023 höll verksamheterna Tekniska och Övergripande planering en workshop med representanter från politiken, Region Gävleborg och medarbetare inom kommunkoncernen. Deltagarna var överens om att Gävle kommun behöver arbeta mer systematiskt mot de kommunövergripande målen. Det blev tydligt att alla delar av organisationen på ett eller

annat sätt kan bidra till det övergripande målet som rör kollektivtrafik, men det behövs en central samordning för att arbetet ska vara effektivt och drivas framåt. Därtill behövs politiska beslut som prioriterar kollektivtrafiken på allvar.

2022 genomförde Region Gävleborg en linjenätsanalys av Gävles stadstrafik. Det är ett arbetsdokument som innehåller förslag på hur linjenätet och trafikutbudet kan utformas för att säkerställa att kollektivtrafiken utvecklas på bästa sätt både nu och i framtiden. Linjenätsanalysen har också varit en del av underlaget till strategin.

Samråd och medborgardialoger

Under samrådsperioden 15 maj-9 juni 2023 hade medborgare, offentliga, privata och övriga aktörer möjlighet att tycka till om kollektivtrafikstrategin. Remissvaren finns sammanställda i bilagan *Samrådsredogörelse för Kollektivtrafikstrategin*.

Medborgardialoger genomfördes för att få reda på vad som skulle få allmänheten att resa mer med kollektivtrafiken. Medborgarnas åsikter samlades in med hjälp av en e-tjänst som var öppen under 26 dagar. 639 personer lämnade in synpunkter. Se tabell 1 på sidan 12 som beskriver resultatet från e-tjänsten om vad som skulle få medborgare att resa mer med kollektivtrafik.

E-tjänsten marknadsfördes via sociala medier, i tidningar, tv, flyers och affischer som sattes upp på alla anslagstavlor och hållplatser som Gävle kommun äger.

Tjänstepersoner inom Gävle kommun, Region Gävleborg, X-trafik samt politiker besökte under samma period Hedesunda, Forsbacka, Gävle och Bergby för att samla in fler åsikter.

Drygt hälften av dem som lämnade synpunkter i e-tjänsten anser att tillgängligheten, i det här fallet turtätheten, är en nyckelfaktor för att öka de kollektiva resorna. De som är bosatta i ytterområden som Hamrånge och Hedesunda, efterfrågar en högre turtäthet. Helgtrafikens turtäthet upplevs otillräcklig. Flera upplever även att turtätheten är otillräcklig utanför kontorstid (kl.08-17), vilket gör det svårt för skiftarbetare att se bussen som ett alternativ till bilen. Svarande som bor på Eskön efterfrågar buss eftersom kollektivtrafik saknas helt.

Den näst mest ikryssade faktorn för att öka resandet med kollektivtrafiken ansågs vara priset. En majoritet av respondenterna upplevde att det är billigare att ta bilen i stället för bussen. De menade att bilen är ett mer kostnadseffektivt transportmedel, även när man inkluderar parkeringspriset i resekostnaden. Prisskillnaden mellan de olika färdssätten blev tydligast för barnfamiljer, till bussens nackdel.

Den tredje mest ifyllda faktorn var restiden. Det efterfrågades fler busslinjer som går direkt till den önskade destinationen för att komma fram snabbare. Svarande från Stigslund och Hille var särskilt kritiska till restider. Omdragningen av linje 3 lyftes speciellt fram som ett problem. Svarande i ytterområden, framför allt Forsbacka, ansåg att skillnaden i restid mellan bil och buss var omotiverat stor. Liknande upplevelser delades av respondenter från bostadsområden som Bomhus.



Figur 5. Medborgardialog i Hedesunda.



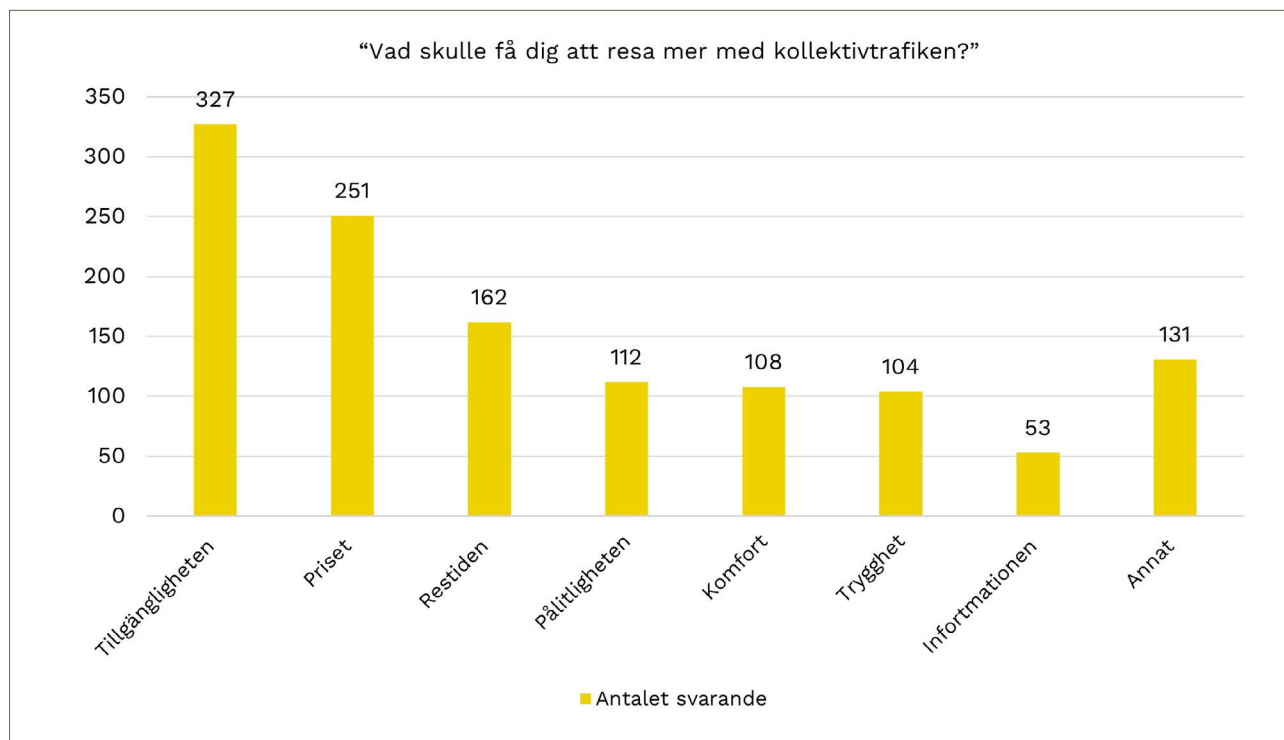
Figur 6. Medborgardialog i Forsbacka.



Figur 6. Medborgardialog Gävle stad.



Figur 7. Medborgardialog i Bergby.



Tabell 1. Resultatet från e-tjänsten om vad som skulle få medborgare att resa mer med kollektivtrafik.

Läsanvisning

De första kapitlen ger läsaren en överblick av kollektivtrafikstrategins utgångspunkter:

- Vision och mål
- Tillsammans är vi starka – forum för samverkan
- Framtidstrender inom kollektivt resande
- När kollektivtrafiken prioriteras blir den attraktiv

I efterföljande kapitel beskrivs mer strategier och ställningstaganden för att nå det övergripande målet och visionen om kollektivtrafiken i Gävle kommun. Ställningstagande ligger även till grund för de föreslagna åtgärderna i den övergripande handlingsplanen för kollektivtrafik.

- Kollektivtrafikkvänlig samhällsplanering
- Hela resan och tillgänglighet till hållplatser
- Kommunikation en förutsättning för ökat resande
- Robust drift en förutsättning för pålitlighet

Slutligen redovisas:

- Finansiering av kollektivtrafikåtgärder
- Referenser

Kollektivtrafikstrategin har två bilagor, *Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik* och *Samrådsredogörelse för Kollektivtrafikstrategin*. I bilagan *Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik* ges förslag på åtgärder för att nå målen till 2030. Kollektivtrafikstrategin beslutas av Kommunfullmäktige. Den övergripande handlingsplan som innehåller åtgärdsförslag till strategin som bilaga kan uppdateras utan beslut i Kommunfullmäktige.

Åtgärderna i bilagan *Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik* kan hanteras till verksamhetsplanering och i separata handlingsplaner som kan revideras varje år. Enskilda handlingsplaner kan beskriva resursplanering och vilka investeringar som bör göras under en treårsperiod.

Gävle kommun ska följa upp att åtgärderna planeras och genomförs. Det redovisas i ett årligt bokslut som även innehåller en utvärdering av genomförda åtgärder. Bokslutet ska samordnas och redovisas med miljöbokslutet.

Avgränsningar i kollektivtrafikstrategin

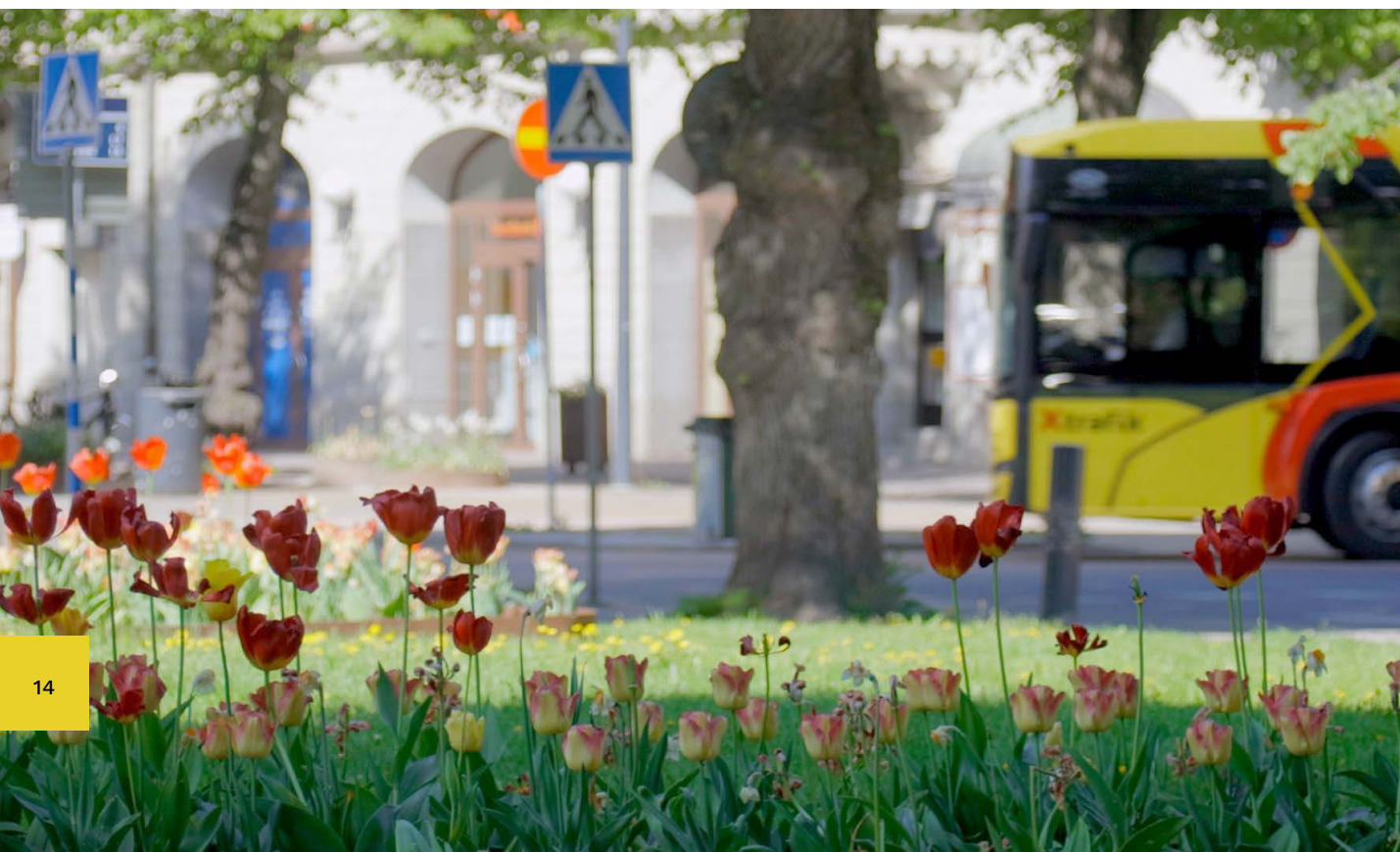
En grov beräkning av framtida trafik kostnader kommer att göras i samband med en handlingsplan för kollektivtrafik som Gävle kommun, verksamheten Tekniska kontoret tar fram separat inför sin resurs- och investeringsplanering. Kollektivtrafikstrategin innehåller därför ingen kostnadsuppskattning.

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

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



Vision och mål



14

Figur 9. Bild på buss och tulpaner vid Råshusesplanaden. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

Vision för kollektivtrafiken i Gävle kommun

I ett Gävle där fler kan resa kollektivt blir samhället mindre bullrigt och mer livligt. Gatuutrymmet får mer plats för grönska, lek och uteserveringar när trängseln blir mindre. Nya resenärer skapar tillsammans myllrande och tryggare platser när fler människor ser och hör varandra på tåg, bussar, hållplatser och stationer. Våra centrum blir mer attraktiva platser där människor möts på väg till sina resmål.

En väl fungerande kollektivtrafik med god turtäthet, bra framkomlighet och goda kopplingar inom och utanför kommunen är en av de viktigaste förutsättningarna för att öka invånarantalet, klara arbetskraftsförsörjning och nå utbildning på flera olika nivåer.

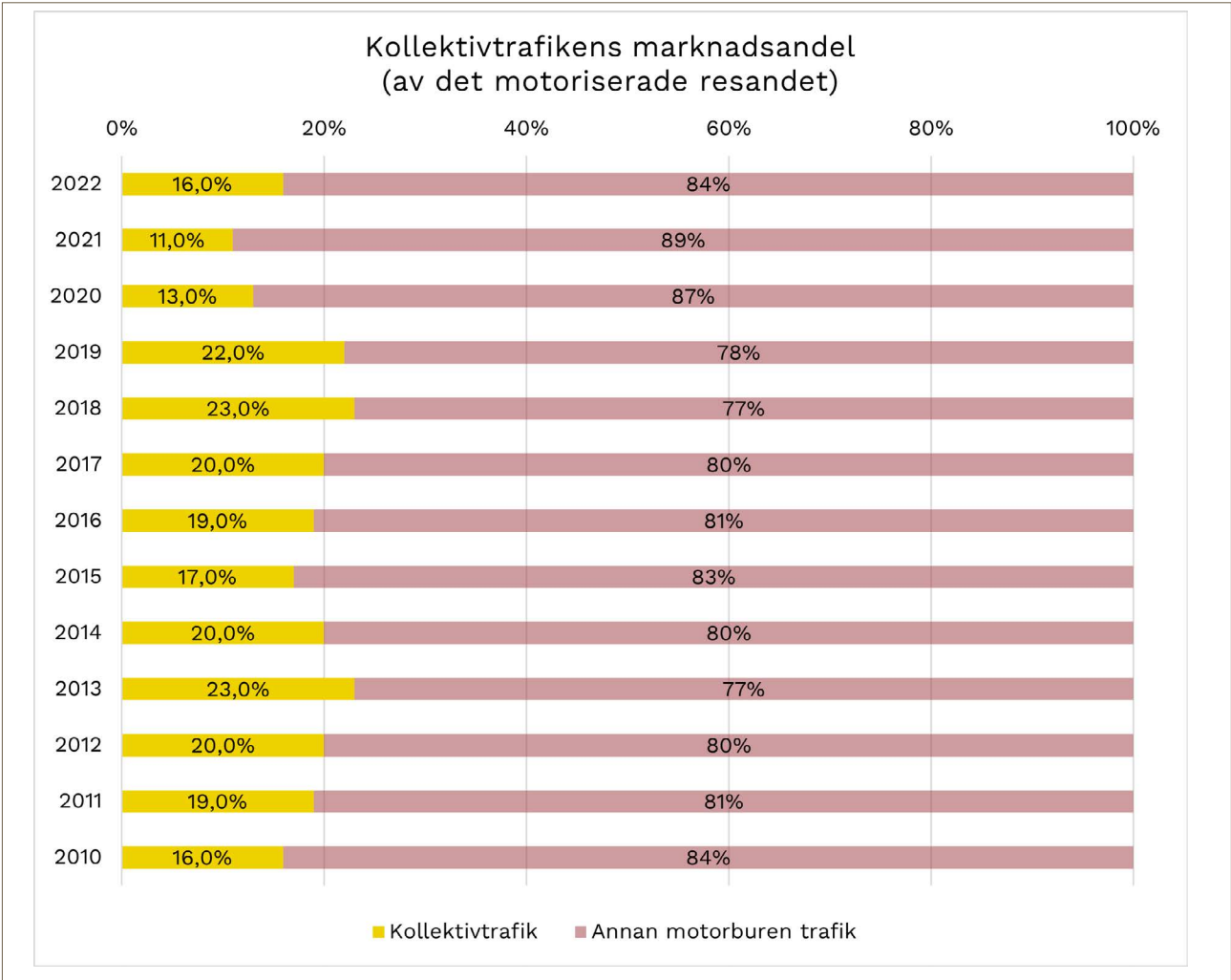
Det bidrar även till regional utveckling och arbetsmarknadsförstoring mellan Gävleborgs län och våra omgivande län, och ger företag en större möjlighet att rekrytera arbetskraft. Kollektivtrafik underlättar för fler att hitta arbete och studier som passar dem, samtidigt som arbetsgivare i kommunen får lättare att rekrytera och växa. I Gävle kommun är vi mer jämlika, och mer fria – när resorna är enkla, tillgängliga, trygga och nära för alla som vill upptäcka allt som finns att se och göra i kommunen.

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.

Kollektivtrafikens marknadsandel mäts genom Region Gävleborgs årliga resvaneundersökning och Gävle kommun följer upp målet i miljöbokslutet varje år. Region Gävleborg har också samma mål att nå som Gävle kommun. Se tabell 2 för andelen (%) av kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet i Gävle kommun, från år 2010 till 2022.

Mycket arbete kvarstår för att uppnå målet (Miljöbokslutet, 2022). I dokumentet finns flera ställningstaganden samt bilagan *Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik* som har föreslagna åtgärder som kan hjälpa oss att nå målet. Det krävs engagemang, vilja och modiga beslut.



Tabell 2. Andelen (%) av kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet i Gävle kommun, från år 2010 till 2022. Färdmedelsdata kommer från Region Gävleborgs resvaneundersökning.

Samverkande aktörer och deras ansvar

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

Gävle kommun

Gävle kommun har ansvaret för samhällsplanering. Där kommunen är huvudman finns även ansvar för;

- väg
- mark
- bebyggelse
- drift och underhåll av kommunens gator och vägar
- bygga och rusta upp hållplatser
- planering av skolskjuts
- färdtjänst
- riksferdtjänst
- information, dialog och marknadsföring
- tillköp inom kollektivtrafik.

Kommunen har inte full råddighet över kollektivtrafiken men kan i samverkan med Region Gävleborg planera och bygga så att befintlig och planerad kollektivtrafik kan nyttjas så bra som möjligt.

Trafikverket

- På det statliga vägnätet ansvarar Trafikverket för;
- den långsiktiga planeringen av vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart
- byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- byggande av hållplatser.

Trafikföretag

Trafikföretagen är utförare på uppdrag av Region Gävleborg och parterna har en nära dialog och samverkan. Trafikföretagen deltar i planeringen av kollektivtrafiken, men det är Region Gävleborgs uppdrag och ansvar att planera och bedriva kollektivtrafiken.

Region Gävleborg

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Gävleborgs län är Region Gävleborg. Regionen driver och utvecklar kollektivtrafiken under varumärket X-trafik och ansvarar för kollektivtrafiken i länet.

X-trafik handlägger Region Gävleborgs myndighetsuppgifter för kollektivtrafiken i Gävleborgs län, bland annat;

- arbeta med strategiska lång- och kortsiktiga planer
- utveckla linjenätet, resmöjligheter och system
- upphandla trafikföretag av trafikföretag
- planera och samordna trafikutbudet
- utveckla hållplatser och terminaler
- utveckla försäljningskanaler och biljettutbud
- informera om och marknadsföra resmöjligheter och biljetterbudanden.

Region Gävleborg har ansvar att samordna de trafikföretag som på uppdrag av X-trafik bedriver trafik inom respektive trafikområde och som kan komma att påverkas av det som händer och sker inom respektive trafikområde. Region Gävleborg ansvarar även för trafik som annan part bedriver kollektivtrafik inom länet, som till exempel Region Uppsala. Många frågor som kopplas till kollektivtrafiken ska hanteras av Region Gävleborg som i sin tur ansvarar för att samråda med berörd part.

Kommersiell trafik

Kommersiell trafik är kollektivtrafik som bedrivs på marknadsmässiga villkor utan subventioner, och som inte upphandlas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Tillsammans är vi starka - forum för samverkan

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 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. Ett nätverk för tjänstepersoner från varje kommun, Region Gävleborg och trafikföretagen.

Det här är några exempel på vad nätverket skulle kunna diskutera:

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

Det finns även ett behov av att samverka mer med näringslivet. Genom att involvera näringslivet i beslutsprocesser om kollektivtrafiken kan man öka förståelsen och skapa insikt i hur kollektivtrafiken påverkar både boende och verksamma i Gävle kommun. Kommunens näringsidkare spelar en viktig roll för både invånare och turister, bland annat genom att erbjuda en mångfald av företag, vilket skapar attraktiva centrumkärnor. Det är nödvändigt att beakta dessa perspektiv när infrastrukturfrågor diskuteras, särskilt när det gäller kollektivtrafiken. I Näringslivsprogrammet står det även att det är viktigt att planera för utbyggd infrastruktur och platser för att få företag att etablera sig och växa (Näringslivsprogrammet 2021).

Gävle kommun föreslår att kommunens näringslivsenhet och förening Företagarna i Gävle möts regelbundet, en eller två gånger per år. Även andra aktörer för näringslivsutveckling kan bjudas in. Syftet är att diskutera hur infrastrukturen och kollektivtrafiken påverkar företagen.

Det saknas även befintlig samverkan i relevanta samverkansråd.

Samverkansforum som pågå

Gävle kommun har återkommande möten med Region Gävleborg och trafikföretagen. Då hanteras löpande händelser inom trafikutveckling och samhällsplanering. Mötena har olika tidsperspektiv och syften. De redovisas till höger.

Region Gävleborg, trafikföretagen och Gävle kommun ser ett behov av mer proaktiva möten, där information om kommande arbeten tas upp i ett tidigt skede. Det handlar om detaljplaner, informationskampanjer, förändringar i linjenät och turtäthet, exploateringsprojekt, investeringsplaner och trafikavstängningar.

Det är viktigt att ha samverkansmöten vid tillfällen på året som är mest fördelaktiga för planering, budgetering och beslut.

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: Gemensam planering av 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, 2 gånger per år.**
Syfte: Hämta in synpunkter, frågor och förslag från personer med funktionsnedsättning som deltar i Funktionsrättsrådet. Trafikföretagen uppdaterar deltagarna med aktuell information.
Deltagare: Representerar för Funktionsrätt, Region Gävleborg och 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.

- **Kollektivtrafiksamråd, 2 gånger per år.**
Syfte: Information om exempelvis status i kollektivtrafiken, trafiksatsningar för innevarande år samt några år framåt, ev. besparingar, ev. prisjusteringar, återkoppling från dialogmöten med kommunerna, aktuellt om länsplanen med mera.
Deltagare: Alla kommunstyrelseordföranden samt ansvariga tjänstepersoner med ansvar för kollektivtrafik- och infrastrukturfrågor.

Framtidstrender inom kollektivt 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 i det här avsnittet påverkar framtidens kollektivtrafik – det beror till stor del på ny teknik och attityder. Den traditionella kollektivtrafiken kan i framtiden utvecklas och kombineras med nya lösningar som gör resandet med kollektivtrafiken än mer attraktivt.

Omvärldsbevakning

Omvärlden påverkar våra förutsättningar att kunna färdas hållbart. Nya lagar och regler inom EU och i Sverige påverkar våra möjligheter att planera för ett hållbart resande, även när det gäller lokala beslut om vår infrastruktur. Det finns ett behov av ett större nationellt fokus för kollektivtrafik.

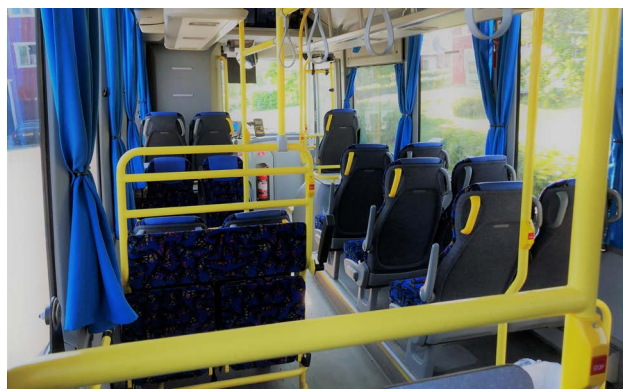
Det finns ett behov av ett nationellt fokus på beteendepåverkande åtgärder, så kallade mjuka åtgärder kopplat till mobilitet och tillgänglighet. Kommunen påverkas även av andra faktorer i omvärlden, som politisk styrning, krig, pandemier, befolkningsutveckling, inflation, distansarbete och ökad e-handel.

2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att föreslå en utformning av ekonomiskt stöd i syfte att öka tillgången till regionala biljettsystem nationellt. Genom att samordna de regionala biljettsystemen förenklas tillgången till biljetter vilket gör det enklare att resa kollektivt i Sverige.

Det kan vara ett steg i rätt riktning för ett ökat kollektivt resande. Ett bra exempel på samma tema kommer från Tyskland, där den så kallade Tysklandsbiljetten (Deutschland-ticket) möjliggör kollektivtrafikresande över hela landet för bara 49 euro per månad.

Trafikanalyser för hållbart resande

Gävle kommun använder en trafikmodell som visar hur trafiknätet och resandet ser ut idag och analyserar hur det kan komma att se ut i framtiden.



Figur 10. Inuti en stadsbuss.

Figur 11. Biljettmaskin. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

Figur 12. Cirkulationsplats med en bil och buss. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

Trafikmodellen kan visa vilka effekter som kan uppnås genom olika satsningar på kollektivtrafik. Modellen är även bra att använda för att se resmönster, utvärdera resesätt, frigörande av mark, kundunderlag, buller, utsläpp, samhällsekonomiska besparingar och för att kunna arbeta med punktinsatser för att skapa nya resvanor.

Innovativa busslösningar och snabba framkomliga busslinjer

Kollektivtrafiksystemet med snabbussar har förmågan att förflytta fler människor snabbare, utan att ta större yta i anspråk. Genom att planera för bussar som tar sig fram snabbare och mer framkomligt kan stadsdelar och tätorter länkas samman och segregationen minska. Det är ett bra alternativ att satsa på snabbussar eller som även kan kallas expressbussar mellan tätorter, eftersom det är ett mer attraktivt och konkurrenskraftigt sätt att arbetspendla mellan orterna/stadsdelar jämfört med bil.

Snabba busslinjer eller expressbussar kan genomföras med bland annat att bussen enkelt kan köra in och ut från hållplatsen, gena linjesträckningar, färre stopp, egna körfält för busstrafik, bussgator, full prioritet i korsningar och effektiv av- och påstigning.

Gävle kommun rekommenderar Region Gävleborg att bussar bör ha möjlighet till påstigning i både bak och framdörr och att biljettköp och validering av biljett bör göras innan påstigning. Detta för en effektivare och snabbare busslinje.

Det finns ett trafikkoncept för busslinjer som kallas BRT (Buss rapid transit) och som i vissa utvalda stråk har samma högkvalitativ och kapacitetsstark framkomlighet i liknelse som en spårväg. Det ska gå fort och inte finnas några hinder längs vägen för linjen.

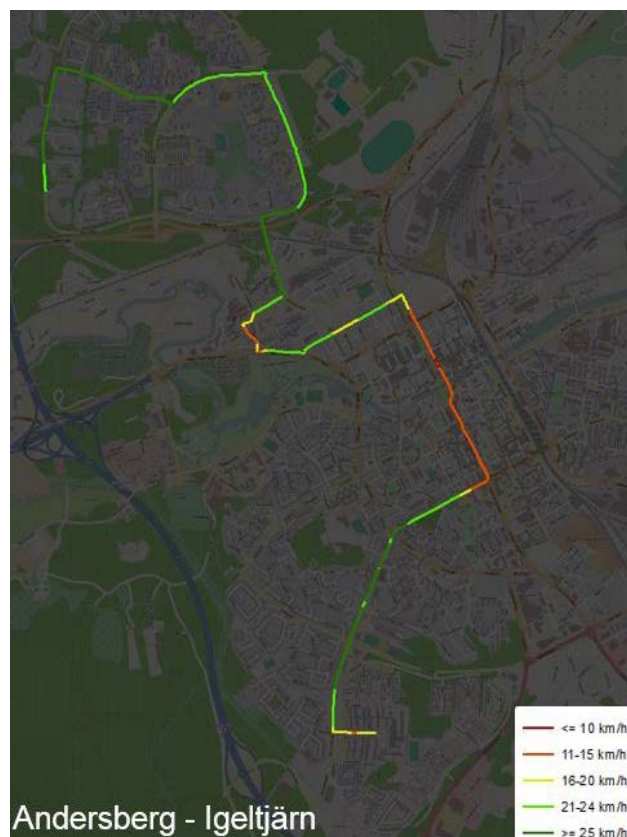
År 2015 genomfördes en konsultutredning för linje 2 för att se hur restiden kunde kortas ned på Gävles och Region Gävleborgs största linje med närmare 2 miljoner resor per år. Linje 2 var den busslinje som hade den lägsta medelhastigheten med 17 km/h. Se figur 13 & 14 från utredningen (2015) gällande BRT för linje 2 avseende var bussen gick långsamt. Centrumhållplatsen vid Rådhusorget byggdes om och busshållplatser längs linje 2 blev körbanehållplatser. Efter ombyggnationerna av körbanehållplatser hade linje 2 fortsatt samma låga medelhastighet. Däremot ökade tillförlitligheten eftersom bussarna kom i tid oftare än tidigare. Förslagen på bussprioritering och bussgator på Södra Kungsgatan och Västra Vägen fullföljdes dock inte.

För att få bästa effekt gällande restider och framkomlighet finns det ett behov att se över helheten av ett visst stråk eller linje och göra fler åtgärder som ökar framkomlighet, inte endast hållplatsernas utformning. Gävle kommun har inte införlivat detta i infrastrukturen för linje 2, men åtgärderna rekommenderas för framtida utveckling.



Figur 13. Medelhastighet i högtrafik för södergående bussturer indelad i hastighetsklasser (2015).

Foto: Trivector utredning BRT linje 2.



Figur 14. Medelhastigheten i högtrafik för norrgående bussturer indelad i hastighetsklasser (2015).

Foto: Trivector utredning BRT linje 2.

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 eller dragspelsbussar som kallas Autonomous Rail Rapid Transit (ART). Fordonet, som drivs av el och går på gummidäck istället för räls, kan ses som en blandning av ett tåg, en spårvagn och en buss. Fordonet följer prickade linjer på vägen som fungerar som virtuella spår för fordonets sensorer. Förarna kan växla mellan att använda sensorerna eller ratten.

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 vilket är en anropsstyrd kollektivtrafik som bokas via en app eller ett telefonsamtal. Denna typ av buss är oftast förarstyrd. 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 geografiskt och tidsmässigt flexibel.

Region Gävleborg ansvarar för att säkerställa att det erbjuds kollektivtrafik i länet. I det arbetet ingår att genomföra upphandlingar av aktörer som utför uppdraget med att köra trafiken. Med vilken typ av bussar detta genomförs är något som Region Gävleborg ansvarar för, och inget som Gävle kommun kan påverka.

Det är viktigt att kommunen och regionen för en gemensam dialog och samverkan gällande ny teknik, förarlösa fordon och on demand-trafik för att

säkerställa att behov och efterfrågan omhändertas i linje med utvecklingen av teknisk utrustning med mera.

Gävle kommun bör fortsätta att vara lyhörd för omvärldens trender och ny kunskap inom automatiserad kollektivtrafik och utreda alternativet med självkörande fordon och on demand-trafik tillsammans med Region Gävleborg.

Fossilfri kollektivtrafik gynnar omställning av fordonsflottan

Kollektivtrafiken i Gävleborgs län är fossilfri sedan 2017. Fordonen drivs med el, biogas, vätgas eller HVO (biodiesel). Det är viktigt att använda olika typer av fossilfria drivmedel eftersom det ger skalfördelar att ställa krav på fossilfria drivmedel som i sin tur minskar klimatpåverkan som gynnar miljön. 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.

Biogas är ett nationellt prioriterat hållbart bränsle som bidrar till måluppfyllnad för de nationella miljömålen. Biogödsel som är en biprodukt från produktion av biogas återför ändliga resurser som fosfor till jordbruket och ersätter fossilt gödningsmedel. Genom att använda lokalproducerad energi till kollektivtrafikens drift minskas beroendet av energislag som produceras utomlands. Det minskar även sårbarheten i en krisituation. Regional cirkulär ekonomi skapar kretslopp för energi och näringsämnen och dessutom lokala arbetstillfällen.

För att lyckas bli mer klimatneutral är det viktigt att det finns god tillgänglighet till tank- och laddstationer för fossilfria fordon inom kommunen. Vid knutpunkter för kollektivtrafik kan fordon stå parkerade i över 8 timmar, vilket gör att normalladdning lämpar sig bäst. Ju kortare tid fordonet förväntas stå parkerat desto mer motiverad är en högre laddeffekt. I Gävle kommuns Riktlinjer för laddinfrastruktur (2022) står det att kommunen behöver skapa möjligheter att ladda flera olika typer av fordon, exempelvis i mobilitetshubbar.

Kommunen behöver skapa förutsättningar inom samhällsplaneringen för utvecklingen inom både el och bioenergi. Om fler pantografer för elbussar skulle behövas så ska en diskussion med Gävle Energi föras i tidigt skede för att kunna utse strategiskt placerade laddpunkter. Vad gäller laddningsbehovet för bussar så går branschen mer och mer åt laddning i bussdepå nattetid samt vid behov gå in och stödladda mitt på dagen. X-trafiks viktigaste uppgift blir då att säkra elbehovet på bussdepåerna där de laddas.



Figur 15. Buss som laddar vid en pantograf. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.



Figur 16. Buss som drivs av el. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

Smidigare resa med flera transportslag

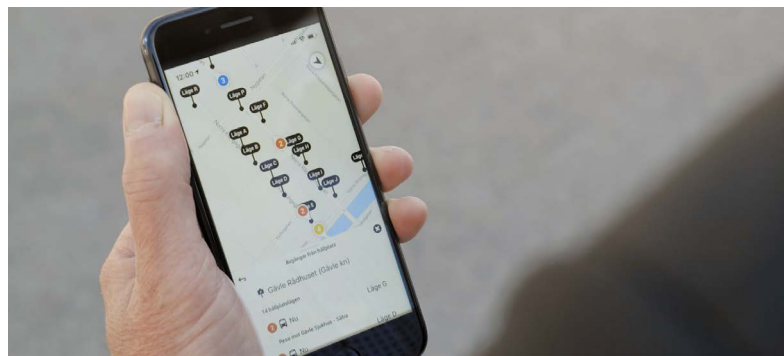
Digital teknik förväntas bidra till ett smartare transportsystem och utvecklingen av mobilitetstjänster, som till exempel bilpool, låncykel, taxi och elsparkcyklar för uthyrning. Intermodalitet innebär att en resa från punkt A till B genomförs med flera transportslag. Modern transportplanering utgår ifrån hela resan, från dörr till dörr. Vid större bytespunkter och målpunkter blir det allt viktigare att erbjuda möjligheter att resa vidare med hållbara transportmedel. Kommunen vill göra det möjligt att resa hållbart från start till mål. Därför är det viktigt att utveckla mobilitetshubbar, där det går att göra ett smidigt byte från till exempel kollektivtrafik till privatcykel, elhyrcykel eller elsparkcykel.

Ökad digitalisering och delad ekonomi märks av i transportsektorn. En utmaning de närmaste åren är att leverantörer av de olika transportslagen har egna, och ibland slutna, digitala plattformar och/eller appar. Resenären måste använda flera olika digitala plattformar/appar för sin resa, 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 man vill resa.

Kombinerade mobilitetstjänster eller Mobility as a Service (MaaS) är den fullskaliga digitala

implementeringen. Genom nationella eller lokala samarbeten mellan exempelvis Region Gävleborg, stora fastighetsägare och leverantörer av hyrcyklar och elsparkcyklar, kan fler resa från start till mål på ett både smidigt och hållbart sätt.

Gävle kommun har gjort en upphandling av mikromobilitet 2023. Modellen som innefattar elcyklar och elsparkcyklar testas de närmaste åren i Gävle och utvärderas därefter. Det vore önskvärt att upphandling sker på regional nivå nästa gång och då med integrerade betallosningar. Genom regional och nationell samverkan kan sträckor kombineras med varandra till en obruten resekedja.



Figur 17. Mobil som visar reseplaneraren. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

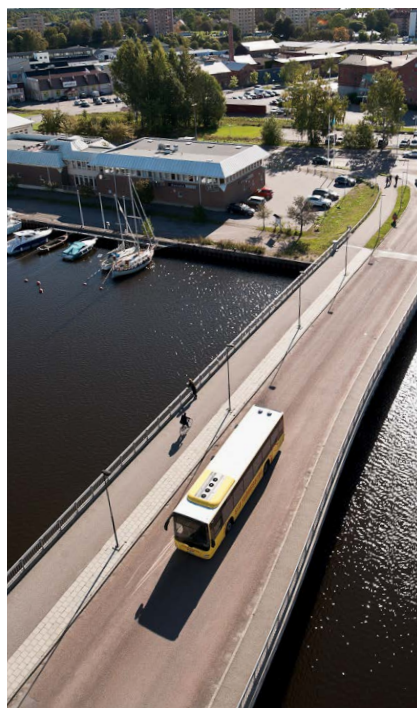
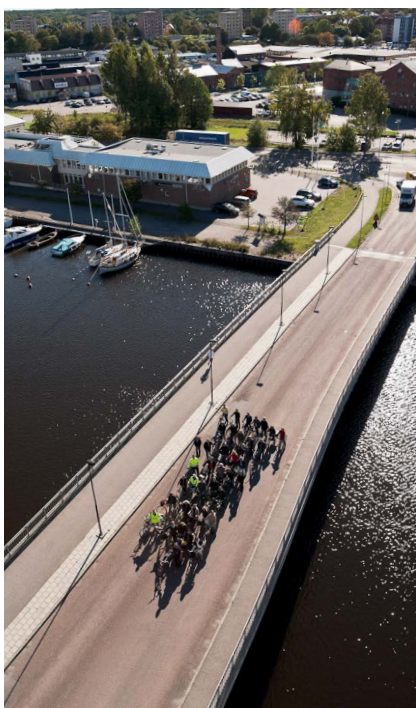
När kollektivtrafiken prioriteras blir den attraktiv

Gävle kommuns övergripande planer och strategier syftar till 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 till att prioritera kollektivtrafiken. Det handlar inte bara om att skapa en snabb och pålitlig trafik; det är också ett bra sätt att minska trängseln på gator och vägar och samtidigt öka flödet av människor genom staden. Det i sin tur gynnar handeln med ökade rörelser i de centrala delarna av staden.

Kollektivtrafik är ett yteffektivt transportmedel, där många personer kan få plats i ett och samma fordon, jämfört med varsina bilar. Det finns mål i Gävle kommuns översiktsplan (2017) 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, framförallt där vi har trängsel och låg framkomlighet i dag.

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. När kollektivtrafiken prioriteras får den automatiskt en höjd status.



Figur 18. Hur stor plats tar du i trafiken? Ditt val gör skillnad!
Foto på Alderholmsbron, Gävle.



Figur 19. Exempel på en flerfartsgata. Foto: Space Scape.

Kollektivtrafik måste 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 (2014) fastslås en prioriteringsordning när olika trafikslag behöver samsas:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Enligt Kommunplan med årsbudget 2023 och utblick 2024-2026 ska Gävle kommun klara målet om ren luftkvalitet i staden. För att nå det målet måste det bli mer attraktivt att gå, cykla och ta bussen.

Det ska vara lättare att ta bussen och genomfartstrafik ska ledas om där det är möjligt. Då blir det mindre trängsel för dem som faktiskt behöver ta bilen, enligt Gävle kommuns kommunplan (2023). Gävle kommun kommer att använda de styrmedel som finns, i form av trafikreglering och trafikutformning,

för att underlätta för busstrafiken. Enligt Gävle kommuns Parkeringspolicy (2015) ska parkering främja resandet till fots, på cykel och med kollektivtrafik. Att ordna infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafiknätet är också ett alternativ för att minska biltrafiken i centrum.

När kommunen prioriterar gator och vägar för hållbara transportslag, blir det lättare att nyttja kollektivtrafiken. En infrastruktur som anpassas till kollektivtrafiken gör den mer pålitlig, robust och mer attraktiv för resenärer.

Gävle kommuns Gatuutvecklingsplan 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, denna plan blir klar och antagen under år 2023.

På följande sida beskrivs viktiga frågor som Gävle behöver fortsätta arbeta med när det kommer till att prioritera kollektivtrafiken i kommunen.

Prioritera funktionell kollektivtrafik vid evenemang och andra aktiviteter i trafiken

Gävle kommun ska prioritera framkomlighet för kollektivtrafiken vid evenemang som berör starka kollektivtrafikstråk och/eller större bytespunkter. I vissa fall kan det uppstå intressekonflikter mellan kollektivtrafikens framkomlighet och olika evenemang. Eftersom kollektivtrafiken har en samhällsviktig funktion är det viktigt att evenemangen arrangeras så att kollektivtrafiken drabbas av så lite störningar som möjligt. Om intressekonflikter över gatumark uppstår kan ytbehovet med fördel lösas på trafikytor som inte trafikerats av kollektivtrafiken.

Om arrangören av ett evenemang väljer att förlägga evenemanget så att det riskerar att påverka kollektivtrafiken negativt ska arrangören i ansökningsförfarandet och i dialog med kommunen och Region Gävleborg kunna säkerställa att en funktionell kollektivtrafik mellan viktiga målpunkter kan upprätthållas med så minimal trafikpåverkan som möjligt, även under evenemangets genomförande. Förslag på vidtagna åtgärder ska inkluderas i ansökan. All flytt och tillfällig omledning av kollektivtrafik är mycket kostnadsdrivande för Region Gävleborg. Det skapar otydlighet för resenärer, i synnerhet personer med funktionsnedsättning och riskerar att evenemangsbesökare väljer bort kollektivtrafiken på grund av osäkerheten kring linjer och turer.

Sammantaget behövs en samordning mellan Region Gävleborg, Gävle kommun och arrangören som gör att evenemangen kan genomföras med bibehållen framkomlighet för kollektivtrafiken.

Prioritera kollektivtrafik vid trafiksignalerna

Trafiksignaler ska prioritera kollektivtrafiken där den har låg framkomlighet. Exempelvis kan de mest försenade bussarna ges möjlighet till större prioritet. Med bättre prioritet kan alltså reglertiden minskas, vilket i sin tur kan medföra kostnadsbesparingar samt öka kapaciteten på gator och vägar med stora trafikantströmmar. Gävle kommun ska därför utreda vilka korsningspunkter som kan regleras och prioriteras.

Prioritera byggande nära kollektivtrafik

Det är viktigt att Gävle kommun prioriterar att bygga där det redan finns eller är enkelt att komplettera med kollektivtrafik. Det är i enlighet med kommunens strategiskt styrande dokument som Gävle kommuns översiktsplan, fördjupade översiktsplaner och liknande övergripande dokument.

Prioriterade stråk för kollektivtrafik

Kollektivtrafik prioriteras utmed stomlinjerna, vid Centrumhållplatsen och Gävle Central. Västra Vägen, Södra Kungsgatan och passagerna förbi Rådhuset i Gävle centrum har låg framkomlighet för bussarna på alla linjer inom stadstrafiken. Det visar linjenätsanalysen som Region Gävleborg upprättade 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 trafikomledning för personbilar när det är högtrafik för bussar. På Västra Vägen eller Södra Kungsgatan kan bussgata eller busskörfält vara lämpliga alternativ för att prioritera busstrafiken.

Gatuutvecklingsplanen och trafikmodeller kan bidra till förslag om hur de centrala gatorna kan utvecklas för att öka kollektivtrafikens framkomlighet och hur ytor disponeras i Gävle i framtiden. Gävle kommun behöver utreda vilka förslag som är lämpliga på de ytor. Därefter behövs ett politiskt ställningstagande, för att kunna gå vidare med arbetet med ökad framkomligheten för bussar vid Rådhuset på Södra Kungsgatan och Västra vägen.

Attraktiv kollektivtrafik kan konkurrera med bilen

För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med personbilar och andra motorfordon behövs rätt förutsättningar. Det är av stor betydelse att restiden med tåg och buss är konkurrenskraftig i förhållande 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 (exklusive gångtid till/från bil och tid för parkering). 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



Figur 20. Turtätt i centrala staden.

bussar och tåg inte kan konkurrera med bilen. Enligt Gävle kommuns översiktsplan (2017) bör restidskvoten inte överskrida 1,5 för kollektivtrafik i förhållande till bil i tätbebyggda områden. Det innebär till exempel att en resa som tar 20 minuter med bil inte bör ta mer än 30 minuter med kollektivtrafiken. Enligt Hydén (2008) ska restidskvoten för kollektivtrafiken, inkluderat väntetid och gångtid, vara under 2 för att vara ett alternativ till bilen. Restidskvoter som kommer upp mot 2,0 bör anses som relativt oattraktiva för den enskilda resenären.

För att förbättra restidskvoten krävs bland annat att:

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

Gävle kommun och Region Gävleborg behöver fortsätta samarbeta kring åtgärder som kan förbättra framkomligheten och medelhastigheten för busstrafiken. Det är av stor vikt att Gävle kommun fokuserar på det som kommunen har rådighet över och arbetar aktivt med att utveckla infrastrukturen så att den blir så fördelaktig för kollektivtrafiken som möjligt. Arbetet bör göras i samverkan med Region Gävleborg.

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



Figur 21. Tåg med Dalapalatset i bakgrunden.

- **Restiden**
 - o Byten
 - o Linjedragningens genhet och slinga
 - o Biljettsystem och service ombord
- Ansvar:* Region Gävleborg
- **Tillgängligheten**
 - o Avstånd
 - o Lokalisering
 - o Upplevelsen och tiden för hela resan
 - o Lättillgängligt
- Ansvar:* Gävle kommun och Region Gävleborg

- **Pålitligheten**
 - o Tidtabeller hålls
 - o Information är korrekt
 - o Stabilt hållplatsmönster
- Ansvar:* Region Gävleborg, hållplatsmönster sker i samverkan med Gävle kommun.

- **Komfort**
 - o Gång- och cykelvägens standard till hållplatsen
 - o Bytesmöjligheter mellan olika linjer
 - o Hållplatsutformningen
 - o Själva resan inklusive fordonet
- Ansvar:* Gävle kommun har ansvar över gång- och cykelväg och hållplatsutformning, medan Region Gävleborg har ansvar för övriga punkter.

- **Bekvämlighet**
 - o Av- och påstigningsstandard
 - o Sannolikhet att få sittplats
 - o Rymlighet, sittplatsutformning
 - o Fordonens gångegenskaper
 - o Buller
 - o Möjlighet att utnyttja restiden meningsfullt
 - o Kontakt/avskildhet
 - o Service
- Ansvar:* Region Gävleborg har ansvar över bekvämligheten på bussen, medan Gävle kommun i vissa fall kan ha ansvar över bekvämligheten utanför bussen.

- **Trygghet**
 - o Belysning
 - o Miljöernas utformning
 - o Bemötande
 - o Övervakning (automatisk, personlig)
- Ansvar:* Gävle kommun har ansvar över belysning och utformning utanför fordonet medan Region Gävleborg har ansvar över bemötande och övervakning i fordon.

- **Pris**
 - o Konkurrenskraftigt pris
 - o Enkla betalmetoder
- Ansvar:* Region Gävleborg

- **Information**
 - o Tidtabeller
 - o Störningar i trafiken
 - o Planera din resa
- Ansvar:* Region Gävleborg. Störning i trafiken sker i samverkan mellan Gävle kommun och Region Gävleborg.

Kollektivtrafik- vänlig samhälls- planering



26

Figur 22. Gävle strand med buss på Alderholmsbron. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

För att nå det övergripande målet om en klimatneutral kommun år 2030 och att kollektivtrafikens marknadsandel i Gävle kommuns geografiska område ska fördubblas till 2030 jämfört med 2010, i förhållande till annat motoriserat resande, måste de hållbara färdssätten prioriteras tidigt i samhällsplaneringen. Samhällsutveckling som tar hänsyn till kollektivtrafiken skapar stora ekonomiska och sociala värden och är nödvändigt för att klara målen om hållbarhet och ökat resande med kollektivtrafik. Det ställer samtidigt höga krav på kollektivtrafiken. Det är enklare att ta fram ambitiösa mål, policyer och riktlinjer, men det är svårare att genomföra dem. Gävle kommun lägger därför stor vikt

vid tidig dialog, både internt inom kommunen och externt med invånare och övriga aktörer. Transparens och tydlighet är viktigt för en bra samhällsplanering och för att ge kommunens förtroendevalda förutsättningar att fatta beslut i linje med politiskt antagna mål.

På följande sida listas ställningstaganden för att nå det övergripande målet. De har ett samhällsplaneringsperspektiv. Specifika åtgärder kopplat till ställningstagandena finns i bilagan *Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik*.

Ställningstaganden för kollektivtrafikvänlig samhällsplanering

- Vid prioritering av ny samlad bebyggelse ska närhet till starka kollektivtrafikstråk väga tungt, för att på så sätt stärka linjernas ekonomi genom ökat resandeunderlag.
- Gävle kommun ska fortsatt arbeta i samverkan med Region Gävleborg för att utveckla kollektivtrafiken i hela kommunen, även i serviceorterna.
- Gävle kommun ska förbättra planeringen av investeringar samt uppföljningen av genomförda kollektivtrafikrelaterade arbeten och uppdrag.
- 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 viktiga gång-, cykel-, och kollektivtrafikstråk där gatuutrymmet är begränsat ska de hållbara trafikslagen 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-, handels- och verksamhetsområden byggs ut får kollektivtrafiken ett större sammanhållet upptagningsområde eftersom det kan bli fler resande och därmed underlag för tätare trafik istället för halvfulla bussar. Det ökar möjligheten att utveckla linjenätet och hållplatslägen. Nya bostäder, externhandel och verksamheter långt från kollektivtrafik bör undvikas eftersom det inte finns någon garanti för att dessa områden kommer trafikeras med kollektivtrafik i framtiden.

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. I framtida revideringar av strategiska planeringsdokument är det viktigt att säkerställa att alla nya utpekade bostads-, handels-, service, och verksamhetsområden ligger nära kollektivtrafik och i övrigt har goda förutsättningar för ett hållbart resande.

I vissa fall kan exploatering behöva anpassas för framtida kollektivtrafik. För Gävle kommun är det

viktigt att skapa en god tillgänglighet för alla hållbara trafikslag vid exploatering, oavsett om det är bostadsbebyggelse eller nya handels- och verksamhetsområden.

Ett exempel på ett verksamhetsområde där Gävle kommun i tidigt skede tagit höjd för att möjliggöra hållbara trafikslag är Ersbo syd, se figur 22. 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 X-trafik, tagit höjd för att det i framtiden ska finnas utrymme att komplettera gatorna med hållplatser, och gatunätet är från början dimensionerat för buss.



Figur 23. Ersbo syd inringat i röd markering.

Kollektivtrafikkvänlig samhällsplanering i tidiga skeden

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom transportsystemet som innebär att möjliga förbättringar ska prövas stegvis. 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 prioriteras. Det kan till exempel vara möten som anpassas efter kollektivtrafiken, riktlinjer för resor, kampanjer eller information som förändrar valet av transportsätt eller behovet av att resa.

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 saknas vägar, 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.

Det är viktigt att Gävle kommun, Region Gävleborg och trafikföretag samverkar. Det finns flera olika forum där man diskuterar planering och genomförande för att fånga upp behov i tidiga skeden. Genom detta 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 en arbetsordning. För att säkerställa att samhällsplaneringen är så välförankrad och genomarbetad som möjligt i ett tidigt skede arbetar Gävle kommuns sektor, Livsmiljö Gävle processororienterat.

En process som har visat sig gynna kollektivtrafikarbetet är investeringsprocessen. Investeringsprocessen möjliggör en god planering i investeringsprojektens tidiga skeden.

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

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

En ny process för exploateringar förväntas ha samma positiva verkan på kollektivtrafikarbetet i samhällsplaneringen.

En framtida exploateringsprocess kan underlätta möjligheten att i ett tidigt skede identifiera resbehov vid nybyggnation. Livsmiljö Gävle har tagit fram en mall för mobilitetsutredningar för att underlätta exploateringsprojektens förstudier i ett tidigt skede. Detta ger också förutsättningar att lyfta blicken och identifiera vilka mobilitetsutmaningarna är i ett större geografiskt område än bara för den enskilda exploateringen.

Uppföljning av kollektivtrafikplanering

Genom att följa upp kommunens arbeten kopplade till kollektivtrafik får Gävle kommun en förståelse för om arbetet går åt rätt håll och hur långt det är till målet har nåtts. I ett bokslut kan kommunen redovisa vad som har gjorts under året för just kollektivtrafiken. Det visar också om arbetet har följt den ursprungliga planen.

Gävle kommun kan 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 följs upp kontinuerligt över en längre tidsperiod och över större geografiska områden inom kommunen.

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

Gävle kommun behöver följa upp kundnöjdheten för att kunna skapa en god kollektivtrafikplanering. Det finns mer att läsa om detta under avsnittet *Lyssna in medborgare, besökare och företag*.

Framkomlighet i prioriterade stråk

När kollektivtrafiken lyfts in tidigt i samhällsplaneringen ökar bussarnas framkomlighet och restiden minskar. Busstrafiken ska ha en så rak linjesträckning som möjligt, och prioriteras med hjälp av bussgator och förtur vid trafiksignaler.



Figur 24. Buss på Norra Kungsgatan. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

Åtgärder för framkomlighet

Prioriterad kollektivtrafik kräver god framkomlighet vilket är en förutsättning för pålitlighet och punktlighet, såväl i kommunens infrastruktur som på järnvägen. Den höga andelen genomfartstrafik i centrala Gävle konkurrerar om gatuutrymmet och orsakar problem med framkomligheten för kollektivtrafiken.

I Region Gävleborgs linjenätsanalys finns en sammanställning av områden med låg medelhastighet. Analysen visar var det behövs en bättre framkomlighet inom Gävle kommuns stadstrafik. Västra Vägen, Södra Kungsgatan och passagerna förbi Rådhuset i Gävle centrum har låg framkomlighet för bussarna på alla linjer i stadstrafiken.

Om medelhastigheten med kollektivtrafiken är för låg kan det vara mer attraktivt att resa med bil. Restiden med buss måste minska och därför måste framkomligheten öka för att bussen ska ses som ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Restider i kollektivtrafiken kan förkortas genom exempelvis separata körfält och bussgator, åtgärder för snabbare av- och påstigning, och en tydlig avvägning mellan antalet hållplatser och behovet av en snabb resa är några åtgärder för att förbättra framkomligheten. När konflikter uppstår ska busstrafik prioriteras före parkering på gatumark, enligt Parkeringspolicyn (2015). Ett busskörfält eller en bussgata medför även att räddningstjänsten får en mer framkomlig färdväg. Innan kommunen bygger om befintliga gator och vägar är det bra om den nya lösningen testas och utvärderas för att sedan byggas permanent.

Nedan finns en lista med olika sätt att förändra infrastrukturen för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken:

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

Gävle kommun och Region Gävleborg behöver samarbeta i en utredning om vilka åtgärder i infrastrukturen som kan förbättra framkomligheten för busstrafiken och därmed öka medelhastigheten. Trafikmodeller eller simuleringar kan identifiera vad som ger bäst resultat, vilka linjer som ska prioriteras framför andra samt de korsningar och sträckor där en förändring skulle ge störst effekt.

Undvik gatuhinder för kollektivtrafiken

När kollektivtrafiknätet prioriteras bör olika hinder (som portar, gupp, cirkulationsplatser med flera) planeras noggrant eftersom de även påverkar övriga trafikslag. Det gäller även gatuparkeringar, utfarter och mindre anslutande gator i kollektivtrafikstråk, för att undvika konflikter mellan förare. Om hastighetsdämpande åtgärder är nödvändiga ska de genomföras i nära dialog med Region Gävleborg. Då ska bussens hela körväg och sträckning beaktas.

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. Detta kan i sin tur möjliggöra självständiga förflyttningar och känna sig delaktig i samhället (Socialt hållbarhetsprogram, 2019).

Gävle kommun ska i sin planering för hållbar utveckling följa Agenda 2030 för att bidra till att de globala målen nås. Jämställdhet och jämlikhet kan rakt av kopplas till mål 5: *Jämställdhet*, och mål 10: *Minskad ojämlikhet*, genom att bland annat stärka kvinnors roll genom lagar, handlingsplaner och teknik samt skapa jämlikhet genom att verka för ett samhälle där ingen lämnas utanför i utvecklingen. Även mål 11: *Hållbara städer och samhällen* är relevant för att bidra till ett mer jämlikt och jämställt Gävle. I synnerhet delmål 11.2: *Tydliggör hållbara transportsystem* för alla är viktigt. Delmålet anger att vi ska ”senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer” (Globala målen, 2023).

I takt med att befolkningen ökar, kommunen förtätas och det byggs ut längs kollektivtrafiklinjerna, ökar även kravet på kortare restider och högre turtäthet. Om infrastrukturen för kollektivtrafik är välutbyggd och attraktiv skapas 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 hållbart sätt.

Samtidigt finns barriärer mellan stadsdelar och orter i form av vattendrag, vägar, järnvägar och stora avstånd mellan stadsdelarna och orterna. Det kan också vara mentala hinder som gör att människor inte reser mellan samhällen. Alla dessa hinder kan undanröjas med kollektivtrafik.

Gävle kommun behöver skapa förutsättningar för att alla ska kunna ta sig till hållplatserna på ett säkert sätt, speciellt äldre, barn och människor med funktionsnedsättning. Alla som vill ska kunna resa och hållplatsernas utformning ska inte vara ett hinder, oavsett ålder, kön eller funktionsnedsättning.

När föräldrar upplever att kollektivtrafiken är trygg och tillgänglig får barn en ökad frihet att själva ta sig till sina aktiviteter och vänner. Det skapar en tryggare trafikmiljö kring skolorna och bidrar samtidigt till minskad klimatpåverkan.

Barnkonventionen är tydlig med att alla barn och unga har rätt till en rolig och utvecklande fritid. Förutsättningarna för detta skiljer sig tyvärr mellan samhällsklass, geografisk plats och om man exempelvis har någon form av funktionsnedsättning. Svårigheter att ta sig till aktiviteter, eller att resorna är för dyra, bidrar till att många barn och unga inte har möjlighet till en meningsfull fritid, vilket påverkar både det fysiska och psykiska välmåendet.

Tillgången till bra och billig kollektivtrafik en viktig pusselbit, särskilt för att uppmuntra till kollektivt resande i socioekonomiskt utsatta områden där tillgången till bil är lägre. Det ger också bättre möjlighet för att säkerställa bra kollektivtrafik till både mans- och kvinnodominerande yrken eller för att matcha näringslivets olika öppettider.

Enligt Gävle kommuns Handlingsplan för äldrevänlig kommun (2022) ska kommunen, i dialog med Region Gävleborg, arbeta för att underlätta biljettinköp, planera busslinjernas sträckning och placera och anpassa busshållplatserna. Då blir det enklare för fler att resa med kollektivtrafiken.

Figur 25. Foto övre s.31. Jämställdhet block från Agenda 2030.

Figur 26. Foto mitten s.31. Minskad ojämlikhet block från Agenda 2030.

Figur 27. Foto nedre s.31. Hållbara städer och samhällen block från Agenda 2030.



Närhet till kollektivtrafik 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 tog under 2016 fram ett tillgänglighetsindex gällande restidkvoten som en webbkarttjänst. Den kan användas för både allmänna och mer specifika analyser om tillgänglighet och kan vara ett bra verktyg för kommunen att använda i planeringsprocesserna. Utveckling och uppdatering av webbkarttjänsten tillgänglighetsindex finns som föreslagen åtgärd i bilagan *Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik*.

Nedan finns riktvärden som är användbar vid planering av hållplatslägen kopplat till befintlig och ny bebyggelse beroende av linjenätets typ av turtäthet. Hållplatsernas läge bör inte vara närmare än 300–400 meter från varandra. Detta för att linjen ska vara så effektiv som möjligt. Förklaringen till alla olika linjer finns på sida 7 i detta dokument.

Stomlinje

- Högst 100 meter till målpunkter som äldreboende, sjuk- och hälsovårdsinrättningar.
- Högst 200 meter till bostäder.

Lokallinje och regionaltrafik

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

BRT- linje eller expresslinje

- Eftersträva cirka 500–800 meter till bostäder.

Bebyggelse kring stationer

Genom att koncentrera bebyggelse vid stationerna kan fler människor få tillgång till god kollektivtrafik och en större arbetsmarknad. Enligt Gävle kommuns översiktsplan (2017) ska ny bebyggelse i stationsnära lägen (inom en zon om 600 meter) vid regionala järnvägsstationer ha en högre täthet av bostäder, icke störande verksamheter, större besöksmål och servicefunktioner. Kommande satsningar på nya Gävle Central och nytt hållplatsläge Gävle Västra kommer också vara viktiga nya målpunkter som med fördel kan kompletteras med verksamheter.

Linjenätets utveckling och turtäthet

För att kollektivtrafiken ska upplevas attraktiv är det bra med hög turtäthet.

- För god standard bör stadstrafikens stomlinjer ha högst 10 minuter mellan avgångarna, 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 (Hydén 2008).

Utveckling av stadstrafiken

2004 infördes det kollektivtrafiksystem som dagens stadstrafik till största del grundar sig på. Stadstrafiken består av 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.

Linjenätsanalysen som Region Gävleborg tog fram 2022 föreslår ett nytt stadslinjenät i enlighet med planerad samhällsutveckling. Linjedragningarna är placerade så att så många invånare som möjligt i Gävle ska ha tillgång till buss. Befolkningstäta områden har tillgång till fler linjer och tätare turutbud.

Linjenätsanalysen vägleder regionens och kommunens politiker samt tjänstepersoner i beslut som rör både linjedragningar och investeringar i infrastruktur. Region Gävleborgs linjenätsanalys är ett stöd i det fortsatta samarbetet mellan regionen, Gävle kommun och trafikföretagen kring en utbyggnad av linjenätet.

Förslaget om det nya linjenätet kan behöva justeras de kommande åren för att anpassas till förändringar som uppstår i exempelvis infrastruktur och bostadsbyggande. 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 trafikföretagen, och tas med i Region Gävleborgs beslut om trafikplan.

Region Gävleborg och Gävle kommun bör revidera linjenätsanalysen vart femte år för att täcka in planering på medellång sikt, 2-5 år. Det är då viktigt att belysa kostnader relaterade till kollektivtrafik tidigt i planeringsprocessen. Det är även viktigt att följa utvecklingen av BRT-system (expresslinjer) i kommande dialoger om linjenätet.

Ytterligare ett intressant tillägg till linjenätsanalysen är den gatuutvecklingsplan som kommunen tar fram.





Figur 29. Person som väntar på bussen. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

Utveckling av landsbygdstrafik och regional trafik

Enligt Gävles översiktsplan (2017) 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 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 påverka känslan av inkludering och sammanhållning på olika platser. På många orter kan gång- och cykel vara ett otillgängligt alternativ på grund av långa avstånd, avsaknad av gång- och cykelvägar eller otrygga vägar. Då är kollektivtrafiken viktig, för att invånarna ska få möjlighet till ett miljövänligt, ekonomiskt och socialt färdssätt.

Enligt Gävle kommuns översiktsplan (2017) ska orternas centrum stärkas som mötesplatser med närhet till kollektivtrafik. Centrum- och servicefunktioner ska samlas längs orternas huvudgator. Kommunen bör göra analyser för att identifiera orternas förutsättningar och möjligheter till 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 stadstrafik och regional busstrafik är det viktigt att det finns tillgång till anropsstyrd närtrafik så att alla kan nå anslutningslinjer och samhällsservice. I Region Gävleborg finns närtrafik som ett komplement till den ordinarie kollektivtrafiken för dem som vill resa från adresser som ligger mer än två kilometer från en busshållplats. Trafiken är anropsstyrd och körs av taxiföretag längs olika "linjer", som har egna tidtabeller med cirkatider.

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 tiderna anpassas efter resenärernas behov i realtid istället för den statiska tidtabellen.

Dessa och liknande trafiktjänster ska fortsätta utvärderas, förfinas och vid behov utvecklas för att vara en naturlig del av kollektivtrafiken och arbetet med hållbarhet enligt Region Gävleborgs Trafikförsörjningsprogram (2022).

Tillköp för trafik eller biljetter

Kommuner i regionen 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 göras antingen för trafik och/eller för biljetter.

Gävle kommun har vid vissa tillfällen använt sig av tillköp. Det gäller till exempel 65+biljetten, sommarlovskort, tillköp av utökat turutbud på linje 15 och nya linjer till bostads- eller verksamhetsområden som efterfrågar mer kollektivtrafik.

När ska Gävle kommun genomföra tillköp?

För det första är det viktigt att undersöka om Region Gävleborg kan lösa behovet i egen regi då det är regionen som ansvarar för utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Eller kan kommunen göra åtgärder för att trimma det befintliga linjenätet eller turutbudet genom att förbättra framkomligheten längs stråket?

Om varken Region Gävleborg eller kommunen kan lösa problemet så kan kommunen göra ett tillköp. I Region Gävleborgs Trafikförsörjningsprogram (2022, i bilaga 7) finns mer information om 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 geografiskt avgränsat område som inte har tillgång till hållbara transportsätt till och från området.

Om kommunen gör ett tillköp ska det tecknas ett avtal med Region Gävleborg om att tillköpets effekter ska utvärderas efter tre år. Beslut om ett övertagande från kommunen till Region Gävleborg av tillköpet måste tas i Region Gävleborg för att komma med i eventuella trafikplaner och finansieringsbudgetar.



Figur 30. Buss på vinterväglag.

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, för att ge tillgång till en större arbetsmarknad och ett bredare utbud av utbildningar. De satsningar som genomförs inom kollektivtrafiken stödjer hela regionens utveckling i en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar riktning.

Utöver trafiken är även hållplatsernas utrustning och gångvägen till och från hållplatsen centrala delar i ett fungerande och användarvänligt system. Utformning, placering och val av hållplatser ska göras med hänsyn till gatustandard och trafiksituation. I Teknisk handbok (2022 avsnitt 1.2) finns ritningar av de hållplatstyper som är vanligt förekommande i kommunen.

Här listas ställningstaganden för att nå det övergripande målet. De har ett hela resan-perspektiv. Specifika åtgärder kopplat till ställningstagandena finns i bilagan *Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik*.

Ställningstaganden för Hela resan och tillgänglighet till hållplatser

- 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.
- Kollektivtrafikens miljöer ska upplevas trygga och säkra under hela resan, från start- till slutpunkt. Bytespunkterna planeras på ett yteffektivt sätt med resenären i fokus, vilket betyder att tillgänglighet, bekvämlighet/komfort och trygghet är prioriterat.
- Gävle kommun ska se till att de befintliga hållplatserna med över 20 påstigande per dag (i genomsnitt på tre år) ska vara tillgänglighetsanpassade till år 2030, enligt standard i Teknisk handbok.

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. Flera faktorer såsom trafiksäkerhet, framkomlighet, tillgänglighet och trygghet i anslutning till hållplatserna är viktiga för att fler ska resa kollektivt.

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten i kollektivtrafiken är ofta hög. De olyckor som drabbar resenärerna sker oftast på väg till och från hållplatsen. På vintern behöver anslutningsvägen vara snöröjd och grusad. 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

Framkomlighet beror bland annat på gatans utformning, gångtid, mängden trafik och hinder av olika slag, till exempel 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 hållplatserna en viktig aspekt. Utformningen av miljön vid hållplatser eller gång- och cykelvägar till och från hållplatsen är viktig för alla resenärers tillgänglighet, men även för chaufförer.



Figur 31. Cykelbana som är dragen bakom väderskyddet.

Gävle kommuns Tekniska handbok (2022) innehåller ritningar och information om hur miljöerna ska utformas. Ritningarna är granskade av bland annat Funktionsrätt Gävle och X-trafik.

Alla gångpassager och angöring till och från hållplatser i prioriterade kollektivtrafikstråk där kommunen är väghållare ska tillgänglighetsanpassas enligt standard i Teknisk handbok (2022).

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 funktionsnedsättning. Det går till exempel att bygga om busshållplatser så att det blir lättare att kliva på och av en buss, eller enklare att orientera sig till och från busshållplatsen. För personer med funktionsnedsättning 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.

Enligt standard i Teknisk handbok (2022) ska större bytespunkter och befintliga hållplatser med mer än 20 påstigande resenärer varje dag (i genomsnitt på tre år) anpassas för bättre tillgänglighet.

Trygg väg till hållplatsen

Gång- och cykelvägarna till och från en hållplats kan upplevas otrygga, speciellt om de ligger i park- och skogsområden 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. Trygghetsvandringar och trygghetsplaner är i vissa fall viktiga verktyg för att öka den upplevda tryggheten.

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. Gävle kommun gör återkommande trygghetsvandringar med kommuninvånare för att få höra hur invånarna upplever tryggheten på olika platser i kommunen.

Parkering vid hållplatser

Bra cykelparkeringar, med god snöröjning inte minst vintertid och belägna i anslutning till kollektivtrafik, förbättrar förutsättningarna för kombinerade pendlingsresor, exempelvis mellan buss och cykel. En bra cykelparkering uppmuntrar till kedjeresor med flera olika transportslag - inte minst i glesbygder där varje busshållplats har ett stort geografiskt upptagningsområde och cykeln ofta är en förutsättning för att kunna resa med kollektivtrafik. Cykelparkering bör därför vid behov anläggas vid större hållplatser, gärna i anslutning till eller i ett väderskydd.

Hållplatsers utformning

Det finns olika aktörer som ansvarar för väderskydd vid hållplatserna i kommunen. I det kommunala vägnätet ansvarar Gävle kommun för nybyggnation, tillgänglighetsanpassning, drift och underhåll av busshållplatser samt i vissa fall vägen till och från hållplatsen. På det statliga vägnätet ansvarar Trafikverket för nybyggnation, tillgänglighetsanpassning, drift och underhåll av tillfartsväg. Väderskydden lämnas efter nybyggnation över till kommunen för underhåll.

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

Hållplatsens typ och utformning kan påverkas av olika faktorer, till exempel vem som äger marken. I vissa lokala fall kan undantag gällande standardkrav på hållplatser göras.

När en ny hållplats planeras bör följande aspekter kopplade till tillgänglighet ingå i förstudier samt när val 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 resenärerna ska kunna ta sig över vägen mellan busshållplatserna på ett säkert sätt.
- Gångväg till närmaste korsning.

Gävle kommun och Region Gävleborg 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 handbok kan förbättra kvalitén på kommunens hållplatser.

Utformningskrav vid nybyggnation av hållplats i Gävle kommun

Minimikrav - Hållplats under 20 påstigande per dag

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

- Hållplatsskylt i båda riktningar.
- Sittplats bör finnas om hållplatsen är i direkt närhet av äldreboenden eller andra typer av boenden och verksamheter där det finns många äldre och/eller personer med funktionsnedsättning.
- Grusad yta för väntande resenärer.
- Papperskorg.
- Belysning.
- Asfalterad plattform och yta för väntande resenärer, inklusive ledstråk för personer med nedsatt eller ingen synförmåga.
- Information vid hållplatsen på flera språk med hänvisning till X-trafiks kundtjänst gällande t.ex. skadegörelse eller trafikstörningar

Minimikrav - Hållplats över 20 påstigande per dag

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

- Hållplatsskylt i båda riktningar.
- Asfalterad plattform och yta för väntande resenärer, inklusive ledstråk.
- Väderskydd i den riktning som har flest påstigande.
- Belysning i väderskydd, med rörelsedetektor.
- Plats för cykelparkering med ramlåsning.
- Anslutning till närmast anslutande väg/gång- och cykelväg eller annan likvärdig målpunkt.
- Papperskorg.
- Bänk.
- Information vid hållplatsen på flera språk med hänvisning till X-trafiks kundtjänst gällande t.ex. skadegörelse eller trafikstörningar.

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.



Infartsparkering och pendelparkeringar

Gävle stad saknar 2023 reglerade infartsparkeringar. Det är viktigt att behovet av pendelparkeringar ses över kontinuerligt och att en utökning eller en minskning görs i samråd mellan kommunerna, Region Gävleborg och Region Uppsala.

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

En pendelparkering 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.

Parkeringstyperna behöver erbjuda:

- 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.
- Väderskyddad cykelparkering med möjlighet till ramlåsning.
- Låg eller ingen avgift för parkering av personbil.
- Trygg och säker miljö.
- Vägvisning till och från parkering. Om möjligt lokal service – kiosk, paketombud eller liknande.

I tabellen nedan redovisas ska- och börkrav av infarts- och/eller pendelparkeringar.

Tabell 3. Ska- och börkrav vid infarts- och/eller pendelparkeringar.

Utrustning som ska finnas	Utrustning som bör finnas	Avser funktion	Ansvar	Specificering av kravet
Hårdgjord yta/ alt. grusplan		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 teknikneutralt
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 parkering		Tillgänglighet	Väghållaren	
Passager		Framkomlighet	Väghållaren	

Kommunikation en förutsättning för ökat resande

Resenärens upplevelse och behov ska vara vägledande för Gävle kommuns insatser. Därför är det 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. Det är också av stor betydelse att kollektivtrafiken har både en upplevd och faktisk konkurrenskraft jämfört med bilen.

Här listas ställningstaganden för att nå det övergripande målet. De har fokus på dialog och kommunikation. Specifika åtgärder kopplat till ställningstagandena finns i bilagan Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik.

Ställningstaganden för ökat resande

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



Figur 34. Två personer vid en hållplats. Foto: Region Gävleborg/X-trafik.

Gävle kommuns ansvar

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

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

Kommunikation för steg i rätt riktning

För att nå nya kundgrupper krävs att Gävle kommun visar upp de satsningar som görs i kollektivtrafiken. Informationen ska rikta 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 kanaler och budskap delas målgruppen in i mindre grupper.

De prioriterade grupperna, utan inbördes ordning, är:

- pedagoger, elever och vårdnadshavare
- äldre personer och personer med funktionsnedsättning
- exploatörer med flera aktörer i byggprocessen
- berörda av ombyggnation
- nyinflyttade
- arbetsplatser och företag.

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, barnfamiljer och funktionsnedsatta är det värdefullt med god tillgänglighet vid på- och avstigning, hög komfort på resan och god service från föraren. För att möjliggöra kollektivt resande för personer med specifika behov bör pilotprojekt genomföras.

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

Det finns mer att läsa om målgrupperna i Gävle kommuns Kommunikationsstrategi för hållbart resande (2018).



Figur 35. Kommunikation vid nyanlagd hållplats.

Åtgärder för ändrade normer och beteenden

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

Åtgärdsförslagen kan delas in i 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 eller subventionerade kollektivtrafikkort till anställda, så kallade förmånskort.
- Insatser som gör det lätt att resa hållbart, genom att förbättra förutsättningarna.
- Insatser som sporrar till test av något nytt, till exempel prova på-aktiviteter. Att motivera till att behålla nya vanor är också viktigt, exempelvis genom uppmuntrande budskap och 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 ge 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 beteendeförändrande åtgärder

För att kunna uppnå målen för hållbart resande krävs en budget för dialog och åtgärder som kan förändra normer och beteenden. Ekonomin sätter ramarna för om, när och hur åtgärder kan genomföras.

Lyssna in medborgare, besökare och företag

Gävle kommun behöver lyssna in medborgarna, besökare och näringsliv, samt välja kommunikationskanal utifrån målgrupp. Det krävs ett utvecklingsarbete för att hitta strategier som inkluderar olika målgrupper i dialoger, när kollektivtrafik byggs ut eller förändras.



Figur 36. Dialog med medborgare.

En pålitlig, informativ, turtät och prisvärd kollektivtrafik efterfrågas. Det är inte bara biljettpriset som kan vara attraktivt, utan även kostnaden i tid och bekvämlighet. Gävle kommun bör tillsammans med Region Gävleborg 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. Syftet är att få fram ett mätbart objektivt resultat för kundupplevd kvalitet. Den går ut till invånare i åldersspannet 15-85 år, både resenärer och icke-resenärer

Kollektivtrafikbarometern ger Gävle kommun bra information om vad resenärer och icke-resenärer efterfrågar.

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 att svarsunderlaget blir så tillförlitligt som möjligt.

Extern samverkan

Gävle kommun eftersträvar en effektiv och informativ kommunikation. När det är möjligt ska vi samordna kommunikation- och marknadsföringsinsatser för att nå ut till fler. Dessa frågor samordnas i en marknadsföringsgrupp, där Region Gävleborg och trafikföretagen som kör i stadstrafiken och Gävle kommun ingår.

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. Exempelvis så skulle resande med kollektivtrafiken öka om fler efterlevde kommunens resepolicy.

Region Gävleborgs och trafikföretagens ansvar

Region Gävleborg har ansvar att kommunicera med medborgare om kollektivtrafiken i länet. Trafikföretagen kan få ett uppdrag av Region Gävleborg att arbeta med åtgärder för att öka antalet resenärer. Så är fallet i Gävles stadstrafik fram till år 2030.

Ett strategiskt och långsiktigt kommunikationsarbete ska bidra till ett ökat resande genom att visa kollektivtrafikens fördelar. Region Gävleborgs egen kundservice via telefon är öppen dygnet runt och där ges trafikinformation och svar på frågor om tidtabellerna. Resenärerna ska på ett smidigt sätt kunna hitta den information de behöver för sin resa:

- hållplatslägen
- hållplatsens utformning
- avgångs- och ankomsttider
- information i realtid vid eventuella förseningar eller inställda turer.

Den digitala utvecklingen ger förutsättningar för enklare biljettköp, tydligare och snabbare information vid förseningar och inställda turer, samt gränsöverskridande samarbeten för kombinerade mobilitetstjänster/MaaS-lösningar (Mobility as a Service).

Robust drift en förutsättning för pålitlighet



45

Figur 37. Avstängt arbetsområde med grind.

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

Här listas ställningstaganden för att nå det övergripande målet. Ställningstagandet har ett drift- och underhållsperspektiv. Specifika åtgärder kopplat till ställningstagandena finns i bilagan *Övergripande handlingsplan för kollektivtrafik*.

Ställningstagande för Robust drift en förutsättning för pålitlighet

Gävle kommun ska ha en effektiv organisation samt välutvecklade processer när det kommer till trafikstörningar, 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 via trafikföretagen meddelar kommunen löpande om de problem som upptäcks inom drift, underhåll och framkomlighet.

Underhåll 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.



Figur 38. Fordon som snöröjer.

Snöröjning och sandning

Väghållaren ansvarar för snöröjning och sandning av hållplatser. Enligt Gävle kommuns riktlinjer om vinterväghållning får det inte finnas snö eller 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 kan resandet med kollektivtrafik vara attraktivt året runt, vilket också gynnar arbetspendlingen i kommunen. Kommunen gör en utvärdering av snöröjningen varje år för att veta vad som kan förbättras och effektiviseras till nästkommande säsong.

Gävle kommun sandar väghållningsområdena 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.

Det är viktigt att sanda hållplatsen och vägen fram till den. 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 kommunen inte saltar mer än nödvändigt.

Snöröjning sker enligt en prioriteringslista som anger att gator med busstrafik snöröjs vid ett snödjup på 6 centimeter. Denna lista finns på Gävle kommuns webbplats.

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 vägbeläggningens standard vara bättre där kollektivtrafiken går. Förbättringsåtgärder på busslinjer med hög turtäthet är prioriterade. Körbanan består därför av tre lager asfalt för att motverka spårbildning. Plattform och gångstråk bör ha en jämn yta.

Körbanan består av flera olika lager för att motverka spårbildning. Plattform och gångstråk ska ha en jämn yta. Förstärkningslagret och lagren som är ovan 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 (2022) 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. Gävle kommun ansvarar för sanering och reparationer av kommunens egna byggnader och anläggningar. Om den skadegörelse som rapporteras in inte tillhör kommunen hjälper Gävle kommun till med kontaktuppgifter till berörd ägare. Det går att rapportera skadegörelse eller något som är trasigt på allmänna platser på Gävle kommuns webbplats eller via kundtjänst.

Om ett väderskydd har blivit påkört är det viktigt att det snabbt tas om hand eftersom glas och annat material kan skada människor och bli en trafikfara. Väderskyddet ska ersättas. Det bör finnas information om felanmälan vid hållplatser för att enkelt kunna anmäla sabotage.

Kvalitet, planering och samverkan

För att hålla god standard bör Gävle kommun ta fram ett årshjul som är ett dokument med planerade händelser eller aktiviteter under ett kalenderår kopplat till kollektivtrafiken för:

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

Genom god planering kan kommunen ha en tidig dialog med Region Gävleborg.

Samverkan vid planerade och oplanerade störningar och evenemang

Under kapitlet *När kollektivtrafiken prioriteras blir den attraktiv*, s. 22, beskrivs hur kollektivtrafiken prioriteras vid evenemang och andra störningar.

Det är önskvärt att Gävle kommun, Region Gävleborg, polis, ambulans och räddningstjänst träffas en gång per kvartal samt vid behov för att gå igenom planerade evenemang och störningar. Det minimerar risker och förebygger negativa konsekvenser.

Det är viktigt att den som hanterar ansökan för evenemang och andra störningar tidigt tar kontakt med Region Gävleborg 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, med entreprenörer och andra påverkade aktörer, som Region Gävleborg och dess trafikföretag. Vid kriser kan kommunen behöva lösa det mest akuta för att minimera risker och negativa konsekvenser. Det är viktigt att rutiner och arbetssätt finns etablerade för när, hur och vem som ska genomföra arbetsinsatserna. Som till exempel hur kommunen ska prioritera snöröjning vid olika varningar från SMHI, hur och när kommunikation och VMA (Viktigt meddelande till allmänheten) ska användas och hur kommunen ska agera vid olika typer av varningar. Frågan bör främst ägas av Gävle kommuns säkerhetsavdelning.

Kollektivtrafiken kan ställas in eller ändras i beslut av Region Gävleborg, det är helt beroende på vilket naturfenomen det handlar om. Är det röda varningar, det vill säga vädret kan bli en stor fara för allmänheten och orsaka mycket allvarliga skador på egendom och miljö. Då blir oftast alla busslinjer drabbade. Men vid övriga störningar som till exempel fordonshaveri eller lokala störningar prioriteras vilka bussar som kan köras samt vilka sträckor och tider.

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, till exempel vid grävtillstånd och trafikanordningsplaner som innehåller fakta om ett vägarbete och hur det ska märkas ut.

Förslagsvis kan de trafikslag som påverkas mest bidra till högre belopp 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 trafikanordningsplaner 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 trafikanordningsplaner. 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.



Figur 39. Arbetsområde intill väg.

Finansiering av kollektivtrafik-åtgärder



Figur 40. Buss i bostadsområde.

Kollektivtrafiken finansieras till 50 procent med skattemedel och 50 procent biljettintäkter. Samhällets resurser ska användas effektivt när Region Gävleborg planerar och utvecklar kollektivtrafiken och när kommunen investerar i dess infrastruktur. Det är viktigt att Gävle kommun öronmärker medel och genomför åtgärder för busstrafikens framkomlighet på kommunala vägar.

Möjligheter till finansieringen för kommande handlingsplaner finns beskrivna här.

Kommunens investeringsbudget och exploateringsytor

Kommunen upprättar en plan för de kommande åren som utgör underlag för äskande av ekonomiska medel. 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 varierande utsträckning.

I exploateringsprojekt kan det uppstå behov av fysiska åtgärder på allmän plats, ibland rör det sig om kollektivtrafikrelaterade åtgärder. Exploatören kan i vissa fall behöva stå för delar eller hela kostnaden av åtgärden. Kostnadsfördelning mellan parterna hantearas inom ramen för respektive exploateringsprojekt.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Gävleborg

Den övergripande ramen för utveckling av kollektivtrafiken ingår i regionens trafikförsörjningsprogram för perioden 2021–2025 och beslutas i Region Gävleborgs budget. Vid förändrade ekonomiska resurser behöver trafikutbudet anpassas för högsta möjliga måluppfyllnad.

Stadsmiljöavtal

I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 avsätts årligen 1 miljard kronor till stadsmiljöavtal under 2022–2027. Avtalen innebär medfinansiering till 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 (Länsplan)

Den regionala planen för transportinfrastruktur revideras normalt vart fjärde år och omfattar de vägar som inte utgörs av Trafikverkets så kallade nationella vägar. Senaste revideringen gjordes år 2022 och nuvarande länsplan omfattar perioden 2022–2033. Region Gävleborg ansvarar för att upprätta länsplanen och dess prioriteringar. Planen tas fram i samverkan med länets kommuner, Kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket. I detta har Gävle kommun också ett eget ansvar genom att lyfta egna behov och samordna det interna arbetet för löpande hantering inför varje revidering av länsplanen.

Det finns möjlighet att söka statlig medfinansiering via länsplanen till mindre kollektivtrafikåtgärder i det kommunala vägnätet, som bytespunkter, gång- och cykelbanor, pendelparkeringar, åtgärder för framkomlighet, med mera. Det är huvudsakligen länsplanen som behandlar frågor om till exempel passager över statliga vägar och cykelinfrastruktur där kommunen inte är väghållare.

Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella infrastrukturplanen omfattar väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Planen innehåller ekonomiska medel som sedan fördelas i den regionala planen. Vägar som är av nationellt intresse i Gävle kommun är väg 56, E4 och E16. Även de järnvägar som finns i kommunen omfattas av den nationella planen.

Forsknings- och utvecklingsmedel

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

Referenser

Globala målen (2023). *Globala målen*. [Globala målen – För hållbar utveckling. \(globalamalen.se\)](https://globalamalen.se)

Gävle kommun (2014). *Trafikstrategi Gävle kommun Del 2 – Handlingsplan*. [Trafikstrategi_del2_2014_web.pdf \(gavle.se\)](https://gavle.se/trafikstrategi-del2-2014-web.pdf)

Gävle kommun (2015). *Parkeringspolicy*. [Parkeringspolicy - Riktlinjer för parkering i Gävle kommun. Antagen i Kommunfullmäktige 2015-02-23 \(1\).pdf](https://gavle.se/parkeringspolicy-riktlinjer-for-parkering-i-gavle-kommun-antagen-i-kommunfullmaktige-2015-02-23-1.pdf)

Gävle kommun (2017). *Översiktsplan Gävle kommun år 2030 – med utblick mot år 2050*. [ÖP Gävle kommun bok 2018 WEB.pdf \(gavle.se\)](https://gavle.se/op-gavle-kommun-bok-2018-web.pdf)

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

Gävle kommun (2019). *Socialt hållbarhetsprogram 2019-2023*. [Gavle kommuns sociala hallbarhetsprogram.pdf](https://gavle.se/gavle-kommuns-sociala-hallbarhetsprogram.pdf)

Gävle Kommun (2020). *Miljöstrategiskt program 2.0*. [Miljöstrategiskt program 2.0 \(gavle.se\)](https://gavle.se/miljostrategiskt-program-2.0)

Gävle kommun (2020) *Cykelplan 2020*. [Cykelplan 2020, Del 1, Gävle kommun \(gavle.se\)](https://gavle.se/cykelplan-2020-del-1)

Gävle kommun (2021). *Miljöbokslut Gävle kommun 2021*. [Miljöbokslut Gävle kommun 2021 \(2\).pdf](https://gavle.se/miljobokslut-gavle-kommun-2021-2.pdf)

Gävle kommun (2021). *Näringslivsprogrammet 2021-2025*. [Näringslivsprogram 2021-2025 \(1\).pdf](https://gavle.se/naringslivsprogram-2021-2025-1.pdf)

Gävle kommun (2021). *Mobilitetsnorm för Gävle kommun*. [mobilitetsnorm-for-gavle-kommun-riktlinjer-for-parkering-och-andra-mobilitetslosningar-i-detaljplaner-och-bygglov-uppdaterad-version-2021-02-16pdf](https://gavle.se/mobilitetsnorm-for-gavle-kommun-riktlinjer-for-parkering-och-andra-mobilitetslosningar-i-detaljplaner-och-bygglov-uppdaterad-version-2021-02-16pdf)

Gävle kommun (2022). *Riktlinjer för laddinfrastruktur*. [Gävle kommun Rapport \(gavle.se\)](https://gavle.se/gavle-kommun-rapport)

Gävle kommun (2022). *Handlingsplan för Gävle – en äldrevänlig kommun*. [Dokumentmall - Uppdragsplan \(who.int\)](https://who.int/dokumentmall-uppdragsplan)

Gävle kommun (2022). *Teknisk handbok 2022:01*. [Teknisk handbok - 2022:01 \(gavle.se\)](https://gavle.se/teknisk-handbok-2022-01)

Gävle kommun (2023). *Kommunplan med årsbudget 2023 och utblick 2024-2026*. [Kommunplan och budget – Gävle kommun \(gavle.se\)](https://gavle.se/kommunplan-och-budget-gavle-kommun)

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

Regionalt trafikförsörjningsprogram (2022). *Regionalt trafikförsörjningsprogram Gävleborg 2022-2032*. [Regionalt trafikförsörjningsprogram Gävleborg 2022-2032 \(xtrafik.se\)](https://xtrafik.se/regionalt-trafikforsorjningsprogram-gavleborg-2022-2032)

Statistiska centralbyrån SCB (2019). *Antal hushåll i Gävle kommun 2019-12-31 efter stadsdelsområde och bilinnehav*. [Statistikmyndigheten SCB](https://statistikmyndigheten.se)



