

**Mottagare**

Regionstyrelseförvaltningen

Henrik Jörgensen

## Remissvar Regionbussutredning 2024–2025

Barn- och utbildningsnämnden (BUN) samt gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden (GVN) har tagit del av remissversionen av regionbussutredningen och lämnar härmed gemensamma synpunkter. Nämnderna och utbildningsförvaltningen (UAF) ansvarar för skolformerna från förskola till vuxenutbildning, folkhögskola, kulturskola, arbetsliv och etablering, ungdomsgårdar samt barn- och elevhälsa. Nämnderna ser i huvudsak positivt på förslaget, särskilt satsningen på stomlinjer, högre turtäthet och längre trafikeringsstider. Vi lämnar här nämndernas samlade synpunkter på den föreslagna utvecklingen av Gotlands regionbusstrafik. Synpunkterna är i första hand framtagna utifrån nämndernas perspektiv och ansvar och skrivna med förhoppning om fortsatt utveckling, samarbete och samverkan inom området.

### Övergripande synpunkter

Nämnderna ser i huvudsak positivt på förslaget, särskilt satsningen på stomlinjer, högre turtäthet och längre trafikeringsstider. Utredningen behöver dock ta tydlig hänsyn till barn, skol- och elevperspektiv. Dessa åtgärder stärker skolpendling, vuxenutbildning och ungdomars fritidsmöjligheter.

Förvaltningen vill framhålla och föreslå följande prioriteringar:

1. Prioritera skolpendling i linjedragning och tidtabeller. Säkerställ att lokala linjer med skolpendling inte avvecklas utan ersätts med fungerande alternativ.
2. Utveckla bytespunkter och hållplatser med fokus på trygghet, säkerhet och tillgänglighet för barn och ungdomar.
- Beakta ungdomars behov av kvälls- och helgresor även vid säsonganpassning av trafiken. Utöka trafik på tider som är viktiga för skol- och fritidsresor.
3. Arbeta aktivt för att förbättra restidskvoter så att kollektivtrafiken blir ett reellt alternativ till bil.

Samtidigt finns utmaningar kring längre gångavstånd, risk för minskat utbud på vissa linjer och behov av tydligare information kring linjevarianter.

## Synpunkter vidare utifrån utvalda kategorier

### Linjestrukturen – körvägar och knutpunkter

Stomlinjerna 10, 11 och 20 stärker kopplingen mellan de större tätorterna och Visby, vilket är positivt för gymnasieelever, vuxenstuderande och arbetssökande som är beroende av daglig pendling. De kompletterande linjerna bidrar med viktiga anslutningar från mindre orter och är avgörande för elever i glesbygd, som annars riskerar att få en försämrad tillgång till utbildning och fritidsaktiviteter.

De lokala linjerna 13, 24 och 32 har skolpendling som sitt primära syfte, och förvaltningen ser risker om dessa linjer dras in eller omvandlas till ren skolskjuts, eftersom elevernas flexibilitet att resa till fritidsgårdar, idrottsverksamhet och kultur då minskar. Utvecklingen av bytespunkter i Hemse, Roma, Klintehamn och Lärbro är särskilt viktig ur ett trygghets- och tillgänglighetsperspektiv för barn och ungdomar, och därför bör standardhöjning av hållplatser prioriteras.

### Utbud och trafikering – turtäthet, tider och säsongsvariationer

Förslaget om högre turtäthet och enklare tidtabeller på stomlinjerna är positivt för skolnärvaron och bidrar till att minska behovet av särskilda skolskjutsar. Utökade trafikeringstider, med trafik fram till klockan 22.00 på vardagar samt helgtrafik på stomlinjerna, stärker ungdomars möjligheter att delta i kvällsaktiviteter, besöka fritidsgårdar och delta i idrottsverksamhet.

En sommartrafik som anpassas efter besöksmål kan gynna ungdomars resor till sommarjobb och ferieaktiviteter, men förvaltningen vill samtidigt betona vikten av att även de boendes vardagsresor säkerställs under sommarperioden. Närtrafiken är avgörande för små orter med färre än 300 invånare, och förvaltningen ser ett tydligt behov av att säkerställa att elever i dessa områden även fortsättningsvis har tillgång till fungerande skolresor.

### Konsekvenser för resenärer, verksamheter och samhället

#### Positiva

- Kortare restider och tydligare linjestruktur stärker kollektivtrafikens attraktivitet för elever, studerande och arbetssökande.
- Förbättrad tillgänglighet till Visby underlättar deltagande i gymnasieutbildning, vuxenutbildning och arbetsmarknadsinsatser.
- Utökade trafikeringstider ger ungdomar bättre möjligheter att delta i fritids- och kulturverksamhet.
- Tryggare hållplatser och mobilitetshubbar kan bidra till ökad säkerhet för barn och ungdomar.

#### Negativa

- Risk för försämrad flexibilitet om lokala linjer ersätts med skolskjuts utan motsvarande fritidsresmöjligheter.

- Restidskvoter till vissa orter (till exempel Hemse, Tofta, Vibble) når inte målet  $\leq 1,4$ , vilket kan göra kollektivtrafiken mindre konkurrenskraftig än bil för skolpendling.
- Ökade driftkostnader (+15 miljoner kr/år) kan skapa ekonomiska utmaningar som indirekt påverkar resurser för skolskjuts och elevtransporter.
- Sommartrafikens fokus på turism riskerar att nedprioritera ungdomars behov av resor till arbete och utbildning.

### **Förslag på förbättringsåtgärder - utifrån barn-, skol- och elevperspektiv:**

#### **Förbättra tillgängligheten till hållplatser för barn och elever**

Behåll eller komplettera hållplatser nära skolor och bostadsområden även om huvudlinjer dras om för att bli rakare. Komplettera med anropsstyrd trafik eller gång-/cykelvägar där avståndet ökar

Det finns behov av att säkra gångvägar till hållplatser genom belysning, övergångsställen och snöröjning, särskilt där barn måste korsa större vägar. Detta skulle lämpa sig som ett utmärkt utvecklingsprojekt i samarbete mellan nämnder och förvaltningar

#### **Anpassa tidtabeller och linjedragning efter skolors behov**

Synkronisera avgångs- och ankomsttider med skolstart och skoldagens slut, även för fritidsaktiviteter och särskilda skoldagar. För skolan är flexibla lösningar vid schemaändringar – till exempel extra turer vid längre skoldagar, lov eller studiedagar av stor betydelse

#### **Förbättra trygghet och säkerhet**

Utrusta hållplatser med väderskydd, belysning och sittplatser för att öka tryggheten för väntande barn och unga. Utbilda förare i bemötande av barn och unga samt rutiner för att hantera situationer där barn inte blir hämtade vid hållplatsen. Även här finns möjligheter till utvecklande samarbete mellan förvaltningarna

#### **Tydligare information och kommunikation**

Utveckla mer lättförståeliga tidtabeller och linjekartor särskilt anpassade för barn, elever och föräldrar. Genomför informationsinsatser i skolor om hur kollektivtrafiken fungerar, säkerhet och vilka linjer som gäller. Även här finns möjligheter till utvecklande samarbete mellan förvaltningarna

#### **Särskilda lösningar för glesbygd och lågtrafikerade områden**

Utöka anropsstyrd trafik eller skolskjuts där ordinarie linjetrafik inte kan upprätthållas, så att även barn på landsbygden får rimlig tillgång till kollektivtrafik. Utöka samarbete och samverkan med skolor och föräldrar för att identifiera behov och hitta lokala lösningar, till exempel samordnade hämtningar.

Samordning och flexibla lösningar är avgörande för att möta barns och elevers behov i glesbygd.

#### **Kontinuerlig uppföljning och dialog**

Följ upp resvanor och behov bland barn och elever regelbundet, gärna i samarbete med skolor och elevråd. Se över möjligheten att införa en dialogkanal där elever och föräldrar kan lämna synpunkter och snabbt rapportera problem med skolresor. Det är även önskvärt att det erbjuds fri kollektivtrafik för barn och ungdomar på kvällar, helger och lov

#### **Ytterligare perspektiv att beakta**

##### **Landsbygd**

Ur ett landsbygdsperspektiv innebär utredningens förslag ett stärkt grundutbud, där närtrafik och kompletterande linjer ska säkerställa tillgång till kollektivtrafik även i områden med lågt resandeunderlag, något som är avgörande för landsbygden. Satsningar på fler hållplatser och mobilitetshubbar, inklusive cykel- och bilparkeringar vid hållplatser samt förbättrade bytespunkter, ökar möjligheterna för landsbygdsbor att använda kollektivtrafiken.

Samtidigt finns utmaningar, eftersom vissa mer avlägsna hållplatser trots förbättringarna kan komma att dras in eller flyttas till huvudvägar, vilket riskerar att öka avståndet till kollektivtrafiken för vissa boende

##### **Likvärdighet**

Utredningen lyfter likvärdighet som en central utgångspunkt och betonar vikten av att hela Gotland, inklusive glesbygden, ska ha tillgång till kollektivtrafik genom närtrafik och anropsstyrda turer. Ett uttalat mål är att restiden med buss inte ska vara avsevärt längre än restiden med bil, vilket stärker likvärdigheten mellan stad och land.

Samtidigt finns utmaningar, eftersom skillnader i turtäthet och tillgänglighet trots denna ambition kan komma att kvarstå mellan olika delar av ön

##### **Tillgänglighet**

Tillgängligheten stärks genom investeringar i fler och bättre hållplatser, cykelparkeringar och mobilitetshubbar, vilket ökar möjligheterna för fler grupper att använda kollektivtrafiken, inklusive personer med funktionsnedsättning. En utökad trafik med högre turtäthet, särskilt under kvällar och helger, samt bättre kopplingar till färjetrafik och stadsbussar bidrar ytterligare till förbättrad tillgänglighet.

Samtidigt finns utmaningar, eftersom vissa hållplatser kan komma att flyttas längre från bostadsområden för att möjliggöra rakare linjedragningar och kortare restider.

### **Barnperspektiv**

Ur ett barnperspektiv finns flera tydliga styrkor i förslaget. Skolpendling prioriteras genom att många linjer, särskilt de lokala och kompletterande, har skolresor som sitt huvudsakliga syfte, vilket innebär att tidtabeller och linjedragningar är anpassade för att barn och unga på ett säkert och tillförlitligt sätt ska kunna ta sig till och från skolan. Utredningens förslag om förbättrade hållplatser och bytespunkter bidrar till tryggare resor genom ökad säkerhet för barn som väntar på eller byter buss. Genom utökad trafik under kvällar och helger stärks även barns och ungas möjligheter att delta i fritidsaktiviteter utanför skoltid.

Samtidigt finns utmaningar ur barnperspektiv. För att skapa rakare linjer och kortare restider kan vissa hållplatser på landsbygden komma att dras in eller flyttas till huvudvägar, vilket kan innebära längre gångavstånd för barn, särskilt i glesbygd. Dessutom kan lågt resande leda till att vissa linjer får ett minskat utbud eller omvandlas till anropsstyrd trafik, något som kan påverka barns möjlighet att resa kollektivt på ett självständigt och förutsägbart sätt.

I den fortsatta planeringen är det därför viktigt att barn och unga involveras i utvecklingen av kollektivtrafiken, exempelvis genom enkäter, workshops eller dialog med elevråd. Genom att ta tillvara deras perspektiv kan trafiklösningar utformas som bättre möter barns behov och stärker både trygghet och delaktighet.

### **Skol och elevperspektiv**

Ur ett skol- och elevperspektiv finns flera tydliga styrkor i förslaget. Flera linjer, såsom linje 13, 24 och 32, har skolpendling som sitt primära syfte och är utformade för att möta skolans och elevernas behov, med tidtabeller som är synkroniserade med skolans start- och sluttider. Förslaget om att rusta upp viktiga bytespunkter, exempelvis i Hemse, Roma och Klintehamn, underlättar byten mellan linjer och är särskilt betydelsefullt för elever som pendlar längre sträckor eller behöver byta buss under resan. Ett uttalat mål om restidskvoter innebär att restiden med buss till skolan inte ska vara avsevärt längre än restiden med bil, vilket stärker elevernas möjlighet att välja kollektivtrafik. Förslag om ökad turtäthet, särskilt under morgnar och eftermiddagar, samt utökad helgtrafik, bidrar dessutom till att göra det enklare för elever att ta sig till och från skolan samt till fritidsaktiviteter.

Samtidigt finns utmaningar ur skol- och elevperspektiv. Om hållplatser flyttas till huvudvägar kan vissa elever få längre gångavstånd till bussen, vilket både kan innebära säkerhetsrisker och leda till att yngre barn behöver skjutsas. Flera linjer har dessutom många olika linjevarianter, vilket kan göra tidtabeller svåra att förstå och försvåra planeringen av resor för både elever och vårdnadshavare. Det finns även en risk för minskat utbud om resandeunderlaget på vissa linjer minskar, vilket i sin tur kan få negativa konsekvenser för skolpendlingen.

Oscar Lindster  
Ordförande  
Barn- och utbildningsnämnden  
Region Gotland

Rolf Öström  
Ordförande  
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden  
Region Gotland