



Gotlands kollektivtrafiks

Regionbussutredning 2024 – 2025

TN 2024/492

Innehåll

Inledning	4
Sammanfattning	5
Gotlands kollektivtrafik.....	7
Basutbud	7
Mål i trafikförsörjningsprogrammet	8
Ökad marknadsandel	8
Mål för minskad miljöpåverkan	8
Mål för ökad geografisk tillgänglighet	8
Mål för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	9
Mål för ökad andel nöjda resenärer	9
Regionbusstrafik.....	10
Syfte.....	10
Stomlinjerna	10
Kompletterande linjer	10
Linjer i lokala stråk.....	10
Hur ska målen nås?.....	10
Linjernas indelning.....	11
Regionalt viktiga stråk – Stomlinjer	12
Delregionalt viktiga stråk – Kompletterande linjer.....	12
Linjer i lokala stråk/områden.....	13
Regionbusstrafikens nuläge	14
Struktur	14
Linjeanalyser	15
Södra paketet:.....	16
Produktion.....	24
Norra paketet:.....	25
Produktion.....	30
Förslag till ny Regionbusstrafik på Gotland	31
Inledning	31
Utgångspunkt: nuläge och behov	31
Inriktning för framtiden	31
Förväntad effekt	32
Sammanfattning	32
Förslag till ny Regionbusstrafik i södra paketet	33

Förslag till ny Regionbusstrafik i Norra paketet:.....	33
Kategorisering av linjer	34
Stomlinjer	34
Kategori 1	35
Kategori 2	36
Kategori 3	37
Turutbud	38
Linjebeskrivningar	38
Södra paketet	38
Norra paketet:	43
Sommartrafik	46
Sommarlinjer	46
Sommartrafik – Linjebeskrivningar och förändringar	46
Hållplatser i regionbusstrafiken	51
Kombinationsresor och infrastruktur	52
Principer i cykelplanen	52
Koppling till Trafikförsörjningsprogrammet	52
Infrastrukturinslag och rekommenderade åtgärder	52
Mobilitetshubbar och prioriterade hållplatser	52
Cykelparkeringar nära bytespunkter	52
Utbyggnad av anslutningsvägar	52
Effektförväntningar och prioriteringar	53
Rekommenderade aktiviteter framåt	53
Restidskvot	58
Ekonomi och införande	59
Ekonomi	59
Slutsats.....	60

Inledning

Efter att Tekniska nämnden under våren 2023 antog ett nytt stadsbusslinjenät har arbetet med en regionbussutredning tagit vid. Föreslagna strategier och mål i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) ligger till grund för de förslag som presenteras i denna rapport. Åtgärdsförslagen ska även arbetas in i den Trafikutvecklingsplan som Gotlands kollektivtrafik tar fram för tre år i taget.

Trafikutvecklingsplanen, förkortad TUP, utgår ifrån Region Gotlands och Gotlands kollektivtrafiks mål och inriktningar som finns i Översiktsplanen (ÖP), Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och TFP. Planen fungerar som ett verktyg för att omsätta TFP:s mål i konkreta aktiviteter. Dessa beskrivs och kostnadsberäknas för varje tidtabellperiods planerade ändringar, inklusive både drift och investeringar. Trafiken klassificeras efter betydelse och syfte, och utvecklingsbehov identifieras. Planen innehåller också principer för hur trafiken bäst utvecklas för att nå eftersträlvade effekter som ökat resande och för att nå nya målgrupper. Vilka och hur många förändringar och nya satsningar som genomförs varje år avgörs slutligen av den årliga budgetprocessen.



Sammanfattning

Syfte. Regionbussutredningen omsätter Trafikförsörjningsprogrammet till ett konkret framtidsscenario för Gotlands kollektivtrafiks regionala busstrafik. Målet är att öka kollektivtrafikens marknadsandel, stärka tillgänglighet och minska klimatpåverkan genom ett mer begripligt, snabbare och robust linjenät.

Nuläge i korthet. Trafiken domineras i dag av några starka stråk, men har otydliga linjevarianter och varierande framkomlighet. Resandet ökar, men bilens konkurrenskraft är fortsatt hög, särskilt genom restidsfördelar och god bilparkering.

Framtidsscenario. Förslaget samlar resurser där efterfrågan är störst och skapar en tydligare struktur:

- Stomlinjestråk med rakare körvägar, högre turtäthet och taktfasta tidtabeller.
- Kompletterande linjer som knyter orter till Visby och/eller stomlinjenätet och förenklar byten vid välutformade noder.
- Sommartrafik som speglar verklig efterfrågan och avlastar populära mål (kust, besöksmål).
- Närtrafik utvecklas som basutbud där linjetrafik inte är motiverad. (Utredning av Närtrafiken ligger dock utanför denna regionbussutredning)
- Hållplatsutveckling och framkomlighetsåtgärder som ger kortare restider, bättre punktlighet och ökad tillgänglighet och trygghet.

Förväntade effekter.

- Kortare och mer förutsägbara restider i prioriterade stråk.
- Enklare nät (färre varianter) och bättre byten → högre kundnöjdhet.
- Bättre yttäckning via närtrafik/mobilitetshubbar snarare än svagt utnyttjade linjeavstickare.
- Förbättrad tillgänglighet och robusthet över dygnet och säsong.

Ekonomi och införande. Fullt infört scenario innebär ca +35 % i tidtabellskilometer och en årlig driftökning om ca 15 miljoner kr (prinsnivå maj 2025). Hållplatsinvesteringar tillkommer med ca 12 miljoner kr. Genomförande sker stegvis 2026 – 2033, synkat med färdiga infrastrukturåtgärder och upphandlingar. Delvinster kan tas hem tidigt genom rakare linjer, prioriterade byten och enklare tidtabeller.

Beroenden och riskreducering.

- Tätt samarbete med Trafikverket för väg- och hållplatsåtgärder.
- Kommunikationsinsatser vid linjeförändringar.
- Successiv uppföljning av resande, punktlighet och kundnöjdhet för att justera eventuellt utbud.

Besluts punkter.

1. Inriktning för stomstråk och noder,
2. Plan och finansiering för hållplats/framkomlighet,
3. Stegvis införandeplan 2026–2033 med effektuppföljning.

Slutsats. Förslaget ger ett snabbare, tydligare och mer robust bussystem som stödjer den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och det Regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP): högre attraktivitet, lägre klimatpåverkan och bättre samhällsnytta för gotlänningar året runt.

Gotlands kollektivtrafik

Gotlands kollektivtrafiks utbud av busstrafik utgör ett nät av linjer som samspelar och genom sina kopplingar till varandra möjliggör många fler resor än summan av linjerna var för sig. Tillsammans bildar de ett system som ska vara enkelt att förstå och resa med. Dessa linjer trafikeras av olika trafikprodukter som kompletterar varandra:

Stadsbusstrafik – Busstrafik för resor inom Visby som ett alternativ till, framförallt, bilen och anslutningsresor till den regionala kollektivtrafiken. Stadsbuss har en viktig roll som en del i hela resan, eftersom en stor andel av de regionala resorna har start och/eller slut i Visby. Särskilt är stadsbuss viktig för att minska trängsel och förbättra stadsmiljön, genom att erbjuda ett alternativ till bilresor.

Regionbusstrafik – Busstrafik för resor, framför allt som ett alternativ till bilen, till arbete, studier och fritidssysslor samt för anslutningsresor mellan regionbusslinjer eller till Visby stadsbusstrafik. Regionbusstrafiken består av ett antal stomlinjer med högre utbud och rakare linjedragningar. Dessa kompletteras med ett antal kompletterande linjer som antingen ansluter till regionala stomlinjer, knyter samman tätorter eller ansluter till stadsbusstrafiken.

Närtrafiken - den kompletterande trafiken som ser till att alla Gotlands invånare och besökare får resmöjligheter till samhällsservice.

Basutbud

I trafikförsörjningsprogrammet regleras vilket minimiutbud som ska finnas för kollektivtrafiken i olika typer av stråk och områden i Gotland. Detta tydliggör vilka förväntningar Gotlands invånare kan ha på minsta turtäthet och öppettider, och utgör grunden för den trafik som Gotlands kollektivtrafik planerar och utför. Utöver detta utbud bygger Gotlands kollektivtrafiks utbud på efterfrågan och den trafik som krävs för att nå målen.

Stråk/koncept	Invånarantal		Måndag-			
	tätort	Enhet	torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Närtrafik	Orter <300 invånare	Öppettider	9-15	9-15		
		Anropsstyrda dubbelturer	4	4		
Delregionalt viktiga stråk - kompletteringslinjer	Tätorter 300-999 invånare	Öppettider	06-19	06-19		
		Antal dubbelturer	8	8		
Regionalt viktiga stråk - stomlinjer	Tätorter 1 000- 10 000 invånare	Öppettider	06-22	06-22	08-20	08-18
		Antal dubbelturer	12	12	6	6
Stadsbusstrafik	Visby	Öppettider	06-22	06-00	08-20	08-18

Mål i trafikförsörjningsprogrammet

Ambitionerna kring kollektivtrafiken på Gotland är höga vilket framgår av de ambitiösa mål som ska styra utvecklingen av trafiken. Målen som styr Gotlands kollektivtrafiks trafikutveckling kommer från flera olika styrande dokument och riktlinjer. De mål som är mest relevanta för planeringen och utvecklingen av busstrafiken är hämtade ur Trafikförsörjningsprogrammet och sammanfattas nedan.

Ökad marknadsandel

Mål: Marknadsandelen för kollektivtrafiken ska av de motoriserade resorna på Gotland uppgå till minst 20 procent senast år 2033. Etappmål 10 procent år 2027. (Nationellt mål 40 procent, nuläge för Gotland 4 procent 2021).

Mål för minskad miljöpåverkan

Mål: Gotlands kollektivtrafik ska fortsatt trafikeras till 100 procent av fordon som till 100 procent drivs av fossilfria drivmedel. (Nationellt mål 100 procent, nuläge för Gotland 99 procent i bussarna 2022).

Kollektivtrafikens största potentiella bidrag till att nå de övergripande miljömålen är när kollektivt resande ersätter resor med egen bil och därmed minskar den miljöpåverkan som biltrafiken orsakar och de utrymmen den tar i anspråk. Region Gotland ska därför verka för successivt förbättrad attraktionskraft, tillgänglighet och miljöprestanda hos kollektivtrafiken, i syfte att kollektivtrafiken ska ta större resandeandelar och ersätta andra motordrivna fordon. Utöver det är kollektivtrafiken upphandlad med krav på hög miljöprestanda.

Mål för ökad geografisk tillgänglighet

Mål: Andelen boende inom en radie på 500 m från hållplats inom Visby tätort ska uppgå till minst 90 procent senast 2033.

Etappmål 88 procent år 2027. (nuläge för Visby 86,4 procent 2022).

Mål: Andelen boende inom en radie på 1 500 m från hållplats utanför Visby tätort ska uppgå till minst 55 procent senast 2033.

Etappmål 50 procent år 2027. (nuläge för utanför Visby 48,3 procent 2022).

Mål: Minst 80 procent av Gotlands tätorter, med fler än 200 invånare (15 st.), ska ha en restidskvot på högst 1,4 för resor med kollektivtrafiken till Visby senast år 2033.

Etappmål 70 procent år 2027. (nuläge 53,33 procent år 2022).

Mål för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Mål: 95 procent av hållplatser med minst ett hållplatsläge med fler än 20 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2033. Etappmål 70 procent år 2027. (nuläge 26,7 procent 2022).

Mål för ökad andel nöjda resenärer

- *Mål: Minst 70 procent av de som reser med Gotlands kollektivtrafik ska vara nöjda med sin resa 2033. Etappmål 60 procent år 2027. (Nuläge 43 procent 2021)*

Bland de förutsättningar för kollektivtrafik som undersöks i Kollektivtrafikbarometern så framkommer att relevans – möjligheten att kunna använda kollektivtrafiken för de flesta resor – är den största drivkraften för en högre resefrekvens.

Produktfördelen i form av att spara tid genom att resa med kollektivtrafiken samt kunskapen om hur man kan resa med den, är också relativt starka drivkrafter för kollektivt resande totalt sett.

Regionbusstrafik

Syfte

Regionbuss finns över nästan hela Gotland och utgörs av tre linjetyper: stomlinjer, kompletterande linjer samt linjer lokala stråk. Regionbusstrafiken har två huvuduppgifter – att erbjuda regionala resor, framför allt som ett alternativ till bilen, till arbete, studier och fritidssysslor samt att erbjuda anslutningsresor till andra linjer, både i regionbusstrafiken och i stadsbusstrafiken.

Stomlinjerna

Gotlands kollektivtrafiks stomlinjer är långa busslinjer som ingår i de regionalt viktiga stråken, där syftet med trafiken är att binda ihop större tätorter med Visby. Syftena med dessa linjer är i huvudsak till arbete och studier. Men linjerna nyttjas även för service- och fritidsresor.

Kompletterande linjer

De kompletterande linjerna kan mata resenärer både till stomlinjer och till någon av de större tätorterna. Syfte med linjerna är främst resor till arbete, studier och service.

Linjer i lokala stråk

Dessa linjer går i lokala stråk med väldigt lågt utbud. Dessa linjer löper störst risk för indragning, omvandling till skolskjuts eller ha mer kortsiktiga trafiklösningar. Syftet med dessa linjer är främst skolpendling och resor för serviceärenden.

Hur ska målen nås?

Regionbusstrafiken står för nästan 80 % av Gotlands kollektivtrafiks resande och är en viktig del i att nå målen om marknadsandel. En viktig strategi för att göra den regionala busstrafiken attraktiv och till ett gott alternativ till bilen, är att utveckla konkurrenskraftiga restider. Det finns viktiga insatser att göra i många delar av bussnätet för att öka framkomligheten och därmed höja trafikens attraktivitet och samtidigt stärka dess trafikekonomi. Speciellt kapacitetsstark trafik har extra goda förutsättningar för att kombinationen god framkomlighet ger ett positivt utfall både vad gäller resor men också produktionskostnad.

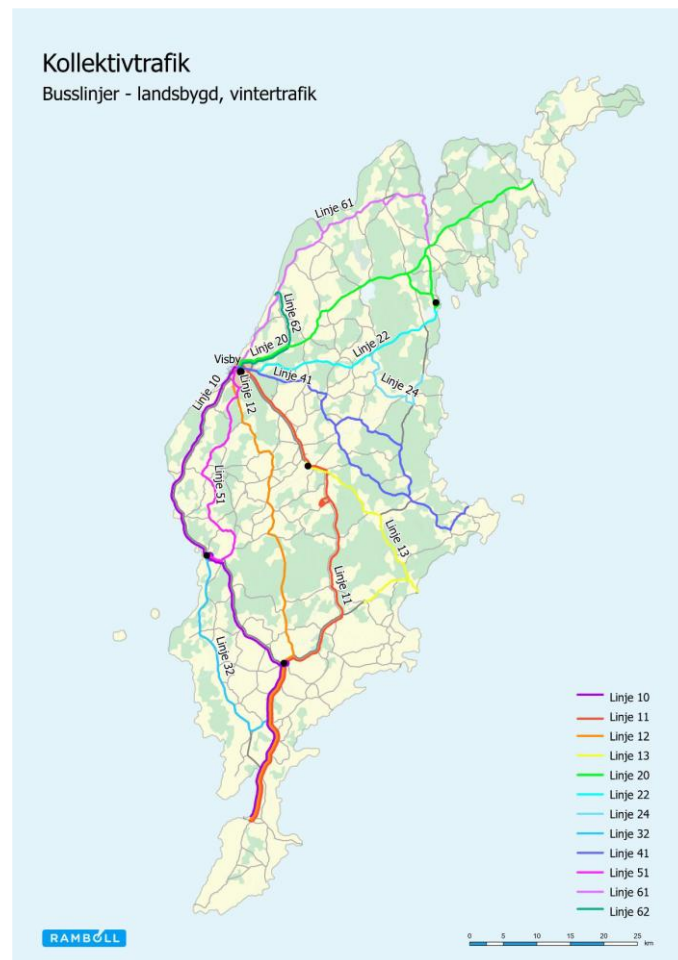
Regionbussresandet behöver öka från 700 000 resor 2022 till drygt 1,1 miljoner resor 2033, om Gotlands kollektivtrafiks mål om marknadsandel på 20 % ska nås. Förutsatt att biltrafiken och resandet i stadsbusstrafiken är oförändrad. Vissa stråk behöver där bidra med en större resandeökning. Starkast ökning kommer att behöva ske i följande stråk:

- Klintehamn – Visby
- Hemse – Roma – Visby
- Slite - Visby
- Fårösund – Visby

Alla dessa stråk har Visby som målpunkt. Övriga regionala stråk behöver även de öka resandet för att målet ska nås, men där är potentialen till resandeökning inte lika stor.

Resor per regionbusslinje 2023:

10	208 460
11	150 545
12	33 118
13	8 273
20	150 363
22	41 345
24	2 772
32	2 680
41	22 989
51	19 284
61	42 142
62	27 734
	709 705



Linjernas indelning

Linjerna kategoriseras efter hur viktiga de är för helheten i systemet.

Stombusslinjer som trafikerar de regionalt viktiga stråken har just en regionalt viktig funktion alla dagar i veckan.

Linjerna som definieras som kompletterande linjer trafikerar de delregionalt viktiga stråken och behövs utifrån att binda övriga tätorter som ligger utanför de starka stråken i det regionala nätet. För dessa ligger fokus på resor på vardagar, även om några linjer även erbjuder trafik på helger.

Linjer med servicelinjekaraktär trafikeras idag av några linjer där syftet är mer lokalt betingat utifrån skolresande och service. Vissa av dessa linjer trafikerar i områden med lågt resandeunderlag och en låg resandefrekvens vilket ställer särskilda krav på hur Gotlands kollektivtrafik kan trafikera.

Regionalt viktiga stråk – Stomlinjer

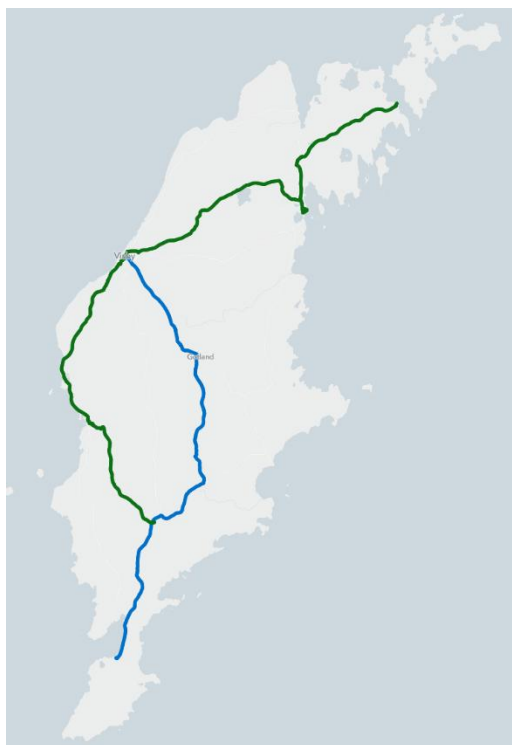
Linjerna är Gotlands bästa pendlingslinjer in till Visby dit den största arbets- och skolpendlingen sker.

Stombusslinjer som är grunden i trafikeringen i regionbusstrafiken:

Linje	Stråk
10	Burgsvik – Hemse – Klintehamn – Visby
11	Burgsvik – Hemse – Roma – Visby
20	Fårösund – Lärbro – Slite – Tingstäde – Visby

Dessa linjer har förutom koppling till stadsbusstrafiken även viktiga kopplingar till de kompletterande linjerna 12 och 61.

Linje 20 har en viktig koppling i Lärbro till både linje 61 och till linje 22. Linje 10 och 11 har viktiga kopplingar i Hemse med linje 12 och trafiken ner till Burgsvik.



Delregionalt viktiga stråk – Kompletterande linjer

Kompletterande linjers syfte är mata resenärer från tätorter till både stomlinjer och till någon av de större tätorterna. Resandet sker i första hand på vardagar. Linjerna är medelstora linjer med sin mesta trafik på vardagar under peaktrafik men helgtrafik finns där det är befogat.

Kompletterande linjer:

Linje	Stråk
12	Burgsvik – Hemse – Visby
22	Lärbro – Slite – Visby
41	Katthammarsvik – Visby
51	Klintehamn – Visby
61	Lärbro – Visby
62	Väskinde – Visby



Linjer i lokala stråk/områden

I denna grupp återfinns regionbusslinjer vars syften varierar men där resandet är mer av lokal karaktär. Här ingår linjer vars största syfte är skolresor. Linjerna är få till antalet. Utbudet och kostnaden är betydligt lägre än för de andra grupperna, och så är även resandet.

Linje	Stråk
13	Ljugarn – Roma
24	Åminne – Bäl
32	Havdhem – Klintehamn

Då linjernas utbud är beroende av resandeunderlag och efterfrågan, och linjerna har skolresor som primärt syfte, kan utbudet behöva justeras när förutsättningar förändras. Tydlighet i god tid gällande vilket utbud som kan förväntas utifrån resandeunderlaget bör eftersträvas.



Regionbusstrafikens nuläge

I detta kapitel redovisas nuläget för Gotlands kollektivtrafiks regionbusstrafik. Mycket av materialet är hämtat ur Rambolls förstudie *Framtidens kollektivtrafik på Gotland* från år 2022. Men uppdaterats med 2023 års statistik, där så har varit möjligt.

Struktur

På Gotland finns 12 regionbusslinjer som trafikerar ön. Då många av invånarna bor i Visby råder det stora avstånd mellan övrig bebyggelse på landsbygden. Linjerna trafikerar vanligtvis öns övergripande vägnät. Utbud, öppettider och linjelängd varierar mellan linjerna och årstid. Då Gotland inte har någon tågtrafik utgör den regionala busstrafiken en viktig funktion i transportsystemet. För de längre resorna är regionbusstrafiken enda komplementet till bilen, vilket gör den till en viktig del av att jämställa transportnätet. De 12 linjerna i regionbusstrafiken presenteras vidare i tabell nedan.

Linjer i Regionbuss- trafiken. Utbudet är dubbelturer, dvs turer per riktning. Linje nr.	Sträckning	Turutbud vardag (dubbel- turer)*	Turutbud lör/sön (dubbel- turer)	Resande 2019	Resande 2023
10	Burgsvik – Hemse – Klintehamn – Tofta – Visby	8	5/5	193 728	208 460
11	(Burgsvik) – Hemse – Roma – Visby	9	5/5	167 721	150 545
12	Burgsvik – Hemse – Hejde – Visby	3	0/0	44 108	33 118
13	Garde – Ljugarn – Roma	1	0/0	5 610	8 273
20	Fårösund – Lärbro – Slite – Tingstäde – Visby	12	6/6	157 913	150 363
22	(Lärbro) – Slite – Bäl – Visby	6,5	0/0	53 304	41 345
24	Åminne – Bäl	1	0/0	2 586	2 772
32	Havdhem – Klintehamn	1	0/0	3 189	2 680
41	Katthammarsvik – Dalhem – Visby	6	2/2	30 762	22 989
51	Klintehamn – Sanda – Visby	3	0/0	27 881	19 284
61	Lärbro – Stenkyrka – Visby	6	2/2	41 711	42 142
62	Väskinde – Visby	9	2/2	6 068	27 734

* = Antalet dubbelturer gäller för mest trafikerade sträckan. Det trafikeras med färre turer på delar av linjen.

Regionbusstrafikens linjer varierar i både funktion och karaktär. En del linjer har ett något bättre turutbud än andra, och det är ofta även på de linjer som resandet är något högre. Linjerna 10, 11 och 20 utgör någon form av stomtrafik på landsbygden. Flertalet av de övriga linjerna kompletterar dessa och trafikerar några utav de mindre tätorter som de tre linjerna passerar. Linje 10, 11 och 12 trafikerar båda mellan Hemse och Visby, men med olika körväg däremellan. Linjerna går även vidare till Burgsvik, men i olika utsträckning då endast ett fåtal av turerna på linje 11 går hela vägen dit. Linje 10 är den linje med det största resandet i regionbusstrafiken och viktiga orter längs den linjen är både Hemse, Klintehamn och Visby. Mellan Visby och Slite trafikerar både linje 20 och 22, fast med olika körvägar. Linje 20 går sedan vidare till Fårösund där byte till färja mot Fårö kan göras. Generellt kan det sägas att regionbusstrafiken trafikerar det övergripande vägnät som finns på Gotland, och samtliga tätorter trafikeras.

Högtrafik definieras som tiden mellan kl. 06-09 och 15-18.

Linjeanalyser

Respektive linje har analyserats för att fastställa syfte, brister, potential m.m. Flera linjer har kopplingar till andra regionbusslinjer i sina stråk. Därför har linjerna grupperats i ett sydligt och ett nordligt paket.

Södra paketet:

Linje nr.	Sträckning
10	Burgsvik – Hemse – Klintehamn – Tofta – Visby
11	(Burgsvik) – Hemse – Roma – Visby
12	Burgsvik – Hemse – Hejde – Visby
13	Garde – Ljugarn – Roma
32	Havdhem – Klintehamn
41	Katthammarsvik – Dalhem – Visby
51	Klintehamn – Sanda – Visby

Viktiga bytespunkter är Hemse, Roma och Klintehamn men det finns även bytesmöjligheter i Havdhem.

Norra paketet:

Linje nr.	Sträckning
20	Fårösund – Lärbro – Slite – Tingstäde – Visby
22	(Lärbro) – Slite – Bäl – Visby
24	Åminne – Bäl
61	Lärbro – Stenkyrka – Visby
62	Väskinde – Visby

Viktig bytespunkt är Lärbro.

Södra paketet:

Linje 10

Beskrivning:

Detta är Gotlands kollektivtrafiks starkaste stråk med flest resande. Linjens syften är att knyta samman tre av Gotlands största tätorter (Vibble, Klintehamn och Hemse) till Visby. Den största andelen resor utgörs av arbetsresor och resor till studier. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen viktiga kopplingar till Linje 11 och 12 i Hemse och linje 51 i Klintehamn. Båda dessa bytespunkter är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken.

Linjen har fyra olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 388 600 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 30 stycken

Resande per tur: 19,0 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 14 100 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (5100 personer från hållplatser utanför Visby).

Prognosen av utbyggnadsplaner i granskningsförslaget för översiktsplan Gotland 2040 säger att Klintehamn senast 2040 kommer att öka med ca 500 bostäder och Hemse öka med ca 150 bostäder.

Restidskvot:

Linjen tar 45 minuter i högtrafik från Visby busstation till Klintehamn busstation och 70 minuter till Hemse busstation.

Sträckan söder om Hemse trafikeras inte av linje 10 i högtrafiken.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot	Notering
Hemse	46	70	1,52	1,41 med linje 12
Klintehamn	33	45	1,36	
Tofta	21	31	1,48	
Vibble/Västerhejde	7	15	2,14	

Restiden med kollektivtrafiken till Klintehamn uppfyller målet i trafikförsörjningsprogrammet. Men det är möjligt att kapa restiden ytterligare.

Målet om en restidskvot på 1,4 är inte uppfyllt till Tofta eller Vibble/Västerhejde med linje 10. Vibble och Västerhejde ligger så pass nära Visby att det blir svårt att komma ner till en restidskvot på 1,4 i befintlig körväg. Men med ändrad körväg inne i Visby kan stora tidsbesparingar skapas.

Målet är inte uppfyllt till Hemse med någon av linjerna. Hemse gör det nästan tack vare linje 12. Men med ändrad körväg inne i Visby, men även utanför, kan tidsbesparingar skapas.

Resande:

Resandet på linjen var 208 500 påstigande under år 2023.

De mest nyttjade hållplatserna utanför Visby är: (Några av dessa fördelas över fler linjer)

Hållplats	Linje 10	Notering
Hemse busstation	30,7	55 personer väljer linje 11
Klintehamn	107,7	
Tofta Bad	102,0	Enbart sommartid
Vibble	30,8	
Västerhejde	21,6	

Från Hemse busstation väljer 55 personer att resa med linje 11 och 24 personer att resa med linje 12. Så totalt reser 110 personer från Hemse busstation.

Från Klintehamn busstation väljer 11 personer att resa med linje 51. Totalt reser 121 personer från Klintehamn busstation.

Drygt 10 % av resandet från Klintehamn sker söderut med linje 10.

Framkomlighet:

De få brister som finns i framkomlighet kan oftast kopplas till hållplatsernas utformning. Det kan vara fickhållplatser, men framförallt är det avsides hållplatser där bussen behöver avvika från huvudvägen. Detta leder till flera onödiga svängrörelser och stopp- eller väjningsplikt som följd. Det leder även till förlängd restid och därmed sämre restidskvot gentemot bilen.

Linje 11

Beskrivning:

Detta är en annan av Gotlands kollektivtrafiks starkaste stråk med näst flest resande. Linjens syften är att knyta samman de tre tätorterna Roma, Stånga och Hemse till Visby. Den största andelen resor utgörs av arbets- och studieresor. Några turer under vardagar, och de flesta turer under helgtrafiken, är förlängda till Burgsvik. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen viktiga kopplingar till Linje 10 och 12 i Hemse och linje 13 i Roma. Bytespunkt Hemse är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken.

Linjen har fem olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 409 900 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 26 stycken

Resande per tur: 15,9 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 10 300 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (2800 personer från hållplatser utanför Visby).

Prognosen av utbyggnadsplaner i granskningsförslaget för översiktsplan Gotland 2040 säger att Roma senast 2040 kommer att öka med drygt 400 bostäder och Hemse öka med ca 150 bostäder.

Restidskvot:

Linjen tar 25 minuter i högttrafik från Visby busstation till Romakloster och 70 min till Hemse busstation.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot	Notering
Burgsvik	70	95	1,36	1,29 med linje 12
Havdhem	56	75	1,34	1,34 med linje 12
Hemse	46	70	1,52	1,41 med linje 12
Roma	19	25	1,32	
Stånga	44	55	1,25	

Restiden med kollektivtrafiken till Burgsvik, Havdhem, Stånga och Roma uppfyller målet i trafikförsörjningsprogrammet. Men det är möjligt att kapa restiden ytterligare till och från dessa orter, för att skapa möjligheter till ett ökat resande.

Målet är inte uppfyllt till Hemse med någon av linjerna. Hemse gör det nästan tack vare linje 12. Men med ändrad körväg inne i Visby, men även utanför, kan tidsbesparingar skapas.

Resande:

Resandet på linjen var 150 500 påstigande under år 2023.

De mest nyttjade hållplatserna utanför Visby är: (Några av dessa fördelas över fler linjer)

Hållplats	Linje 11	Notering
Hemse busstation	54,7	31 personer väljer linje 10
Roma	50,8	
Roma Sockersilos	20,6	
Lövsta	26,7	

Från Hemse busstation väljer 31 personer att resa med linje 10 och 24 personer att resa med linje 12. Så totalt reser 110 personer från Hemse busstation.

Totalt reser 58 personer från Roma busstation.

Framkomlighet:

De få brister som finns i framkomlighet kan oftast kopplas till hållplatsernas utformning. Det kan vara fickhållplatser, men framförallt är det avsides hållplatser där bussen

behöver avvika från huvudvägen. Detta leder till flera onödiga svängrörelser och stopp- eller väjningsplikt som följd.

Linje 12

Beskrivning:

Linje 12 är en kompletterande linje vars syfte är att knyta samman Hemse till Visby. Den största andelen resor utgörs av arbets- och studieresor. Linjen trafikerar lite mer glesbefolkad sträcka mellan linje 10 och linje 11. De flesta turerna är förlängda till Burgsvik. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen möjliga kopplingar till Linje 10 och 11 i Hemse. Denna bytespunkt är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken.

Linjen har fyra olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 118 500 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 8 stycken

Resande per tur: 17,4 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 10 300 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (1900 personer från hållplatser utanför Visby).

Prognosen av utbyggnadsplaner i granskningsförslaget för översiktsplan Gotland 2040 säger att Hemse senast 2040 kommer att öka med ca 150 bostäder.

Restidskvot:

Linjen tar 60-65 minuter i högtrafik mellan Visby busstation och Hemse busstation.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot
Burgsvik	70	90	1,29
Havdhem	56	75	1,34
Hemse	46	65	1,41

Restiden med kollektivtrafiken till Burgsvik och Havdhem uppfyller målet i trafikförsörjningsprogrammet. Men det är möjligt att kapa restiden ytterligare till och från dessa orter.

Målet är inte uppfyllt till Hemse med någon av linjerna. Hemse gör det nästan tack vare linje 12. Men med ändrad körväg inne i Visby, men även utanför, kan tidsbesparingar skapas.

Resande:

Resandet på linjen var 33 000 påstigande under år 2023.

De mest nyttjade hållplatserna utanför Visby är: (Några av dessa fördelas över fler linjer)

Hållplats	Linje 12	Notering
Burgsvik	5,7	14 personer väljer övriga linjer
Havdhem	7,3	10 personer väljer övriga linjer
Hemse busstation	24,0	55 personer väljer linje 11

Från Hemse busstation väljer 31 personer att resa med linje 10 och 55 personer att resa med linje 11. Så totalt reser 110 personer från Hemse busstation.

Från Burgsvik väljer 6 personer att resa med linje 10 och 8 personer med linje 11. Så totalt reser 20 personer från Burgsvik.

Framkomlighet:

De få brister som finns i framkomlighet kan oftast kopplas till hållplatsernas utformning. Det kan vara fickhållplatser, men framförallt är det avsides hållplatser där bussen behöver avvika från huvudvägen. Detta leder till flera onödiga svängrörelser och stopp- eller väjningsplikt som följd.

Linje 13

Beskrivning:

Linje 13 är en av Gotlands kollektivtrafiks svagare linjer vars syfte är att knyta samman Ljugarn till Visby, med byte till Linje 11 i Roma. Den största andelen av resorna utgörs av studieresor. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen möjliga kopplingar till Linje 10 och 11 i Hemse. Denna bytespunkt är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken. Bytespunkten i Roma är nyligen ombyggd i enlighet med Hållplatshandbokens kravställning.

Linjen har endast två turer i vardera riktning med två olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 27 800 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 6 stycken

Resande per tur: 5,4 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 800 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser där hela linjesträckningen ligger utanför Visby. Dessa boende kan inte inräknas i det geografiska tillgänglighetsmålet eftersom linjen inte har minst fem dubbelturer.

Restidskvot:

Linjen tar 55 minuter i högtrafik från Visby busstation till Ljugarn, med ett byte i Roma.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot
Ljugarn	45	55	1,22

Fotnot: Ljugarn innefattas inte i trafikförsörjningsprogrammets mål kring geografisk tillgänglighet, då Ljugarn enligt SCB:s definition inte är en tätort.

Resande:

Resandet på linjen var drygt 8 000 påstigande under år 2023.

Den mest nyttjade hållplatsen utanför Visby är Roma busstation med 7 påstigande per vardagsdygn.

Hållplats	Linje 13	Notering
Handels Ljugarn	3,1	
Roma	7,2	

Från Roma busstation väljer 51 personer att resa med linje 11. Så totalt reser 58 personer från Roma busstation.

Framkomlighet:

Linje 13 ingick inte i den framkomlighetsanalys som genomfördes under 2023.

Linje 32

Beskrivning:

Linje 32 är en annan av Gotlands kollektivtrafiks svagare linjer vars syfte är att knyta samman Havdhem till Visby, med byte till Linje 10 och Linje 51 i Klintehamn. Denna bytespunkt är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken. Den största andelen av resorna utgörs av studieresor. Linjen trafikerar lite mer glesbefolkad sträcka söder om Klintehamn.

Linjen har endast en tur i vardera riktning under vardagar.

Linjen har en årsproduktion på 14 000 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 2 stycken

Resande per tur: 5,3 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 900 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser där hela linjesträckningen ligger utanför Visby. Dessa boende kan inte inräknas i det geografiska tillgänglighetsmålet eftersom linjen inte har minst fem dubbelturer.

Restidskvot:

Linjen tar 80 minuter från Visby busstation till Havdhem, med ett byte i Klintehamn.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot	Notering
Havdhem	56	80	1,43	1,34 med linje 12

Restiden med kollektivtrafiken till Havdhem uppfyller målet i trafikförsörjningsprogrammet men inte med linje 32. Målet är dock uppfyllt tack vare linje 12. Men med ändrad körväg inne i Visby för linje 10, samt hållplatsåtgärder utanför Visby, kan tidsbesparingar skapas för att även klara målet om restidskvot via Klintehamn.

Resande:

Resandet på linjen var 2 700 under år 2023.

Ingen av hållplatserna längs linjen har fler än tre påstigande per vardagsdygn.

Framkomlighet:

Linje 32 ingick inte i den framkomlighetsanalys som genomfördes under 2023.

Linje 41**Beskrivning:**

Linje 41 är en kompletterande linje vars syfte är att knyta samman Katthammarsvik till Visby. Den största andelen resor utgörs av arbets- och studieresor.

Linjen har sex dubbelturer med tre olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 152 600 tidtabellskilometer. Detta är en produktion som sticker ut i förhållande till det låga resandet på linjen.

Turer per vardag: 12 stycken

Resande per tur: 6,7 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 7 500 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (600 personer från hållplatser utanför Visby).

Prognosen av utbyggnadsplaner i granskningsförslaget för översiktsplan Gotland 2040 säger att Katthammarsvik senast 2040 kommer att öka med ca 100 bostäder.

Restidskvot:

Linjen tar 65 minuter från Visby busstation till Katthammarsvik.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot
Katthammarsvik	46	65	1,41

Fotnot: Katthammarsvik innefattas inte i trafikförsörjningsprogrammets mål kring geografisk tillgänglighet, då Katthammarsvik enligt SCB:s definition inte är en tätort.

Resande:

Resandet på linjen var 23 000 påstigande under år 2023.

Ingen av hållplatserna längs linjen har fler än fem påstigande per vardagsdygn.

Hållplats	Linje 41
Endre	5,6
Högby	3,6
Kräklingbo	3,3

Framkomlighet:

Linje 41 ingick inte i den framkomlighetsanalys som genomfördes under 2023.

Linje 51

Beskrivning:

Linje 51 är en kompletterande linje vars syfte är att knyta samman Klintehamn till Visby. Den största andelen resor utgörs av arbets- och studieresor. Linjen trafikerar lite mer glesbefolkad sträcka mellan linje 10 och linje 12. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen möjliga kopplingar till Linje 10 i Klintehamn. Denna bytespunkt är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken.

Linjen har tre dubbelturer med tre olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 49 400 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 6 stycken

Resande per tur: 12,1 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 12 900 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (1300 personer från hållplatser utanför Visby). Dessa boende kan inte inräknas i det geografiska tillgänglighetsmålet eftersom linjen inte har minst fem dubbelturer.

Prognosen av utbyggnadsplaner i granskningsförslaget för översiktsplan Gotland 2040 säger att Klintehamn senast 2040 kommer att öka med ca 500 bostäder. Även längs

sträckningen Visby - Träkumla/Stenkumla finns en av Visbys utvecklingsinriktningar för bostäder. I skrivande stund är det inte känt hur många bostäder det rör sig om.

Restidskvot:

Linjen tar 60 minuter från Visby busstation till Klintehamn.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot	Notering
Klintehamn	33	60	1,82	1,39 med linje 10

Restiden med kollektivtrafiken till Klintehamn uppfyller inte målet i trafikförsörjningsprogrammet med linje 51. Målet är dock uppfyllt tack vare linje 10.

Resande:

Resandet på linjen var 19 500 påstigande under år 2023.

Ingen av hållplatserna längs linjen har fler än fem påstigande per vardagsdygn.

Hållplats	Linje 51	Notering
Klintehamn	10,7	110 personer väljer övriga linjer
Odvalds	3,3	

Från Klintehamn busstation väljer 108 personer att resa med linje 10. Totalt reser 121 personer från Klintehamn busstation.

Framkomlighet:

Linje 51 ingick inte i den framkomlighetsanalys som genomfördes under 2023.

Produktion

Produktion södra paketet totalt:

Linje Nuläge	Tidtabell-kilometer	Resande	Tidtabell-kilometer per resande	Antal dimensionerande fordon
10	388 600	208 500	2,686	3,5
11	409 900	150 500	4,286	2,5
12	118 500	33 000	4,394	2
13	27 800	8 000	4,250	1
32	14 000	2 700	6,296	0,5
41	152 600	23 000	9,435	2
51	49 400	19 500	3,641	1,5
Totalt	1 160 800	445 200	3,794	13

Fotnot: Linjerna 13 och 41 har en produktion per resenär som är högre än de andra linjerna.

Norra paketet:

Linje 20

Beskrivning:

Detta är en av Gotlands kollektivtrafiks starkaste stråk med tredje störst resande. Linjens syften är att knyta samman de större tätorterna Fårösund och Slite till Visby. Den största andelen resor utgörs av arbets- och studieresor. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen viktiga kopplingar till Linje 22 och 61 i Lärbro/Slite. Båda dessa bytespunkter är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken. Åtgärder i Lärbro är beställda hos Trafikverket för genomförande 2028-2029.

Linjen har sju-åtta olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 393 800 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 24 stycken

Resande per tur: 17,0 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 9 700 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (2200 personer från hållplatser utanför Visby).

Prognosen av utbyggnadsplaner i granskningsförslaget för översiktsplan Gotland 2040 säger att Lärbro senast 2040 kommer att öka med knappt 100 bostäder och Slite öka med ca 400 bostäder.

Restidskvot:

Linjen tar 33 minuter från Visby busstation till Tingstäde. Via Slite tar linjen 45 minuter till Lärbro och 80 minuter till Fårösund.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot	Notering
Fårösund	52	80	1,54	
Lärbro	35	58	1,66	
Slite	32	45	1,41	1,25 med linje 22
Tingstäde	24	33	1,37	

Restiden med kollektivtrafiken till Tingstäde uppfyller målet i trafikförsörjningsprogrammet. Men det är möjligt att kapa restiden ytterligare.

Målet är inte uppfyllt till Slite, Lärbro och Fårösund. Men genom ändrad linjedragning kan restiden minskas avsevärt. Den linjevariant där vi inte trafikerar Slite har en körtid på 60 minuter till Fårösund vilket innebär en restidskvot på 1,15.

Slite klarar målet om restidskvot med linje 22.

Resande:

Resandet på linjen var 150 500 påstigande under år 2023.

De mest nyttjade hållplatserna utanför Visby är: (Några av dessa fördelas över fler linjer)

Hållplats	Linje 20	Notering
Kronhagsvägen	35,1	
Lärbro	60,0	2 personer väljer linje 22
Slite	50,8	33 personer väljer linje 22
Tingstade	20,7	

Från Slite väljer 33 personer att resa med linje 22. Totalt reser 84 personer från hållplats Slite.

Från Lärbro väljer 2 personer att resa med linje 22. Totalt reser 62 personer från hållplats Lärbro.

Framkomlighet:

De få brister som finns i framkomlighet kan oftast kopplas till hållplatsernas utformning. Det kan vara fickhållplatser, men framförallt är det avsides hållplatser där bussen behöver avvika från huvudvägen. Detta leder till flera onödiga svängrorelser och stopp- eller väjningsplikt som följd.

De största tidsvinsterna görs genom rakare körvägar. De turer som inte kör via Slite har exempelvis 18 minuters kortare körtid.

Linje 22

Beskrivning:

Linje 22 är en kompletterande linje vars huvudsakliga syfte är att knyta Slite till Visby men där en dubbeltur förlängs till Lärbro. Den största andelen resor utgörs av arbets- och studieresor. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen viktiga kopplingar till Linje 20 i Slite men även en möjlig koppling i Lärbro. Båda dessa bytespunkter är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken. Åtgärder i Lärbro är beställda hos Trafikverket för genomförande 2028-2029.

Linjen har sex olika linjevarianter i vardera riktning vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 113 900 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 15 stycken

Resande per tur: 9,9 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 8 400 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (1500 personer från hållplatser utanför Visby).

Prognosen av utbyggnadsplaner i granskningsförslaget för översiktsplan Gotland 2040 säger att Lärbro senast 2040 kommer att öka med knappt 100 bostäder och Slite öka med ca 400 bostäder.

Restidskvot:

Linjen tar 41 minuter från Visby busstation till Slite.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot
Slite	32	41	1,28

Restiden med kollektivtrafiken till Slite uppfyller målet i trafikförsörjningsprogrammet. Men det är möjligt att kapa restiden ytterligare.

Resande:

Resandet på linjen var 41 500 påstigande under år 2023.

De mest nyttjade hållplatserna utanför Visby är: (Några av dessa fördelas över fler linjer)

Hållplats	Linje 22	Notering
Slite Närs	9,9	
Cementa	5,8	
Slite	33,0	51 personer väljer linje 20
Krampbro	8,5	

Från Slite väljer 51 personer att resa med linje 20. Totalt reser 84 personer från hållplats Slite.

Framkomlighet:

De få brister som finns i framkomlighet kan oftast kopplas till hållplatsernas utformning. Det kan vara fickhållplatser, men framförallt är det avsides hållplatser där bussen behöver avvika från huvudvägen. Detta leder till flera onödiga svängrörelser och stopp- eller väjningsplikt som följd.

Linje 24

Beskrivning:

Linje 24 är Gotlands kollektivtrafiks svagaste linje med 2350 resor per år. Linjens har en skolskjutskaraktär med koppling till Linje 22 i Bäl för vidare resa till Visby. Denna bytespunkt är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken. Den största andelen av resorna utgörs av studieresor.

Linjen har endast en tur i vardera riktning under skoldagar.

Linjen har en årsproduktion på 6 500 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 2 stycken

Resande per tur: 7,7 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 100 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser där hela linjesträckningen ligger utanför Visby.

Restidskvot:

Linjen tar 50 minuter från Visby busstation till Åminne, med ett byte i Bäl.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot
Åminne	35	50	1,43

Fotnot: Åminne innefattas inte i trafikförsörjningsprogrammets mål kring restidskvot för geografisk tillgänglighet.

Resande:

Resandet på linjen var 2 800 påstigande under år 2023.

De mest nyttjade hållplatserna är:

Hållplats	Linje 24	Notering
Bäl bygdegård	7,7	

I vardera riktning reser drygt 10 personer med bussen under ett vardagsdygn.

Framkomlighet:

Linje 24 ingick inte i den framkomlighetsanalys som genomfördes under 2023.

Linje 61

Beskrivning:

Linje 61 är en kompletterande linje vars huvudsakliga syfte är att knyta öns norra orter Stenkyrka och Kappelshamn till Visby men där ett par dubbelturer förlängs till Lärbro. Den största andelen resor utgörs av arbets- och studieresor. Sträckan norr om Stenkyrka utgörs främst av resor till och från studier. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen viktiga kopplingar till Linje 20 i Lärbro. Denna bytespunkt är dock i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken. Åtgärder i Lärbro är beställda hos Trafikverket för genomförande 2028-2029.

Linjen har sex olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 136 200 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 11 stycken

Resande per tur: 11,0 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 9 600 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (1300 personer från hållplatser utanför Visby).

Prognosen av utbyggnadsplaner i granskningsförslaget för översiktsplan Gotland 2040 säger att Lärbro senast 2040 kommer att öka med knappt 100 bostäder.

Restidskvot:

Linjen tar från Visby busstation 14 minuter till Brissund (Tallebo), 25 minuter till Stenkyrka och 50 minuter till Kappelshamn.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot
Brissund/Själsö*	12	14	1,29
Kappelshamn	41	50	1,22

Fotnot: Kappelshamn innefattas inte i trafikförsörjningsprogrammets mål kring restidskvot för geografisk tillgänglighet.

* = Mätt till hållplats Tallebo.

Resande:

Resandet på linjen var 42 000 påstigande under år 2023.

De mest nyttjade hållplatserna är:

Hållplats	Linje 61	Notering
Ihre	5,0	
Lickershamnsvägen	5,0	
Stenkyrka	9,7	

Framkomlighet:

De få brister som finns i framkomlighet kan oftast kopplas till hållplatsernas utformning. Det kan vara fickhållplatser, men framförallt är det avsides hållplatser där bussen behöver avvika från huvudvägen. Detta leder till flera onödiga svängrörelser och stopp- eller väjningsplikt som följd.

Linje 62

Beskrivning:

Linje 62 är en kompletterande linje vars huvudsakliga syfte är att knyta Salthamn och Väskinde till Visby. Den största andelen resor utgörs av arbets- och studieresor. Förutom kopplingen till stadsbusstrafiken i Visby har linjen en möjlig koppling till Linje 61 i Salthamn. Denna koppling är dock inte prioriterad och därför inte särskilt utnyttjad. Bytespunkten i Salthamn är dessutom i ganska dålig standard och uppfyller inte kraven enligt Hållplatshandboken förutom möjligen det ena läget.

Linjen har sex olika linjevarianter vilket gör det svårare för resenärer att orientera sig.

Linjen har en årsproduktion på 73 300 tidtabellskilometer.

Turer per vardag: 12 stycken

Resande per tur: 6,1 påstigande

Boende:

Längs med denna linje bor det ca 8 200 personer inom en radie på 500 m från linjens hållplatser (800 personer från hållplatser utanför Visby).

Restidskvot:

Linjen tar från Visby busstation 14 minuter till Väskinde.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot
Väskinde	15	21	1,40

Resande:

Resandet på linjen var 26 500 påstigande under år 2023.

De mest nyttjade hållplatserna är:

Hållplats	Linje 61	Notering
Salthamn	7,2	
Väskinde	15,3	
Väskinde skola	14,3	

Framkomlighet:

Linje 62 ingick inte i den framkomlighetsanalys som genomfördes under 2023.

Produktion

Produktion norra paketet totalt:

Linje Nuläge	Tidtabell- kilometer	Resande	Tidtabell- kilometer per resande	Antal dimension- erande fordon
20	393 800	150 500	4,060	3
22	113 900	41 500	3,807	3
24	6 500	2 800	3,214	1
61	136 200	42 000	4,952	1,5
62	73 300	26 500	3,774	1,5
Totalt	723 700	263 300	4,125	10

Förslag till ny Regionbusstrafik på Gotland

Inledning

Det framtidsscenario som presenteras i denna rapport utgår från Gotlands Trafikförsörjningsprogram 2024–2033, förstudien från Ramboll 2022 samt ett års utredningsarbete. Syftet är att skapa en tydlig riktning för hur regionbusstrafiken kan utvecklas för att möta framtidens behov av tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet.

Utgångspunkt: nuläge och behov

Regionbusstrafiken på Gotland är idag ojämnt utbyggd, med stora variationer i turtäthet, restider och kopplingar till Visby och andra målpunkter. Flera linjer är långa och slingriga, vilket ger långa restider och låg punktlighet. Samtidigt är resandeunderlaget ojämnt fördelat, med flest resenärer i samband med skolstart och arbetsresor.

För att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet krävs en utveckling mot ett mer sammanhängande, robust och attraktivt linjenät med god turtäthet i de mest efterfrågade stråken.

Inriktning för framtiden

1. Ett antal utvalda stomlinjer ska utgöra grunden i det nya regionbussnätet. Dessa linjer ska ha hög turtäthet, god framkomlighet, jämna körtider och direkthet – det vill säga färre omvägar och hållplatser – för att korta restiden och öka pålitligheten.
2. Till stomlinjerna kopplas kompletterande linjer som betjänar mindre orter och landsbygd. Dessa ska vara anpassade efter faktisk efterfrågan och möjliggöra byten till stomlinjer eller till Visby.
3. På strategiska platser skapas tydliga noder för byte mellan linjer, anslutning till stadsbusstrafik och möjlighet till mobilitetstjänster som cykelparkering och samåkning. Detta gör det enklare för fler att använda kollektivtrafiken – även vid längre resor.
4. Restidsvinster uppnås genom rakare körvägar, färre linjevarianter och anpassade avgångstider. Målet är ett linjenät som är enkelt att förstå och använda – även för den ovana resenären.
5. Närtrafiken föreslås spela en större roll för att säkerställa ett grundläggande utbud i områden med lågt resandeunderlag. Detta bidrar till jämlik tillgänglighet i hela länet.
6. Under sommarhalvåret förändras resmönstren på Gotland. Framtidens trafikupplägg behöver vara flexibelt och till exempel förstärka trafiken i turismintensiva stråk och till besöksmål.

Förväntad effekt

Med dessa förändringar förväntas resandet öka, restiderna minska och kollektivtrafikens attraktivitet öka – särskilt i stråk med stor efterfrågan. Enligt beräkningar kan utbudet öka med ca 35 % medan resandet ökar med cirka 18-23 %, vilket bidrar till ökad samhällsnytta och bättre måluppfyllelse i Trafikförsörjningsprogrammet. Bedömningen av resandet är gjort utifrån de elasticitetstal som finns för exempelvis ökat turutbud, kortare restid, knutpunktsupplägg, taktfasthet m.m.

Sammanfattning

För att förbättra linjernas attraktivitet och funktion föreslås följande generella åtgärder:

- **Kortare restid** genom förändrad körväg, bättre framkomlighet och optimerade hållplatser.
- **Slopade linjevarianter** för en mer lättförståelig och enhetlig linjestruktur.
- **Styv tidtabell och taktfasthet**, vilket skapar en tydligare och mer förutsägbar trafik.
- **Utökat utbud**, främst kvällstid och helger, för att möta resenärernas utökade behov bättre.
- **Tillgänglighetsanpassning och hållplatsförändringar** för att minska körtiden och förbättra tillgängligheten.
- **Förbättrade bytespunkter i Hemse och Klintehamn**, utöver anslutningen till stadsbussarna i Visby, för att stärka kopplingarna till andra linjer.

Dessa åtgärder syftar till att öka resandet, förbättra restidskvoten gentemot bil och skapa en mer attraktiv kollektivtrafik för både dagliga pendlare och fritidsresenärer.

Särskilt justeringar som rör turtäthet, hållplatslägen och linjedragningar kopplar till:

- **Ökad tillgänglighet** (fler orter och hållplatser får bättre service)
- **Högre attraktivitet** (kortare restid, tydligare linjestruktur)
- **Minskad klimatpåverkan** (starkare incitament att välja buss framför bil)

Då dagens turutbud sker i flera olika linjevarianter är det ibland enklare att redovisa hur produktionen förändras. När vi tittar på utbud väljer vi att redovisa det på delsträckor.

Förslaget som presenteras i detta kapitel innebär en produktionsökning på ca 35 %. Linjerna blir generellt kortare, med något undantag, men med en utökning i turutbud.

Med denna ökning, tillsammans med kortare restider, taktfasthet, hållplatsåtgärder, attraktiva bytespunkter, pendlarparkeringar för både cykel och bil samt kommunikationsinsatser är bedömningen, med hjälp av elasticitetstalen för de olika förbättringarna, att resandet i regionbusstrafiken kommer att öka med 20-25 %.

Förslag till ny Regionbusstrafik i södra paketet

I förslaget som presenteras för det södra paketet föreslås en produktionsökningen med ca 30 %. Utbudet ökar mest på linje 12 som även får helgtrafik. Linje 10 och 11 föreslås fortsatt vara stomlinjer mellan Visby och Hemse. Sträckan Hemse – Burgsvik föreslås att trafikeras som en linjevariant på linje 10.

För att uppnå målen kring den geografiska tillgängligheten föreslås genare körvägar vilket innebär att flera avskilt placerade hållplatser behöver flyttas ut till huvudvägen. Vidare föreslås att linje 12 får ett så pass bra utbud att de boende längs den linjen också kan tillgodoses i det avståndsbaserade geografiska tillgänglighetsmålet.

Taktfast tidtabell innebär ett knutpunktsupplägg med några prioriterade bytespunkter, vilket förutsätter en styv tidtabell med samma minuttal varje timme. Visby nya stadsbusslinjenät kommer ha samma ankomst- och avgångstider från Visby busstation. Regionbusstrafiken föreslås ankomma Visby busstation 4-5 min innan och avgå 4-5 minuter efter stadsbussarnas tider för att möjliggöra byten mellan samtliga linjer vid busstationen. Dessa åtgärder skapar gemensamt en tydlighet och en mer robust kollektivtrafik.

Förslag till ny Regionbusstrafik i Norra paketet:

I förslaget som presenteras för det norra paketet föreslås en produktionsökningen med ca 43 %. Utbudet ökar mest på linje 22 som föreslås bli Gotlands fjärde stomlinje. Linje 20 föreslås fortsatt vara stomlinje mellan Visby och Fårösund.

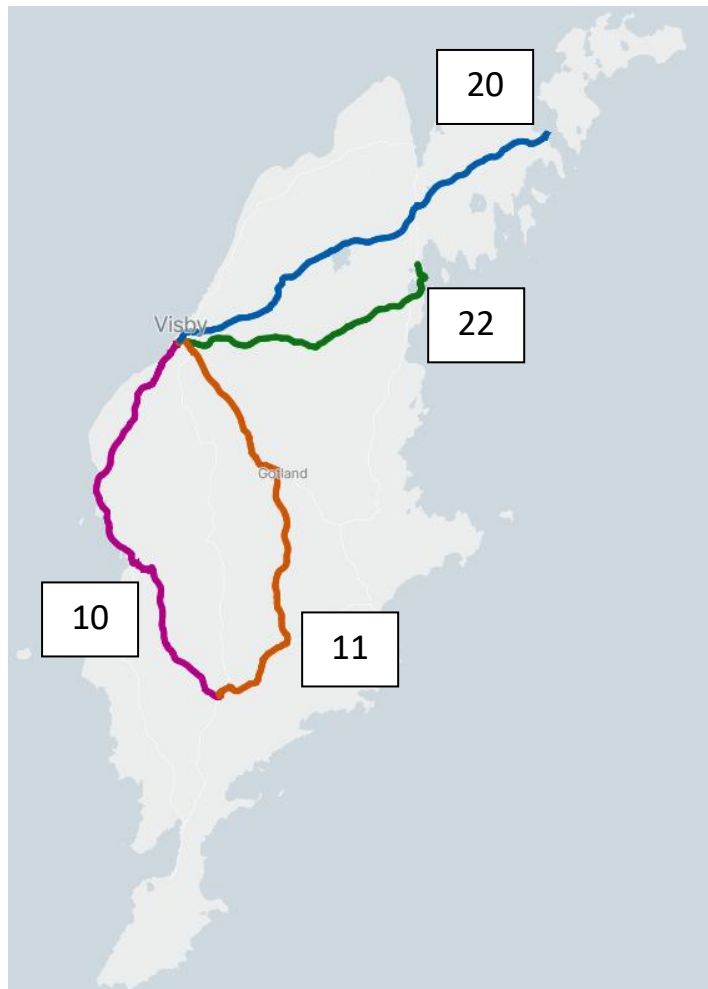
För att uppnå målen kring den geografiska tillgängligheten föreslås genare körvägar vilket innebär att flera avskilt placerade hållplatser behöver flyttas ut till huvudvägen. Vidare föreslås att linje 24 får ett så pass bra utbud att de boende längs den linjen också kan tillgodoses i det avståndsbaserade geografiska tillgänglighetsmålet. Linje 61 föreslås bli koncentrerad till sträckan Visby – Stenkyrka skola. En ny linje föreslås mellan Hangvar och Slite via Lärbro. Lärbro blir en viktig bytespunkt för prioriterad koppling mellan Hangvar, Kappelshamn och Visby samt mellan Fårösund och Slite.

Taktfast tidtabell innebär ett knutpunktsupplägg med några prioriterade bytespunkter, vilket förutsätter en styv tidtabell med samma minuttal varje timme. Visby nya stadsbusslinjenät kommer ha samma ankomst- och avgångstider från Visby busstation. Regionbusstrafiken föreslås ankomma Visby busstation 4-5 min innan och avgå 4-5 minuter efter stadsbussarnas tider för att möjliggöra byten mellan samtliga linjer vid busstationen. Dessa åtgärder skapar gemensamt en tydlighet och en mer robust kollektivtrafik.

Regionbusstrafiken på Gotland bör utvecklas enligt ett mer tydligt och strukturerat linjenät, där Visby fungerar som nav och där utbudet anpassas för att öka tillgängligheten, förbättra byten och minska restiderna. Nätet bygger på fyra linjekategorier där stomlinjerna får ett tydligt basutbud och de övriga linjerna differentieras efter efterfrågan. Det gör det enklare för resenärerna att förstå trafikens omfattning och struktur.

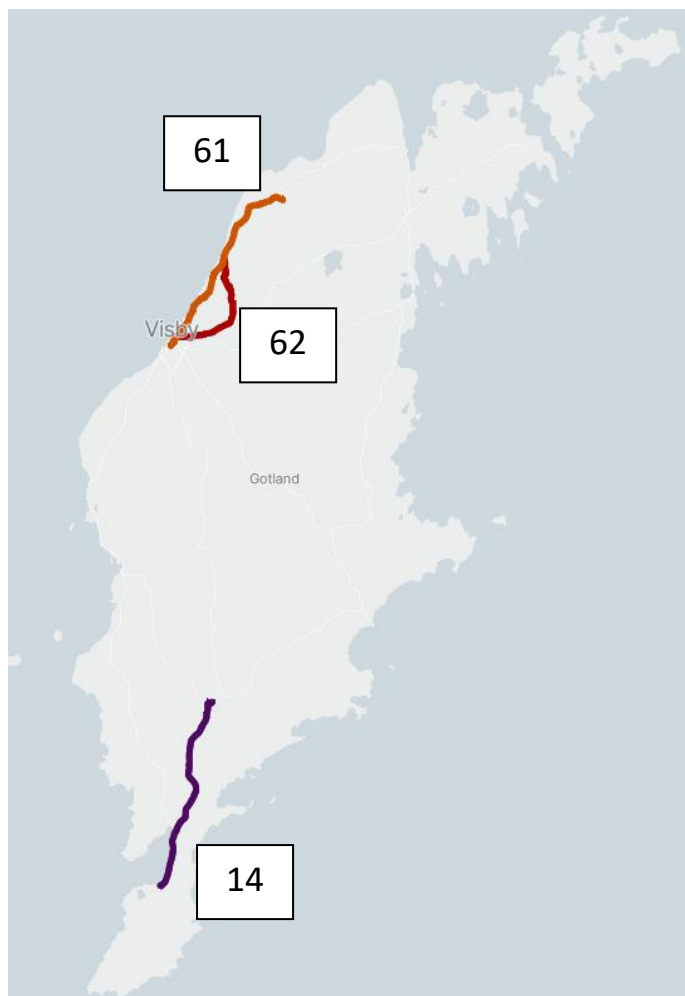
Kategorisering av linjer

Stomlinjer



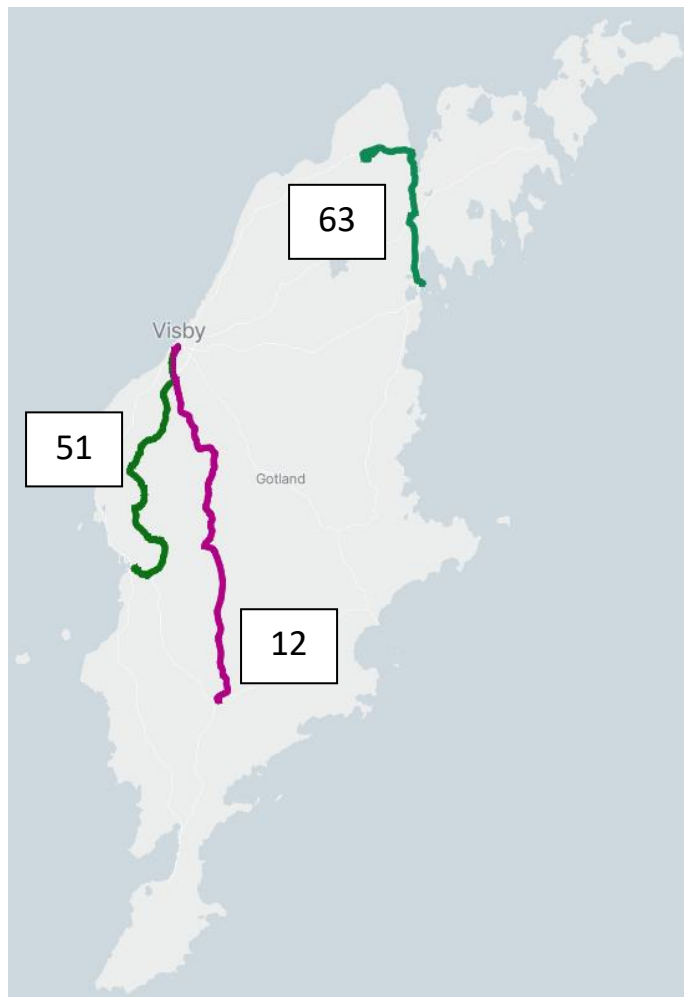
- Linje 10
- Linje 11
- Linje 20
- Linje 22

Kategori 1



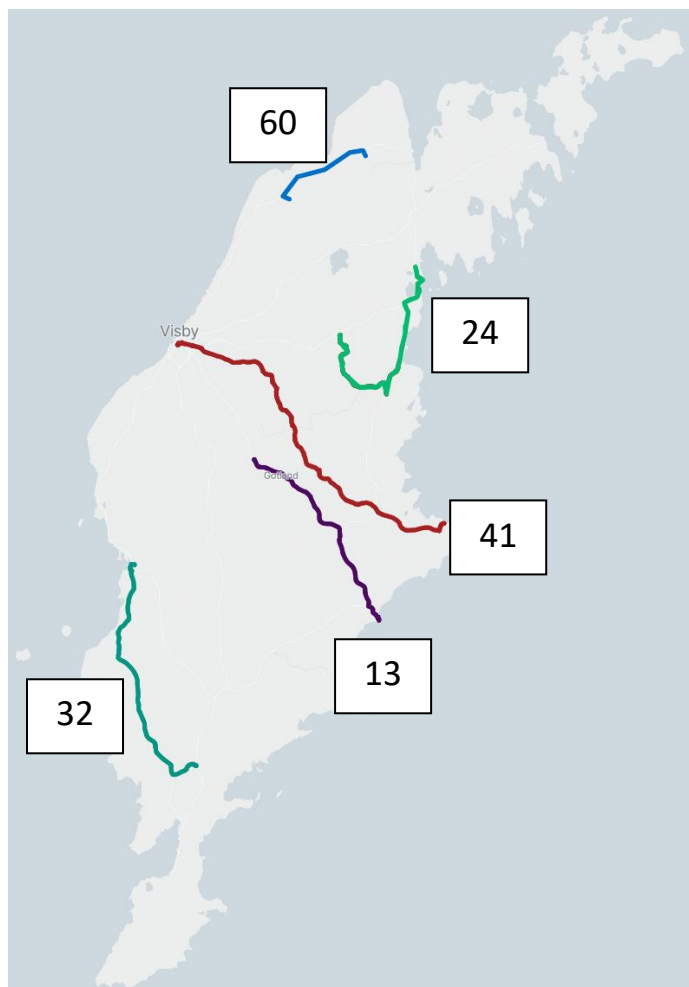
- Linje 14
- Linje 61
- Linje 62

Kategori 2



- Linje 12
- Linje 51
- Linje 63

Kategori 3



- Linje 13
- Linje 24
- Linje 32
- Linje 41
- Linje 60

Turutbud

Utbud enligt senaste förslaget:				
	Antal dubbelturer M-F	Extra tur Fredagar	Antal dubbelturer L	Antal dubbelturer S
Stomlinje				
10 Hemse - Visby	14	2	9	9
11 Hemse - Visby	14	2	9	9
20 Fårösund - Visby	14	2	9	9
22 Slite - Visby	14	2	9	9
Kat 1				
14 Burgsvik - Hemse	10	2	5	4
61 Stenkyrka skola - Visby	10	2	5	4
62 Salthamn - Väskinde - Visby	10	2	5	4
Kat 2				
12 Hemse - Visby	7		4	3
51 Klintehamn - Eskelhem - Visby	7		4	3
63 Hangvar - Kappelshamn - Lärbro - Sl	7		4	3
Kat 3				
13 Ljugarn - Roma	4			
24 Bäl - Gothem - Slite	5			
32 Havdhem - Klintehamn	3			
41 Katthammarsvik - Visby	6		2	2
60 Stenkyrka skola - Hangvar	3		2	2

Linjebeskrivningar

Nedan presenteras framtidsscenariot för respektive linje. Förslag till utbud är enligt vintertidtabell om inte annat anges.

Södra paketet

Linje 10, (Burgsvik) – Hemse – Klintehamn – Visby

Linjesträckningen går Visby Busstation – Klintehamn – Hemse Busstation, med förlängning till Burgsvik på vissa turer. Enbart linje 10 går till Burgsvik. Detta beror på att denna linje är den som ankommer Hemse sist och avgår mot Visby först. Sträckan Burgsvik – Hemse beskrivs närmare under linje 14.

Produktionen beräknas öka med ca 9 %, på sträckan Visby - Hemse. Den största utbudsförändringen sker under helger och kvällar.

Kortare restid genom hållplatsåtgärder som ligger som sidoanläggningar flyttas ut till huvudvägen. Detta gäller Vibble, Västerhejde, Tofta, Klintehamn och Levide. Även körvägen i Visby kommer att justeras till en mer gen körväg och föreslås därför köra längs Söderväg till Visby. Ny hållplats behövs då vid Tallunden. Restidsminskningen gör att målet om den tidsreglerade geografiska tillgängligheten uppnås.

Klintehamn busstation och Hemse busstation bör byggas om till attraktiva bytespunkter.

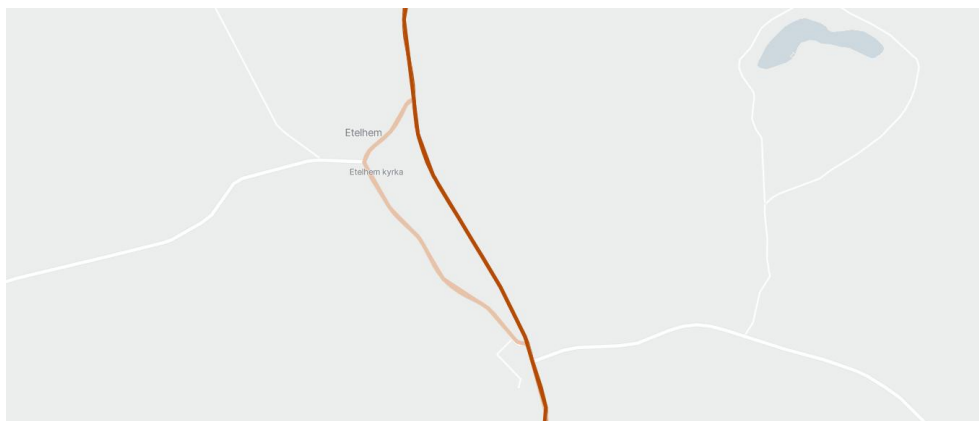
Linjen trafikeras i timmestrafik under 05-18. Därefter erbjuds varannantimmestrafik till kl. 22 (till kl. 24 på fredagar). Helgtrafiken är där det sker störst utbudsökning med varanntimmestrafik 06-24 på lördagar och söndagar.

Stomlinjerna kommer ha anslutning från de sena färjorna som ankommer från Nynäshamn och Oskarshamn.

Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 11, Visby – Roma – Hemse

Kortare restid genom hållplatsåtgärder som ligger som sidoanläggningar och/eller sidovägar flyttas ut till huvudvägen. Detta innebär att hållplatserna i Etelhem behöver flyttas ut till huvudvägen. Restidsminskningen gör att målet om den tidsreglerade geografiska tillgängligheten uppnås.



Roma kommer fortsatt vara en bytespunkt gentemot linje 13. Hemse busstation kommer vara en viktig bytespunkt gentemot linje 14 till och från Burgsvik. Beroende på genomförandetakten av de fysiska åtgärderna så kommer bytestiden mellan linje 11 och linje 14 att vara ca 5-8 minuter.

Produktionen beräknas öka med ca 21 %, på sträckan Visby - Hemse. Den största utbudsförändringen sker under helger och kvällar.

Linjen trafikeras i timmestrafik under 05-18. Därefter erbjuds varannantimmestrafik till kl. 22 (till kl. 24 på fredagar). Helgtrafiken är där det sker störst utbudsökning med varanntimmestrafik 06-24 på lördagar och söndagar.

Stomlinjerna kommer ha anslutning från de sena färjorna som kommer från Nynäshamn och Oskarshamn.

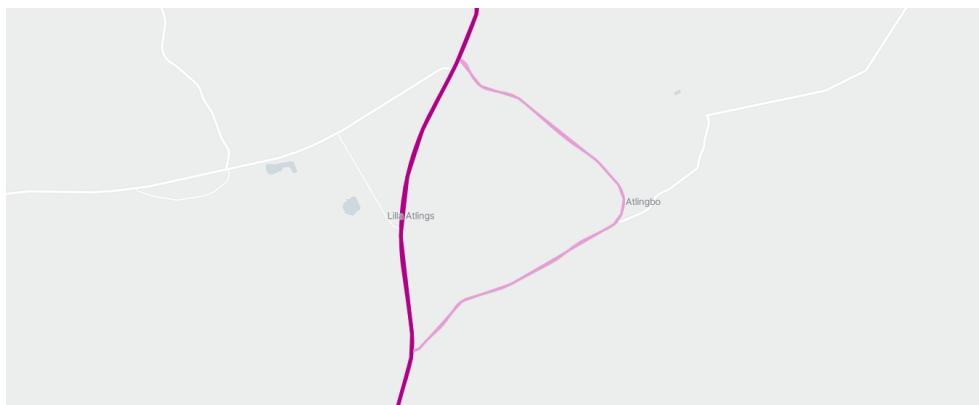
Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 12, Visby – Hejde – Hemse

Utökat utbud från 4 till 7 dubbelturer på vardagar samt att linjen ska ha fyra dubbelturer på lördagar och tre dubbelturer på söndagar.

Kortare restid genom hållplatsåtgärder som ligger som sidoanläggningar och/eller sidovägar flyttas ut till huvudvägen. Detta innebär att hållplatserna i Atlingbo behöver

ersättas av en hållplats till väg 142. Restidsminskningen gör att målet om den tidsreglerade geografiska tillgängligheten uppnås.



Hemse busstation kommer vara en viktig bytespunkt gentemot linje 14 till och från Burgsvik. Beroende på genomförandetakten av de fysiska åtgärderna så kommer bytestiden mellan linje 11 och linje 12 att vara ca 10-13 minuter.

Produktionen beräknas öka med ca 100 %, på sträckan Visby - Hemse.
Utbudsförändringen sker både under vardagar och under helger.

Linjen trafikeras vardagar i timmestrafik under 05-09 och 14-18. Därefter erbjuds varannantimmestrafik till kl. 22. Linje 12 får även helgtrafik i enlighet med linjekategori 2, vilket innebär fyra dubbelturer på lördagar och tre dubbelturer på söndagar.

Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 13, Roma – Ljugarn

Samma linjesträckning föreslås som idag. Sträckan Ljugarn – Garda föreslås endast trafikeras under sommartidtabellen.

Utbudet blir fyra dubbelturer under vardagar. Jämfört med idag?

Linje 14, Burgsvik – Hemse

Denna linje kommer i praktiken att vara en del av linje 10. Men för att tydliggöra förändringarna så presenteras denna sträcka som en egen linje. På sträckan Hemse – Burgsvik ökar produktionen med ca 18 %. Här sker ökningen främst på vardagar, men även under helger.

Linjen trafikeras vardagar i timmestrafik under 05-09 och 14-18. Därefter erbjuds varannantimmestrafik till kl. 22. På fredagar körs en extra tur runt kl. 24. Under helger föreslås fem dubbelturer under lördagar 9-24 samt fyra dubbelturer på söndagar 9-22.

Bytesmöjligheter i Hemse fungerar även med linjerna 11 och 12 med maximalt 15 minuters bytestid.

I Burgsvik föreslår vi att en pendlarparkering anläggs i anslutning till ändhållplatsen.

Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 32, Havdhem – Klintehamn

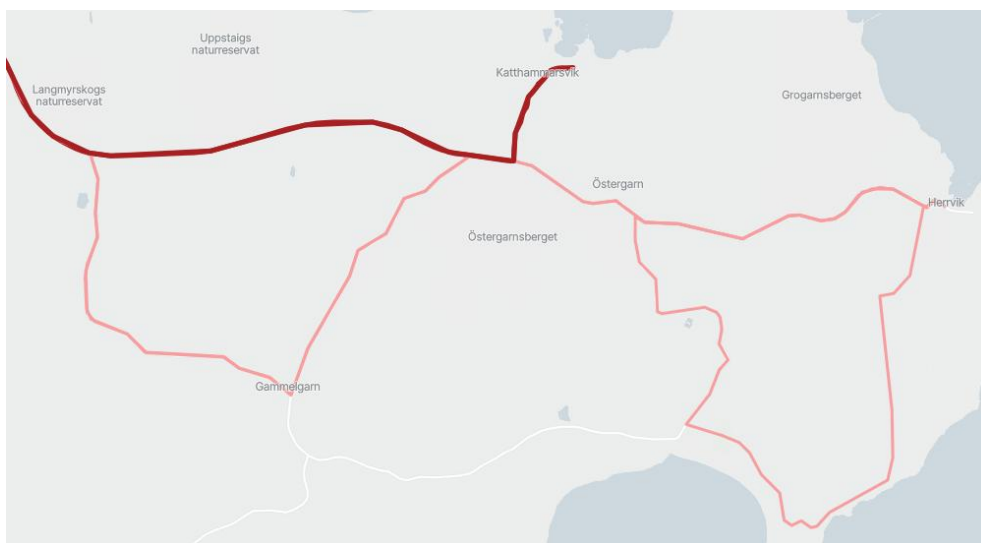
Linjedragningen blir oförändrad. Utbudet föreslås öka från en till tre dubbelturer under vardagar.

Linje 41, Visby – Katthammarsvik

Ny genare linjedragning där samtliga turer kör Visby – Katthammarsvik.

Under sommarperioden förlängs linjen till Sandviken och Herrvik.

Kortare restid genom rakare linjedragningar. Detta innebär att områdena Ekeby, Gammelgarn och Herrvik inte längre trafikeras. Nya hållplatser bör anläggas på väg 631 vid korsningen med väg 623 samt vid korsningen med Ängmansvägen. Kräklingbo trafikeras fortsatt.



Utbudet blir oförändrat under både vardagar och helger.

Linje 51, Visby och Klintehamn

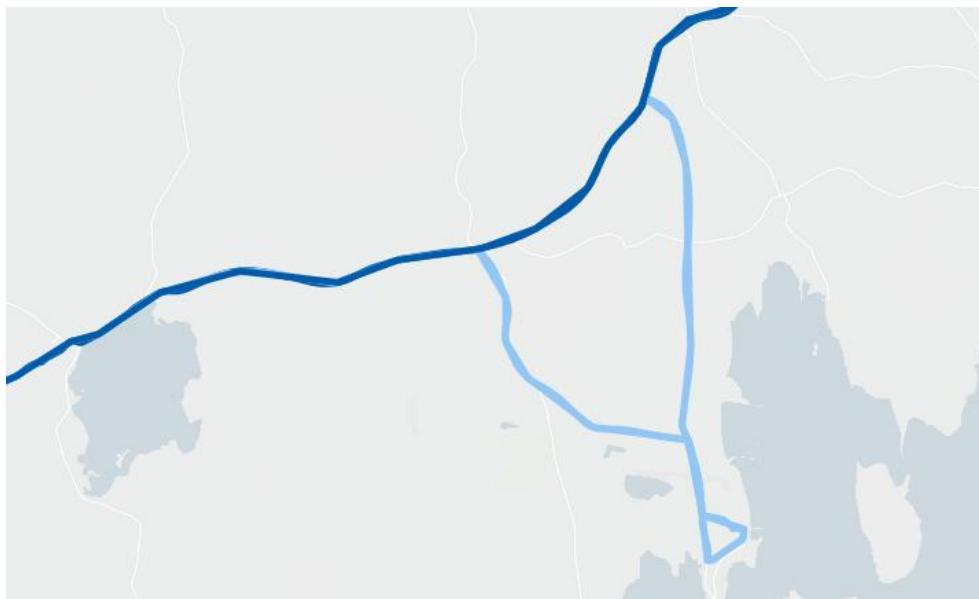
Linjedragningen blir oförändrad mellan Visby och Klintehamn. Utbudet ökar från tre till sju dubbelturer under vardagar och får även helgtrafik i enlighet med linjekategori 2, vilket innebär fyra dubbelturer på lördagar och tre dubbelturer på söndagar.

Norra paketet:

Linje 20, Visby – Fårösund Färjeläge

Trafikerar sträckan Visby – Fårösund Färjeläge på samtliga turer.

Linjen föreslås att få ett ökat utbud, speciellt kväll och helger. Kortare restid genom hållplatsåtgärder som ligger som sidoanläggningar och/eller sidovägar flyttas ut till huvudvägen. Detta innebär att linjen aldrig kör via Slite. Slite nås via ett prioriterat byte i Lärbro till linje 63. Dock kommer inte Othemsvägen att trafikeras. Restidsminskningen gör att målet om den tidsreglerade geografiska tillgängligheten uppnås.



Linjen trafikeras i timmestrafik under 05-18. Därefter erbjuds varannantimmestrafik till kl. 22 (till kl. 24 på fredagar). Helgtrafiken är där det sker störst utbudsökning med varanntimmestrafik 06-24 på lördagar respektive 06-24 på söndagar.

Stomlinjerna kommer ha anslutning från de sena färjorna som kommer från Nynäshamn och Oskarshamn.

Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 22, Visby – Slite Närs

Föreslås bli stomlinje och trafikerar Visby – Slite Närs med samtliga turer.

Ökat utbud, speciellt kväll och helger.

Linjen trafikeras i timmestrafik under 05-18. Därefter erbjuds varannantimmestrafik till kl. 22 (till kl. 24 på fredagar). Helgtrafiken är där det sker störst utbudsökning med varanntimmestrafik 06-24 på lördagar respektive 06-24 på söndagar.

Stomlinjerna kommer ha anslutning från de sena färjorna som kommer från Nynäshamn och Oskarshamn.

Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 24, Bäl – Åminne – Gothem – Slite Närs

Linjen förlängs till att trafikera Bäl – Åminne – Gothem – Slite.

Linjen får fem dubbelturer under vardagar istället för dagens en. Bytesmöjligheten prioriteras i Bäl för resande mot Visby med linje 22.

Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 60, Hangvar – Stenkyrka skola

Linjen kommer att vara en linjevariant av linje 61 och trafikeras med tre dubbelturer på vardagar.

Linje 61, Visby – Stenkyrka skola

Utbudet ökar från sju till tio dubbelturer på vardagar. På lördagar och söndagar ökar det från två dubbelturer till fem respektive fyra dubbelturer.

Linjen trafikeras vardagar i timmestrafik under 05-09 och 14-18. Därefter erbjuds varannantimmestrafik till kl. 22. På fredagar körs en extra tur runt kl. 24. Under helger föreslås fem dubbelturer under lördagar 9-24 samt fyra dubbelturer på söndagar 9-22.

Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 62, Visby – Väskinde – Salthamn

Ny linjedragning där samtliga turer går Visby – Väskinde – Salthamn.

Utbudet ökar från åtta till tio dubbelturer på vardagar. På lördagar och söndagar ökar det från två dubbelturer till fem respektive fyra dubbelturer.

Linjen trafikeras vardagar i timmestrafik under 05-09 och 14-18. Därefter erbjuds varannantimmestrafik till kl. 22. På fredagar körs en extra tur runt kl. 24. Under helger föreslås fem dubbelturer under lördagar 9-24 samt fyra dubbelturer på söndagar 9-22.

Förändringen förväntas öka kollektivtrafikens marknadsandel i stråket och därmed bidra till målet om minskade utsläpp från persontransporter.

Linje 63, Hangvar – Lärbro – Slite

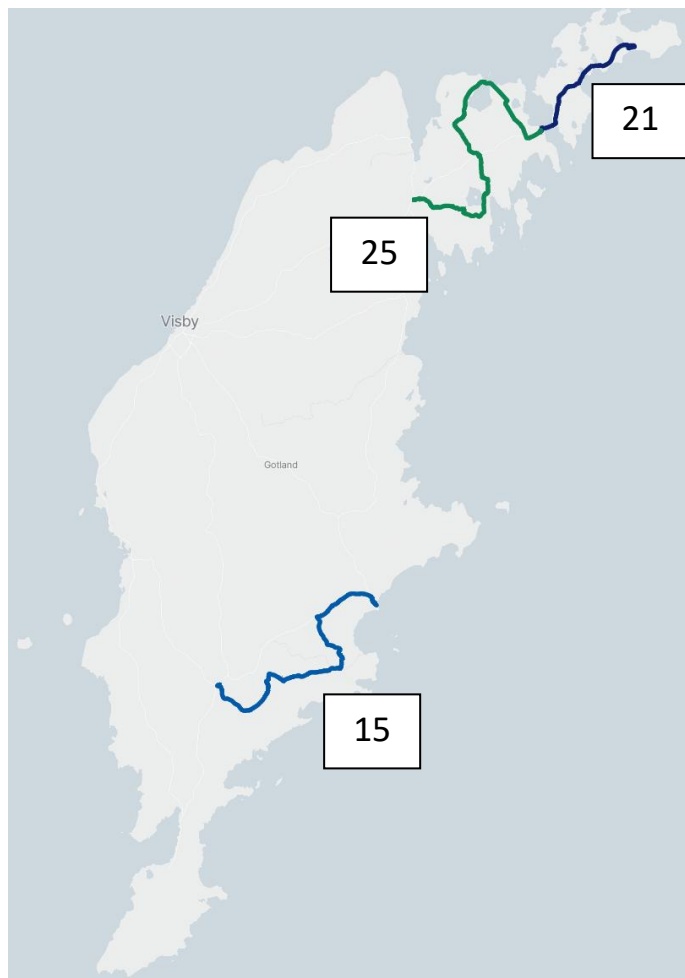
En ny linje i linjekategori 2 på sträckan Hangvar – Lärbro – Slite – Slite Närs.

Vardagar trafikeras den med sju dubbelturer. På lördagar fyra dubbelturer och på söndagar med tre dubbelturer. Linjen har prioriterad bytesmöjlighet i Lärbro till linje 20 mot Visby.

Den trafikeras vardagar i timmestrafik under 06-08 och 15-18 och en dubbeltur kvällstid. Linje 63 får även helgtrafik i enlighet med linjekategori 2, vilket innebär fyra dubbelturer på lördagar och tre dubbelturer på söndagar.

Sommartrafik

Sommarlinjer



- Linje 15
- Linje 21
- Linje 25

Sommartrafik – Linjebeskrivningar och förändringar

Sommartrafiken på Gotland är en viktig del av kollektivtrafikens totala utbud. Den anpassas för att möta både lokala resenärers behov och den ökade efterfrågan från besökare under turistsäsongen. Förslagen nedan bygger på nya linjedragningar där det är aktuellt, samt anpassade turtätheter och säsongsupplägg.

Linje 10 (inklusive linjevariant till Burgsvik)

Behåller dagens sommarutbud men körs enligt den nya linjedragningen. Detta ger en tydligare sträckning och förbättrad koppling till övriga linjenätet.

Linje 11

Nya linjedragningen med oförändrat sommarutbud, vilket säkrar dagens goda tillgänglighet under högsäsong.

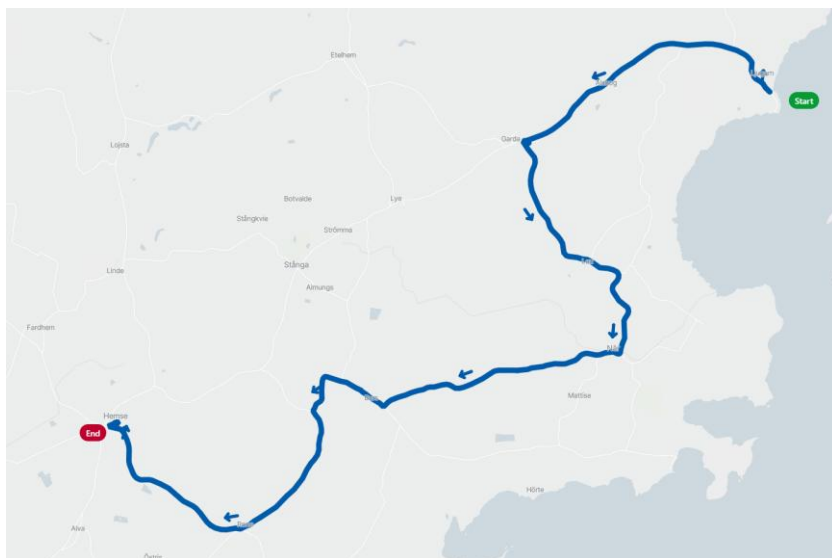
Linje 12

Nya linjedragningen kombineras med dagens sommarutbud. Förändringen syftar till att skapa en mer sammanhållen resväg och förbättrad anslutning till knutpunkter.

Linje 13

Linjedragning enligt vintertidtabellen med oförändrat sommarutbud. Ger en mer direkt koppling mellan större orter och populära besöksmål.

Linje 15 – Ny sommarlinje



Ny linje mellan Hemse och Ljugarn via bland annat Rone, När och Gardå. Fyra dubbelturer per vardag och två på helgerna. Linjen ska förbättra tillgängligheten till Ljugarn och östra Gotland under turistsäsongen.

Linje 20

Nya linjedragningen med dagens sommarutbud. Anpassningen ska ge jämnare restider och bättre anslutningar.

Linje 21 – Förändrad linjedragning



Nya linjedragningen med utökat utbud från dagens fyra dubbelturer till åtta per dag, varav fyra på lördagar och söndagar. Linjen vänder vid Kronhagsvägen. Det ökade utbudet svarar mot det stora sommarresandet längs sträckan.

Linje 22

Nya linjedragningen med samma sommarutbud som idag. Ger förbättrad linjestruktur och tydligare resväg.

Linje 24

Nya linjedragningen med utbud enligt vintertidtabellen, vilket är fem dubbelturer. Ger jämn servicenivå året runt.

Linje 25 – Ny sommarlinje



Fem dubbelturer dagligen, även helger. Linjen vänder i Fårösund vid Kronhagsvägen med prioriterat byte i Lärbro, vilket förbättrar tillgängligheten till norra Gotlands större besöksmål.

Linje 32

Sommarutbud motsvarande vintertidtabellen: två dubbelturer vardagar.

Linje 41

Nya linjedragningen, men med förlängning till Sandviken och Herrvik. Behåller dagens sommarutbud, vilket stärker tillgängligheten till kustområdena.

Linje 51

Nya linjedragningen med oförändrat sommarutbud, vilket innebär två dubbelturer vardagar.

Linje 61 (inklusive linjevariant till Hangvar)

Nya linjedragningen till Stenkyrka kombineras med förlängning till Hangvar. Utbud enligt vintertidtabellen men förstärkt till fem dubbelturer på vardagar och lördagar samt fyra på söndagar.

Linje 62

Nya linjedragningen med vintertidtabellens utbud: tio dubbelturer vardagar, fem på lördagar och fyra på söndagar.

Linje 63

Linjedragning och utbud enligt vintertidtabellen.

Hållplatser i regionbusstrafiken

Regionbusstrafiken har idag 376 hållplatser fördelade på ön som trafikeras av regionbussar. Några utav hållplatserna som trafikeras ligger även i Visby. Resandet per hållplats varierar kraftigt, från ett näst intill obefintligt påstigande på landsbygden, till ett relativt tillfredsställande påstigande i och omkring tätorter. I Figuren nedan presenteras fördelningen av regionbusstrafikens hållplatser kopplat till antalet påstigande per dag. Majoriteten av hållplatser har ett mycket lågt resande. Cirka 80 % av regionbusstrafikens hållplatser har ett påstigande om mindre än 5 resande per dag.

Hållplatsen i Klintehamn är den hållplats utanför Visby som har högst antal påstigande. Strax efterföljt av Hemse busstation. Att Visby busstation har det största resandet är inget märkvärdigt då regionbusstrafiken i stora drag utgår därifrån. Dessutom utgör Visby en stor målpunkt för arbete, skola, sjukvård, fritid och turism.

Tofta bad som inte trafikeras på vintern är en viktig målpunkt på sommaren – 60 passagerare i genomsnitt på sommaren. Tvärtom reser färre människor från Hemse på sommaren – 76 på sommaren jämfört med 106 på vintern.

Hållplatsernas utformning, standard och tillgänglighet varierar över ön. Klintehamn, som är den hållplats med störst resande efter Visby busstation, har utformningen enligt bild nedan.



Bild. Exempel på befintlig hållplats på Gotland (Klintehamn).

Hållplatserna behöver åtgärdas i enlighet med gällande Hållplatshandbok. Både gång- och cykelangöring är viktigt. Parkeringsmöjligheter för främst cykel, men ibland även för bil är bra. Väderskydd, bänkar och realtidsinformation är annan utrustning som behövs. Kopplat till fysisk utformning är det viktigt med en plattform med hög kantsten så att inklevet i bussen blir så enkelt som möjligt för resenären.

Kombinationsresor och infrastruktur

Kombinationsresor – det vill säga resor som kombinerar bil/cykel och kollektivtrafik – är en central strategi för att öka tillgängligheten och locka fler till hållbara resor. Den regionala cykelplanen (RS 2023/1422, antagen i RS den 16 juni 2025) identifierar tydligt kombinationsresor som ett verktyg för att kompensera långa avstånd där ren cykelpendling inte är realistisk, men där cykeln kan fungera som ett attraktivt komplement till busstrafikens linjenät.

Principer i cykelplanen

- **Hela resan-perspektivet** är centralt: det räcker inte att bussen är i tid – bytet mellan cykel och buss måste vara tryggt, enkelt och smidigt
- **Säkra och attraktiva cykelvägar** till och från hållplatser är en förutsättning: avstånden närmast bytespunkter är särskilt viktiga för upplevd attraktivitet
- **Pendlarparkeringar** för bil och/eller cykel vid busshållplatserna. Centralhållplatser, bytespunkter samt hållplatser längs cykelvägar är goda exempel på strategiska platser med störst potential till kombinationsresor.

Koppling till Trafikförsörjningsprogrammet

I Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) betonas just behovet av helhetstänk; kombinationsresor blir ett sätt att öka kollektivtrafikens marknadsandel genom att även invånare på landsbygden enkelt kan nå kollektivtrafiken och dessa hållplatser.

Infrastrukturinslag och rekommenderade åtgärder

Mobilitetshubbar och prioriterade hållplatser

Baserat på en inventering som gjorts under 2025 pekas särskilda hållplatser ut för upprustning med cykelparkering, bilparkering och mobila hubb-funktioner (laddning, mikromobilitet, enkel information etc.). Dessa ska placeras strategiskt främst i anslutning till stomlinjer och bytespunkter för att maximera användningen.

Cykelparkeringar nära bytespunkter

- För att uppfylla krav i cykelplanen bör cykelparkeringar placeras inom max 50 m från hållplatsläge, helst direkt vid plattformen.
- Parkeringskapacitet och skydd (belysning, väderskydd) måste utformas speciellt för att locka invånare att parkera cykeln.

Utbyggnad av anslutningsvägar

- Inventering i cykelplanen visar behov av att förbättra gång- och cykelvägar i 2–3 km radie kring vissa hållplatser, för att koppla längre sträckor till hållplatser.

- Samverkan med Trafikverket och andra väghållare är avgörande för att åtgärderna ska genomföras och integreras med länsplanens investeringsprogram.
 - Att anlägga så kallade bygdgårdsvägar är en relativt enkel åtgärd som inte kräver utökning av vägområde eller körbana.
-

Effektförväntningar och prioriteringar

- En analys i cykelplanen visar att cykelkopplingar till kollektivtrafik kan ge upp till 2–3 % ökad kollektivtrafikandel på Gotland.
 - Hälsoeffekter, barns aktivitet och turismnytta stärks genom liknande insatser.
 - Prioriterat enligt fyrstegsprincipen: inventering → behovsanpassade förbättringar → samverkan → implementering → uppföljning.
-

Rekommenderade aktiviteter framåt

1. **Behovsinventering**
Slutför inventeringen kring valda hållplatser och anslutningsvägar – detta utgör underlag för investering i cykelinfrastruktur.
 2. **Samverkan och finansiering**
Initiera dialog med Trafikverket, väghållare och markägare för att möjliggöra samfinansiering av cykelåtgärder och vägutformning.
 3. **Kommunikation**
Delta i kommunikationsinsatser kring cykel och kollektivtrafik.
 4. **Integration på planeringsnivå**
Inför regelbundna uppföljningar för att se hur kombinationsresandet utvecklas och om nya behov uppstår.
-

Att koppla cykel och kollektivtrafik i infrastrukturen blir därmed ett centralt bidrag både till den regionala cykelplanens mål – 20 % cykelandel till 2035 – och till Trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga ambition om ökat kollektivresande, förbättrad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan.

Hållplatshandboken har riktlinjer, utifrån antal resande, för när cykelparkering ska erbjudas. Men andra kriterier såsom närliggande cykelväg, flytt av hållplats med mera ger också skäl att erbjuda cykelparkering, trots ett lägre resande från dessa hållplatser.

Regionbussutredningen har pekat ut hållplatser som intressanta för parkering för bil och/eller cykel samt mobilitetshubbar. Dessa behöver studeras närmare

Hållplats	Linje	Väg	Kommentar	Hubbar
Hpl Levide	10		Finns idag en parkering och rastplats vid hållplatsen. Behöver endast skyltas upp och tydliggöras.	
Hpl Puser eller Hpl Alstäde	10	141	Anslutningsvägar till bebyggelse. Puser verkar vara enklast att genomföra. Oavsett så behövs cykelparkering vid på båda hållplatserna.	
Hpl Björkhaga	10	140	Cykelparkering behövs	
Hpl Västergarn	10	140	Anslutningsvägar till bebyggelse	
Hpl Tofta bad	10	140	Cykelparkering behövs	Mobilitetshub
Hpl Kroks eller Hpl Tofta Bjers	10	140	Anslutningsvägar till bebyggelse. Tofta Bjers verkar vara enklast att genomföra om man kan få överenskommelse med bageriet.	
Hpl Stånga Busstation	11	144	När hållplatsen lyfts ut kan delar av befintlig yta göras till pendlarparkering.	Mobilitetshub
Hpl Lye	11	534	Parkering finns. Behöver bara skyltas upp som officiell pendlarparkering. Utöka även med cykelställ.	
Hpl Nya Etelhem eller nya Etelhem södra	11	534	Förbättra anslutningsvägarna mellan Etelhem och de nya hållplatslägena. Med en av dessa nya hållplatser kanske även en pendlarparkering kan ingå?	
Hpl Buttle kors	11	534	AS: Ev. efterfrågan på pendlar-p p.g.a. korsväg med koppling till Ala och Guldrupe?	
Hpl Vänge	11	534	Innan Hpl Bjärges kan dras in behöver Hpl Vänge ha förbättrad standard.	

Hållplats	Linje	Väg	Kommentar	Hubbar
Hpl Lövsta	11	143	Parkering finns. Arrendeavtal behövs för att kunna skyltas upp som officiell pendlarparkering.	
Hpl Akebäcks vägsbän	11	143	Hållplatsen ligger troligtvis för nära Visby för att vara rimlig lokalisering av parkering för bil. Däremot är hållplatsen i behov av bättre cykelfaciliteter.	
Hpl Linde	12	142	Anslutningsvägar till bebyggelse	
Hpl Tass	12	142	Anslutningsvägar till bebyggelse	
Hpl Väte affär eller Hpl Väte Kyrka	12	142	Parkering finns vid både Bygdegård och kyrka. Arrendeavtal behövs för att kunna skyltas upp som officiell pendlarparkering.	Mobilitetshub
Hpl Vall kyrka	12	142	Parkering finns vid Bygdegård. Arrendeavtal behövs för att kunna skyltas upp som officiell pendlarparkering.	
Hpl Hallute (Ny)	13	144/143	Rastplats finns och kanske kan skyltas upp som officiell pendlarparkering. Återvinningscentral finns också intill.	Mobilitetshub
Hpl Alva	14	142	Ev. bilparkering men åtminstone cykelparkering	
Hpl Havdhem	14		Finns en parkering bakom kiosken som möjlig att tydliggöra och skylta upp.	Mobilitetshub
Hpl Grötlingbo	14	142	Anslutningsvägar till bebyggelse	
Hpl Fidenäs	14	142	Anslutningsvägar till bebyggelse	
Hpl Burgsvik	14	142	Föreslagen plats är inuti i vändslingan vid hållplatsen.	Mobilitetshub

Hållplats	Linje	Väg	Kommentar	Hubbar
Hpl Takstens	20			
Hpl Fårösunds IP	20	148	Parkering finns. Arrendeavtal behövs för att kunna skyltas upp som officiell pendlarparkering.	Mobilitetshub
Rute Kyrka	20	148	Rasplats i närheten. Fungerar den som pendlarparkering eller behöver vi något närmare hållplatsen? Entré till Bästeträsk. Cykelparkering.	
Hpl Lärbro	20	148	Viktig bytespunkt. Planerad ombyggnad 2027-2028. Bör ha pendlarparkering även för bil. Antingen egen yta eller med arrendeavtal vid matbutiken.	Mobilitetshub
Hpl Othems kors	20	148	Anslutningsvägar till bebyggelse	
Hpl Tingstäde	20	148	Hade varit önskvärt men svårt att hitta tillgänglig plats.	
Hpl Slite Garvaregränd	22	147	Den nya hållplats som föreslås ersätta Slite Södra för linje 22 bör utformas med pendlarparkering för både bil och cykel. Mycket intilliggande kommunal mark.	Mobilitetshub
Hpl Mojner	22	147	Alternativ till Hpl Garvaregränd kan vara Hpl Mojner. Men även här finns alternativ genom att flytta hållplatsen norrut till informationsplatsen där det finns intilliggande kommunal mark.	
Hpl Boge kors	22	147	Anslutningsvägar till bebyggelse. Lämplig mark finns intill men dock ej kommunal.	
Hpl Krampbro	22	147	Anslutningsvägar till bebyggelse.	

Hållplats	Linje	Väg	Kommentar	Hubbar
Hpl Dalhem Hesselby	41	631	Parkering finns vid museijärnvägen. Arrendeavtal behövs för att kunna skyltas upp som officiell pendlarparkering.	Mobilitetshub
Hpl Tomase eller Hpl Katthammarsvik	41		Katthammarsvik är föreslagen som plats för en hub. Om vi följer den linjen, kan Tomase vara ett alternativ plats?	Mobilitetshub
Hpl Stenkyrka skola	61	670	I anslutning till skolan finns lite kommunal mark. Behov av att även säkra vändmöjligheten här. Som alternativ kan vara att få till arrendeavtal med folkets hus längre västerut och lägga till hållplats där isf.	
Hpl Stenkyrka	61	149	Parkering finns vid mataffär. Arrendeavtal behövs för att kunna skyltas upp som officiell pendlarparkering.	Mobilitetshub
Hpl Väskinde bygdegård	62		Ny hållplats bör anläggas vid bygdegården innan linjens omläggning	
Hpl Väskinde	62	651	AS: Alt. placering mot V. bygdegård. Om behov av pendlar-p finns i Väskinde. Ev. ny parkering vid gamla hållplatsen alt. arrendeavtal med kyrkan.	
Hpl Hemse busstation	10, 11, 12, 14		Två alternativa lokaliseringar. Se bild här intill.	Mobilitetshub
Hpl Roma	11, 13	143	Parkering finns. Behöver bara skyltas upp som officiell pendlarparkering.	Mobilitetshub

Restidskvot

Restidskvot kvantifierar förhållandet mellan restid för kollektivtrafik och bil och används här för att visa på kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med bilen. Lägre restidskvot innebär i regel större attraktivitet och konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Ofta används riktvärdet 2 om kollektivtrafiken ska övervägas av resenären. I tabell nedan presenteras restidskvoterna för resor från Visby busstation till tätorter med fler än 200 invånare. Restidskvoterna är beräknade på faktisk restid, dvs. den restid det tar.

Restidskvoterna är generellt sett bra för resor utanför Visby och längst kollektivtrafikkorridorer (mindre än 2). Exempelvis tar det ungefär lika lång tid att resa mellan Visby och Hemse med buss som med bil.

Tätort	Restid bil	Restid buss	Restidskvot	Ny restid	Ny restidskvot
Brissund och Själsö	14	18	1,29	18	1,29
Burgsvik	70	86	1,23	86	1,23
Fårösund	52	78	1,50	60	1,15
Havdhem	56	71	1,27	71	1,27
Hemse	46	66	1,43	64	1,39
Klintehamn	33	46	1,39	42	1,27
Lärbro	35	61	1,74	43	1,23
Romakloster	19	26	1,37	26	1,37
Slite	32	41	1,28	40	1,25
Stånga	44	56	1,27	54	1,23
Tingstäde	24	31	1,29	30	1,25
Tofta	21	32	1,52	28	1,33
Vibble	7	15	2,14	13	1,86
Väskinde	15	21	1,40	21	1,40
Västerhejde	10	21	2,10	18	1,80

Ekonomi och införande

Ekonomi

Det föreslagna linjenätet med tillhörande utbud innebär en ökning av produktionen med 663 000 tidtabellskilometer, vilket motsvarar cirka 35 %. Detta ger en ökad årlig driftkostnad på omkring 15 miljoner kronor (prisnivå maj 2025).

Införandet sker inte över en natt utan stegvis, i takt med att nödvändig infrastruktur åtgärdas. Samtidigt är det viktigt att hålla en hög genomförandetakt för att hela det nya linjenätet ska vara på plats innan nästa trafikavtal startar år 2033.

Kostnader för vissa hållplatsåtgärder är redan inkluderade i den budget som beslutades när Hållplatshandboken antogs 2023. För tillkommande hållplatser beräknas dock en ytterligare kostnad på cirka 12 miljoner kronor.

Med en linjär genomförandetakt fram till 2033 beräknas det utökade ekonomiska behovet enligt följande:

		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	SUMMA
Utökning trafikkostnader	(Mkr)	2,0	4,0	6,0	8,0	10,0	12,0	14,0	16,0	
Utökad ram för hållplatsåtgärder	(Mkr)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	12,0

Det successiva införandet gör att kostnadsökningen kan hanteras stegvis över flera år. Samtidigt säkerställs att Gotlands kollektivtrafik kan möta framtidens resbehov och att den kollektivtrafik som byggs upp är långsiktigt hållbar både ekonomiskt och praktiskt.

Slutsats

Förslagen i denna regionbussutredning innebär både strukturella och innehållsmässiga förändringar av linjenätet. Genom att anpassa turtäthet, linjedragning och hållplatsplacering stärker vi kollektivtrafikens attraktivitet och tillgänglighet på Gotland. Förändringarna ligger i linje med Trafikförsörjningsprogrammets mål om att öka kollektivtrafikens marknadsandel, minska klimatpåverkan och skapa bättre förutsättningar för ett hållbart resande. De föreslagna åtgärderna förväntas bidra till ökad samverkan mellan kollektivtrafiken och andra samhällsfunktioner, samt ge långsiktiga vinster för både resenärer och miljö.