

Minnesanteckningar från kollektivtrafikberedningen den 30 januari 2024

Närvarande

Jyrki Vainio, enhetschef trafik
Henrik Jörgensen, kollektivtrafikstrateg
Linda Berggren, nämndsekreterare
Mariette Nicander (M), ordförande
Greger Enekvist (S), 1 vice ordförande
Eva Gahnström (C)
Tomas Rådkvist (MP)
Petr Oliveskog (SD)

Innehåll:

- Vilken påverkan Trafikförsörjningsprogrammet har på trafiken på kort och lång sikt
- Trafikförsörjningsprogrammets ekonomiska konsekvenser
- Diskussion om regionbussnätet
 - Rambolls förslag
- Bussiga kortet ekonomi
- Övriga frågor

Vilken påverkan Trafikförsörjningsprogrammet har på trafiken på kort och lång sikt

Trafikförsörjningsprogrammet har följande mål:

Gotlands kollektivtrafiks vision: Gotlands kollektivtrafik ska vara en självklar del av transportsystemet och vara ett hållbart resalternativ för både skol-, arbets- och fritidsresor.		
	Mål	Målbekrivning
Mål för Gotlands kollektivtrafik	Ökad marknadsandel	Andelen av de motoriserade resorna som sker med kollektivtrafiken ska öka
	Minskad miljöpåverkan	Successivt förbättrad miljöprestanda hos kollektivtrafiken
	Ökad geografisk tillgänglighet	Andelen invånare med tillgång till god linjelagd kollektivtrafik ska öka
	Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	Alla fordon och all infrastruktur ska vara tillgänglig för alla
	Ökad andel nöjda resenärer (NKI)	Andelen nöjda resenärer med kollektivtrafiken ska öka

En del i att uppnå målen är projektet ”Vandra med koll”, vilket innebär att medborgarna ska kunna ta bussen till vandringslederna. Regionen jobbar fortfarande på kvalitetssäkring av

vandringslederna, och kollektivtrafiken vill ha god kvalitet innan de kan sälja in dessa resor, och att det kan finnas i olika karttjänster. Det ska göras skyltning, det pågår kontakter och samräde med markägare mm.

Detta händer i närtid för att nå målen:

- Trafikutvecklingsplan 2024-2026
- Implementering av nytt stadsbussnät
- Regionbussutredning och utveckling av Närtrafiken
- Beställning av 40 stycken ny-/ombyggnation av hållplatser hos Trafikverket. Trafikverket står för projektering, markupphandlingar och genomförande. Regionen bekostar utrustningen.
- Kommunikations- och marknadsföringsinsatser

Vi behöver göra en behovsanalys. I nuläget har vi en låg kundnöjdhet, och vi behöver ta reda på vad är kunderna inte är nöjda med.

Vi behöver även ta hänsyn till barnperspektivet.

Trafikförsörjningsprogrammets ekonomiska konsekvenser

- Utökad budgetram 15-20 mkr per år, drift
- Nytt stadsbusslinjenät och ökad trafik i regionbusstrafiken 15 mkr per år
- Infrastruktursatsningar enligt hållplatshandboken samt framkomlighet 5-6 mkr per år , bygga infrastruktur som kan räknas som investering
- Marknadsföring och kommunikation 2 mkr per år
- Resandeökning med 35 %, ca 10 mkr per år

Diskussion om regionbussnätet

Politiken har en förväntan på leverans.

Konsultföretagets Rambolls förslag

Rambolls förslag är att effektivisera regionbusstrafiken från 12 linjer till 8. De föreslår att ha 4 stomlinjer över ön som utgör ryggraden för regional trafik, och sedan komplettera stomlinjerna med ytterligare 4 linjer som ska knyta till stomlinjerna. Parallell trafik ska minska i så stor utsträckning som möjligt. En tvärlinje ska erbjudas längsmed östkusten. Största skillnaden är en ny linje som går från Hemse, Stånga, Ljugarn, Kräklingbo, Gothem, Lärbro, Kappelshamn. Resurser ska koncentreras till stråk där efterfrågan är som störst, och det ska vara attraktiva bytespunkter eller noder, som ska skapas på naturliga platser där kollektivtrafiken möts. Det ska ske en utveckling av den anropsstyrda kollektivtrafiken.

Busslinjer på Storsudret behöver fortfarande tillses.



Bussiga kortet ekonomi

År 2003 beslutades om en budgetöverföring från barn- och utbildningsnämnden till tekniska nämnden med 7,5 miljoner kronor. Tekniska förvaltningen skulle också kompensera med 1,4 miljoner kronor.

2005 beslutades att 7,5 miljoner kronor i en rambudget skulle ges till kollektivtrafiken.

2006 tillkom en ramförstärkning med 1,5 miljoner kronor som skulle återkomma årligen. Sammantaget blir det 8,9 miljoner kronor.

Kostnaden 2019 var 11,2 miljoner kronor. 2019 saknades 2,3 miljoner kronor. Bussiga kortet ingår i allmänna kollektivtrafiken. Det är den delen av skoltrafiken som hamnar på den allmänna kollektivtrafiken.

Det finns tankar på att inför ett så kallat fritidskort som skulle gälla alla andra tider förutom skoltid. Bussiga kortet skulle då gälla vardagar mellan kl 6-19, och resten av tiden skulle fritidskortet gälla.

Användningen av bussiga kortet har minskat från år 2022 till 2023. Vad beror det på? Det kan bero på en ökning av att föräldrarna skjutsar och att ungdomarna använder e-pa-traktorer. Det är många som inte löser ut bussiga kortet. Negativa effekter av bussiga kortet är att bussarna riskerar att bli ett slags mobila ungdomsgårdar. Positiva effekter av bussiga kortet är att det blir jämställt för ungdomar oberoende var man bor, och att det blir jämställt gällande möjligheterna att ta sig till sina aktiviteter på fritiden.

Grunden för bussiga kortet var från början att det skulle gälla för all trafik, även i stan. Men sedan har stadsturerna tagits bort från bussiga kortet eftersom det inte funkade i stadstrafiken.

Det blir en diskussion under mötet gällande bussiga kortet och eventuellt tillägg av att man kan köpa till fritidskortet med 140 kronor per månad. Alternativet är att bussiga kortet ska fortsätta vara som det är; alltså att det gäller hela dygnet förutom i stan, men det saknas då 6,8 miljoner kronor per år.

Förslag undre mötet som kom upp var:

- Kan man eventuellt utföra en frågeenkät med skolan om anledningen till att resandet minskar? Att då endast fråga de som bor på landsbygden. I enkäten räcker det med 2 frågor; varför åker du buss, samt varför åker du inte buss?
- Att om regionen har ett skolkort och ett tillägg av fritidskort som ska betalas med 140 kronor per månad, så missar vi de som bor i stan och åker ut på landet.

Övriga frågor

- Förvaltningsresor används till att köra personer och material. En person kan åka med på förvaltningsresa om den ska mellan olika vårdinstanser. Väntetiden kan vara 6 timmar, men normalt är väntetiden 3 timmar. Det är sjuka personer som inte ska behöva vänta. Det ska kanske vara sjukresa istället. Enhetschef Jyrki Vainio tar med sig frågan och återkommer.
- Inkommen synpunkt gällande färdtjänst: Den 26 januari beställdes färdtjänst från bostad kl 8.15 för att vara på plats hos fotvården kl 8.40. När kunden senare ringde till färdtjänsten för att dubbelkolla fick han besked om att resan var beställd från bostaden kl 8.40. Kunden kunde inte själv avboka den felaktiga tiden, men fotvårdsspecialisten lyckades avboka färdtjänsten och kunden kunde åka med en granne för att komma till vården i tid. Enhetschef Jyrki Vainio tar med sig frågan och återkommer.
- Inför budgetberedning behöver ledamöterna information om hur det funkar. Ordförande Mariette Nicander och 1 vice ordförande Greger Enekvist tar med sig frågan.