

Inför genomförande av nytt stadslinjenät i Visby

Fastställd av Välj ett objekt
Framtagen av Uppdragsledare
Datum 2024-10-31
Ärendenr TN 2024/706
Version [1.0]

Inför genomförande av nytt stadslinjenät i Visby

Innehåll

1. Sammanfattning	2
2. Bakgrund	2
2.1 Syfte	3
2.2 Mål	3
2.3 Metod	3
3. Resultat	4
3.1 Utfall resultat	4
3.1.1 Måste finnas när det nya stadslinjenätet sätts i drift	5
3.1.2 Ombyggda hållplatser i det nya stadslinjenätet, som kan byggas efterhand	9
3.1.3 Nya hållplatser i stadslinjenätet, som kan byggas efterhand	12
3.2 Analys	15
4. Kvarstående frågeställningar och observationer, samt överlämning	16
5. Referenser	19
6. Ev. bilagor / Övrigt	20
7. Underskrift	20

1. Sammanfattning

Tekniska nämnden har fattat beslut om att fortsätta planera för införandet av ett nytt stadslinjenät i Visby. Det föreslagna linjenätet innebär att antalet linjer i stadstrafiken minskas från sex till fyra, men att turtätheten, öppettiderna och trafikeringsområdet utökas. Principerna för linjenätet är raka, genomgående linjer med Visby busstation som främsta bytespunkt. Ett nytt stadslinjenät i Visby behövs för att öka kollektivtrafikens marknadsandel (enligt beslut i tekniska nämnden och regionfullmäktige), vilket i sin tur ger förutsättningar för en förbättrad luftkvalitet i Visby.

Uppdraget har klargjort att det nya stadslinjenätet kan införas som planerat och att de infrastruktursatsningar som krävs för att införa stadslinjenätet är möjliga att göra. Park- och trafikavdelningen har rådighet över de flesta av de kritiska ytorna och kan planera för hållplatser och vändplatser på dessa. På flera ställen krävs avvägningar mellan hållplatsernas markanspråk och befintlig park- och gatumark. Vid Östercentrum bör ombyggnad av hållplatsområdet göras tillsammans med bygge av en cykelväg som länkar samman befintliga cykelstråk i norr och söder, samt en platsutveckling som ger mer gröna kvaliteter och en bra övergång till världsarvet.

Det nya stadslinjenätet planeras ha omkring 46 hållplatser när det är färdigt, varav de flesta behöver byggas om eller byggas nya. Ny- och ombyggnationerna för det nya stadslinjenätet beräknas uppgå till omkring 26,5 miljoner kronor. Hållplatserna behöver byggas om och till för att fungera i det nya stadslinjenätet och för att bli tillgänglighetsanpassade. Visby har idag knappt några tillgänglighetsanpassade hållplatser, trots att trafikförsörjningsprogrammet kräver att nästan alla av de mest använda hållplatserna ska vara tillgänglighetsanpassade år 2033¹. Majoriteten av hållplatserna i Visby idag går inte heller att snöröja på ett effektivt sätt eftersom de inte är byggda enligt någon etablerad standard. Genom tillgänglighetsanpassning får de en standard som gör att de kan snöröjas och underhållas effektivt på andra sätt. Det nya stadslinjenätet innebär dock också att omkring en tredjedel av alla hållplatser i Visby försvinner. Genom att det nya stadslinjenätet erbjuder rakare linjedragningar och ett högre utbud, leder det till förbättringar för resenärerna som kompenserar för något längre hållplatsavstånd. Det minskade antalet hållplatser innebär också bättre förutsättningar för en hållbar driftsekonomi, att teknikförvaltningen kan ta hand om de hållplatser som finns.

2. Bakgrund

Den 28 mars 2023 fattade tekniska nämnden beslut om att fortsätta planera för införandet av ett nytt stadslinjenät i Visby. Stadslinjenätet beskrivs i *PM: Införande av nytt stadslinjenät i Visby* (TN 2023/540). Det föreslagna linjenätet innebär att antalet linjer i stadstrafiken minskas från sex till fyra, men att turtätheten, öppettiderna och trafikeringsområdet utökas. Principerna för linjenätet är raka, genomgående linjer med Visby busstation som främsta bytespunkt. PM:et som ligger bakom beslutet genomfördes som en snabbutredning som bara såg till kollektivtrafikens förutsättningar. Hållplatser och annan infrastruktur planeras på mark där de planmässiga förutsättningarna inte var undersökta. Stadslinjenätet saknade därför förankring i gällande planer och inom Region Gotlands förvaltningar. Därför

¹ 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). Trafikförsörjningsprogram 2024-2033, s. 30, RS 2022/1458.

återstod arbetet att undersöka hur linjenätet förhåller sig till andra planer för trafik- och markanvändning i Visby.

2.1 Syfte

Syftet med uppdraget är att undersöka om och när det nya stadslinjenätet kan införas, genom att beakta planmässiga förutsättningar och aktuella planer för trafik- och markanvändning i Visby.

Uppdraget ska ge klarhet i:

- om de infrastruktursatsningar som är identifierade som nödvändiga förutsättningar för stadslinjenätets införande i PM:et är möjliga att göra,
- om de vägar som stadslinjenätet använder lämpar sig för busstrafik,
- om hållplatser och vändplatser kan byggas på de platser där PM:et har pekat ut dem,
- hur man kan undanröja eventuella hinder för stadslinjenätets genomförande, eller peka ut lämpliga alternativa platser för hållplatser och vändplatser.

2.2 Mål

Målet med uppdraget är att säkerställa förutsättningarna för att kunna genomföra det föreslagna stadslinjenätet för Visby.

I uppdraget ingår också att skriva projektdirektiv till genomförande av det nya stadslinjenätet tillsammans med beställaren av det projektet. Beställaren för genomförande av stadslinjenätet kan vara antingen enhetschef kollektivtrafiken, avdelningschef park- och trafikavdelningen eller teknisk direktör.

2.3 Metod

Vägledande principer för arbetet har varit:

- Långsiktigt hållbar markanvändning,
- Ekonomisk hushållning,
- Laglighet,
- Gynna hållbart resande där fotgängare och cykel har prioritet över kollektivtrafik och där kollektivtrafik har prioritet över biltrafik,
- Undvika speciallösningar i möjligaste mån, samt
- Samarbete inom Region Gotland.

Det viktigaste för att driva uppdraget framåt har varit de möten och workshoppar som har genomförts under uppdragstiden. I juni genomfördes en workshop där ett brett urval av verksamheter bjöds in. Ännu fler än de som kunde delta fick information om workshoppen och dess resultat. I augusti genomfördes en workshop tillsammans med trafik- och gataenheten där frågor på olika trafiklösningar specifikt adresserades. Under augusti-oktober har också flera möten anordnats med olika verksamheter: mark- och exploatering, stadsutveckling Visborg, parkenheten och planavdelningen.

Mellan augusti och oktober har också möten hållits inom kollektivtrafik-gruppen för att diskutera olika frågeställningar för stadslinjenätet och driva arbetet framåt. Mötena har hållits ungefär varannan vecka, ibland oftare. Med på mötena har varit:

- Amalia Setterstig, trafikplanerare och uppdragsledare för detta uppdrag,

- Åsa Persson, kollektivtrafikutvecklare,
- Elinor Granqvist, koordinator,
- Jyrki Vainio, enhetschef, samt
- Henrik Jörgensen, kollektivtrafikstrateg.

På dessa möten har flera vägval för stadslinjenätet gjorts, det som tidigare har varit öppna frågor har fått sin lösning.

3. Resultat

3.1 Utfall resultat

Det är klargjort att de infrastruktursatsningar som krävs för att införa stadslinjenätet är möjliga att göra. Park- och trafikavdelningen har rådighet över de flesta av de kritiska ytorna och kan planera för hållplatser och vändplatser på dessa. På flera ställen krävs avvägningar mellan hållplatsernas markanspråk och befintlig park- och gatumark, men dessa avvägningar kan park- och trafikavdelningen göra. Åtgärderna rymms inom park- och trafikavdelningens budget och avdelningen löper ingen planmässig risk genom att investera i ytorna. Vid eventuella framtida exploateringar behöver exploateringen ta hänsyn till och ersätta platsens funktioner.

De vägar som stadslinjenätet är planerat på lämpar sig för busstrafik. Vissa mindre justeringar av linjenätet har gjorts under uppdragstiden.

Hållplatser och vändplatser kan byggas på de platser där stadslinjenätet har pekat ut dem. Nedan presenteras förutsättningarna plats för plats. Utöver dessa platser behöver fler hållplatsåtgärder göras i Visby de närmaste åren. Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska 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). De flesta av dessa ligger i Visby. Det innebär att fler åtgärder än enbart de som rör stadslinjenätet, vilka presenteras nedan, behöver göras samtidigt i Visby. Innan 2027 behöver omkring tjugo hållplatser byggas om eller nytt på kommunala gator i Visby. Av dessa är knappt hälften investeringar som krävs av det nya stadslinjenätet och resterande är ombyggnader för att nå målet i trafikförsörjningsprogrammet (som alltså behöver göras ändå). Om det nya stadslinjenätet inte införs behöver fler hållplatser i Visby byggas om och tillgänglighetsanpassas för att nå målet i trafikförsörjningsprogrammet. Detta eftersom det saknas skäl att ta bort hållplatser som ligger nära varandra om inte kvaliteten på linjenätet höjs (som i det nya stadslinjenätet).

Nedan presenteras de infrastrukturåtgärder som ingår i det nya stadslinjenätet. De är uppdelade i tre avsnitt, det som måste vara byggt för att linjenätet ska kunna sättas i drift, helt nya hållplatser som tillkommer i stadslinjenätet och hållplatser som behöver byggas om för att fungera i det nya stadslinjenätet. Därtill tillkommer de hållplatser som behöver byggas om för att bli tillgänglighetsanpassade, enligt målet i trafikförsörjningsprogrammet. De presenteras inte här. Det är inte heller fullt utrett i alla fall vilka hållplatser som måste vara byggda eller ombyggda innan det nya stadslinjenätet tas i drift och vilka som kan vänta. Indelningen i de tre avsnitten kan därför komma att förändras.

Ju fler hållplatser som är byggda eller ombyggda tills att det nya stadslinjenätet startar, ju bättre kommer linjenätet att fungera och ju fler kommer att resa i kollektivtrafiken. Den resandeprognoz som gjordes i PM:et 2023, att det nya stadslinjenätet innebär 45 % fler resenärer i stadstrafiken än idag, gäller inte förrän linjenätet är så gott som klart.

Tillgänglighetsanpassade hållplatser ger fler resenärer eftersom fler kan använda dem, men också för att de är bekvämare, tydligare och säkrare än hållplatser som inte är tillgänglighetsanpassade. Tillgängliga hållplatser är också byggda enligt en beprövad standard, vilket underlättar drift och underhåll. Majoriteten av alla hållplatser i Visby idag går till exempel inte att snöröja på ett effektivt sätt, eftersom de inte är byggda enligt någon etablerad standard. Det innebär inte bara att resenärer kan hindras från att resa vid vinterväglag, utan även ett tapp av de resenärer som väljer bort kollektivtrafiken helt, eftersom den inte är ett pålitligt alternativ i alla väder.

Samtidigt innebär det nya stadslinjenätet att omkring en tredjedel av alla hållplatser i Visby kan tas bort. Genom att det nya stadslinjenätet erbjuder rakare linjedragningar och ett högre utbud, leder det till förbättringar för resenärerna som kompenserar för något längre hållplatsavstånd. Avstånden mellan hållplatser i nya stadslinjenätet följer trafikförsörjningsprogrammets mål om avstånd till hållplats².

3.1.1 Måste finnas när det nya stadslinjenätet sätts i drift

I detta avsnitt presenteras de infrastrukturinvesteringar som måste vara gjorda och färdigbyggda innan stadslinjenätet kan sättas i drift. Gällande fem av hållplatserna, Pilhagsvägen, ”Furulundsgatan”, ”Skärvgatan”, Region Gotland och Länsstyrelsen, kan man ifrågasätta om de måste vara fullt utbyggda vid driftsstart eller om tillfälliga lösningar kan accepteras under en kort övergångsperiod. Men det nya stadslinjenätet behöver inte bara vändplatser för att fungera, det behöver också hållplatser där resenärer kan kliva på och av.

På de helt nya hållplatserna, som inte ersätter någon befintlig hållplats, finns ingen påstigandestatistik att presentera.

Samtliga linjer

- Visby busstation – nya hållplatslägen och kollektivtrafikgata
På Visby busstation behöver nya hållplatslägen byggas utmed Kung Magnus väg. Det behövs sammanlagt sex hållplatslägen vid Visby busstation, så att linje 1-3 kan angöra hållplatsen samtidigt. Det innebär byggande av två nya hållplatslägen per sida, längden på plattformarna blir sammanlagt 45 meter. Sannolikt kan positionen för de befintliga lägena vid Kung Magnus väg behöva ändras något, för att få plats med de nya.

Som beskrivet i PM: *Införande av nytt stadslinjenät i Visby* (2023) behöver en del av Kung Magnus väg stängas av för biltrafik för att det ska gå att köra enligt det nya stadslinjenätet och bygga om hållplatserna Visby busstation och Östercentrum.

Marken vid Visby busstation, längs Kung Magnus väg, är gatemark och parkmark som park- och trafikavdelningen har rådighet över.

² 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 är 86,4 procent, 2022 (Trafikförsörjningsprogram 2024-2033, s. 28).

När de nya hållplatslägena byggs är det viktigt att de befintliga träden får vara kvar och utvecklas. De bidrar med nödvändig grönska till en annars grå plats. Träden bidrar bland annat med skugga över busstationen om sommaren. För att träden ska kunna utvecklas behöver skelettjordar användas. Träden på den östra sidan av Kung Magnus väg har särskilt stora skyddsvärden.

En kvarstående fråga gäller den grind mot Gutavallen som ligger strax söder om det befintliga norrgående hållplatsläget. För att få plats med de nya hållplatslägena skulle det underlätta om denna ingång kunde flyttas. Dialog behöver tas med Kultur- och fritidsavdelningen (RSF) och Fastighetsförvaltningsavdelningen (TKF). Hållplatsen är den mest använda på Gotland, med omkring 800 påstigande om dagen.

- Östercentrum – helt ombyggd hållplats och kollektivtrafikgata
Hållplatsen Östercentrum behöver byggas om helt för att fungera i det nya stadslinjenätet. Dels behöver hållplatsen få fler hållplatslägen och dels behöver den tillgänglighetsanpassas, enligt målen i trafikförsörjningsprogrammet (2023). I samband med ombyggnad av hållplatsen bör även andra brister på platsen hanteras. Norr och söder om hållplatsen finns ett av Visbys huvudcykelstråk. Det upphör dock i området kring Österport, vilket innebär att cyklister leds ut i körbanan, över hållplatsen eller över parkeringarna. Ombyggnad av hållplatsen behöver därför innefatta sammanlänkning av de två cykelbanorna. Vid en ombyggnad kan det också vara lämpligt att se över platsens kvaliteter som offentligt rum och kopplingen till världsarvet.

Huvuddelen av marken på och runt hållplats Östercentrum ansvarar park- och trafikavdelningen för. Dialog kring platsens utveckling behöver ske tillsammans med planavdelningen (SBF). I området finns en taxistation där park- och trafikavdelningen behöver samråda med fastighetsförvaltningsavdelningen. Det finns också ett stycke kvartersmark som inte har byggts ut enligt detaljplan. Den förvaltas av mark- och exploateringsavdelningen (SBF). Samråd med dem behöver därför också ske.

Hållplatsen är den näst mest använda på Gotland, med 158 påstigande om dagen (2023).

Linje 1

- Pilhagsvägen – flytt och ombyggnad av hållplats
Hållplats Pilhagsvägen behöver flyttas för att ingå i det nya stadslinjenätet. Till skillnad från dagens linje 1 kommer nya linje 1 att köra i båda riktningar längs Jungmansgatan och Styrmansgatan. Vid Pilhagsvägen ligger en befintlig vändplats som kan användas i det nya stadslinjenätet (om den regleras som bussgata). Vändplatsen ligger dock strax söder om hållplatsen vilket kräver att hållplatsen flyttas till söder om vändplatsen. Flytten innebär att hållplatsen byggs om tidigare än den skulle ha gjort sett till prioriteringen i trafikförsörjningsprogrammet. Alternativet är att hållplatsen inte kommer med i nya stadslinjenätet till en början, eller att en tillfällig lösning ordnas under de första åren.

Påstigande/vardag 2023,

Läge A: 11

Läge B: 2

- ”Furulundsgatan” – ny hållplats

Det nya stadslinjenätet innebär en utökning i turutbudet jämfört med dagens stadstrafik. Det innebär att stadstrafiken kan ta över vissa av de funktioner som idag sköts av regiontrafiken. Det fanns tidigare planer på att låta nya linje 1 köra direkt förbi Wisbygymnasiet på Säves väg och Liljewalchsvägen. Där finns dock litet utrymme för att tillgänglighetsanpassa hållplatsen vid Wisbygymnasiet. Vägen har också framkomlighetsproblem, särskilt avseende korsningen Säves väg/Liljewalchsvägen. Genom att flytta ut linje 1 till Allégatan och Lännavägen skapas bättre framkomlighet för linjen samtidigt som där finns bättre förutsättningar för en tillgänglighetsanpassad hållplats som kan ta hand om de många bussar som trafikerar Wisbygymnasiet morgon och eftermiddag. Genom att flytta ut bussarna minskar också den tunga trafiken i bostadskvarteren vid Säves väg.

Planen är därför att låta en ny hållplats, med arbetsnamnet ”Furulundsgatan”, ersätta nuvarande hållplats Wisbygymnasiet. Hållplatsen placeras intill infarten till Wisbygymnasiet. Hållplatsen dimensioneras efter det antal fordon som behövs för att transportera elever till och från Wisbygymnasiet. Vid Allégatan finns mer mark för att bygga en stor hållplats med tillgängliga plattformar och väderskydd. Det finns därmed bättre förutsättningar för en säkrare och bekvämare hållplats än vid dagens läge på Säves väg. Hållplats ”Furulundsgatan” skapar också bättre tillgänglighet till bostadsområdet Furulund och naturområdet Krookska dungen.

Hållplatsen bör finnas på plats vid starten av det nya stadslinjenätet eftersom hållplats Wisbygymnasiet behöver tillgänglighetsanpassas enligt målen i trafikförsörjningsprogrammet, eftersom ett stort resande kan väntas vid Wisbygymnasiet samt eftersom det annars blir ett stort avstånd mellan hållplatserna på linje 1 och en lucka i trafikförsörjningen till de östra delarna av stadsdelarna Värnhem och Södervärn.

Påstigande/vardag 2023, hållplats Wisbygymnasiet,

Läge A: 0

Läge B: 43

Linje 2

- ”Vibblegatan” – ny hållplats och vändplats

Vid Vibblegatan behövs en vändplats för nya linje 2. Det behövs även en hållplats i anslutning till vändplatsen. Kollektivtrafikverket har beskrivit behovet för Trafikverket, eftersom det är långs statlig väg (Högklintsvägen). Den nya hållplatsen och vändplatsen har fått arbetsnamnet ”Vibblegatan”. Efter möte med mark- och exploateringsstrateg (SBF) klargjordes att Region Gotland även behöver ha en intern dialog om platsen kring de planmässiga förutsättningarna. Markförhållandena i området kompliceras av att Region Gotland sköter om allmän platsmark som egentligen ska skötas lokalt, vilket gör det juridiskt komplicerat.

- ”Skärvgatan” – ny hållplats

Hållplatsen med arbetsnamnet ”Skärvgatan” ligger i Vibble, intill korsningen Högklintsvägen/Kneippbygatan. Kollektivtrafikenheten har berättat om behovet för Trafikverket, eftersom det är längs statlig väg. Precis som med Vibblegatan bör fortsatt dialog ske med Mark- och exploateringsavdelningen kring platsens juridiska förutsättningar.

- Sandhedsvägen och Vädursgatan – ny anslutningsväg mellan Vibble och Visborg
Förutom hållplatser och en vändplats behöver en ny väg byggas för att det nya stadslinjenätet med linje 2 ska kunna införas. Den planerade vägen kallas Sandhedsvägen och går mellan väg 140 och Västerhejde Langs väg. För att stadslinjenätet ska kunna använda Sandhedsvägen behövs också en anslutning mellan Sandhedsvägen och Vädursgatan, den gata genom Visborg som stadslinjenätet ska använda.

Det finns risk att planeringen av anslutningsvägen försvåras av eventuell upptäckt av skyddsvärda arter. Vädursgatan är också juridiskt komplicerad eftersom den är kommunal mark men inte kommunal väg rent juridiskt. Vädursgatan skulle kunna bli kommunal väg genom detaljplaneläggning. Längs Vädursgatan finns också nedgrävda spårviddshinder som finns kvar sedan militärens tid på Visborg. De är dock möjliga att passera med buss, om försiktighet iakttas.

Planeringen av anslutningsvägen sker i stadsutvecklingsprojekt Visborg.

- Region Gotland – nytt hållplatsläge
Till skillnad från idag ska hållplats Region Gotland trafikeras i båda riktningar i det nya stadslinjenätet. Det kräver ett nytt hållplatsläge i södergående riktning, där det idag inte finns någonstans att stå. Utrustningen på hållplatsläget ska följa kraven i Strukturplan Visborg, då hållplatsen ligger inom Visborgsområdet. Hållplatsen hamnar mycket nära den planerade hållplatsen ”Kung Oscars väg”, vilket kräver en djupare analys om båda hållplatserna kan finnas utan att förstöra tidhållningen och pålitligheten för nya linje 2 (se mer under avsnitt 3.1.3 och ”Kung Oscars väg”).

Påstigande/vardag 2023 = 13

- Länsstyrelsen – nytt hållplatsläge
Samma förutsättningar som för hållplats Region Gotland, se ovan. Båda hållplatserna bör finnas kvar, trots att de ligger så nära varandra. Det beror på att den planerade exploateringen i nordvästra Visborg annars kommer för långt bort från en hållplats, enligt avståndsmålet i trafikförsörjningsprogrammet. Eftersom Färjeleden är en barriär mot nordöst blir det för långt att ta sig från området till hållplatserna längs Stenkuilaväg.

Möjligtvis finns en yta som temporärt kan fungera för på- och avstigning även utan ny plattform, under en övergångsperiod. Men eftersom hållplats Region Gotland ändå behöver byggas om, och båda behöver byggas enligt den högre standard som gäller enligt Strukturplan Visborg, är det inte säkert att det finns någon vinst i det.

Påstigande/vardag 2023 = 2

Linje 4

- ”Terra Nova äldreboende” – ny hållplats och vändplats
Nya linje 4 har sin ena ändpunkt vid Terra Nova äldreboende. Därför behövs en vändplats i närheten, och även en hållplats som betjänar äldreboendet och de nybyggda bostäderna i området. Arbetsnamnet för både vändplanen och hållplatsen är ”Terra Nova äldreboende”. Nordost om äldreboendet finns ett område som ligger utanför detaljplan. Detta är det mest lämpliga för att bygga en vändplats på. Själva hållplatsen bör placeras så nära äldreboendet det går. Dialog om vändplatsen måste ske med mark- och exploateringsavdelningen som förvaltar marken där vändplanen planeras, samt med regionekologerna då marken är en del av ett grönt stråk. Vid en eventuell intressekonflikt mellan naturvärden och vändplats krävs ett politiskt beslut om prioritering i tekniska nämnden.

3.1.2 Ombyggda hållplatser i det nya stadslinjenätet, som kan byggas efterhand

Det här avsnittet handlar om de hållplatser som trafikeras idag, men som behöver byggas om för att fungera i det nya stadslinjenätet. Dessa hållplatser kan byggas om successivt efter att det nya stadslinjenätet är satt i drift, men att de *kan* vänta innebär inte nödvändigtvis att de *bör* vänta. De flesta av dessa bör byggas om innan eller strax efter att det nya stadslinjenätet sätts i drift. Se vidare under stycke 3.2 *Analys*.

Linje 1

- Blåeldsvägen – ombyggnad av hållplats
Hållplatsen har idag låg standard med endast två mindre asfalterade ytor på var sin sida av vägen. Det norra hållplatsläget saknar anslutning till gång- och cykelväg. Hållplatsen kommer att behöva byggas om för att passa standarden för det nya stadslinjenätet. Hållplatsen ligger på park- och gatumark.

Påstigande/vardag 2023,

Läge A: 1

Läge B: 0

- Bogen 2 – ombyggnad av hållplats
Hållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad och behöver byggas om de närmaste åren för att möta kraven i trafikförsörjningsprogrammet. Hållplatsen blir också en viktig port till stadslinjenätet från Terra Nova. I nära anslutning till hållplatsen finns en gångtunnel mot mittersta Terra Nova. Eftersom nya linje 4 inte går lika snabbt eller lika ofta som nya linje 1, bör Bogen 2 också anpassas till att ta emot resenärer som kommer på cykel från Terra Nova. Hållplatsen bör därför ha cykelväderskydd eller cykelgarage, samt parkeringsplatser för moped och specialcyklar. Se också under hållplats Buntmakargatan. Hållplatsen ligger på park- och gatumark.

Påstigande/vardag 2023,

Läge A: 25

Läge B: 0

- Bogen 1 – ombyggnad av hållplats
Hållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad och behöver byggas om de närmaste åren för att möta kraven i trafikförsörjningsprogrammet. Det västra hållplatsläget saknar anslutning till gång- och cykelväg. Hållplatsen kommer sannolikt att få över 50 påstigande per vardag i nya stadslinjenätet (på läge A), dessutom tillkommer ny

bebyggelsen på Gråbo ängar, som får Bogen 1 som närmsta hållplats. Hållplatsen bör därför byggas enligt kategori 1 i hållplatshandboken (2023). Hållplatsen ligger på park- och gatumark.

Påstigande/vardag 2023,
Läge A: 37
Läge B: 0

- Gråbo centrum – flytt och ombyggnad av hållplats
Hållplatsen är illa placerad i en backe, vilket leder till att den inte alltid kan trafikeras vid halka och att det alltid finns en risk för påkörning av väntande resenärer eller av busskuren. Hållplatsen är inte heller tillgänglighetsanpassad, vilket måste göras enligt trafikförsörjningsprogrammet. Hållplatsen bör därför flyttas och byggas om så snart som möjligt. Hållplatsen bör flyttas norr om bron och backen, så att den kommer närmare Stäven och samtidigt är nära centrumverksamheterna på Gråbo torg.

Påstigande/vardag 2023,
Läge A: 29
Läge B: 0

Linje 4

- Sömmerskan – ombyggnad av hållplats
Hållplats Sömmerskan är idag ändhållplats på linje 2, men den kommer i det nya stadslinjenätet att bli en ”vanlig” hållplats på linje 4. Hållplatsen behöver ordentliga på- och avstigningsryror i båda riktningar samt anslutningar till de närliggande kvartersvägarna. Hållplatsen bör tillgänglighetsanpassas för att öka antalet resenärer. Hållplatsen bör också flyttas något söderut så att den kommer lite närmare det nybyggda kvarteret Brodösen, samtidigt som närheten till kvarteret Sömmerskan finns kvar.

Marken i området är gatumark, parkmark och naturmark.

Påstigande/vardag 2023,
Läge A: 1
Läge B: 2

- Buntmakargatan – ombyggnad av hållplats
Hållplats Buntmakargatan i mellersta Terra Nova saknar lämpliga på- och avstigningsytor samt anslutning till den närliggande gång- och cykelvägen. En anslutning till gångtunneln mot Gråbo bör också göras, för att underlätta byten till och från linje 1 vid den närliggande hållplatsen Bogen 2. En undersökning behöver göras hur de boende i området upplever tryggheten i tunneln och om det finns åtgärder som kan göras för att förstärka tryggheten vid behov. Hållplatsen bör tillgänglighetsanpassas för att öka antalet resenärer.

Marken i området är gatumark och parkmark.

Påstigande/vardag 2023,
Läge A: 0

Läge B: 9

Resenärer från närliggande borttagna hållplatser tillkommer.

- Korgmakargatan – ombyggnad av hållplats

Hållplats Korgmakargatan saknar lämpliga på- och avstigningsytor samt anslutning till den närliggande gång- och cykelvägen. Hållplatsen bör tillgänglighetsanpassas för att öka antalet resenärer. Marken i området är gatumark och parkmark.

Påstigande/vardag 2023,

Läge A: 0

Läge B: 6

Resenärer från närliggande borttagna hållplatser tillkommer.

- Skarphällsgatan – flytt och ombyggnad av hållplats

Hållplats Skarphällsgatan ligger på Broväg och behöver tillgänglighetsanpassas och göras med säker. Genom att flytta hållplatsen söder om korsningen mot Skarphällsgatan kan hållplatsen användas av både linje 4 och regionlinjerna. När hållplatsen flyttas ersätter den hållplats Åkericentralen för linje 4.

Marken i området är parkmark, naturmark och gatumark. Dialog behöver även tas med trafik- och gataenheten angående planer för utveckling av Hangarvägen som påverkar området.

Påstigande/vardag 2023,

Läge A: 1

Läge B: 5

- Hyvelgatan – ombyggnad av hållplats

Hållplats Hyvelgatan saknar ett utbyggt hållplatsläge på västra sidan av vägen. Hållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad och saknar anslutningar till den närliggande gång- och cykelvägen. Om hållplatsen inte kan vara ombyggd till driftsstart av det nya stadslinjenätet, bör en tillfällig lösning ordnas.

Påstigande/vardag 2023,

Läge A: 0

Läge B: 1

- Häggvägen – ombyggnad av hållplats

Vid hållplats Häggvägen på Endreväg behövs ett nytt hållplatsläge. Hållplatsen trafikeras redan idag i båda riktningar, trots att det saknas hållplatsläge i riktning mot Visby centrum. Hållplatsen kommer att trafikeras än mer med det nya stadslinjenätet. Avsaknaden av hållplatsläge leder, förutom till sämre trafiksäkerhet, till osäkerhet bland förare och resenärer. När det nya hållplatsläget byggs är det lämpligt att göra det tillgänglighetsanpassat och samtidigt tillgänglighetsanpassa det befintliga läget. Om hållplatsen inte kan vara ombyggd till driftsstart av det nya stadslinjenätet, bör en tillfällig lösning ordnas.

Påstigande/vardag 2023,

Läge A: 1

Läge B: 8

- Othemarsgatan – ombyggnad av hållplats
Hållplatsen behöver byggas om och tillgänglighetsanpassas för att bli en säker hållplats där väntande resenärer inte står i gång- och cykelbanan och inte döljs av träden. Marken är parkmark och gatemark, och på den södra sidan finns alléträd och flera utfarter att ta hänsyn till vid placering av plattform. Det är dock osäkert om det finns plats att alls bygga om hållplatsen.

Påstigande/vardag 2023,

Läge A: 0

Läge B: 7

3.1.3 Nya hållplatser i stadslinjenätet, som kan byggas efterhand

Det här avsnittet handlar om de helt nya hållplatserna i stadslinjenätet, som inte finns idag och som kan byggas ut successivt efter att det nya stadslinjenätet har satts i drift. På de nya hållplatser som inte ersätter någon befintlig hållplats, eller som får en annan funktion än de hållplatser den ersätter, finns ingen påstigandestatistik att presentera.

Linje 1

- ”Styrmansgatan” – eventuell ny hållplats
Eftersom hållplats Stäven bör tas bort när hållplats Gråbo centrum flyttas närmare Stäven, kan det möjligtvis finnas behov av en ny hållplats på Allégatan nära korsningen till Styrmansgatan. Hållplatsen behövs dock inte för att uppfylla avståndsmålet i trafikförsörjningsprogrammet. Ett beslut om hållplatsen kan därför tas senare.

Påstigande/vardag 2023, närliggande hållplats Stäven,

Läge A: 36

Läge B: 0

Påstigande/vardag 2023, närliggande hållplats Söderhemsgatan,

Läge A: 8

Läge B: 3

- ”Lokegatan”
De befintliga hållplatserna Lännaplan och Lännavägen har mycket låg standard och kommer att behöva byggas om. Hållplatserna ligger också nära varandra. Istället för att ersätta dem med två nya hållplatser kan de slås ihop till en hållplats som placeras mitt emellan dem. Denna nya hållplats har arbetsnamnet ”Lokegatan” och ligger vid Humlegårdsskolan.

Dialog behöver föras med trafik- och gataenheten och parkenheten. Planmässigt behöver hänsyn tas till förskolan, genom dialog med fastighetsförvaltningsavdelningen och utbildnings- och arbetslivsförvaltningen.

Påstigande/vardag 2023, närliggande hållplats Lännaplan,

Läge A: 2

Läge B: 1

Påstigande/vardag 2023, närliggande hållplats Lännavägen,

Läge A: 1

Läge B: 1

- ”Brömsebroväg” – eventuell ny hållplats
Beroende på vilka körvägar in i Visby som regionlinjerna ska ta i framtiden, kan det finnas ett behov av en ny hållplats i norra Visby, där det går att byta mellan regionlinjenätet och stadslinjenätet, eller kliva av en regionlinje från norr för att promenera ner mot Lasarettet. Denna hållplats skulle då ligga på Kung Magnus väg, strax sydväst om korsningen mot Brömsebroväg. Den har arbetsnamnet ”Brömsebroväg”. Hållplatsen är dock avhängig regionlinjernas färdväg i Visby, och tas därför upp som eventuell ny hållplats här.

Detaljplanemässigt finns inget hinder för hållplatsen, men hållplatsen behöver byggas på parkmark, vilket innebär att parkenheten beslutar om dess lämplighet. Dialog behöver också ske med regionarkitekt kring hållplatsens påverkan på världsarvet Visby innerstad (fråga ställd 2024-10-28).

Påstigande/vardag 2023, närliggande hållplats Lummelundsväg,

Läge A: 1

Läge B: 17

Påstigande/vardag 2023, närliggande hållplats Norrgatt,

Läge A: 8

Läge B: 17

Linje 2

- ”Länergatan”
I Visborgsprojektet planeras för nya hållplatser längs Vädursgatan. En av dem är för närvarande tänkt att ligga vid korsningen mot Länergatan, med ett hållplatsläge norr och ett söder om korsningen. Hållplatsen har arbetsnamnet ”Länergatan” i det nya stadslinjenätet.
- ”Kung Oscars väg”
Den andra hållplatsen som planeras i Visborgsprojektet ligger i nuvarande förprojektering intill korsningen Vädursgatan/Kung Oscars väg. För stadslinjenätets vidkommande är det en tveksam placering, då det blir mycket korta hållplatsavstånd i Visborg. De befintliga hållplatserna Region Gotland och Länsstyrelsen ligger redan för tätt (se mer under hållplats Länsstyrelsen). Om hållplatserna ligger för tätt riskerar linje 2 att inte hinna köra mellan Vibble och Visby busstation på 15 minuter, vilket skulle leda till förseningar och att systemet i det nya stadslinjenätet inte fungerar. Det behöver utredas vidare om det går att trafikera både denna hållplats, kallad ”Kung Oscars väg”, och Region Gotland, eller om någon av dessa hållplatser måste tas bort. Riktlinjerna för hållplatsavstånd inom stadsutvecklingsprojekt Visborg behöver vägas mot deras effekter på nya linje 2 och stadslinjenätet som helhet.
- ”Kolgårdsgatan”

Nya linje 1 ska trafikera en sträcka på norra Allégatan som inte trafikeras med nuvarande busslinjer. På sträckan behövs därför en ny hållplats, med arbetsnamnet ”Kolgårdsgatan”.

Linje 3

- ”Kilen”

I kvarteret Kilen som ligger mellan Stenkumlaväg och söderväg planeras för nya bostäder och verksamheter. Den kraftiga ökningen av bostäder och verksamheter som föreslås gör att det är lämpligt att anlägga en ny hållplats utmed Söderväg, i anslutning till den nya bebyggelsen. Söderväg ska trafikeras av nya linje 3. Man kan också räkna med att linje 10 ska trafikera hållplatsen, utifrån målen att rätta ut busslinjer i trafikförsörjningsprogrammet. En ny hållplats här (för närvarande med arbetsnamnet ”Kilen”) ger det ombyggda kvarteret tillgång till två stadsbusslinjer och regionbusslinjerna på både Söderväg och Stenkumlaväg.

En ny hållplats på Söderväg kan lämpligen anläggas mellan gatorna Lothargatan och Tallundsgatan. Hållplatsen bör byggas som en körbanehållplats med tillgänglighetsanpassade plattformar. Enligt hållplatshandboken bör även väderskydd finnas på hållplatsen, men gaturummet är begränsat och det kan bli svårt att rymma väderskydd. Det är möjligt att det också bör finnas väderskyddad cykelparkering i anslutning till hållplatsen, detta behöver utredas närmare. Placering och utformning av hållplats bör dock utredas vidare i kommande planarbete och trafikutredning.

När hållplats ”Kilen” är byggd kan den ersätta hållplats Palissadgatan, som har ett mycket lågt resande, och som tappar en del av sin funktion när hållplatsen Visby hamnterminal trafikeras på varje tur.

- ”Irisdalsgatan”

Nya linje 3 kör längre norrut i Bingeby än nuvarande linje 1. De befintliga hållplatserna Bingebyplan och Korpen ligger dessutom mycket nära varandra, med drygt 120 meters avstånd. Genom att ersätta hållplats Bingebyplan med en ny hållplats längre norrut, skapas en bättre tillgänglighet till de norra delarna av Bingeby. Hållplatsen har arbetsnamnet ”Irisdalsgatan” och bör byggas inom de närmaste åren eftersom den ersätter Bingebyplan, som annars snart måste byggas om enligt målet om tillgänglighetsanpassning i trafikförsörjningsprogrammet. Det finns gatumark att bygga hållplatsen på.

Påstigande/vardag 2023, närliggande hållplats Bingebyplan,

Läge A: 3

Läge B: 17

Linje 4

- ”Sotaren”

Längre fram i tiden planeras en exploatering av kvarteret Sotaren 1-3, med en ny väg som förbinder Terra Nova med Stenhuggaren. När denna väg är byggd ska nya linje 4 köra där istället för att köra via Visbyleden. Det kommer att göra linje 4 snabbare och mer bekväm att åka för resenärerna. På den nya vägen bör en ny hållplats byggas, för att betjäna den nya exploateringen, nordligaste Terra Nova och

södra Stenhuggaren. Hållplatsen har arbetsnamnet ”Sotaren” och bör byggas samtidigt med vägen.

Mark- och exploateringsavdelningen är de som kan initiera utvecklingen av kvarteret Sotaren. Projektet kan startas om 1-2 år, därefter tar det mellan 2-5 år att detaljplanelägga. Därefter följer byggnation (minst ett år).

- ”Lundbygatan”
På Lundbygatan finns idag tre hållplatser som ligger mycket nära varandra och som har mycket låg standard. Dessa bör ersättas med nya hållplatser i den norra och södra delen av området. De nya hållplatserna går under arbetsnamnen ”Visby bussdepå” (se nedan) och ”Lundbygatan”.

Den nya hållplatsen ”Lundbygatan” ligger vid väg 147 som är statlig väg. Syftet med att lägga hållplatsen där är att kunna samnyttja den för både stadslinjenätet och regionlinjenätet. Hållplatserna betjänar arbetsplatserna i området. Hållplatsen kräver sannolikt vägplan, vilket gör att ett möjligt införande ligger långt fram i tiden.

- ”Visby bussdepå”
Den nya hållplatsen betjänar de norra delarna av Lundbygatan. Marken längs Lundbygatan är parkmark och gatumark, vilket kräver dialog inom park- och trafikavdelningen.

3.2 Analys

Som beskrivet i stycke 3.1 finns vissa svårigheter med att klassificera vilka hållplatser som måste vara ombyggda innan stadslinjenätet kan sättas i drift och vilka som kan byggas om, eller till, efterhand. Här följer ett djupare resonemang kring detta.

Den prognosticerade resandeökningen i det nya stadslinjenätet utgår, som beskrivet ovan, från när alla, eller nästan alla, åtgärder i det nya stadslinjenätet är färdiga. Ju fler nybyggda och ombyggda hållplatser som finns i det nya stadslinjenätet vid starten, desto attraktivare kommer det att vara för resenärerna. Ju färre hållplatser som är färdiga, desto större är risken att resenärerna upplever det nya stadslinjenätet som ofärdigt och ogenomtänkt. Det nya stadslinjenätet får inte uppfattas som sämre än det nuvarande stadslinjenätet, enligt majoriteten av resenärerna, om det ska fungera. Det är alltså av stor vikt att *tillräckligt många* hållplatser är färdigbyggda innan det nya stadslinjenätet sätts i drift, och att det finns en tydlig plan för när resterande hållplatser ska byggas om eller till.

Hur många hållplatser är tillräckligt många? Det är svårt att svara på utan attitydundersökningar bland resenärerna och visbyborna, men kommunikation är avgörande. Det visar bland annat erfarenheter från linjenätsändringar i Örebro.

För att bygget av den nya infrastrukturen ska ske effektivt behöver Region Gotland bygga upp en organisation som kan hantera bygget på ett lämpligt sätt. Det handlar dels om vilka verksamheter och funktioner som deltar i arbetet, dels om hur budgetmedel fördelas och dels om hur beslutsordningen ser ut.

Troligtvis bör de olika hållplatsåtgärderna och vändplatsåtgärderna på kommunal väg i Visby hanteras i ett projekt. Möjligtvis kan vissa enskilda åtgärder behöva hanteras i egna

projekt, om de visar sig försvåra för genomförandet i övrigt. De nya hållplatser som tillhör olika exploateringsprojekt, som Kilen och Visborg, bör hanteras i dessa projekt och inte i det allmänna projektet för hållplatsåtgärder i Visby. De andra hållplatsåtgärder, som inte följer av det nya stadslinjenätet utan av kraven på tillgänglighetsanpassning i trafikförsörjningsprogrammet, bör hanteras i samma projekt som det nya stadslinjenätets hållplatser eller i ett nära angränsat projekt.

Anledningen till att så många hållplatser som möjligt bör hanteras i samma projekt är flera. För det första byggs kompetens upp inom projektet, som gör det lättare att planera och genomföra fler hållplatser. För det andra kan flera hållplatser projekteras och byggas samtidigt längs samma sträcka. Det gör byggena mer effektiva ekonomiskt och logistiskt. Exempelvis kan samma maskiner användas på flera hållplatser, och det blir lättare att hantera de nödvändiga vägvästängningarna som måste ske i samband med byggnationerna. För det tredje blir det lättare att samordna hållplatsbyggena med andra infrastrukturåtgärder som sker i Visby, som beläggningsprogrammet och åtgärder enligt Cykelplan Visby. Kostnaderna kan bli mycket lägre om man gör flera infrastrukturåtgärder på en plats samtidigt. Då minskar också klimatpåverkan av själva åtgärderna.

Genomförandeprojektet bör ledas av en projektledare från projektavdelningen, efter beställning från trafik- och gataenheten eller park- och trafikavdelningen. Det som talar för att trafik- och gataenheten bör beställa är att väghållarskapet ligger inom den enheten. Det innebär att det är trafik- och gataenheten som ansvarar för investering och drift i det kommunala vägnätet, inklusive hållplatser och vändplatser. Det som talar för kollektivtrafikenheten som beställare är att investeringsmedlen för kollektivtrafik finns i en separat pott. Det skulle också kunna bli aktuellt med park- och trafikavdelningen som beställare, som ju inkluderar såväl trafik- och gataenheten, kollektivtrafikenheten och parkenheten. Park- och trafikavdelningen kan bli aktuell som beställare om projektet ses som mer lika delar väghållaråtgärder, gestaltning, grönytor (särskilt vid Östercentrum) och kollektivtrafikutveckling. Valet av beställare handlar slutligen om vad som blir mest effektivt ur ett ekonomiskt-organisatoriskt perspektiv.


Ett nytt stadslinjenät i Visby är inget självändamål, utan en del i att kunna uppnå tekniska nämndens mål om att öka kollektivtrafikens marknadsandel årligen för att nå 10 procent år 2027 (TKF Verksamhetsplan 2024-2028, s. 18) och trafikförsörjningsprogrammets (s. 25) mål om att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken till minst 20 procent senast år 2033, av de motoriserade resorna på Gotland. Att uppfylla dessa mål ger i sin tur förutsättningar för en hållbar utveckling på Gotland. Prognosen är att det nya stadslinjenätet ska ge 45 % fler resenärer i stadstrafiken än idag. Linjenätet är utformat så att dessa ska konkurrera mot bilresor som görs idag, inte med gång och cykel. Det nya stadslinjenätet ger snabbare och tätare bussturer än idag, vilket gör det mer konkurrenskraftigt mot bilen. Målet är att fler bilresor i Visby ska bytas mot buss. Antalet bilresor i Visby måste minska för att förbättra luftkvaliteten i Visby, som ofta överskrider de gränsvärden som finns.

4. Kvarstående frågeställningar och observationer, samt överlämning

Det är ännu inte klart hur de nya och ombyggda hållplatserna ska placeras in i gaturummet. Varje hållplats behöver utredas för sig, lämplig hållplatsutformning bestämmas tillsammans med hållplatsens markanspråk på befintlig gatu- eller parkmark. Detta bör hanteras i ett

kommande projekt tillsammans med trafik- och gataenheten och parkenheten. Utkast på projektdirektiv finns med i bilagan *Projektdirektiv hållplatser i Visby_utkast*.

Det är inte heller klart hur Snäck kan trafikeras. Uppdraget har inte kunnat fastslå vilken körväg till Snäck som är lämpligast, och det är inte heller klart var bussen ska vändas. Parkenheten har bedömt att vändplan på den utpekade ytan (se figur 1) är olämplig med hänsyn till naturmarken. På möte med Plan och MEX den 11 oktober framkom dock att en vändplan skulle kunna vara möjlig på platsen, då en vändplan möjliggör för bussen att köra dit, vilket skapar ökad tillgänglighet till anläggningarna i området (badplats och motionsspår). Anledningen till att det inte är klart hur Snäck kan trafikeras i det nya stadslinjenätet (se kapitel 5, Överlämning) är konkurrens om personal med de parallellt pågående uppdrag Trafikutvecklingsplan och projekt Regionbussutredning (TN 2024/492).

 Region Gotland **Eventuell lokalisering för vändplan Snäck** 10 april 2025



Figur 1: Eventuell lokaliseringmöjlighet för vändplan i Snäck.

Fortsatt dialog krävs med stadsutvecklingsprojekt Visborg angående planeringen av Sandhedsvägen, planerna för Vädursgatan och riktlinjer för hållplatsavstånd. Planavdelningen och mark- och exploateringsavdelningen behöver också bli informerade

och hörda om det fortsatta arbetet med stadslinjenätet. Projektavdelningen behöver blandas in i projektet där hållplatserna ritas in i gaturummet, samt bli ledande i kommande projektering. Bussoperatören Bivab är också en viktig part att ha dialog med i det kommande arbetet.

I stycke 3.2 *Analys* diskuteras organisationsformer för hur stadslinjenätet ska genomföras. Denna diskussion måste fortsätta, framförallt bland teknikförvaltningens chefer och ekonomer, men även på enhetsnivå. Ett möte mellan kollektivtrafiknheten och trafik- och gataenheten är inbokat den 14 november.

Under workshopen med trafik- och gataenheten 29 augusti lyftes att signalprioritet skulle kunna stärka framkomligheten i stadslinjenätet. Signalprioritet innebär att kollektivtrafiken får företräde i korsningar som regleras med trafiksignaler. Det finns olika typer av signalprioritering, men det är inte alltid signalprioritering fungerar som avsett. Kollektivtrafikstrateg Henrik Jörgensen har tagit på sig att utreda förutsättningarna för signalprioritet i Visby. Utredningen är dock inte direkt kopplad till arbetet med stadslinjenätet, och behöver även ta regiontrafikens behov i beaktande. Utredningen ska presenteras i form av en checklista för vad som krävs för att införa signalprioritet på Gotland.

En annan fråga som uppkom under uppdragstiden är frågan om det går att börja införa förändringar i stadslinjenätet redan innan det nya stadslinjenätet kan driftsättas. Den specifika frågan som har utretts är om det går att förlänga nuvarande linje 6 till en linjesträckning och ett utbud som närmar sig det som planeras för nya linje 3. Kollektivtrafiknheten har tillsammans med Bivab kommit fram till att det är görbart, förutsatt att Bivab kan hitta två fordon som motsvarar kraven i avtalet (RS 2019/565). Om Bivab kan hitta två begagnade fordon skulle den förlängda linje 6 kunna driftsättas redan till sommaren 2025, men om inköp av nya fordon krävs kan det inte bli förrän till sommaren 2026. Förslaget innebär alltså att två av de tre nya fordonen i stadstrafiken som behövs i det nya stadslinjenätet införskaffas i förtid för att ombesörja utökningen till hamnen och flygplatsen.

Trots att en förlängning och utbudsökning på linje 6 kräver 2/3 av de fordon som behövs till nya stadslinjenätet, innebär det inte att 2/3 av det nya stadslinjenätet är uppfyllt. Själva systemet med avgångar i alla riktningar i Visby varje halvtimme i högtrafik uppstår inte förrän alla fyra linjer i det nya stadslinjenätet är i drift. Det är först när hela linjenätet är infört som systemeffekterna av det nya stadslinjenätet kan inhämtas, eftersom det är först då det blir möjligt att resa snabbt med buss i hela Visby. Förlängningen av linje 6 beskrivs närmare i ärende TN 2024/3082, som tekniska nämnden ska fatta beslut om 27 november 2024. Mer om driftsekonomi i stadslinjenätet finns att läsa i *PM: Införande av ett nytt stadslinjenät i Visby*, TN 2023/540.

5. Referenser

- Hållplatshandbok för Gotlands kollektivtrafik, TN 2023/89, beslutad i tekniska nämnden 2023-02-21.
- *PM: Införande av ett nytt stadslinjenät i Visby* (version 10), TN 2023/540, föredrogs för tekniska nämnden 2023-03-28.
- *Strukturplan Visborg*, beslutad i regionfullmäktige 2016-04-25, tillgänglig via: <https://gotland.se/download/18.2e3a0e818d54c8563538669/1707128633588/Strukturplan%20Visborg.pdf>

- *Trafikförsörjningsprogram 2024-2033*, RS 2022/1458, beslutat i regionfullmäktige 2024-03-25.
- *Verksamhetsplan 2024-2028*, TN 2023/3363, beslutad i tekniska nämnden 2023-12-14.

6. Ev. bilagor /Övrigt

1. Linjekarta nya stadslinjenätet
2. Utkast projektdirektiv hållplatser i Visby

7. Underskrift

Beslut om att godkänna uppdragsrapport.

Datum [Klicka för att ange datum.](#)

Underskrift Beställare

Therese Bendelin