

Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022 - 2023

Dnr: ÅLR 2020/1769

Datum: 26.10.2020

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.regeringen.ax

Förord

Kollektivtrafiken är ett medel för att åstadkomma regional- och tätortsutveckling på Åland.

Trafikförsörjningsprogrammet är grunden för utvecklingen av kollektivtrafiken på Åland. Detta program omfattar perioden 2022 till 2023. Visionen från *Kollektivtrafikutredningen 2014 "Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem"* är utgångspunkten för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet.

Tyngdpunkten i det här trafikförsörjningsprogrammet är utveckling av tätortstrafiken och dess integrering med landsortstrafiken. Utöver detta är ständig förbättring av service till resenären och ökad användbarhet av digitala system viktiga inslag. Utveckling av landsortstrafiken kommer att göras inom följande programperiod. En effektiv och användarvänlig kollektivtrafik som bidrar till hållbar utveckling förutsätter samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna samt landskapsregeringens övriga enheter. Transportföretagen som idag sköter kollektivtrafiken på Åland bidrar även med viktig information genom erfarenheter och branschkunskap.

Programmet innehåller mål för planeringen av kollektivtrafiken på Åland och lägger grunden för kollektivtrafikens utveckling de kommande åren. Mål och åtgärder som programmet fastställer är bland annat att planera för regelbundna avgångstider, förbindelser, byten, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, fordon som drivs med förnyelsebara drivmedel samt ökad resurseffektivitet. Åtgärder för att uppnå detta beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet.

Programmet stöder uppnående av strategiskt utvecklingsmål nummer 2 *Alla känner tillit och har verkliga möjligheter att vara delaktiga i samhället*, nummer 5 *Attraktionskraft för boende, besökare och företag*, nummer 6 *Markant högre andel energi från förnyelsebara källor och ökad energieffektivitet* samt nummer 7 *Hållbara och medvetna konsumtions- och produktionsmönster* i *Utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland*. Dessutom bidrar kollektivtrafiken till uppnående av målen i Energi- och klimatstrategi för Åland till år 2030, bland annat att utsläppen från vägtrafiken ska minska med 50 % till år 2030 jämfört med år 2015. I programmet beskrivs hur kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar utveckling på Åland.

Bakgrund

Ålands landskapsregering är ansvarig myndighet för kollektivtrafiken på Åland. Ansvaret för kollektivtrafiken ligger hos Infrastrukturavdelningens transportbyrå enligt 19 § i landskapsförordning (2016:90) om landskapsregeringens allmänna förvaltning. Enligt landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster ska kollektivtrafikmyndigheten upprätta ett trafikförsörjningsprogram som ska revideras minst vart fjärde år. Detta trafikförsörjningsprogram är Ålands första. Kollektivtrafiken fortsätter enligt gällande avtal till 31.12.2021 och därefter ska trafik upphandlas i enlighet med landskapslagen och detta trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet utgör grunden för införande av allmän trafikplikt.

Projektorganisation

Trafikförsörjningsprogrammet har utarbetats av en projektgrupp bestående av tjänstemän på landskapsregeringens Infrastrukturavdelning: Per-Erik G. Cederkvist, Bo Karlsson, Yessica Åberg och Mats Karlsson under ledning av projektledare Gunnar Westling. Styrgrupp för projektet har bestått av ledande

tjänstemän på Infrastrukturavdelningen samt Näringsavdelningen: projektägare och ordförande Niklas Karlman, Yvonne Österlund, Linnea Johansson, Lennart Nord, Sten Eriksson och Stefan Fransman.

Trafikförsörjningsprogrammet skickas på remiss till följande aktörer under hösten 2020 för utlåtande, allmänheten har också getts möjlighet att lämna utlåtande. Under arbetet med framtagande av programmet har ett flertal aktörer involverats. Ett fortsatt gott samarbete mellan berörda aktörer är av stor betydelse för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas.

Involverade aktörer

Bosse Ahlnäs
Samtliga kommuner
Viking Line Buss Ab
Williams Buss Ab
Ålands landskapsregering
Ålandsbussen Ab
Ålandstrafiken

Remissinstanser

Finansavdelningen
Infrastrukturavdelningen
Lagberedningen
Näringsavdelningen
Social- och miljöavdelningen
Utbildnings- och kulturavdelningen
Ålandstrafiken

Hållbart initiativ
Liberalerna på Åland
Moderat Samling för Åland
Obunden samling
Åländsk Center
Åländsk demokrati
Ålands Framtid
Ålands Socialdemokrater

Brändö kommun
Eckerö kommun
Finströms kommun
Föglö kommun
Geta kommun
Hammarlands kommun
Jomala kommun
Kumlunge kommun
Kökars kommun

Lemlands kommun
Lumparlands kommun
Mariehamns stad
Saltviks kommun
Sottunga kommun
Sunds kommun
Vårdö kommun

Bosse Ahlnäs
Mariehamns Åkeriförening
Viking Line Buss Ab
Williams Buss Ab
Ålandsbussen Ab
Ålands Yrkesbilägare

Bärkraft.ax
City Mariehamn
Eckerö pensionärsförening
Högskolan på Åland
Mariehamns Pensionärsförening
Norra Ålands högstadiedistrikt
Norra Ålands pensionärer
Södra Ålands högstadiedistrikt
Visit Åland/Ålands Turistförbund
Ålands Gymnasium
Ålands handikappförbund
Ålands idrott
Ålands Kommunförbund
Ålands Näringsliv
Ålands Natur och miljö

Innehållsförteckning

Förord	1
Bakgrund	1
Projektorganisation	1
1. Lagstiftning och ramverk	6
2. Begrepp och avgränsningar	8
2.1. Begrepp och deras definitioner	8
2.2. Avgränsningar	9
3. Kollektivtrafiken på Åland idag	10
3.1. Finansiering	10
3.2. Rutter och tidtabeller	13
3.3. Passagerare	16
3.4. Fordon	18
3.5. Ålandstrafiken	19
3.6. Avtal	19
4. Behov av kollektivtrafik, utmaningar och möjligheter, mål och vision	21
4.1. Behov	21
4.2. Möjligheter och utmaningar	23
4.3. Mål och vision	23
5. Attraktiva resor	25
5.1. Samordning, kvalitet, stabilitet	25
5.1.1. Nuläge	25
5.1.2. Mål och åtgärder under programperioden	26
5.1.3. Långsiktiga mål	26
5.2. Konkurrenskraft	26
5.2.1. Nuläge	27
5.2.2. Mål och åtgärder under programperioden	28
5.2.3. Långsiktiga mål	28
6. Tillgängligt och sammanhållet Åland	29
6.1. Resor för alla	29
6.1.1. Nuläge	29
6.1.2. Mål och åtgärder under programperioden	30
6.1.3. Långsiktiga mål	31

6.2.	Regional tillgänglighet och tillväxt.....	31
6.2.1.	Nuläge.....	32
6.2.2.	Mål och åtgärder under programperioden.....	32
6.2.3.	Långsiktiga mål.....	33
7.	Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.....	34
7.1.	Miljö och hälsa	34
7.1.1.	Nuläge.....	34
7.1.2.	Mål och åtgärder under programperioden.....	35
7.1.3.	Långsiktiga mål.....	35
7.2.	Effektivitet	36
7.2.1.	Nuläge.....	36
7.2.2.	Mål och åtgärder under programperioden.....	37
7.2.3.	Långsiktiga mål.....	37
8.	Upphandlad och kommersiell kollektivtrafik.....	38
8.1.	Allmän trafikplikt.....	38
8.2.	Upphandlad kollektivtrafik.....	38
8.2.1.	Landsortstrafiken	38
8.2.2.	Matartrafiken och glesbygdstrafiken.....	38
8.2.3.	Tätortstrafiken.....	39
8.3.	Kommersiell kollektivtrafik.....	39
8.4.	Busstidtabellmöte.....	39
8.5.	Busshållplatser	40
9.	Uppföljning av programmet.....	41
	Bilaga 1	42
	Bilaga 2	43

1. Lagstiftning och ramverk

Tidigare har *landskapslag (1976:33) om yrkesmässig trafik*, exempelvis reglerat 15 § turlistorna, samt *landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning* reglerat organiserandet av kollektivtrafiktjänster på Åland.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg trädde i kraft 2009 och tillåter en övergångsperiod på 10 år innan nationell lagstiftning måste uppdateras i enlighet med EU-förordningen. Under övergångsperioden får de offentliga subventionernas, genom de nuvarande så kallade tilldelningsavtalen, totala värden inte överstiga 2 000 000 euro, vilket har varit ett hinder för vidareutveckling av kollektivtrafiken. Framöver kommer kollektivtrafiken att utvecklas genom att den upphandlas offentligt och där råder ingen maximal subventionsnivå.

EU-förordningen förverkligas genom den nya lagen, *landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster*, som stipulerar att ett trafikförsörjningsprogram för Åland ska tas fram som, i enlighet med 6 §, innehåller en redovisning av:

- 1) behovet av kollektivtrafik på Åland samt målet för kollektivtrafikförsörjningen,
- 2) alla former av kollektivtrafik, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som landskapsregeringen avser att ombesörja och i övrigt möjliggöra på grundval av allmän trafikplikt,
- 3) åtgärder för att skydda miljön,
- 4) tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt
- 5) de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

I och med *landskapslagen om kollektivtrafiklagen* är landskapsregeringen kollektivtrafikmyndighet och upphandlar därmed all kollektivtrafik på Åland. Landskapsregeringen fastställer allmän trafikplikt i enlighet med innehållet i trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförsörjningsprogrammet ska uppdateras minst vart fjärde år räknat från den tidpunkt det senast fastställdes.

Kommunerna, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer ska höras innan trafikförsörjningsprogrammet fastställs. Lagen trädde ikraft 1 september 2019 varvid ovan nämnda 15 § i *landskapslagen om yrkesmässig trafik* upphävdes. På motsvarande sätt har ny lagstiftning trätt ikraft i riket (*Kollektivtrafiklag, FFS 869/2009*) och Sverige (*Lag om kollektivtrafik, SFS 2010:1065*).

Förutom ovannämnda lagstiftningen berör även följande regelverk kollektivtrafiken på Åland:

- *Landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster*
- *Landskapslag (1976:33) om yrkesmässig trafik, 1, 2, 4, 6, 7, 8, 11, 21a och 23 §§*
- *Landskapsförordning (2000:6) om yrkesmässig trafik*
- *Landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning*
- *Landskapslagen (2008:85) om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare*
- *Körkortslagen (2015:88) för Åland*

- *Landskapslagen (2013:72) om tillämpning på Åland av lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare*
- *Landskapslagen (2004:3) om kontroll av brottslig bakgrund hos personer som skall arbeta med barn*
- *Ålands landskapsregerings beslut (2011:24) om trafiktaxa för personbefordran med buss i yrkesmässig trafik i landskapet Åland*
- *Landskapslag (2020:12) om socialvård, 23 §*
- *Lag om service och stöd på grund av handikapp (FFS 380/1987) 8 §, tillämpas genom landskapslag (2010:50) om tillämpning i landskapet Åland av lagen om service och stöd på grund av handikapp*
- *Förordning om service och stöd på grund av handikapp (FFS 759/1987) 4–6 §§, tillämpas genom landskapsförordning (2010:51) om tillämpning i landskapet Åland av förordningen om service och stöd på grund av handikapp*
- *Lag angående specialomsorger om utvecklingsstörda (FFS 519/1977) 39 §, tillämpas genom landskapslag (1978:48) om tillämpning av lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda*
- *Förordning angående specialomsorger om utvecklingsstörda (FFS 988/1977) 3 §, tillämpas genom landskapsförordning (2017:145) om tillämpning av förordningen angående specialomsorger om utvecklingsstörda*
- *FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*

2. Begrepp och avgränsningar

Kollektivtrafik är ett omfattande begrepp och för att tydliggöra trafikförsörjningsprogrammets innehåll har avgränsningar gjorts. Inom kollektivtrafiken förekommer även flertal begrepp som behöver definieras för att underlätta läsningen av detta trafikförsörjningsprogram.

2.1. Begrepp och deras definitioner

Kollektivtrafiken innehåller ett flertal begrepp som definieras i tabell 1.

Tabell 1. Begrepp och dess definition

Begrepp	Definition
Kollektivtrafik	Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds till allmänheten fortlöpande och utan diskriminering (EU:s Kollektivtrafikförordning punkt 2a).
EU:s kollektivtrafikförordning	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) 1107/70.
Kollektivtrafiklagen	Landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster.
Kollektivtrafikutredningen	Kollektivtrafikutredningen 2014 i vilken en utredare, styrgrupp och referensgrupp framtog material inför lagstiftningsprocessen som ledde till landskapslag (2019:60).
Linjetrafik	Kollektivtrafik längs huvudvägarna till och från landsorten och Mariehamn. Fram till och med år 2021 inbegrep detta linje 1–8 som tilldelats av landskapsregeringen.
Matartrafik	Mindre linjer som ansluter till linjetrafiken. Upphandlas fram till och med år 2021 av kommunerna och erhåller stöd av landskapsregeringen. Sker vanligtvis med mindre fordon på beställning.
Landsortstrafik	Linjetrafik samt matartrafik utanför tätort.
Lokaltrafik	Separat kollektivtrafik inom en kommun som inte ansluter till linjetrafik, förekommer framförallt i skärgården.
Stadstrafik	Kollektivtrafiken inom Mariehamns stad som upphandlats fram till och med år 2021 av Mariehamns stad.
Tätortstrafik	Kollektivtrafik inom det sammanhängande tätortsområdet Mariehamn-Jomala-Järsö.
Färdtjänst	Socialservice för personer med svår funktionsnedsättning som på grund av sin funktionsnedsättning eller sin sjukdom nödvändigt behöver sådan service för att klara de funktioner som hör till normal livsföring, landskapslag (2010:50) om tillämpning i

	landskapet Åland av lagen om service och stöd på grund av handikapp samt landskapsförordning (2010:51) om tillämpning i landskapet Åland av förordningen om service och stöd på grund av handikapp.
Service som stöder rörlighet	Socialservice som ordnas för personer som inte klarar av att självständigt använda allmänna trafikmedel på grund av sjukdom, skada eller av någon annan liknande funktionsnedsättande orsak och som behöver service för att kunna utträta ärenden eller på grund av något annat behov som hör till det dagliga livet, 23 § i landskapslag (2020:12) om socialvård. Brukar vanligtvis även benämnas färdtjänst.
Skolskjuts	Yrkesmässig transport av barn i grundskola eller i barnomsorg, inom, eller i anslutning till verksamheten (landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning). Skolskjuts bedrivs med av kommunen upphandlade transporter och kan inte användas av kollektivtrafikpassagerare.
Skoltrafik	Kollektivtrafik i linjetrafik som nyttjas av skolorna istället för att skolan upphandlar egna skolskjutsar. Skoleleverna får skolkort av skolorna för att kunna åka i skoltrafiken. Skolkorten är således skolornas kostnader för skoltrafiken. Alla linjer i landsortstrafiken nyttjas för skoltrafik. Linjerna 6, 7 och 8 är anpassade för skolorna men öppna för allmänheten, de är så kallade kombinationslinjer.
Hållplats	En anvisad plats där det är möjligt att stiga på och av kollektivtrafik.
Bytespunkt	Hållplats där flera kollektivtrafiklinjer möts. Även kombination mellan buss och färja.
Tillgänglighet	Fysisk och -kommunikativ - informativ och psykosocial tillgänglighet.
Tillgänglighetsanpassning	Anpassning för personer med funktionsnedsättning.

2.2. Avgränsningar

Detta trafikförsörjningsprogram omfattar kollektivtrafik på väg på Åland. Programmet omfattar dagens stadstrafik, landsortstrafik, matartrafik och lokaltrafik på fasta Åland och i den åländska skärgården med buss och kollektivtrafiktaxi.

Programmet omfattar inte skolskjuts, färdtjänst och service som stöder rörlighet vilka är kommunala uppdrag, men som nyttjar kollektivtrafiken till stor del. Dessutom omfattas inte andra trafikslag såsom flyg, taxi, linstyrda eller frigående färjor av programmet.

3. Kollektivtrafiken på Åland idag

Åland kan karakteriseras som ett landskap med utpräglad landsbygd indelat i 16 kommuner, varav 15 är landsbygds- och skärgårdskommuner med lågt invånarantal och med förhållandevis stora avstånd.

Mariehamn samt Godby kategoriseras som tätorter. Under sommarhalvåret ökar antalet människor betydligt, då turister och sommarållningar kommer till Åland.

Kollektivtrafiken utgörs av en landsortstrafik med åtta (8) huvudlinjer på landsbygden med tillhörande matartrafik, samt en stadstrafik med två linjer i staden Mariehamn. Landskapsregeringen organiserar landsortstrafiken vilken knyter samman landsbygden med Mariehamn samt fungerar som anslutningstrafik till skärgårdens färjelinjer. Stadstrafiken upphandlas av Mariehamns stad. Kommunerna upphandlar matartrafiken med taxibolag efter de behov som kommunen anser finnas. I nuläget bedrivs ingen kollektivtrafik på kommersiella grunder på Åland. Kommersiell trafik har bedrivits av bussbolaget Röde Orm Ab mellan Mariehamn och köpcentret Maxinge i Jomala i en ca tre års tid fram till slutet av 2019. Kommersiell trafik bedrevs även av fastländska bolag på linjen Torsholma-Åva-Osnäs-Åbo från år 1982 till år 2016.

Den nuvarande kollektivtrafiken på Åland med buss i linjetrafik, gjordes välavgränsad och planmässig i slutet av 1980-talet i enlighet med de dåvarande riktlinjerna som presenterades av den anlitate danske utredaren Jørgen Hammer. Efteråt har vissa smärre justeringar gjorts i kollektivtrafiken, tills gjorde man år 2015 en uppdatering för att anpassa den, enligt EU-förordningen tilldelade trafiken, till dagens krav.

Den senaste utredningen och sammanställningen av kollektivtrafiken gjordes i Kollektivtrafikutredningen 2014. I utredningen konstaterades bland annat att kollektivtrafiksystemet skulle utformas så användarvänligt som möjligt. Nuläget beskrevs bland annat genom en enkät om hur ållningarna ser på den befintliga kollektivtrafiken och på vilket sätt allmänheten anser att kollektivtrafiken kan göras bättre. Det konstaterades att ökad användning av kollektivtrafikresandet i kommunerna är en viktig miljöfråga. Syftet med utredningen var att utgöra underlag för framtagande av en ny landskapslag för kollektivtrafiken och ett trafikförsörjningsprogram i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) 1107/70.

3.1. Finansiering

Landskapsregeringen har tilldelat linjetillstånd till Viking Line Buss Ab, Williams Buss Ab och Ålandsbussen Ab för de åtta huvudlinjerna i landsortstrafiken. För att sköta trafiken får bussbolagen ersättning för antalet körda kilometer enligt fastslagna tidtabell. Ersättningsnivåerna är fastslagna beroende på antalet passagerare och om linjen har andra inkomstkällor, se tabell 2. Ersättningsnivåerna reviderades 2016 och är uträknade baserat på branschgenomsnitt i riket med en relevant vinstmarginal. Landskapsregeringen kan beställa extra turer, utöver turlistan, för vilka entreprenören erhåller ersättning.

2019 uppgick kilometerersättningen till ungefär 1,9 miljoner euro. Nackdelen för den nuvarande tilldelade och EU-förordningsbaserade trafiken är att det maximala ersättningstaket är 2 miljoner euro per år, vilket förhindrat större förändringar i trafiken, eftersom det maximala ersättningstaket nästan är uppnått. När trafiken upphandlas upphör detta krav på maximal ersättning.

Tabell 2. Landsortstrafikens linjer, trafikerande bussbolag och kilometerersättning

Linje	Bussbolag	Ersättning från ÅLR
1	Williams Buss Ab	2,15 euro/turlistad kilometer 0,61 euro/turlistad kilometer i anslutning till Eckerölinjens kvällsankomst
2	Viking Line Buss Ab	2,15 euro/turlistad kilometer
3	Viking Line Buss Ab	2,15 euro/turlistad kilometer
4	Viking Line Buss Ab	2,15 euro/turlistad kilometer
5	Williams Buss Ab	2,15 euro/turlistad kilometer
6	Williams Buss Ab	2,15 euro/turlistad kilometer
7A	Williams Buss Ab	2,15 euro/turlistad kilometer
7B	Williams Buss Ab	1,21 euro/turlistad kilometer
8	Ålandsbussen Ab	1,21 euro/turlistad kilometer Erhåller även stöd från Lemlands kommun

Utöver de direkta kilometerstöden erhåller bussbolagen även oförkortat samtliga biljettintäkter, fraktavgifter och i vissa fall ersättning från kommun. Grundskolorna och gymnasierna nyttjar landsortstrafiken för skolskjuts, för vilket bussbolagen får ersättning genom att skolorna köper skolkort vilka gäller enbart mellan hemmet och skolan. Bussarna kan även frakta mindre gods för vilket bussbolagen får ersättning enligt gällande prislista 6,20 euro/10 kg. Självfinansieringsgraden för landsortstrafiken är 8 %, se bild 1.

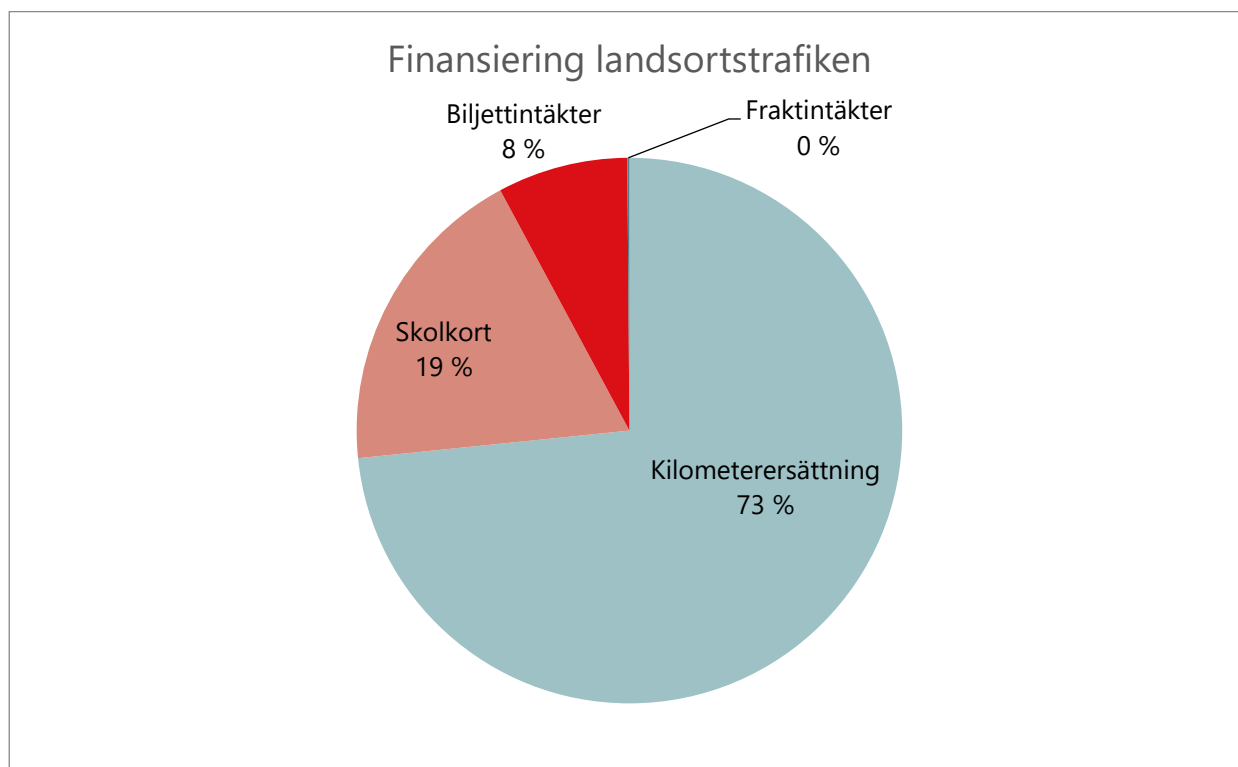


Bild 1. Finansiering av landsortstrafiken uppdelat på inkomstkällor.

Biljettpriset bestäms av antalet zoner som resan sträcker sig. Antalet zoner är 24 stycken och zonpriset fastställs i landskapsförordning (2011:24). Genom landskapsförordning (2011:24) begränsas även biljettpriset maximalt till 4,50 euro vilket uppnås redan vid 18:nde (36 km) zonen, se tabell 3. En biljett har en giltighetstid på 60 minuter, vilket möjliggör bussbyte till en annan av landsortstrafikens linjer. I och med att stadstrafiken har en annan huvudman är bussbyte på samma biljett mellan landsortstrafiken och stadstrafiken inte möjlig. Olika periodkort med mängdrabatter finns även tillgängliga. När maxtaxan infördes omfattade den enbart biljetter för allmänheten och inte skolkorten, vilket ledde till att skolkorten blev dyrare än motsvarande årskort. Detta upplevs orättvist.

Tabell 3. Antalet zoner och zonpris enligt landskapsförordning (2011:24). Priser för periodkort framgår också av tabellen

ZON	Ergångsavgift för vuxen							
	1 st	10 st	25 st	50 st				
0	2,00	18,00	42,50	70,00	40,00	360,00	200,00	14,00
1	2,00	18,00	42,50	70,00	40,00	360,00	200,00	14,00
2	2,00	18,00	42,50	70,00	40,00	360,00	200,00	14,00
3	2,10	18,90	44,60	73,50	42,00	378,00	210,00	14,70
4	2,20	19,80	46,80	77,00	44,00	396,00	220,00	15,40
5	2,30	20,70	48,90	80,50	46,00	414,00	230,00	16,10
6	2,50	22,50	53,10	87,50	50,00	450,00	250,00	17,50
7	2,60	23,40	55,30	91,00	52,00	468,00	260,00	18,20
8	2,80	25,20	59,50	98,00	56,00	504,00	280,00	19,60
9	2,90	26,10	61,60	101,50	58,00	522,00	290,00	20,30
10	3,10	27,90	65,90	108,50	62,00	558,00	310,00	21,70
11	3,20	28,80	68,00	112,00	64,00	576,00	320,00	22,40
12	3,40	30,60	72,30	119,00	68,00	612,00	340,00	23,80
13	3,80	34,20	80,80	133,00	76,00	684,00	380,00	26,60
14	4,00	36,00	85,00	140,00	80,00	720,00	400,00	28,00
15	4,30	38,70	91,40	150,50	86,00	774,00	430,00	30,10
16	4,40	39,60	93,50	154,00	88,00	792,00	440,00	30,80
17	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50
18	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50
19	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50
20	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50
21	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50
22	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50
23	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50
24	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50
25	4,50	40,50	95,60	157,50	90,00	810,00	450,00	31,50

Landskapsregeringen stöder kommunerna med högst 80 % av redovisade kostnader och årligen budgeteras maximalt 100 000 euro som understöd till glesbygds- och matartrafik. Om understödsbehovet överstiger 100 000 euro, minskar stödprocenten i motsvarande grad så att stödet inte överstiger 100 000 euro. Tillsvidare har det budgeterade beloppet räckt till och den maximala stödprocenten har kunnat betalas ut, senast 2019.

Stadstrafiken är upphandlad av Mariehamns stad till en årlig kostnad om ca 350 000 euro. Utöver den avtalsmässiga ersättningen tillfaller även biljettintäkterna och intäkterna från försäljning av periodkort entreprenören (Viking Line Buss Ab). Biljettpriset är fastslaget till 2,00 euro. Biljettintäkterna är enbart kända

av entreprenören, men uppskattas vara ca 100 000 euro per år då antalet passagerare om året är runt 70 000 varav en del nyttjar periodkort. Självfinansieringsgraden är ungefär 22 %, se bild 2. Landsortstrafiken och stadstrafiken har en sammanlagd självfinansieringsgrad om 10 %.

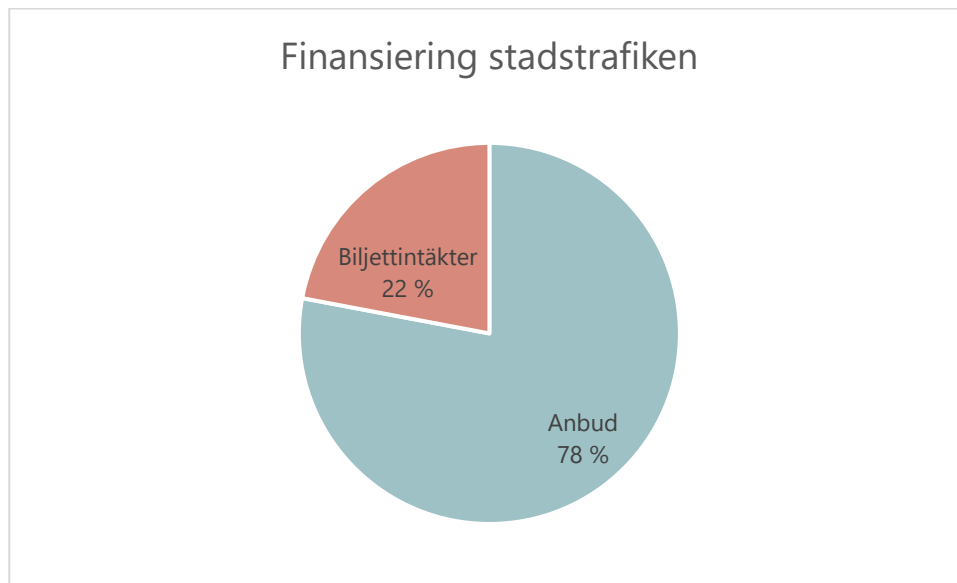


Bild 2. Finansiering av stadstrafiken.

3.2. Rutter och tidtabeller

Landsortstrafikens linjer 1 - 5 trafikeras med ett flertal vardagsturer samt även vissa helgdagsturer. Linjerna 6, 7A, 7B och 8 är så kallade kombinationsturer, vilka har mera en skolorienterad trafikkaraktär med linjedragningar och tidtabeller anpassade efter skolornas behov men öppna även för allmänheten. Linje 8 var tidigare en skolskjutslinje som kom in som en del av kollektivtrafiksystemet så sent som 2016. Linje 1 ansluter sig till Eckerölinjens ankomster och avgångar medan linjerna 4 och 5 är anpassade till skärgårdstrafikens motsvarigheter i Hummelvik, Långnäs och Svinö. Bussplan i Mariehamn är en gemensam anknäppningspunkt för landsortstrafiken, se tabell 4 och bild 3 och 4. Godby fungerar även som knutpunkt för linjerna 2, 3 och 4.

Tabell 4. Linjens nummer, sträckning, bussbolag samt eventuell anslutning

Linje	Sträckning	Bussbolag	Anslutning
1	Eckerö-Hammarland-Mariehamn	Williams Buss Ab	Eckerölinjen Berghamn
2-3-4	Godby-Mariehamn	Viking Line Buss Ab	
2	Geta-Godby-Mariehamn	Viking Line Buss Ab	
3	Saltvik-Godby-Mariehamn	Viking Line Buss Ab	
4	Vårdö-Sund-Godby-Mariehamn	Viking Line Buss Ab	Norra linjen och Simskälafärjan
5	Lumparland-Lemland-Mariehamn	Williams Buss Ab	Föglölinjen, Södra linjen och Tvärgående linjen
6	Godby-Emkarby-Gölby-Godby-Mariehamn	Williams Buss Ab	
7A	Norra Jomala-östra Jomala-Mariehamn	Williams Buss Ab	
7B	Västra Jomala-Mariehamn	Williams Buss Ab	
8	Järsö-Mariehamn	Ålandsbussen Ab	

Turtätheten är generellt sett högre under skoldagar då antalet skolelever och pendlare är större, medan trafiken är delvis neddragen under skollov och sommaren då passagerarunderlaget allmänt sett är lägre. Passagerarunderlaget är dessutom större under skoldagar eftersom skolturerna har bättre täckning och matartrafiken är mera omfattande. Helgtrafiken som ansluter sig till skärgårdstrafiken är dock ett undantag på grund av att antalet turer ökar under sommaren då resenärströmmen både till och från skärgården är större.

Bussavgångar i anslutning till skärgårdsfärjorna är mycket beroende av dess ankomster. Förseningar leder oftast till problem för upprätthållandet av tidtabeller. Som regel gäller att bussen ska avgå senast 10 minuter efter utannonserad start. Om förseningen av färjan stiger till den grad att passagerarna inte kan vara i bussen senast 10 minuter efter turlistad avgångstid avgår bussen. Färjans befälhavare ringer då efter taxiskjuts för de passagerare som inte hann till bussen. Detta arrangemang tillämpas för att inte alltför mycket förskjuta bussens tidtabell framåt.

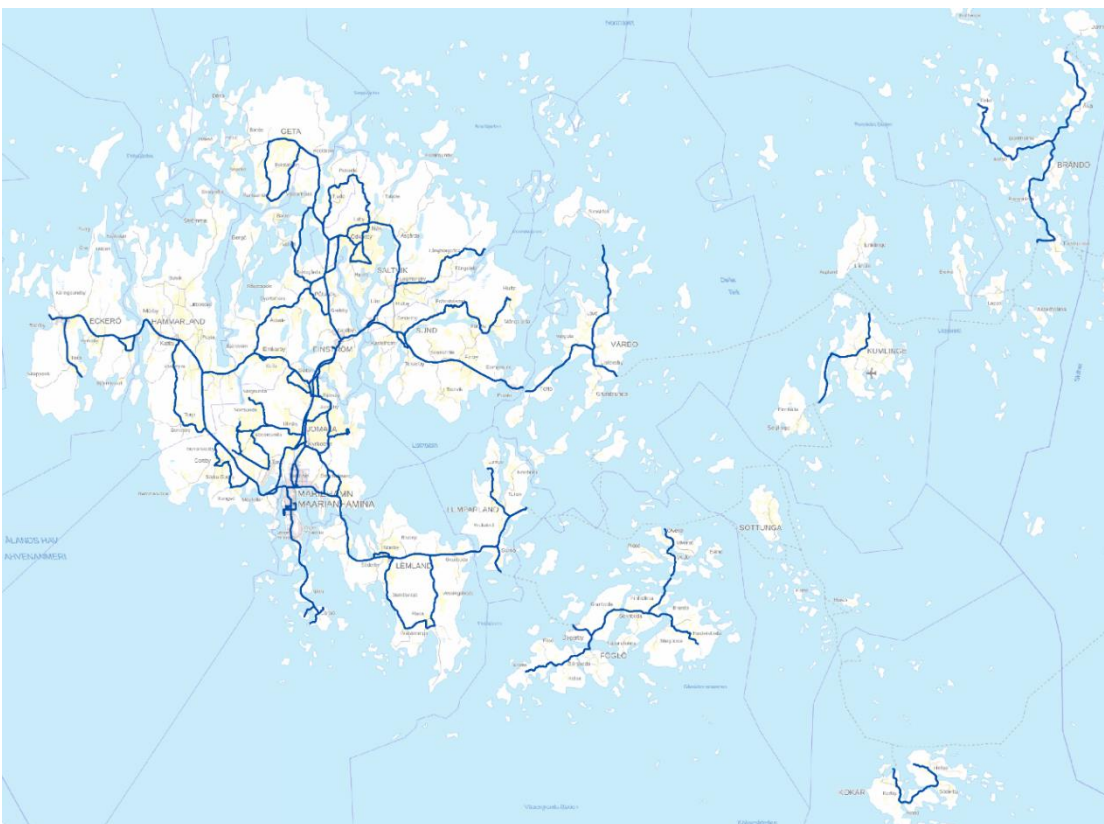


Bild 3. Karta över landsortstrafikens linjer inklusive matar- och lokaltrafik år 2019.

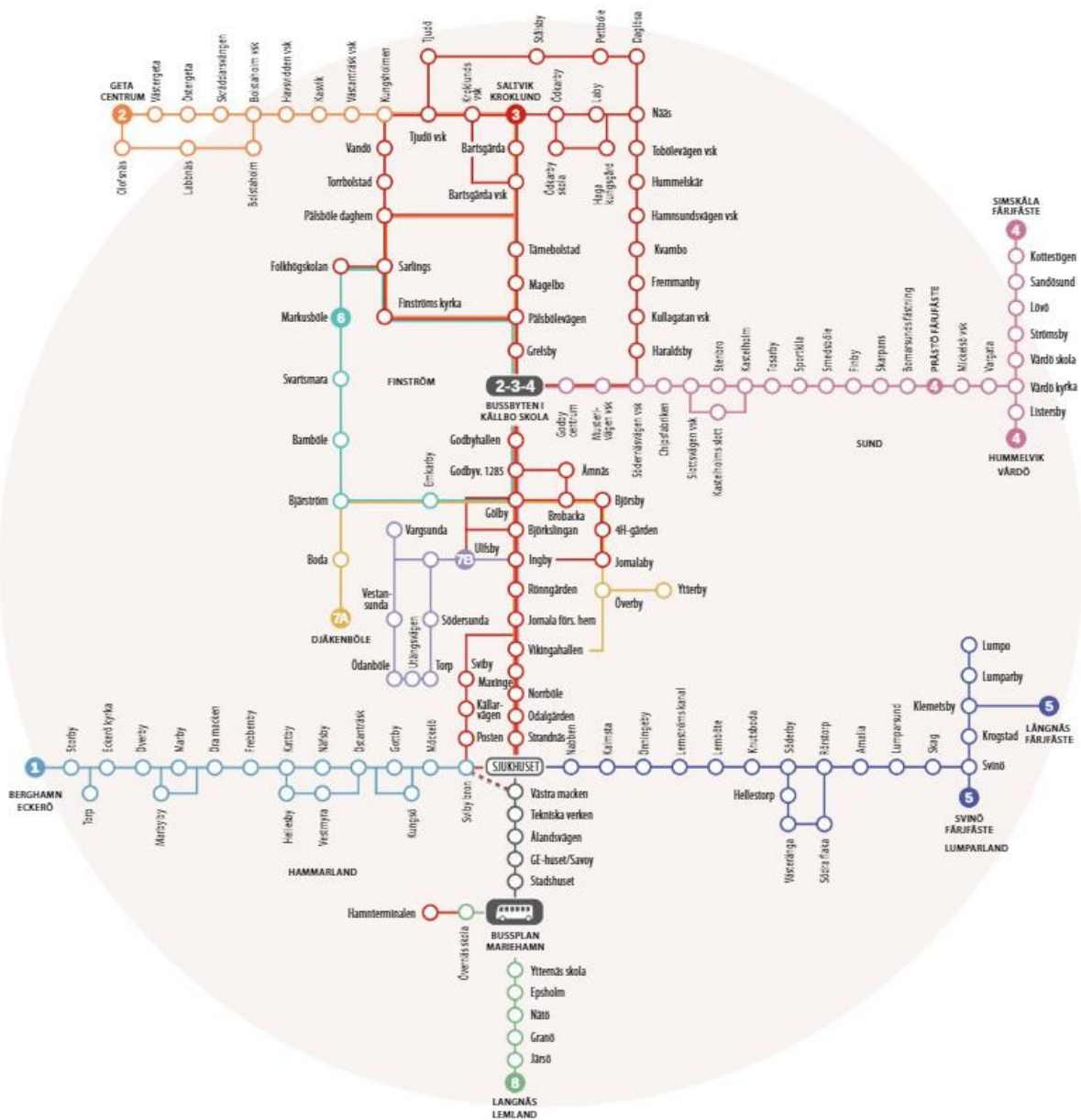
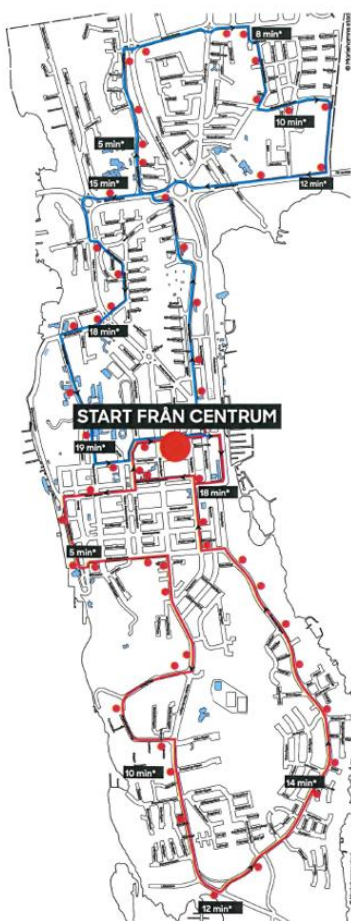


Bild 4. Landsortstrafikens linjer och huvudsakliga hållplatser år 2019.

Stadstrafiken består av två linjer, Norra och Södra. Bägge linjer trafikeras med hög turtäthet och med avgångar med jämna mellanrum. Bägge linjer har sin ändpunkt på Nygatan i centrum där de möts och byter linjer, se bild 5. Den buss som kört norra linjen fortsätter till södra linjen och tvärtom, vilket gör att passagerarna inte behöver byta buss om de vill åka exempelvis från norra Mariehamn till den södra delen av staden. Morgon och eftermiddag trafikeras stadstrafiken med två bussar med en turtäthet på 30 minuter. Vid lunch- och kvällstid trafikerar en buss, vilket betyder en timmes turtäthet. Under nattetid och helger är det uppehåll i trafiken.



START CENTRUM	Bussplan	Hotell & Rest. skolan	Ved-huggs-vägen	Sjukhuset, Doktorsvägen	Dalbo, Uppgårdsvägen	Bolstovägen	Högbocksvägen	Händersbäcksvägen	Örtvägen	Strandens skola	Sjukhuset	Klintvägen	Elvergårdsvägen	Västergymnasiet	Norragatan	STOPP CENTRUM
06.50	06.51	06.52	06.53	06.55	06.56	06.58	06.59	07.00	07.01	07.03	07.05	07.07	07.08	07.09	07.11	07.15
07.20	07.21	07.22	07.23	07.25	07.26	07.28	07.29	07.30	07.31	07.33	07.35	07.37	07.38	07.39	07.41	07.45
07.50	07.51	07.52	07.53	07.55	07.56	07.58	07.59	08.00	08.01	08.03	08.05	08.07	08.08	08.09	08.11	08.15
08.20	08.21	08.22	08.23	08.25	08.26	08.28	08.29	08.30	08.31	08.33	08.35	08.37	08.38	08.39	08.41	08.45
08.50	08.51	08.52	08.53	08.55	08.56	08.58	08.59	09.00	09.01	09.03	09.05	09.07	09.08	09.09	09.11	09.15
09.20	09.21	09.22	09.23	09.25	09.26	09.28	09.29	09.30	09.31	09.33	09.35	09.37	09.38	09.39	09.41	09.45
09.50	09.51	09.52	09.53	09.55	09.56	09.58	09.59	10.00	10.01	10.03	10.05	10.07	10.08	10.09	10.11	10.15
10.20	10.21	10.22	10.23	10.25	10.26	10.28	10.29	10.30	10.31	10.33	10.35	10.37	10.38	10.39	10.41	10.45
11.20	11.21	11.22	11.23	11.25	11.26	11.28	11.29	11.30	11.31	11.33	11.35	11.37	11.38	11.39	11.41	11.45
12.20	12.21	12.22	12.23	12.25	12.26	12.28	12.29	12.30	12.31	12.33	12.35	12.37	12.38	12.39	12.41	12.45
13.20	13.21	13.22	13.23	13.25	13.26	13.28	13.29	13.30	13.31	13.33	13.35	13.37	13.38	13.39	13.41	13.45
14.20	14.21	14.22	14.23	14.25	14.26	14.28	14.29	14.30	14.31	14.33	14.35	14.37	14.38	14.39	14.41	14.45
14.50	14.51	14.52	14.53	14.55	14.56	14.58	14.59	15.00	15.01	15.03	15.05	15.07	15.08	15.09	15.11	15.15
15.20	15.21	15.22	15.23	15.25	15.26	15.28	15.29	15.30	15.31	15.33	15.35	15.37	15.38	15.39	15.41	15.45
15.50	15.51	15.52	15.53	15.55	15.56	15.58	15.59	16.00	16.01	16.03	16.05	16.07	16.08	16.09	16.11	16.15
16.20	16.21	16.22	16.23	16.25	16.26	16.28	16.29	16.30	16.31	16.33	16.35	16.37	16.38	16.39	16.41	16.45
16.50	16.51	16.52	16.53	16.55	16.56	16.58	16.59	17.00	17.01	17.03	17.05	17.07	17.08	17.09	17.11	17.15
17.20	17.21	17.22	17.23	17.25	17.26	17.28	17.29	17.30	17.31	17.33	17.35	17.37	17.38	17.39	17.41	17.45
17.50	17.51	17.52	17.53	17.55	17.56	17.58	17.59	18.00	18.01	18.03	18.05	18.07	18.08	18.09	18.11	18.15
18.20	18.21	18.22	18.23	18.25	18.26	18.28	18.29	18.30	18.31	18.33	18.35	18.37	18.38	18.39	18.41	18.45
19.20	19.21	19.22	19.23	19.25	19.26	19.28	19.29	19.30	19.31	19.33	19.35	19.37	19.38	19.39	19.41	19.45
20.20	20.21	20.22	20.23	20.25	20.26	20.28	20.29	20.30	20.31	20.33	20.35	20.37	20.38	20.39	20.41	20.45
21.20	21.21	21.22	21.23	21.25	21.26	21.28	21.29	21.30	21.31	21.33	21.35	21.37	21.38	21.39	21.41	21.45

START CENTRUM	Torget	Kyrkan	Västra hamnen	Skinnadsgatan	Löts-gatan	Dopping-vägen	Fiske-hamns-vägen	Lervik	Horns-örns-vägen	Lind-stigen	Säl-gstigen	Juselus-vägen	Park-gatan	Torget	Östra Esplad-nad-gatan	STOPP CENTRUM
06.50	06.52	06.53	06.55	06.56	06.59	07.00	07.01	07.02	07.03	07.04	07.05	07.06	07.07	07.08	07.09	07.13
07.20	07.22	07.23	07.25	07.26	07.29	07.30	07.31	07.32	07.33	07.34	07.35	07.36	07.37	07.38	07.39	07.43
07.50	07.52	07.53	07.55	07.56	07.59	08.00	08.01	08.02	08.03	08.04	08.05	08.06	08.07	08.08	08.09	08.13
08.20	08.22	08.23	08.25	08.26	08.29	08.30	08.31	08.32	08.33	08.34	08.35	08.36	08.37	08.38	08.39	08.43
08.50	08.52	08.53	08.55	08.56	08.59	09.00	09.01	09.02	09.03	09.04	09.05	09.06	09.07	09.08	09.09	09.13
09.20	09.22	09.23	09.25	09.26	09.29	09.30	09.31	09.32	09.33	09.34	09.35	09.36	09.37	09.38	09.39	09.43
09.50	09.52	09.53	09.55	09.56	09.59	10.00	10.01	10.02	10.03	10.04	10.05	10.06	10.07	10.08	10.09	10.13
10.50	10.52	10.53	10.55	10.56	10.59	11.00	11.01	11.02	11.03	11.04	11.05	11.06	11.07	11.08	11.09	11.13
11.50	11.52	11.53	11.55	11.56	11.59	12.00	12.01	12.02	12.03	12.04	12.05	12.06	12.07	12.08	12.09	12.13
12.50	12.52	12.53	12.55	12.56	12.59	13.00	13.01	13.02	13.03	13.04	13.05	13.06	13.07	13.08	13.09	13.13
13.50	13.52	13.53	13.55	13.56	13.59	14.00	14.01	14.02	14.03	14.04	14.05	14.06	14.07	14.08	14.09	14.13
14.20	14.22	14.23	14.25	14.26	14.29	14.30	14.31	14.32	14.33	14.34	14.35	14.36	14.37	14.38	14.39	14.43
14.50	14.52	14.53	14.55	14.56	14.59	15.00	15.01	15.02	15.03	15.04	15.05	15.06	15.07	15.08	15.09	15.13
15.20	15.22	15.23	15.25	15.26	15.29	15.30	15.31	15.32	15.33	15.34	15.35	15.36	15.37	15.38	15.39	15.43
15.50	15.52	15.53	15.55	15.56	15.59	16.00	16.01	16.02	16.03	16.04	16.05	16.06	16.07	16.08	16.09	16.13
16.20	16.22	16.23	16.25	16.26	16.29	16.30	16.31	16.32	16.33	16.34	16.35	16.36	16.37	16.38	16.39	16.43
16.50	16.52	16.53	16.55	16.56	16.59	17.00	17.01	17.02	17.03	17.04	17.05	17.06	17.07	17.08	17.09	17.13
17.20	17.22	17.23	17.25	17.26	17.29	17.30	17.31	17.32	17.33	17.34	17.35	17.36	17.37	17.38	17.39	17.43
17.50	17.52	17.53	17.55	17.56	17.59	18.00	18.01	18.02	18.03	18.04	18.05	18.06	18.07	18.08	18.09	18.13
18.50	18.52	18.53	18.55	18.56	18.59	19.00	19.01	19.02	19.03	19.04	19.05	19.06	19.07	19.08	19.09	19.13
19.50	19.52	19.53	19.55	19.56	19.59	20.00	20.01	20.02	20.03	20.04	20.05	20.06	20.07	20.08	20.09	20.13
20.50	20.52	20.53	20.55	20.56	20.59	21.00	21.01	21.02	21.03	21.04	21.05	21.06	21.07	21.08	21.09	21.13
21.50	21.52	21.53	21.55	21.56	21.59	22.00	22.01	22.02	22.03	22.04	22.05	22.06	22.07	22.08	22.09	22.13

Bild 5. Karta med stadsbussens linjer samt tidtabeller för vintertrafik.

3.3. Passagerare

Landsortstrafikens passagerarantal har hållit sig på en konstant nivå under 2010-talet om ca 300 000 passagerare totalt per år. Linje 1 och 5 är populärast med ca 90 000 respektive ca 60 000 passagerare årligen. Detta kan bero på att linjerna ansluter sig till färjeavgångar. Linje 2, 3 och 4 knyts samman till linjen 2-3-4 mellan Godby och Mariehamn så att den linjespecifika statistiken kan vara missvisande. På linjerna 2, 3 och 4 åker årligen ca 100 000. Linjerna 6, 7 och 8 är kombinationsturer, vilka har minst passagerare.

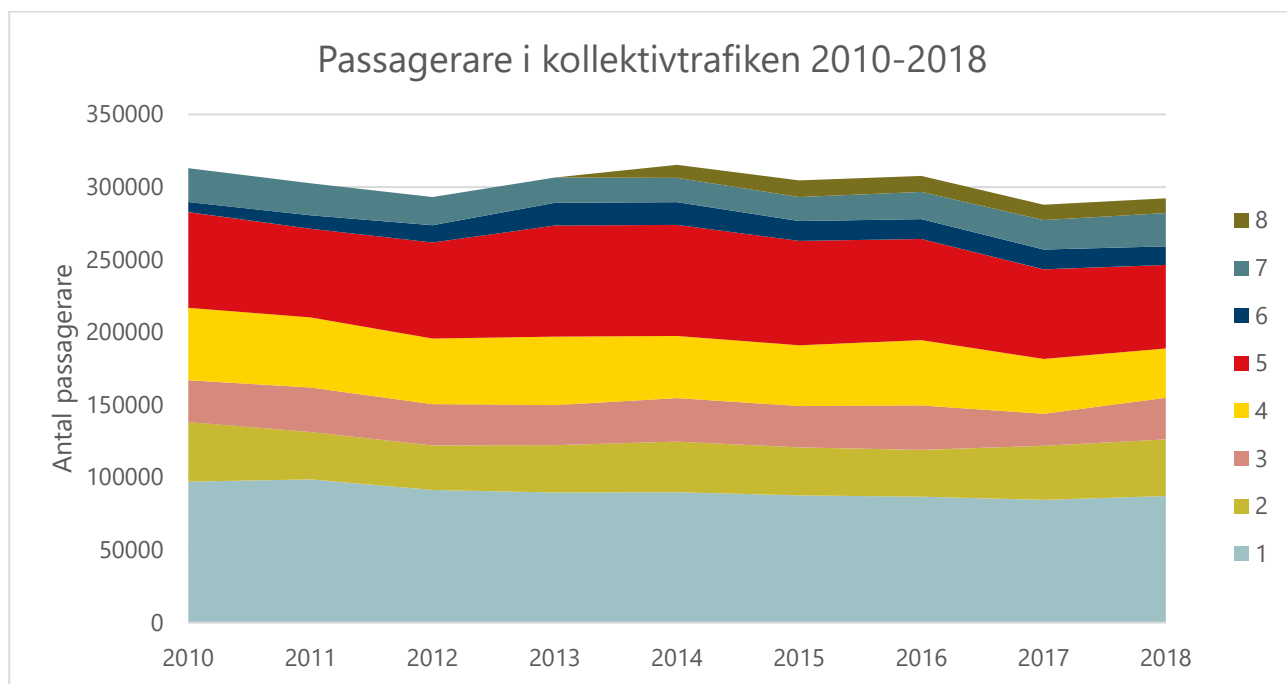


Bild 6. Antal passagerare linjevis 2010 – 2018.

De största passagerargrupperna utgörs av skolelever, arbetspendlare och resenärer till färjeanslutningar. Hur antalet passagerare fördelar sig mellan de olika passagerargrupperna är okänt i detalj. Ålandstrafiken uppskattar att ca 90 % av resorna utgörs av skolskjuts medan arbetspendlingen representerar enbart 5 – 10 % av resorna, se bild 7. År 2019 beviljades ca 1000 skolkort. Enligt Ålandstrafiken görs under vardagar ungefär 1 400 resor i landsortstrafiken. Under sommarsäsongen ökar antalet turister på Åland, vilket även syns i passagerarstatistiken. Exempelvis på linje 5 som ansluter sig till Föglölinjen, Södralinjen och Tvärgående linjen utökas turerna sommartid från en lördagstur till fyra och en söndagstur till tre turer.

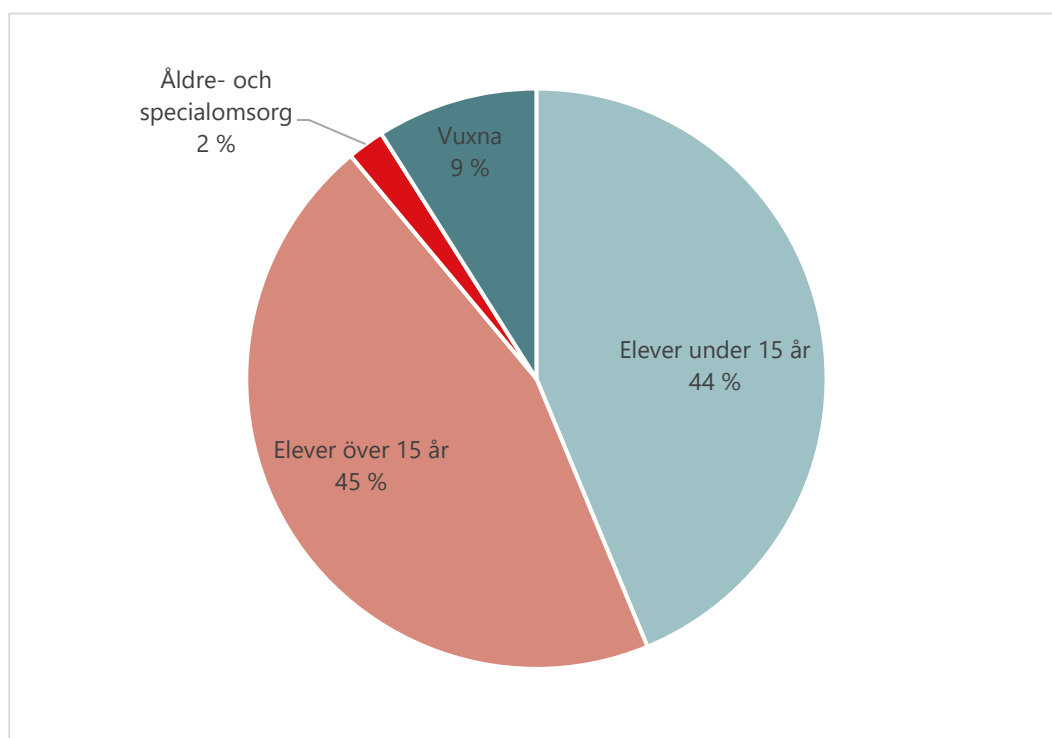


Bild 7. Ålandstrafikens uppskattning av andelen resor per kundgrupp inom kollektivtrafiken under vardagar.

För att verka för ett ökat antal passagerare får bussbolaget en bonusutbetalning om antalet passagerare ökar med minst 7 % jämfört med föregående års passagerarsiffror. För att ytterligare öka passagerarsiffrorna finns i tilldelningsavtalet ett krav om att entreprenören ska marknadsföra sin kollektivtrafik. Kampanjer med avgiftsfria bussturer har genomförts i samband med "Bilfria dagen" varje höst. Landskapsregeringen har haft avsikt att med sina låga busstaxor göra kollektivtrafiken till ett ekonomiskt fördelaktigt alternativ för användarna.

I stadstrafiken har passagerarantalet rört sig årligen om ca 70 000 passagerare under perioden 2014 - 2019. Innan den nya upphandlingen som gjordes 2013 var passagerarantalet ca 250 000 - 300 000 per år, se bild 8. I det tidigare trafikupplägget skötte fyra bussar trafiken med en regelbunden 30-minuters turtäthet med med- och motsolstrafik. Dessutom var resorna avgiftsfria mot det nuvarande biljettpriset om 2,00 euro. Det är okänt vilken av dessa faktorer hade den största påverkan, men ändringen gjorde att passagerarantalet sjönk med ca 75 %. Turtäthet lyfts ofta fram som en viktig faktor som påverkar passagerarnas val att åka kollektivt. De budgeterade kostnaderna sjönk samtidigt med ca 60 %.

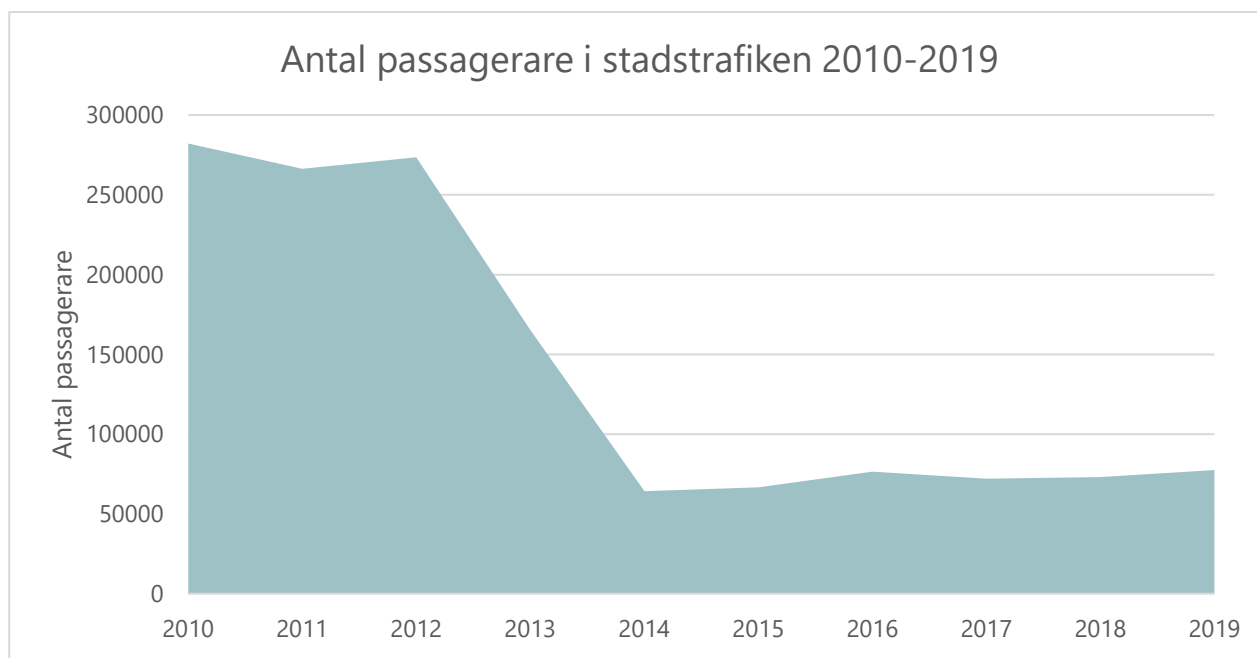


Bild 8. Antal passagerare i stadstrafiken över tid.

3.4. Fordon

Skoleleverna är de största användarna av kollektivtrafiken och därmed den dimensionerande faktorn för fordonstypen samt antalet fordon i kollektivtrafiken. På vardagsmorgnar är transportbehovet störst och eftermiddagarna har ett liknande transportbehov även om det är mera utspritt över tid. Under övriga tider på dagen samt på helger är behovet betydligt mindre. Denna obalans i behov skapar en viss problematik för bussbolagen. För att öka nyttjandegraden av bussarna används de även för charter- och sightseeingtrafik med mera. Detta ställer ett högre krav på fordonens komfort och skick än det egentliga kravet för bara arbetspendling och skolskjuts. Fordonsparken i den åländska kollektivtrafiken håller generellt sett hög kvalitet för att kunna nyttjas till olika ändamål. Fordonen som går i allmän kollektivtrafik på linje 1 - 8 har inget enhetligt utseende medan bussarna i stadstrafiken har en gemensam design som bestäms av beställaren.

Landsortstrafikens linjer 1 - 7 används främst normalgolvade bussar medan stadstrafiken och linje 8 använder låggolvbussar. En viss användning av låggolvade bussar i landsortstrafiken förekommer i och med att Viking Line Buss Ab använder sina bussar så effektivt som möjligt på sina linjer. Låggolvade bussar håller inte det komfortkrav som chartertrafiken kräver, vilket gör att bussbolagen föredrar normalgolvade bussar. normalgolvad buss har ett bagageutrymme som behövs för passagerarna på längre bussresor. Även cyklar kan lastas i bagageutrymmet. För att tillgodose behov av tillgänglighet finns bussar med rullstolslift.

De fordon som används i skoltrafik får inte vara äldre än 15 år för att garantera en god säkerhet och dessutom ska alla sittplatser vara försedda med säkerhetsbälte. Tidvis har reservfordon behövts vilka inte uppfyllt alla ställda krav. Kravställningen på reservfordon har inte varit tydlig.

På linjer och turer med färre passagerare får bussbolaget med godkännande av landskapsregeringen anlita taxibolag. I sådana fall utblir bussbolaget med den avtalsenliga kilometerersättningen och landskapsregeringen ersätter enbart taxifakturan.

3.5. Ålandstrafiken

Bussen och busschauffören är den person som passageraren kommer i kontakt med under sin resa. Ålandstrafiken har hand om den kundrelaterade kontakten både i landsortstrafiken och skärgårdstrafiken. Ålandstrafiken administrerar bokningar och betalningar samt upprätthåller kundinformationen, kontoret ligger centralt i Mariehamn vid Bussplan. Transportbyrån på landskapsregeringens infrastrukturavdelning har hand om upphandlingarna och tilldelningarna samt kontrollerar att avtalen efterlevs.

3.6. Avtal

De tidigare avtalen i landsortstrafiken gällde för perioden 1.1.2016 till 31.12.2017 men förlängdes enligt ensidig tvåårig option till 31.12.2019. I och med att den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft först 1.9.2019 tilldelades landsortstrafiken på nytt i ytterligare två (2) års tid fram till 31.12.2021. Detta kan sägas vara en övergångsperiod till ett nytt upphandlat trafiksystem i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning till följd av att arbetet med trafikförsörjningsprogrammet inte prioriterats tidigare.

Varje bussbolag har ett separat avtal med landskapsregeringen, ett så kallat stödavtal. I avtalet ingår förutsättningarna för trafiken, vilken trafik som ska köras och vad bussbolagen får i ersättning. Bussbolagen driver självständigt sin verksamhet i enlighet med avtalet. Alla intäkter tillfaller bussbolagen vilka också erhåller ett stöd från landskapsregeringen mot sina månatliga redovisningar av körda kilometer på de olika linjerna.

Avtalen kan ses som en garanterad inkomstvolym för bussbolagen. Om antalet kilometer ändras, ändras också de ekonomiska förutsättningarna för bussbolagen. Smärre ändringar kan årligen genomföras av beställaren men större förändringar i det avtalsmässiga totala antalet kilometer för varje bussbolag enskilt kan ej göras. Stödavtalen innehåller ingen force majeure-klausul. Avtalsparterna har dock rätt att säga upp avtalet och därigenom komma ur sina åtaganden om det finns risk att verksamheten skulle gå med förlust, såsom exempelvis till följd av minskade intäkter på grund av Corona-pandemin våren 2020 då skolorna i landskapet stängde sina dörrar.

Nuvarande avtal i stadstrafiken trädde i kraft 29.5.2013 och den ursprungliga avtalsperioden utsträckte sig till 31.5.2018. Därefter deklarerades den tvååriga optionen till förlängning till 31.5.2020. För att sammanfalla med landskapsregeringens tilldelning av landsortstrafiken samt arbetet med trafikförsörjningsprogrammet förlängdes avtalet till 31.12.2021 med hänvisning till en övergång till ett nytt system. Trafiken är uppdelade för 42 veckors basstrafik och sommartrafik under 10 veckors tid. Dessutom finns option för lördagstrafik. Stadens avtal innehåller en force majeure-klausul vilken aktiverades ungefär i samband när Corona-pandemin urbröt, 2020.

4. Behov av kollektivtrafik, utmaningar och möjligheter, mål och vision

Enligt kollektivtrafiklagen ska behovet av kollektivtrafik och målsättningen för kollektivtrafiken framgå i trafikförsörjningsprogrammet. I detta kapitel framgår också utmaningarna och möjligheterna för kollektivtrafiken.

4.1. Behov

Kollektivtrafik kan tillgodose behov av persontransporter och transporter av lättare frakter. De passagerargrupper som främst nyttjar kollektivtrafiken är skolungdomar, pendlare, seniorer samt anslutningar till annan trafik (skärgårdstrafiken). Kollektivtrafiken ska fokusera på att tillgodose behovet för dessa kundgrupper.

Skolungdomar är den största nyttjaren av kollektivtrafik, troligtvis eftersom de inte har tillgång till egen bil då de inte uppnått körkortsålder. Denna grupp i åldern 0 – 17 år utgör ca 6 000 personer, enligt statistik från Ålands statistik och utredningsbyrå (ÅSUB)¹. Åldersgruppen har ett dagligt transportbehov med likartat rörelsemönster eftersom skolresor tillgodoses med skolskjuts eller kollektivtrafik. Antalet beviljade skolkort för grundskolor och gymnasier är ca 1 000 stycken. Övriga resor för denna åldersgrupp är i sin helhet en stor del av kollektivtrafiken.

3500 personer ingår i gruppen unga och vuxna 18 – 29 år. En del av denna åldersgrupp studerar medan resten är ute på arbetsmarknaden. Åldersgruppen har ett dagligt transportbehov med likartat rörelsemönster vilket kan tillgodoses till en stor del av kollektivtrafiken. Åldersgruppen har ofta tillgång till egen bil.

I gruppen 30 – 64 år finns nästan 14 000 personer varav majoriteten arbetar dagtid vilket ger ett dagligt transportbehov med likartat rörelsemönster och utgör även den en stor del av kollektivtrafiken. Åldersgruppen har ofta tillgång till egen bil.

Åldersgruppen 65+ utgör ca 7 000 personer vars transportbehov inte nödvändigtvis behöver vara likartat varje dag och vars tider skiljer sig från vanlig arbetstid på grund av att dessa uppnått pensionsålder. Åldersgruppen har ofta tillgång till egen bil eller tillgång till service som stöder rörlighet.

I den sammanräknade mängden av olika åldersgrupper med dagliga likartade transportbehov ingår 23 500 personer. Personer med funktionsnedsättning finns i samtliga grupper.

¹ <https://www.asub.ax/sv/statistik/befolkning-befolkningens-storlek-och-struktur> 1.9.2020.

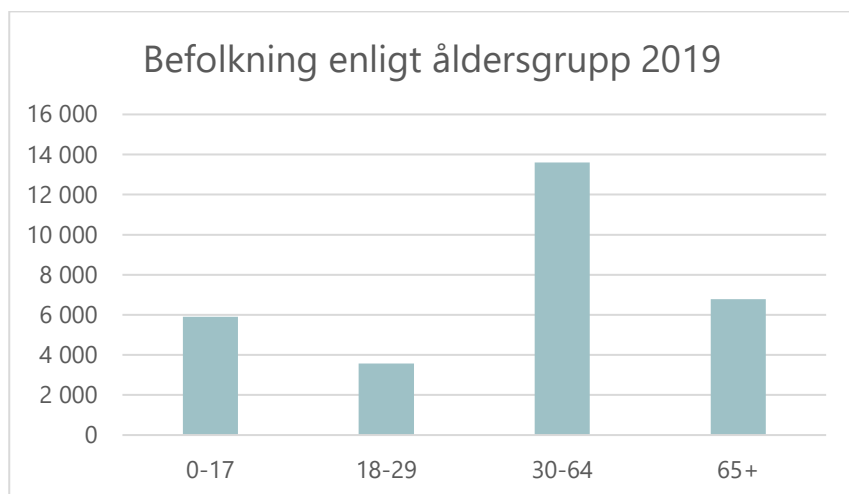


Bild 9. Befolkning enligt åldersgrupp.

Arbetspendlingen uppgår till över 14 000 personer per dag² i vilken inkluderas kommunintern pendling, pendling till andra kommuner samt pendling i skärgården vilket framgår av tabell 5. Framför allt pendlingen inom Mariehamn och Jomala omfattar över 5 000 personer.

Tabell 5. Arbetspendling mellan kommunerna

Hem-kommun	Arbetsplatsens kommun																
	Åland	Brändö	Eckerö	Finström	Föglö	Geta	Hammarland	Jomala	Kumlinge	Kökar	Lemland	Lumparland	Saltvik	Sottunga	Sund	Vårdö	Mariehamn
Åland	14 448	133	284	850	217	137	322	2 477	95	86	360	101	464	23	228	126	8 545
Brändö	172	124	1	2	-	-	-	4	2	-	-	-	-	-	-	-	39
Eckerö	459	-	199	10	-	-	27	49	-	-	3	-	4	-	2	1	164
Finström	1 267	-	3	380	4	16	20	217	-	1	13	1	60	-	19	6	527
Föglö	245	-	-	3	163	-	-	12	1	2	1	1	1	-	2	-	59
Geta	232	-	1	22	1	95	1	20	-	1	3	-	14	-	3	2	69
Hammarland	751	-	25	22	1	-	203	118	-	-	11	2	9	-	2	1	357
Jomala	2 558	-	14	93	6	8	20	858	1	2	26	4	37	-	16	5	1 468
Kumlinge	131	3	-	1	3	-	-	-	82	-	-	1	1	-	-	-	40
Kökar	100	-	-	1	2	-	-	2	-	75	-	-	1	-	-	-	19
Lemland	1 030	1	4	22	7	1	6	138	2	1	217	21	15	-	4	1	590
Lumparland	188	-	-	2	2	-	2	16	1	-	11	64	1	-	-	1	88
Saltvik	910	-	7	112	3	12	11	116	-	-	11	-	231	-	17	8	382
Sottunga	41	-	-	-	2	-	-	1	-	1	-	-	-	21	-	-	16
Sund	512	-	3	41	-	-	2	86	-	-	3	-	36	-	125	8	208
Vårdö	187	1	1	15	-	-	-	16	-	-	-	-	4	-	6	88	56
Mariehamn	5 665	4	26	124	23	5	30	824	6	3	61	7	50	2	32	5	4 463
Landskomm.	8 783	129	258	726	194	132	292	1 653	89	83	299	94	414	21	196	121	4 082
-Landsbygden	7 907	1	256	704	24	132	292	1 618	4	5	298	92	407	-	188	33	3 853
-Skärgården	876	128	2	22	170	-	-	35	85	78	1	2	7	21	8	88	229

Procent

² Sysselsatt arbetskraft 31.12.2017 https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/statistics/syssel17_0.pdf 1.9.2020.

4.2. Möjligheter och utmaningar

Arbetspendlingen och skoltrafiken mellan de åländska kommunerna är omfattande vilket framgår av statistik från ÅSUB, se tabell 5. Det redan existerande stora transportbehovet skapar ett gott passagerarunderlag för hela kollektivtrafiken. Om alla 14 000 pendlare kan och skulle nyttja kollektivtrafiken innebär det 28 000 resor per dag, 140 000 per vecka och 6,3 miljoner per år om arbetsåret antas ha 45 veckor.

Arbetspendlingen inom Mariehamn och Jomala är lika omfattande som pendlingen från landsbygden till tätorten. Det visar en motivation till en utökad tätortstrafik under programperioden i en kombination med till exempel satsningar på cykelpendling. Det är således där fokus ligger för en utveckling av kollektivtrafiken i detta skede.

Utmaningar för kollektivtrafiken är att erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ jämfört med personbilstrafik. Kollektivtrafiken kan inte erbjuda samma flexibilitet i avgångs- och ankomsttider samt närhet till start och mål för alla passagerare. Snabbhet från start till mål har kollektivtrafiken också svårt att överträffa personbilen i. Personbilen erbjuder dessutom en större flexibilitet och möjligheter om flera destinationer finns längs resvägen. För att göra kollektivtrafiken attraktivare som alternativ behöver dessa utmaningar hanteras och reduceras. Antalet person- och paketbilar har ökat på Åland och är år 2019 uppe i 29 919 stycken vilket kan jämföras med att Ålands totala befolkning var 29 884 stycken 2019, antalet personbilar överstiger alltså antalet invånare, se bild 10.

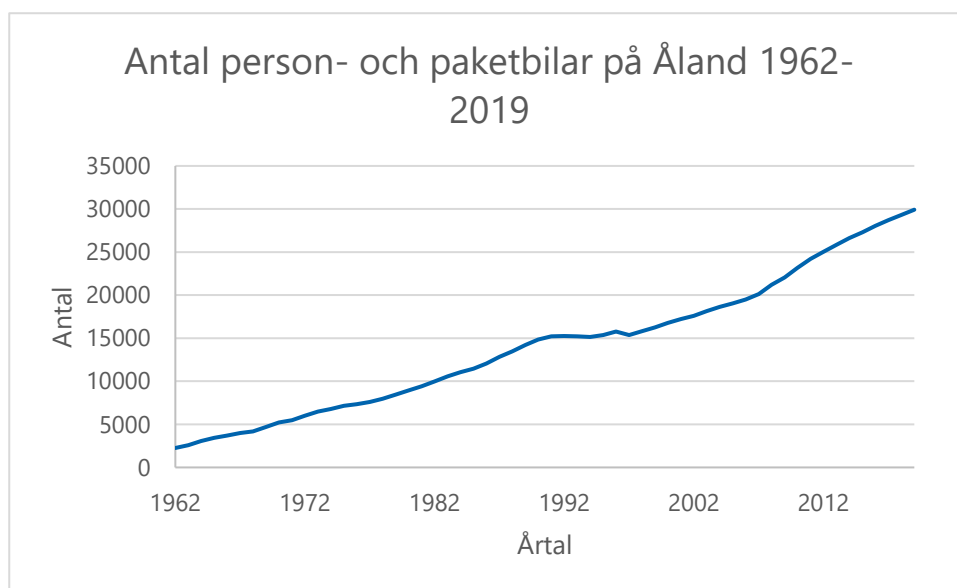


Bild 10. Utveckling av antal person- och paketbilar på Åland från 1962 till 2019.

4.3. Mål och vision

Visionen och de övergripande samt de nedbrutna målen togs fram i Kollektivtrafikutredningen 2014 och baserar sig på Stockholms Läns Landstings trafikförsörjningsprogram. Visionen "Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem" betyder att kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ för transporter samtidigt som hela transportsystemet på Åland blivit hållbart. Visionen delas sedan upp i tre övergripande mål "Attraktiva resor", "Tillgänglighet och sammanhållet Åland" och "Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan". De

övergripande målen har sedan brutits ner i nedbrutna mål för att lättare definiera målsättningar och åtgärder för att sträva mot visionen, se bild 11. Nuläge och målsättningar kopplade till visionen finns i tabell 6. De övergripande och nedbrutna målen finns redogjorda i kapitel 5, 6 och 7.



Bild 11. Visionens övergripande och nedbrutna mål.

Tabell 6. Nuläge och övergripande målsättningar för kollektivtrafiken 2023 och 2030

Övergripande mål	Nuläge 2019	Målsättning 2023	Målsättning 2030
Attraktiva resor	Ca 350 000 passagerare per år. Kundnöjdhet okänt. Allmänhetens nöjdhet okänt.	500 000 passagerare per år. Kundnöjdhet 50 %. Allmänhetens nöjdhet 50 %.	1 000 000 passagerare per år. Kundnöjdhet 75 %. Allmänhetens nöjdhet 75 %.
Tillgängligt och sammanhållet Åland	Inom stadstrafiken och linje 8 är fordonen tillgänglighetsanpassade. I landsortstrafiken finns möjlighet till tillgänglighetsanpassade fordon. Vissa av stadens och landsortens hållplatser och bytespunkter är tillgänglighetsanpassade. Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga fastäländska kommuner med Mariehamn. Mariehamn har utökad kollektivtrafik.	Alla bussar inom tätortstrafiken är tillgänglighetsanpassade. Alla bytespunkter är tillgänglighetsanpassade. Antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser ökar. Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga fastäländska kommuner med Mariehamn. Tätortens olika områden förbinds genom en utökad tätortstrafik.	Alla bussar är tillgänglighetsanpassade. Alla hållplatser inom tätortstrafiken samt vid bytespunkter på landsbygden är tillgänglighetsanpassade. Antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser ökar. Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga fastäländska kommuner med Mariehamn. Tätortstrafiken sammanbinder tätorten.
Effektiva resor med låg miljöpåverkan	Självfinansieringsgraden är 10 %. Kollektivtrafiken drivs 100 % förnyelsebart.	Självfinansieringsgraden är 20 %. Kollektivtrafiken drivs 100 % förnyelsebart.	Självfinansieringsgraden är 50 %. Kollektivtrafiken drivs 100 % förnyelsebart.

5. Attraktiva resor

Det övergripande målet delas upp i två nedbrutna mål:

1. Samordning, kvalitet och stabilitet

Handlar om att kollektivtrafiken ska vara sammanhållen, samordnad och behovsanpassad.

2. Konkurrenskraft

Innebär att kollektivtrafikens ska vara ett attraktivt resealternativ jämfört med andra alternativ.

För att kollektivtrafiken ska bli ett konkurrenskraftigt färdmedel samtidigt som passagerarna upplever sig som nöjda behöver kollektivtrafiken göras attraktiv.

5.1. Samordning, kvalitet, stabilitet

Kollektivtrafikutredningen slog fast att kollektivtrafiksystemet ska utvecklas utifrån behov av enkelhet och långsiktighet, hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten för att upplevas som attraktiv. Dessutom ska kollektivtrafiken präglas av gott bemötande och lättillgänglig resenärsinformation.

En hög tillförlitlighet är beroende av att bussen går i utlovad tid. Försenade bussar eller bussar som inte dyker upp sänker tillförlitligheten för kollektivtrafiken, vilket är skadligt för dess attraktivitet. Orsaker till förseningar kan vara dåligt väglag, byten som inte sammanfaller (till exempel försenade färjor) och turlistor som inte är tillräckligt anpassade för omständigheter på linjen. Turtätheten är en avgörande faktor för kollektivtrafikens attraktivitet. En hög turtäthet ger en attraktiv kollektivtrafik.

5.1.1. Nuläge

Generellt sett är förseningar inom busstrafik på Åland ovanliga men vissa flaskhalsar finns dock såsom exempelvis Rökerirondellen som under rusningstid kan förorsaka förseningar. Viss problematik råder kring byten mellan färja och buss, beroende på att färjorna påverkas av flera faktorer. Byten är generellt inte bekväma för passagerarna varför antal byten behöver minimeras för att göra kollektivtrafiken attraktiv. Bussarna är däremot bekväma och håller hög standard i landsortstrafiken. I stadstrafiken är komforten på normal nivå.

Turtätheten i landsortstrafiken är på en försvarlig nivå med hänsyn till passagerarantal och budgeterade medel. Inom stadstrafiken är turtätheten högre. Både på landsbygden och i staden är bussen ett långsammare transportmedel än personbil eftersom bussen behöver täcka så stort område som möjligt och avsätta tid för av- och påstigning.

2019 har stadsbussen och landsortsbussen olika ändhållplatser i centrum av Mariehamn. Om smidiga byten ska vara möjliga mellan landsortstrafiken och tätortstrafiken i framtiden måste en gemensam bytespunkt finnas.

Digitaliseringsgraden inom kollektivtrafiken, både mot kund och i bakomliggande system, är låg. En högre grad av digitalisering ger bättre användarvänlighet för kunder och i administrationen av kollektivtrafiken. Digitaliseringen ska inte utgöra ett hinder för passagerare som inte har vana med digitala system. Under 2020 inleddes ett arbete för ökad digitalisering av både kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken. Underhåll och uppdatering av de digitala systemen är minst lika viktiga som införandet.

5.1.2. Mål och åtgärder under programperioden

Målsättningar, åtgärder och ansvarsfördelningen för trafikupplägget under programperioden 2022–2023:

- Mål:** Antalet förseningar fortsätter minska. Bussen dyker upp varje gång.
Åtgärder: Tidtabeller ses över för att lämna tillräckligt med tidsutrymme. Realtidspositionering av bussen införs för nyttjarna.
- Mål:** Bytena blir lättförståeliga och smidiga.
Åtgärd: Bättre instruktioner i tidtabell och i den fysiska miljön och på bussarna. En gemensam bytespunkt för tätortstrafiken och landsortstrafiken utreds. För förbättringar i den fysiska miljön behöver alla involverade parter vara delansvariga för genomförande, bland annat markägare, väghållare, trafikidkare och upphandlande myndighet.
- Mål:** Samordningen förbättras och användarvänligheten blir smidigare.
Åtgärder: Ålandstrafiken får det huvudsakliga ansvaret att koordinera kollektivtrafiken ut mot kund. En reseapp tas fram.
- Mål:** Turtätheten inom landsortstrafiken bibehålls. Stadstrafiken utvidgas till hela tätorten vilket ger utvecklad turtäthet för tätorten.
Åtgärd: Ingen större förändring i landsortstrafikens turlista. Upphandlingen av tätortstrafiken omfattar även områden i Jomala.

Tabell 7. Mål samt ansvarig för genomförande

Mål	Landskapsregeringen	Ålandstrafiken	Kommuner	Entreprenör
1	X	X		X
2	X	X	(X)	
3	X	X		
4	X			

5.1.3. Långsiktiga mål

Antalet förseningar ska fortsätta minska fram till 2030 och bussen dyker upp varje gång. Flaskhalsar i vägnätet ses över och kollektivtrafiken får eventuellt försmidigande åtgärder så som egna körfält och lagstiftningsförändringar. Byten mellan färja och buss kommer alltid vara problematiska men det långsiktiga arbetet fortsätter med att underlätta byten. Digitaliseringen behöver fortsätta för att öka användarvänligheten och försmidiga administrationen. De digitala användarhjälpmedlen underhålls av Ålandstrafiken med bakomliggande system utvecklade av externa experter.

5.2. Konkurrenskraft

Kollektivtrafiken konkurrerar främst mot den egna bilen. Kollektivtrafiken ger längre restid vilket har stor betydelse av valet av färdmedel. Restidskvot är ett begrepp för skillnaden mellan restid för egen bil och kollektivtrafik. Restidskvoten är 1 om båda färdmedel har lika lång restid. Har kollektivtrafiken dubbelt så lång restid är restidskvoten 2. En förkortning av restiden med buss och därmed även restidskvoterna ökar konkurrenskraften för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken försenas huvudsakligen av längre rutter, på- och avstigningar samt mindre smidighet i framförallt tät trafik. Den egna bilen kan ta den kortaste/snabbaste resan från punkt A till punkt B medan kollektivtrafiken behöver täcka så många olika behov av påstignings- och avstigningsplatser som möjligt vilket generellt inte ger den snabbaste resan för alla. Snabblinjer skapar snabba resor men täcker färre destinationer.

Flexibiliteten i restid och resmål är den egna bilens fördel i attraktivitet vilket kollektivtrafiken aldrig kommer att överträffa. Det ekonomiskt fördelaktigaste alternativet är också ett vägande skäl för vilket som är attraktivast. Personbil är fortsättningsvis det alternativ som flest pendlare föredrar, framförallt på landsbygden men även i tätorterna. Om kollektivtrafikens konkurrenskraft ökar kommer dess andel av de motoriserade resorna att öka.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv måste den vara ett billigare alternativ jämfört med den egna bilen. Kollektivtrafiken bör därmed vara ett betydligt billigare alternativ för att uppväga dessa nackdelar jämfört med den egna bilen. Kostnadmässigt kan jämförelsen även omfatta fasta kostnader så som reseavdrag, bilförsäkring, bilskatt, underhåll, parkeringsavgifter och liknande och inte enbart bränslekostnad för resan i fråga. En totalekonomisk analys över vilket resealternativ som är fördelaktigast har inte gjorts.

5.2.1. Nuläge

Restidskvoterna mellan centralorterna på landsbygden och Mariehamn är höga (1,5 – 2), se tabell 8. Kortare sträckor har högre restidskvot än längre sträckor.

Tabell 8. Restidskvoter för resor från centralorter till Mariehamn

Ort	Avstånd till Bussplan, Mariehamn (snabbaste vägen) (km)	Restid med bil	Restid med buss	Restidskvot
1 Berghamn	33,6	0:31	0:45	1,45
1 Kattby	19,8	0:17	0:30	1,76
1 Gottby	8,0	0:09	0:20	2,22
2 Vestergeta	36,6	0:32	1:03	1,97
3 Kvarnbo	22,8	0:21	0:42	2,00
2-3-4 Godby	15,6	0:15	0:30	2,00
2-3-4 Jomala kyrka	6,5	0:08	0:20	2,50
4 Hummelvik	45,2	1:02	1:10	1,13
4 Finby	27,3	0:24	0:41	1,71
5 Långnäs	28,3	0:25	0:45	1,80
5 Söderby	14,9	0:14	0:20	1,43
8 Järsö	11,0	0:14	0:20	1,43

5.2.2. Mål och åtgärder under programperioden

Målsättningar, åtgärder och ansvarsfördelningen för trafikupplägget under programperioden 2022–2023:

- Mål:** Restidskvoterna ökar inte.
Åtgärd: Inga nya hinder skapas för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken ska planeras för minskade restider. Försmidigande åtgärder såsom bussfiler utreds. För förbättringar i den fysiska miljön behöver alla involverade parter vara delansvariga för genomförande, bland annat markägare, väghållare, trafikidkare och upphandlande myndighet.
- Mål:** Kollektivtrafiken är ett totalekonomiskt fördelaktigare alternativ jämfört med personbil för arbetspendling.
Åtgärder: En totalekonomisk jämförelse görs och ändringar görs eventuellt beroende på resultatet.
- Mål:** Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka under programperioden.
Åtgärder: De övriga åtgärderna strävar till detta mål.

Tabell 9. Mål samt ansvarig för genomförande

Mål	Landskapsregeringen	Ålandstrafiken	Kommuner	Entreprenör
1	X	X	(X)	
2	X			
3				

5.2.3. Långsiktiga mål

Restidskvoterna ska minska bland annat genom att bussarna får möjligheter att röra sig smidigare i tätorter och på högt trafikerade trafikplatser. Ett långsiktigt arbete för att prioritera kollektivtrafiken i trafiken vore gynnsamt. Separata bussfiler och smitfiler är exempel på åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet. Att bussar ges företräde vid väjning ut från hållplatser inom 50-område är även exempel på åtgärder som gör kollektivtrafiken smidigare. Flera sådana åtgärder behöver utföras framöver.

Goda kollektivtrafikförbindelser ökar attraktiviteten för boende och företag. En ökad bebyggelse i områden med kollektivtrafik kan vara trolig. Offentlig planering och utveckling av bebyggelse kan styras till områden med existerande kollektivtrafik för att främja hållbara transportmedel samtidigt som det ger ett bättre passagerarunderlag och ett bättre utnyttjande av samhällsresurserna. Kommunerna har ansvar för markplaneringen på Åland och kan därmed styra var ny bebyggelse sker. Landskapsregeringen lyfter kollektivtrafikfrågan i sina utlåtanden om kommunala planer och beaktar kollektivtrafiklösningar i sina egna vägplaner.

Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ökar och kollektivtrafiken står för en större del av arbetspendlingen.

6. Tillgängligt och sammanhållet Åland

Det övergripande målet delas upp i två nedbrutna mål:

1. Resor för alla

Handlar om tillgänglighetsanpassning, behovsanpassning och att kollektivtrafiken kan nyttjas av alla oberoende ekonomiska förutsättningar.

2. Regional tillgänglighet och tillväxt

Handlar om möjlighet att resa inom hela landskapet Åland med kollektivtrafik.

6.1. Resor för alla

Kollektivtrafiken vara tillgänglighetsanpassad och ska vara ett val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, vilket minskar behovet av enskilda resor med färdtjänst och service som stöder rörlighet. Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt transportalternativ, inte bara för dessa grupper, utan för alla som bor och vistas i landskapet. För att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig behöver både fordon, bytespunkter och hållplatser vara tillgänglighetsanpassade. Hela resan från start till mål måste vara tillgänglighetsanpassad för att klassas som tillgänglig.

En tillgänglig bytespunkt eller hållplats ska uppfylla följande krav:

- Upphöjd plattform som kan nås utan steg från gatunivå eller gång- och cykelbana
- Taktila stråk
- Hållplatsstolpe
- Tidtabellanslag
- Vädskydd
- Belysning

Hållplatser behöver dessutom vara utformade så att bussarna smidigt kan svänga in och ut från hållplatsen. Hållplatsen ska vara placerad på en plats som inte äventyrar trafiksäkerheten.

Ett tillgängligt fordon ska uppfylla följande krav:

- Låggolvs- eller lågentrëbuss eller fordon utrustat med lyftanordning
- Skärmar som åtminstone visar följande hållplats
- Utrop av nästa hållplats
- Chaufför med kunskap i hur man ska bemöta och assistera personer med funktionsnedsättningar

För att alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken oberoende av de egna ekonomiska förutsättningarna behöver biljettpriserna vara på en godtagbar nivå.

6.1.1. Nuläge

De bussar som idag används i landsortstrafiken och stadstrafiken är utrustade med audiovisuella informationssystem. I landsortstrafiken används främst normalgolvade bussar vilket försvårar för personer

med nedsatt rörelseförmåga och barnvagnar. För den som vill åka buss med till exempel rullstol finns det möjlighet att tolv timmar före avgång, via Ålandstrafiken eller respektive bussbolag, göra en bokning varvid bussbolaget ser till att turen ifråga körs med en buss utrustad med rullstolshiss. Landskapsregeringen har samarbetat med Ålands handikappförbund för utformning av krav på tillgänglighet i sina tilldelningar och upphandlingar av kollektivtrafik. På linje 8 och inom stadstrafiken används låggolvade bussar vilket betyder att dessa linjer har fordon som är anpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga och barnvagnar.

I praktiken anlitar personer med nedsatt rörelseförmåga vanligen färdtjänst för sina transporter. Det är betydligt lindrigare att åka färdtjänst direkt hemifrån och hela vägen till destinationen än att använda kollektivtrafiken. Kostnaden för den enskilde individen blir densamma eftersom färdtjänstkostnaden baserar sig på kollektivtrafiktaxan.

Nuläget för tillgängligheten på alla ca 700 hållplatser är inte känt. Majoriteten av hållplatserna på landsbygden är inte dock tillgänglighetsanpassade. På landsbygden har hållplatser på senare år anpassats för personer med nedsatt rörlighet i samband med ombyggnad av vägar och nybyggande av gång- och cykelbanor. I Mariehamn är situationen bättre än på landsbygden även om alla hållplatser inte är tillgänglighetsanpassade. Vid ombyggnation av gator i staden har hållplatserna tillgänglighetsanpassats.

Biljettpriserna inom landsortstrafiken och stadstrafiken är satta på en nivå som ska upplevas som rimlig för passagerarna. För återanvändare av kollektivtrafiken finns periodkort med rabatterade priser. En förenkling av biljettprissättningsystematiken skulle mycket minska administrationsarbetet på Ålandstrafiken.

6.1.2. Mål och åtgärder under programperioden

Landskapsregeringen önskar samarbeta med Ålands handikappförbund i utformning av upphandlingskrav för att säkerställa att kravställningarna uppfyller de behov personer med funktionsnedsättning har.

Målsättningar, åtgärder och ansvarsfördelningen för trafikupplägget under programperioden 2022 – 2023:

- Mål:** Alla bussar inom tätortstrafiken är tillgängliga. Alla bussar inom landsortstrafiken har minst audiovisuella informationssystem, bussar med rullstolslift kan beställas på förhand. Bussarna inom landsortstrafiken kommer vara normalgolvade under programperioden.

Åtgärd: Uppnås genom upphandlingskrav.
- Mål:** Alla bytespunkter är tillgängliga och försedda med digitala avgångsskyltar. Tillgänglighetsgraden för hållplatser på landskapsregeringens vägar ökar i samband med om- och nybyggnationer av vägnätet. Förutom de hållplatser som byggs om i samband med ny- och ombyggnation av vägnätet ska landskapsregeringen upprusta ytterligare 10 hållplatser per år till landskapets nya standard för hållplatser.

Åtgärd: Krav på väghållare att tillgänglighetsanpassa hållplatser vid ombyggnation av vägar och gator. Landskapsregeringen gör alla bytespunkter inom sitt vägnät tillgängliga. Landskapsregeringen gör andra hållplatser tillgängliga i samband med om- och nybyggnation av landskapsvägar. Målsättningen implementeras i verksamhetsplaner för ansvariga enheter.
- Mål:** Alla hållplatser ska vara försedda med hållplatsstolpe och hållplatsanpassat tidtabellsanslag.

Åtgärder: Målsättningen implementeras i verksamhetsplaner för ansvariga enheter. Landskapsregeringen har koordineringsansvaret.

4. **Mål:** Biljettpriserna för kollektivtrafiken på landsbygden sänks och antalet biljettzoner minskas. Skolkorten ska inte vara dyrare än motsvarande årskort. Inom tätorten ökar inte biljettpriserna. Ett gemensamt biljettsystem för all kollektivtrafik på Åland införs.

Åtgärder: Landskapsförordning som beskriver zonindelning revideras samtidigt som biljettpriset för passageraren inte ökar. Tätortstrafiken och landsortstrafiken får ett gemensamt biljettsystem, vilket möjliggör byten mellan tätorts- och landsortstrafik på samma biljett.

Tabell 10. Mål samt ansvarig för genomförande

Mål	Landskapsregeringen	Ålandstrafiken	Kommuner	Entreprenör
1	X			X
2	X		X	
3	X	X	X	
4	X	X		

Tabell 11. Huvudlinjernas bytespunkter och deras tillgänglighet

Bytespunkt	Redan tillgänglig (2019)	Tillgänglig 2023
Bussplan, Mariehamn		X
Stadsbussens bytespunkt	X	X
Berghamn, Eckerö		X
Godby centrum	X	X
Hummelvik, Vårdö		X
Långnäs, Lumparland		X
Svinö, Lumparland		X

6.1.3. Långsiktiga mål

Det långsiktiga målet är att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla som bor och vistas i landskapet. Alla fordon inom kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade på lång sikt. Antalet bytespunkter utökas till att omfatta alla punkter på landsbygden där pendlarparkeringsmöjligheter och anslutningar till matartrafik finns. Inom tätorten ska alla hållplatser vara tillgängliga. På landsbygden ökar tillgängligheten i samband med om- och nybyggnation av vägar. För att uppnå detta ställs krav på tillgänglighetsanpassning för de enheter som ansvarar över vägnäten. Passager till och från hållplatsen behöver också vara tillgängliga för att en tillgänglig hållplats ska fylla sin funktion. Landskapsregeringen och kommunerna ska kontinuerligt utveckla hållplatser och bytespunkter för att uppfylla tillgänglighetskraven.

Biljettpriserna hålls på en låg nivå för att ge alla, som bor eller vistas i landskapet, en möjlighet att använda kollektivtrafiken oberoende av sina ekonomiska förutsättningar.

6.2. Regional tillgänglighet och tillväxt

Kollektivtrafiken ska sammanbinda kommunernas bebyggelseområden och staden, vilket skapar en sammanhållen arbetsmarknadsregion på fasta Åland och den intill liggande skärgården. Arbetspendling med kollektivtrafik inom och mellan de åländska kommunerna ger alla kommuner även en möjlighet att erbjuda

attraktiva områden för arbetsplatser och bostäder. Anslutningstrafik till skärgårdstrafikens avgångar och ankomster integrerar skärgården med resten av Åland och skapar en landskapsomfattande samhörighet med möjligheter till tillväxt på hela Åland.

6.2.1. Nuläge

Landsortstrafiken förbinder landsbygds kommunernas centrala delar med varandra och med Mariehamn via de större vägarna. Linje 1, 4 och 5 ansluter sig dessutom till färjhamnarna. Stadstrafiken är en förtätad trafik inom Mariehamns stad. Tätorten har idag vuxit utanför Mariehamns stadsgränser och en utvecklad tätortstrafik har varit under diskussion ett flertal år. ÅSUB gjorde 2016 en enkätstudie om stadstrafiken där det framkom att den mest efterfrågade förändringen var en trafik som även omfattar områden utanför stadsgränsen³.

Turlistan i landsorts- och stadstrafiken är uppbyggd för arbetspendling till och från samt inom Mariehamn samt skoltrafik på morgonen och returer på eftermiddagen. Övriga tider på dygnet, helger samt sommartid är förbindelserna sämre eftersom skolorna har sommarstängt och det arbetande folket har semester.

6.2.2. Mål och åtgärder under programperioden

Målsättningar, åtgärder och ansvaringsfördelningen under genomförandet av programperioden 2022–2023:

- Mål:** Möjligheterna till arbetspendling från landsbygden till tätorten bibehålls. Antalet arbetspendlare ökar under programperioden.
Åtgärder: Inga neddragningar av pendlingsturer.
- Mål:** En tätortstrafik omfattande Mariehamn, Jomala och Järsö införs.
Åtgärder: Landskapsregeringen och tätortens kommuner samarbetar kring att utveckla en tätortstrafik.
- Mål:** Kollektivtrafiken ansluter till de viktigaste avgångar/ankomster i Berghamn, Hummelvik, Långnäs och Svinö. Kollektivtrafiken förbinder färjelinjerna i skärgården med varandra. Antalet passagerare som ansluter till och från färjeavgångar ökar under programperioden.
Åtgärder: Behövliga turer bibehålls. Ökad samordning mellan skärgårdstrafiken och kollektivtrafiken sker i trafikplaneringen hos landskapsregeringen. Landskapsregeringen samarbetar i sin tur med skärgårdskommunerna gällande bland annat deras behov av anslutningstrafik.
- Mål:** Kollektivtrafiken ska vara ett alternativ för besökare.
Åtgärder: Sommarturlistan anpassas för att tillgodose behov från besöksnäringen. Dialog förs med aktörer från besöksnäringen för att kartlägga behoven.

Tabell 12. Mål samt ansvarig för genomförande

Mål	Landskapsregeringen	Ålandstrafiken	Kommuner	Entreprenör
1	X			
2	X		X	

³ https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/reports/rapport_2016_4.pdf 23.10.2020

3	X	X	X	
4	X	X		

6.2.3. Långsiktiga mål

Kollektivtrafiken utvecklas efter behov, vilket utvärderas kontinuerligt. Om behoven förändras behöver det avspeglas i kollektivtrafiken. I kommande trafikförsörjningsprogram beaktas landsortstrafiken i större utsträckning, vilket är anledning till den korta programperioden. Det långsiktiga målet är att kollektivtrafiken skapar ett attraktivt resealternativ för ett sammanhållet landskap för alla, såsom pendlare, boende och besökare.

7. Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan

Det övergripande målet delas upp i två nedbrutna mål:

1. Miljö och hälsa

Behandlar kollektivtrafikens utsläpp samt kollektivtrafikens direkta och indirekta påverkan på människors hälsa

2. Effektivitet

Behandlar effektivt användande av samhällets resurser

7.1. Miljö och hälsa

Kollektivtrafik är ett energieffektivt samt miljö- och klimatomfattigt bra resealternativ för den enskilde resenären, speciellt jämfört med biltrafik, under förutsättning att gott kapacitetsutnyttjande uppnås. Om kollektivtrafiken drivs med förnyelsebara drivmedel och med energieffektiva fordon minskar dess negativa påverkan på klimatet och miljön ytterligare. Gående och cyklande är energieffektivare och har lägre miljö- och klimatpåverkan än kollektivtrafik och biltrafik samtidigt som folkhälsan ökar. Därför jämför kollektivtrafiken med biltrafiken. Gående och cyklande bör uppmuntras. Kollektivtrafik kan erbjuda ett alternativ till cyklande och gående pendlare de dagar då det råder dåligt väder.

Kollektivtrafik är mer utrymmeseffektiv än biltrafik vilket kan innebära minskad trängsel på gator och minskat behov av parkeringsplatser och infrastrukturella satsningar i form av vägar i tätort. I tätort är dessutom buller och luftföroreningar en påverkande faktor för livskvaliteten för dem som bor i direkt närhet till större trafikstråk. Förnyelsebara drivmedel minskar utsläppen av luftföroreningar till viss del medan eldrivna fordon minskar både bullernivåer och luftföroreningar.

Offentlig upphandling av fordon och transporttjänster blir från 2.8.2021 underkastade upphandlingskrav om förnyelsebara drivmedel enligt EU-direktiv 2019/1161 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. I direktivet fastslås miniminivåer för varje medlemsnation för andelen eldrivna och förnyelsebart drivna fordon för olika fordonstyper. För Finlands del gäller för stadsbussar att 41 % ska vara förnyelsebart drivna, varav minst hälften ska vara eldrivna. Från och med 1.1.2026 höjs kraven till 59 %, varav minst hälften är eldrivna. Kraven ska införlivas i nationell lagstiftning vilket inte skett vid detta tillfälle varken i rikets eller Ålands lag. Vilka nivåer som kommer fastslås i den kommande landskapslagen är ännu oklart. Den nationella lagstiftningen måste minst uppfylla miniminivån i direktivet och upphandlingarna måste i sin tur minst uppfylla den nationella lagstiftningen. Landsortsbussarna påverkas inte av EU-direktivet, om de kommer påverkas av nationell lagstiftning är oklart.

7.1.1. Nuläge

Fram till 2013 körde bussbolaget Röde Orm Ab stadstrafiken i Mariehamn helt på lokalproducerad FAME-biodiesel gjord på fiskrens från lokal fiskodling. Ålandsbussen Ab har fortsatt köra med detta bränsle på linje 8 medan Viking Line Buss Ab som vann den nya upphandlingen om stadstrafiken, kör med vanlig diesel.

Upphandlingen om stadstrafiken innehöll endast krav på Euro 4 standard för motorerna. Inom den övriga landsortstrafiken användes vanlig diesel i bussarna fram tills hösten 2018 då bussbolagen övergick till förnyelsebar HVO-diesel genom ett stödsystem från landskapsregeringen. I tilldelningen av landsortstrafiken finns inget krav på motorernas utsläpp. Ingen buss drivs varken med el eller biogas.

Nyttjandegraden av kollektivtrafiken beror på linje och avgångstid. Generellt har morgonturer till Mariehamn och eftermiddagsturer från Mariehamn god nyttjandegrad medan övriga turer har lägre nyttjandegrad. De turer med hög nyttjandegrad är de som tillgodoser behoven för de största passagerargrupperna, skolelever och arbetspendlare, medan de resterande turerna tillgodoser mindre grupperns behov, såsom pensionärer och färjeresenärer. Inom stadstrafiken är morgonturer och eftermiddagsturer för skolresor och arbetspendling mest nyttjade.

Inga bullermätningar kopplade till kollektivtrafiken har gjorts. Trafikinceder med bussar i trafik förekommer men inga personskador har kommit landskapsregeringen tillkänna.

7.1.2. Mål och åtgärder under programperioden

EU-direktiv 2019/1161 betyder att minst 20,5 % av tätortstrafikens bussar måste vara eldrivna och utöver detta måste minst 20,5 % vara drivna med förnyelsebara drivmedel. Landsortsbussarna omfattas inte av direktivet men kommer ändå ha målsättningar för förnyelsebara drivmedel. Bullernivåerna inom tätorten sänks i och med övergång till eldrift.

Målsättningar, åtgärder och ansvaringsfördelningen under genomförandet av programperioden 2022–2023:

1. **Mål:** Landsortstrafiken drivs med förnyelsebart och hållbart producerade drivmedel, medan majoriteten av tätortstrafikens ordinarie fordon består av elbussar drivna med förnyelsebar el under programperioden. Ett införande av elbussar vid programperiodens start är inte genomförbart på grund av långa leveranstider på elbussar.
Åtgärder: Krav i upphandling, anskaffning av fordon, etablering av laddningsinfrastruktur, lagstiftning. Reservfordon kan dock ha lägre krav.
2. **Mål:** Antalet personskador i kollektivtrafiken är noll.

Tabell 13. Mål samt ansvarig för genomförande

Mål	Landskapsregeringen	Ålandstrafiken	Kommuner	Entreprenör
1	X			X
2	X			X

7.1.3. Långsiktiga mål

Kollektivtrafiken ska drivas med enbart förnyelsebara och hållbart producerade drivmedel. Detta med beaktande av att kraven från EU på minskat beroende av fossila bränslen ökar kontinuerligt.

I landsortstrafiken kan lokalproducerad biogas eller andra lokalproducerade drivmedel vara att föredra. Att upphandla drivmedel som kan produceras på Åland kunde leda till att lokal produktion startas vilket är

samhällsekonomiskt fördelaktigt. Vilka alternativ som kommer väljas framöver lämnas öppet i detta skede då teknikutvecklingen och förutsättningarna ändras snabbt. Teknikutvecklingen för eldrift kommer troligtvis möjliggöra eldrift även i landsortstrafiken. I tätortstrafiken är eldrift det självklara valet i upphandlingskrav framöver, elen ska vara garanterat förnyelsebar.

7.2. Effektivitet

Kollektivtrafikutredningen fastslår att samhällets resurser ska användas kostnadseffektivt. För att använda resurserna kostnadseffektivt behöver resurserna läggas på de linjer och turer som gör störst nytta för samhället samtidigt som självfinansieringsgraden höjs. För att öka självfinansieringsgraden behöver kostnaderna sänkas eller intäkterna öka. En prioritering av avgångar med största efterfrågan och högsta möjliga självfinansiering ökar följaktligen också kostnadseffektiviteten. Samtidigt bör kollektivtrafiken motsvara de behov och övriga målsättningar som ställs. En utvecklad och attraktivare kollektivtrafik ökar antalet passagerare och därmed även biljettintäkterna, vilket är det mest önskvärda i sättet att öka självfinansieringsgraden.

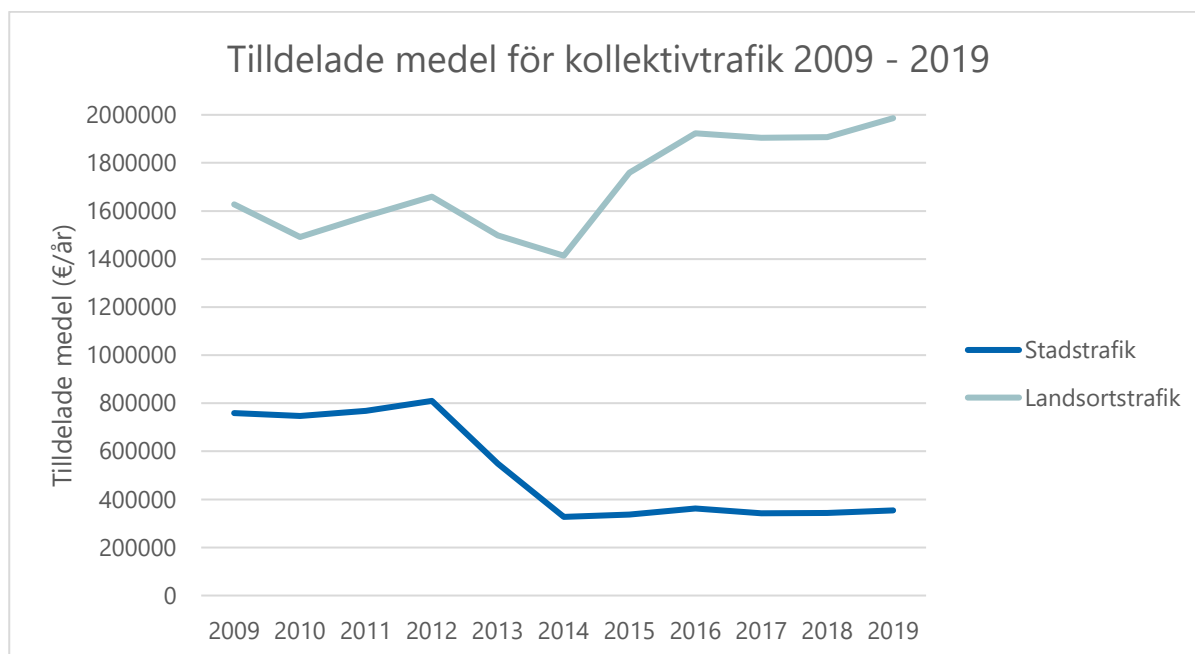


Bild 12. Tilldelade medel för kollektivtrafiken 2009 – 2019. Landsortstrafiken närmar sig gränsen på 2 miljoner euro.

7.2.1. Nuläge

Självfinansieringsgraden inom landsortstrafiken är 8 % och 22 % inom stadstrafiken år 2019. Sammanlagt är självfinansieringsgraden 10 %. Självfinansieringsgraden är låg genom att kostnaderna för kollektivtrafiken är höga i kombination med att nyttjandegraden är låg och biljettpriserna satta på en attraktiv nivå för att inte upplevas som ett hinder för att välja kollektivtrafiken. Det offentliga Åland satsar ca 100 €/invånare på att upprätthålla kollektivtrafik vilket är på samma nivå som Gotland, vilket är det län i Sverige som satsar minst på kollektivtrafiken, hälften av genomsnittet av länen.

7.2.2. Mål och åtgärder under programperioden

Självfinansieringsgraden ska öka genom effektivisering av kostnader och ökade inkomster för kollektivtrafiken. Vid upphandling är det viktigt att osäkerhetsfaktorer minimeras eftersom osäkerhet hos anbudsgivaren leder till högre anbud. Alla risker som överläts till entreprenören innebär att denne måste ta höjd för dessa i anbudsgivningen. Idag erhåller entreprenören biljettintäkterna, vilket ger stor inverkan och osäkerhet på lönsamheten. Bränslekostnaden är också en osäkerhetsfaktor som entreprenören tar risken för.

I den kommande upphandlingen övertar landskapsregeringen biljettintäkterna och osäkerheter kring bränslekostnader regleras i avtal, på liknande sätt som inom upphandling av skärgårdstrafiken. En del av biljettintäkterna kan ges som bonus till entreprenören för att sporra till arbete för högre passagerarsiffror. Högre passagerarsiffror och biljettintäkter leder till ökad självfinansieringsgrad. Att trafiken konkurrensutsätts innebär att det mest ekonomiska anbudet erhålls. Detta bör i sig innebära att totalkostnaden för trafiken minskar och självfinansieringen ökar även om inga ytterligare satsningar görs.

Målsättningar, åtgärder och ansvarsfördelningen för trafikupplägget under programperioden 2022–2023:

1. **Mål:** Självfinansieringsgraden ökar från 10 % till 20 % genom att passagerarantalet ökar och kostnadsökningar avstannar.
Åtgärder: Trafiken konkurrensutsätts och osäkerhetsfaktorer i anbudsgivningen minimeras genom att biljettintäkter tillfaller landskapsregeringen och drivmedel bekostas av landskapsregeringen.

Tabell 14. Mål samt ansvarig för genomförande

Mål	Landskapsregeringen	Ålandstrafiken	Kommuner	Entreprenör
1	X			X

7.2.3. Långsiktiga mål

Det visionära målet är att kollektivtrafiken ska vara självfinansierad. Det långsiktiga arbetet med att göra kollektivtrafiken attraktivare fortsätter, vilket leder till ökade passagerarsiffror och högre självfinansieringsgrad. År 2030 är målet att självfinansieringsgraden är 50 %.

8. Upphandlad och kommersiell kollektivtrafik

Kollektivtrafiken på Åland har olika ekonomiska förutsättningar men alla former av kollektivtrafik har idag och under programperioden någon form av offentligt understöd. Under programperioden kan förutsättningarna förändras vilket behöver beaktas i nästa trafikförsörjningsprogram.

8.1. Allmän trafikplikt

Enligt landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster är Ålands landskapsregering kollektivtrafikmyndighet och ska därmed införa allmän trafikplikt på de linjer där behovet av kollektivtrafik är av betydelse och där den inte kan genomföras på enbart kommersiella villkor. Efter att allmän trafikplikt införts kan trafiken upphandlas. Enligt landskapslagen fastslås trafikplikt genom att trafikförsörjningsprogrammet fastställs. Beskrivning av de centrala delarna och omfattningen av trafikplikten behöver därmed framkomma i trafikförsörjningsprogrammet vilket sker i kapitel 8.

Beslutet om allmän trafikplikt ska ses som ett verkställighetsbeslut av intentionerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det innebär alltså att myndigheten genom sitt beslut om allmän trafikplikt också tar ansvar gentemot sina invånare för att tillhandahålla den beslutade tjänsten.

I enlighet med artikel 7 i EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik ska varje behörig myndighet en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation.

8.2. Upphandlad kollektivtrafik

Landsorts-, matar-, glesbygds- och tätortstrafiken bedöms inte kunna utföras på enbart kommersiella villkor utan behöver upphandlas. Landskapsregeringen inför allmän trafikplikt för landsortstrafiken och tätortstrafiken. De olika trafikslagen beskrivs nedan.

8.2.1. Landsortstrafiken

Från och med 2022 inför landskapsregeringen allmän trafikplikt på linje 1 – 7, se bilaga 1, vilket därefter kommer benämnas som landsortstrafiken.

Servicenivån inom landsortstrafiken möjliggör skoltrafik och pendlartrafik under vardagar. Avgångar andra tider på dygnet och under helger är ej prioriterade förutom färjeanslutningar. Sommarturlistan inom landsortstrafiken har lägre servicenivå förutom färjeanslutningar, som har sommartid högre servicenivå. Sommarturlistan ska i mån av möjlighet anpassas till besöksnäringens behov under programperioden.

8.2.2. Matartrafiken och glesbygdstrafiken

Matartrafik och glesbygdstrafik fortsätter enligt gällande principer. Respektive kommun initierar trafiken, upphandlar och bekostar den. Landskapsregeringen understöder trafiken med 80 procent i understöd, så

långt budgeterade medel räcker. Trafiken behöver planeras i samråd mellan kommunen och landskapsregeringen så att tidtabeller med landsortstrafiken och skärgårdstrafiken kan koordineras och annonseras i Ålandstrafikens turlista.

8.2.3. Tätortstrafiken

Landskapsregeringen blir huvudman för tätortstrafiken under programperioden. I tätortstrafiken kommer ingå nuvarande stadstrafik, linje 8 samt nya linjer till de nya tätbebyggda områdena i Jomala. Ett förslag på tätortstrafik kan ses i bilaga 2. Landskapsregeringen inför allmän trafikplikt på samtliga nämnda linjer, dessa linjer kommer därefter benämnas som tätortstrafiken.

Från och med 2022 ska tätortstrafiken hålla en god servicenivå på morgon- och eftermiddagsturer för att möjliggöra meningsfull skoltrafik och arbetspendling. Servicenivån är lägre dagtid och kvällstid då transportbehovet är mindre. Sommartrafiken har i allmänhet lägre servicenivå men tillräcklig för att ge kontinuitet åt bussåkarna, såsom bland annat arbetspendlare. Lördags-, söndags- och helgtrafiken ska täcka de behov som oftast uppstår under veckoslut men framför allt inför och vid slutet av helger. I en ⁴enkätstudie om stadstrafiken framkom att helgtrafik var den mest efterfrågade utökningen av trafiken framom morgon/eftermiddag och sommarmånader samt mitt på dagen^[9]. Västra hamnen får en utökad servicenivå.

8.3. Kommersiell kollektivtrafik

Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Landskapsregeringen ska föra en dialog med aktörerna på den kommersiella marknaden om deras intresse för, och möjligheterna att etablera kommersiella lösningar. Om målen för kollektivtrafiken kan uppnås utan att trafiken behöver upphandlas bör kollektivtrafikmyndigheten avstå från att fastställa allmän trafikplikt.

Marknadsanalys för kommersiell trafik görs i huvudsak av trafikföretagen. Ålandstrafiken ska kunna tillhandahålla en öppen redovisning av underlag, som exempelvis antal resande och intäkter för de aktuella linjerna. Trafikföretagen kan med detta och egen marknadsanalys som grund ta ställning till förutsättningarna för kommersiell trafik. Ett konkurrensneutralt tillträde till bytespunkter och övrig infrastruktur är en viktig förutsättning för den kommersiella kollektivtrafiken.

Landskapsregeringens bedömning är att det är svårt att bedriva kommersiell kollektivtrafik på Åland. Enstaka avgångar och specialturer kan dock ha förutsättningar för kommersiell trafik.

8.4. Busstidtabellmöte

Allmänheten, kommuner, skoldistrikt, polismyndigheten och andra intresseorganisationer ska ges möjlighet vid begäran av Ålands landskapsregering att inlämna synpunkter och förslag för förändring av kollektivtrafiken. Synpunkter och motioner ska riktas till kollektivtrafikmyndigheten (landskapsregeringens transportbyrå). Mindre förändringar kan genomföras löpande under året. Större förändringar ska framföras inför det årliga busstidtabellmötet där kommande års turlistor fastslås.

⁴ https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/reports/rapport_2016_4.pdf 23.10.2020

Landskapsregeringen sammankallar årligen till ett busstidtabellsmöte och har sålunda givit möjligheter för nämnda intressegrupper att presentera sina ändringsförslag till den gällande turlistan för kommande års trafik. Önskemål om förändringar bland annat i tidtabeller kan ses i ett syfte att möta kundernas behov bättre, vilket torde leda i de flesta fall att Ålands landskapsregering eventuellt kan fastslå förslag på nya tidtabeller. Förändringarna bör dock inte nämnvärt ändra upphandlingskraven.

Förfarandet stöder sig på 7 § 1 och 2 mom. i landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster och den möjlighet till övergångsarrangemang som kommer till uttryck i landskapslagens 31 §.

8.5. Busshållplatser

Ansvar för byggandet och underhållet av busshållplatser följer gällande principer. Kommunen initierar byggandet av nya hållplatser där kommunen ser ett behov eller där det är en strategisk plats för en hållplats. Hållplatsen behöver planeras i samråd med kommunen, väghållaren, landskapsregeringen och bussbolaget. Efter att platsen har bestämts, bygger och bekostar väghållaren hållplatsen. Där trafikförsörjningsprogrammet säger att hållplatserna ska vara tillgänglighetsanpassade ska dessa byggas enligt landskapsregeringens modell för anpassade hållplatser. Kommunen ansvarar för byggande av busskurer, antingen själv eller genom att tillåta andra att bygga busskurer. Landskapsregeringen ansvarar för att hållplatsstolpe och anslagstavla för tidtabeller finns.

Underhållet av hållplatsen yta i vägnivå där bussen rör sig sköts av väghållaren. För underhåll och skötsel av hållplatsens övriga ytor ansvarar kommunen, detta innefattar till exempel plogning av passagerarytan och städning av busskuren. Uppdatering av tidtabeller och information av kollektivtrafiken ansvarar landskapsregeringen för.

9. Uppföljning av programmet

Trafikförsörjningsprogrammet ska uppdateras minst vart fjärde år räknat från den tidpunkt det senast fastställdes (Kollektivtrafiklagen 6 § 3 mom.). Landskapsregeringen ansvarar för uppdateringen.

Under programperioden ska landskapsregeringen följa upp utvecklingen speciellt ifråga om de mål som fastställts i programmet. En årlig rapport av uppfyllande av uppställda mål ska göras.

Bilaga 1

Preliminär ruttdragning för landsortstrafiken. Vissa justeringar av linjerna kan förekomma under programperioden.



Bilaga 2

Preliminär ruttdragning för tätortstrafiken. Vissa linjer kommer eventuellt inte att upphandlas under programperioden och justeringar av linjerna kan förekomma under programperioden.

