

Protokoll fört vid pleniföredragning

Infrastrukturavdelningen

Transportbyrån, I2

Närvarande
CG, JJ, KS, AZ, IZFrånvarande
AH, MPJusterat
OmedelbartOrdförande
Lantråd
Katrin SjögrenFöredragande
Minister
Camilla GunellProtokollförare
Upphandlare
Anders Nilsson

Nr 1

Trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken på Åland

2026 samt allmän trafikplikt

ÅLR 2024/8221**Beslut**

Landskapsregeringen beslöt med stöd av 6 § landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster och i enlighet med rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 24 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (KTF), att fastställa trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafiken i landskapet Åland 2026 enligt **bilaga 1, I225P01**. Samtidigt fastställs allmän trafikplikt i enlighet med kapitel 6 i trafikförsörjningsprogrammet.

Fastställande av övergripande servicenivå för den trafik som landskapet tillhandahåller ska enligt landskapsregeringens Delegeringsbeslut, daterat 16.01.2025, avgöras i plenum.

Motivering

Trafikförsörjningsprogrammet är en uppdatering av programmet 2023 – 2026 för att kunna fastställa trafikplikt inför upphandling av kollektivtrafik för landsorten för åren 2026 – 2029 (2030).

Bakgrund

Inför fastställande av trafikförsörjningsprogrammet har många intressenter svarat på remiss. Många av synpunkterna och förslagen som kommit in är som är både viktiga och relevanta för kollektivtrafikens utveckling och kommer att jobbas med även om de inte tagits med i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogram för Åland 2026

Version	Revidering avser	Datum	Utförd av	Godkänd av
1.0	Upprättande	14.12.2022	Maria Törnqvist	Avdelningschef Yvonne Österlund
2.0	Revidering	15.01.2025	Anders Nilsson	Byråchef Ida Mann

Dnr: ÅLR2024/8221

Datum: 15.1.2025

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.reaerindaen.ax

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	2
1.1. Bakgrund	2
1.2. Syfte och mål	2
1.3. Innehåll enligt kollektivtrafiklagen	3
2. Begrepp och avgränsningar	3
2.1. Begrepp och deras definitioner	3
2.2. Avgränsningar	5
3. Kollektivtrafiken på Åland	5
3.1. Landsortstrafiken.....	5
3.2. Matartrafiken och glesbygdstrafiken	7
3.3. Tåtortstrafiken	7
4. Organisation och ansvarsområden	11
4.1. Betalning och kundinformation	11
4.2. Kollektivtrafikmyndighet	11
4.2.1. Busstidtabellsmöte.....	11
4.3. Infrastruktur för kollektivtrafik	11
5. Behov av kollektivtrafik, mål och vision	12
5.1. Behov	12
5.2. Möjligheter och utmaningar.....	12
5.3. Mål och vision	13
5.3.1. Mål för kollektivtrafiken under programperioden.....	13
5.3.2. Attraktiva resor	15
5.3.3. Tillgänglig kollektivtrafik.....	15
5.3.4. Tillgängliga hållplatser och bytespunkter	16
5.3.5. Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan	17
6. Upphandlad och kommersiell kollektivtrafik	17
6.1. Allmän trafikplikt	17
6.2. Upphandlad kollektivtrafik	18
6.3. Kommersiell kollektivtrafik	18
7. Genomförande och uppföljning.....	18

1. Inledning

Enligt kollektivtrafiklagen¹ ska kollektivtrafikmyndigheten upprätta ett trafikförsörjningsprogram som ska revideras minst vart fjärde år. På Åland är Ålands landskapsregering ansvarig myndighet för kollektivtrafiken.

1.1. Bakgrund

Detta trafikförsörjningsprogram är en uppdatering av Ålands andra och gäller från och med 1 januari 2026. Det första trafikförsörjningsprogrammet togs fram för perioden 2022 – 2023 och i det programmet låg tyngdpunkten på utveckling av tätortstrafiken och dess integrering med landsortstrafiken. Detta program har haft fokus på landsortstrafiken och en revidering har gjorts för att förtydliga och förenkla innehållet i programmet. Syftet med uppdatering är i huvudsak för att kunna fastställa trafikplikten inför upphandling av landortstrafiken med trafikstart 1 januari 2026. Den allmänna trafikplikten fastställs genom att landskapsregeringen fattar beslut om fastställande av trafikförsörjningsprogrammet, se kapitel 6.1 där trafikplikten beskrivs.

Redan i Kollektivtrafikutredningen som gjordes 2014² konstaterades bland annat att kollektivtrafiksystemet skulle utformas så användarvänligt som möjligt och denna målsättning kvarstår även under denna programperiod.

1.2. Syfte och mål

Trafikförsörjningsprogrammets huvudsakliga syfte är att fastställa omfattningen av och nivån på servicen i den kollektivtrafik för vilken ersättning för allmän trafik utbetalas av landskapet.³

Programmets syfte är även att stöda uppnåendet av målen i den strategiska Utvecklings- och hållbarhetsagendan för Åland.⁴ De mål som programmet framför allt stöder är:

- ✓ Utvecklingsmål 1: Välmående människor vars inneboende resurser växer.
- ✓ Utvecklingsmål 2: Alla känner tillit och har verkliga möjligheter att vara delaktiga i samhället,
- ✓ Utvecklingsmål 5: Attraktionskraft för boende, besökare och företag,
- ✓ Utvecklingsmål 6: Kraftigt minskad klimatpåverkan och
- ✓ Utvecklingsmål 7: Hållbara och medvetna konsumtions- och produktionsmönster.

En god kollektivtrafik är organiserad så att återkommande behov och sysslor - som att ta sig till och från jobb och skola, handla mat, umgås med släkt och vänner, motionera och delta i

¹ Landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster.

²

https://www.regeringen.ax/sites/www.regeringen.ax/files/attachments/guidedocument/kollektivtrafikutredningen_2014.pdf

³ 5 § landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster.

⁴ <https://www.barkraft.ax/mal-2030/de-sju-strategiska-utvecklingsmalen-2030>

föreningsliv eller kulturaktiviteter - är lätta att hantera. Målet med programmet är att underlätta och möjliggöra för både boende på Åland och besökare att kunna röra sig på Åland utan bil och att samtidigt bidra till målet att Åland år 2035 ska vara klimatneutralt⁵. Ett av delmålen i Utvecklings- och hållbarhetsagendan är att Åland år 2030 ska ha 50 % lägre växthusgasutsläpp från vägtrafiken jämfört med år 2005. En högre nyttjandegrad inom kollektivtrafiken bidrar till att uppnå målen.

En effektiv och användarvänlig kollektivtrafik som bidrar till hållbar utveckling förutsätter samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna, landskapsregeringens övriga enheter, företagen, tredje sektorn och passagerarna.

1.3. Innehåll enligt kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen är grunden för trafikförsörjningsprogrammet och anger bland annat vad som ska ingå i programmet, vilken servicenivå och omfattning kollektivtrafiken ska ha, hur den ska upphandlas och hur trafikplikten fastställs.

Enligt ovan nämnda lag ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

1. behovet av kollektivtrafik på Åland samt mål 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.

Ovannämnda punkter ska upptas i programmet. Berörda myndigheter, kommuner, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer ska höras innan trafikförsörjningsprogrammet fastställs.

2. Begrepp och avgränsningar

Kollektivtrafik är ett omfattande begrepp och för att tydliggöra trafikförsörjningsprogrammets innehåll har avgränsningar gjorts. Inom kollektivtrafiken förekommer även ett 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 nedanstående tabell.

⁵ <https://www.barkraft.ax/mal-2030/mal-6>

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 kollektivtrafiklagen (2019:60).
Linjetrafik	All kollektivtrafik som trafikerar landsorten, det vill säga linje 1–6, som upphandlas av landskapsregeringen.
Matar- och glesbygdstrafik	Mindre linjer som ansluter till linjetrafiken. Upphandlas 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 framför allt i skärgården.
Tätortstrafik	Kollektivtrafik inom det sammanhängande tätortsområdet Mariehamn-Jomala-Järsö. Norra linjen, Södra linjen, Östra linjen, Västra linjen och Järsölinjen.
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 uträtta 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 enligt landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning.
Skoltrafik	Kollektivtrafik i linjetrafik som nyttjas av skolorna i stället för att skolan upphandlar egna skolskjutsar. Skoleleverna får årskort av skolorna för att kunna åka i skoltrafiken. Årskorten är således skolornas kostnader för skoltrafiken. Alla linjer i landsortstrafiken nyttjas för skoltrafik.
Hållplats	En anvisad plats där det är möjligt att stiga på eller av kollektivtrafik.
Bytespunkt	Hållplats där flera kollektivtrafiklinjer möts. Även kombination mellan buss och färja.
Tillgänglighet	Fysisk-, 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 tätortstrafik, 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

3.1. Landsortstrafiken

Landsortstrafikens linjer 1 - 5 trafikeras med ett flertal vardagsturer samt även med vissa helgdagsturer. Linje 6 en så kallad kombinationstur vilken har en mer skolorienterad trafikkaraktär med linjedragning och tidtabell anpassad efter skolornas behov men är även tillgängliga för allmänheten. 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 anknytningspunkt för landsortstrafiken, se tabell 2 och bild 1 och 2. Godby fungerar även som knutpunkt för linjerna 2, 3 och 4.

Från och med 2024 fastställer landskapsregeringen allmän trafikplikt på linje 1 – 6, se bilaga 1, som benämns landsortstrafiken.

Servicenivån inom landsortstrafiken möjliggör skoltrafik och pendlartrafik under vardagar. Avgångar andra tider på dygnet och under helger har inte varit prioriterade, förutom trafik till och från fartygsavgångar, men avsikten är att se över situationen under programperioden. Sommarturlistan inom landsortstrafiken har lägre servicenivå förutom trafik till och från fartygsavgångar, som sommartid har högre servicenivå. Sommarturlistan ska i mån av möjlighet anpassas till besöksnäringens behov under programperioden.

Tabell 2. Linjens nummer, sträckning, bussbolag samt eventuell anslutning till och med 31.12.2025.

Linje	Sträckning	Körs av	Avtal till och med	Anslutning - kommentar
1	Mariehamn-Hammarland-Eckerö-Hammarland-Mariehamn	Williams Buss Ab	31.12.2025	Eckerölinjen Berghamn
2-3-4	Mariehamn-Godby-Mariehamn	Viking Line Buss Ab	31.12.2025	
2	Mariehamn-Godby-Geta-Godby-Mariehamn	Viking Line Buss Ab	31.12.2025	
3	Mariehamn-Godby-Saltvik-Godby-Mariehamn	Viking Line Buss Ab	31.12.2025	
4	Mariehamn-Godby-Sund-Vårdö-Sund-Godby-Mariehamn	Viking Line Buss Ab	31.12.2025	Norra linjen och Simskälafärjan
5	Mariehamn-Lemland-Lumparland-Lemland-Mariehamn	Williams Buss Ab	31.12.2025	Föglölinjen, Södra linjen och Tvärgående linjen
6	Emkarby-Gölby-Godby-Mariehamn	Williams Buss Ab	31.12.2025	
7A	Norra Jomala-östra Jomala-Mariehamn	Williams Buss Ab	31.12.2025	Utgår från och med 01.01.2026
7B	Västra Jomala-Mariehamn	Williams Buss Ab	31.12.2025	Utgår från och med 01.01.2026

Turtätheten är generellt sett högre under skoldagar, eftersom skolelever utgör en stor del av passagerarunderlaget, medan trafiken är delvis neddragen under skollov och under sommaren då passagerarunderlaget allmänt sett är lägre. Passagerarunderlaget är större under skoldagar eftersom skolturerna har bättre täckning och matartrafiken är mer 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.



Bild 2. Karta över landsortstrafikens linjer 1–6 år 2026, utgående från vinterturlistan.

3.2. Matartrafiken och glesbygdstrafiken

Gällande matar- och glesbygdstrafik är det respektive kommun som initierar, upphandlar och bekostar trafiken. Landskapsregeringen ger understöd för trafiken med maximalt 80 procent, så långt budgeterade medel räcker. Trafiken behöver planeras så att tidtabeller med landsortstrafiken och skärgårdstrafiken kan koordineras och publiceras i Ålandstrafikens turlistor.

3.3. Tätortstrafiken

Landskapsregeringen blev huvudman för tätortstrafiken från 1.1.2022. Tätortstrafiken består av fem linjer, Norra-, Södra-, Östra-, Västra- och Järsölinjen. Landskapsregeringen fastställer allmän trafikplikt på samtliga nämnda linjer.

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 tillhandahållas i mån av ekonomisk möjlighet, det vill säga om budgetmedel beviljas.

Samtliga linjer går i slinga och har sin start- och slutpunkt på Nygatan i centrum. Norra linjen trafikerar norra delen av Mariehamn och till Maxinge. Södra linjen trafikerar södra Mariehamn och Östra linjen trafikerar till Kalmarnäs och Solberget. Dessa tre linjer har regelbunden trafik under skolåret (vinterturlista) med hög turtäthet morgon och eftermiddag och lägre turtäthet mitt på dagen och kvällen. Västra linjen trafikerar Sviby – Möckelö. Linjen har uppehåll under sommaren. Under nattetid och helger är det uppehåll i trafiken på alla tätortslinjer.

Under skolåret (vinterturlista) trafikerar Järsölinjen till Järsö med turer cirka en gång per timme under morgon och eftermiddag. På sommaren sammanslås Södra linjen och Järsölinjen och under den tiden trafikeras Järsö med enstaka turer mitt på dagen, till stöd för besöksnäringen.

Samtliga linjer inom tätortstrafiken körs av Axbuss Ab och avtalet sträcker sig till och med 30.06.2031 (med option på 2+2 år)

Busslinjer - Stadstrafik

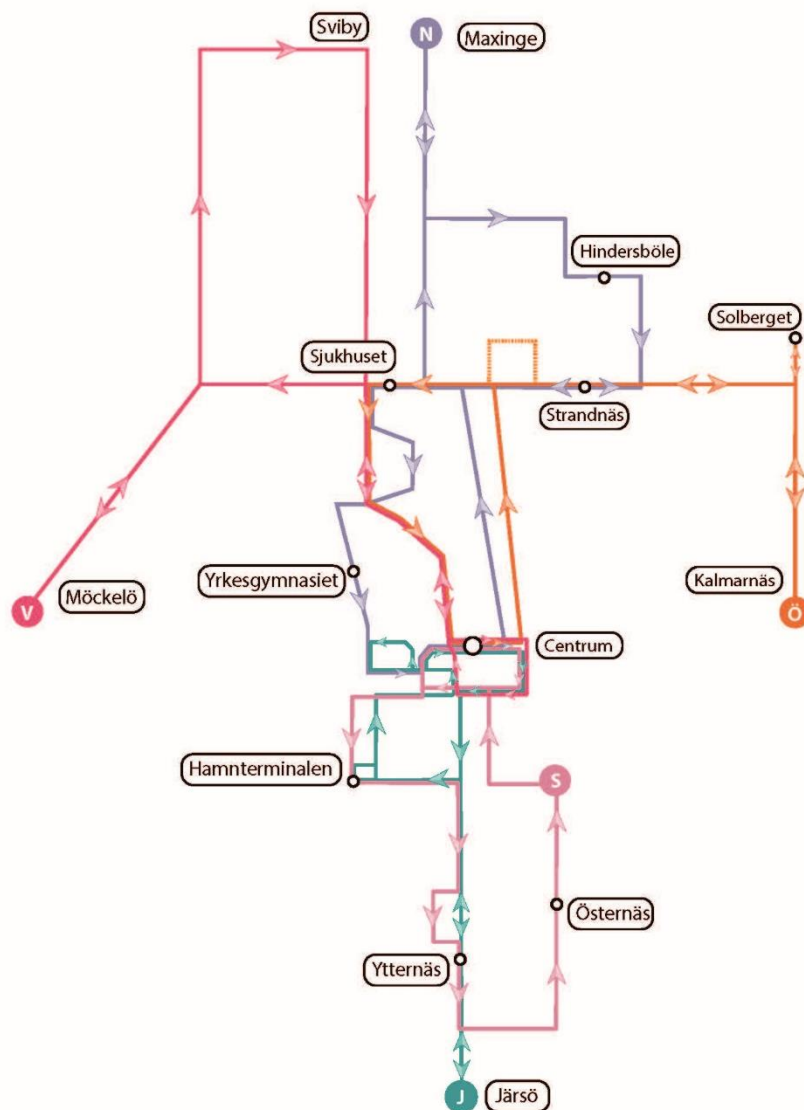


Bild 3. Tätortstrafikens linjer; Norra linjen, Södra linjen, Östra linjen, Västra linjen och Järsölinjen..

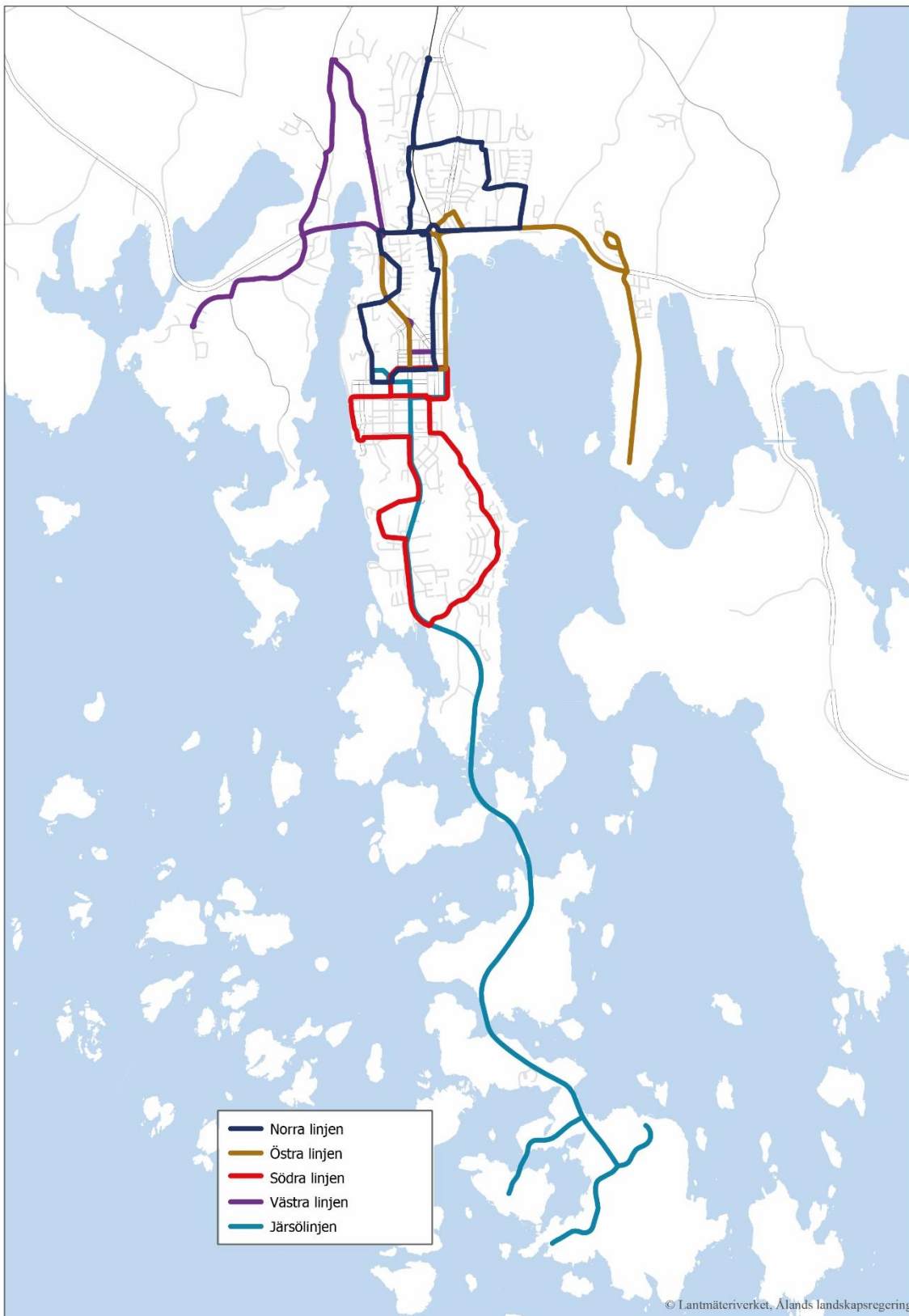


Bild 4. Karta med tätortstrafikens linjer; Norra linjen (grå), Södra linjen (ljusrosa), Västra linjen (mörkrosa), Östra linjen (orange), och Järsölinjen (grön).

4. Organisation och ansvarsområden

4.1. Betalning och kundinformation

Ålandstrafiken har hand om den kundrelaterade kontakten gällande kollektivtrafiken samt skärgårdstrafiken. Ålandstrafiken administrerar bokningar och betalningar av månads- och flergångerskort i kollektivtrafiken samt ger kundinformation. Kontoret ligger centralt i Mariehamn vid Bussplan. Sedan 1.1.2022 tillfaller alla intäkter från kollektivtrafiken landskapsregeringen i och med att landskapsregeringen blev huvudman för kollektivtrafiken.

4.2. Kollektivtrafikmyndighet

Transportbyrå⁶ på landskapsregeringens infrastrukturavdelning fungerar som kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för olika kollektivtrafikfrågor, servicenivåfrågor, upphandlingarna och kontrollerar att avtalen efterlevs.

Kollektivtrafikmyndigheten tar fram trafikförsörjningsprogram och följer upp att programmet efterföljs samt utvecklar kollektivtrafiken.

4.2.1. Busstidtabellsmöte

Allmänheten, kommuner, skoldistrikt, polismyndigheten och andra intresseorganisationer ska ges möjlighet att inlämna synpunkter och förslag till förändring av kollektivtrafiken. Synpunkter och förslag ska riktas till kollektivtrafikmyndigheten. Mindre förändringar kan genomföras löpande under året. Större förändringar behandlas på det årliga busstidtabellsmötet där kommande års turlistor presenteras och diskuteras innan de fastslås av Landskapsregeringen.

Landskapsregeringen sammankallar årligen till ett busstidtabellsmöte och har sålunda gett möjligheter för nämnda intressegrupper att presentera sina ändringsförslag till den gällande turlistan som skickats på remiss för kommande års trafik. Önskemål om förändringar bland annat i tidtabeller kan ses i ett syfte att möta kundernas behov bättre, inom ramen för vad som är möjligt med de restriktioner som budget och avtal medför.

4.3. Infrastruktur för kollektivtrafik

Ansaret för byggandet och underhållet av busshållplatser följer fortsättningsvis tidigare 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, kollektivtrafikmyndigheten och bussbolaget/entreprenören. Det är väghållaren som beslutar om och bekostar hållplatsen. Där trafikförsörjningsprogrammet säger att hållplatserna ska vara tillgänglighetsanpassade ska dessa byggas enligt landskapsregeringens modell för anpassade

⁶ 19 § i landskapsförordning (2016:90) om landskapsregeringens allmänna förvaltning.

hållplatser. Väghållaren ansvarar för byggandet av busskurer, antingen själv eller genom att tillåta andra att bygga busskurer. Landskapsregeringen ansvarar för att hållplatsstolpe och anslagstavla för tidtabeller finns.

Underhållet av hållplatsens yta i nivå med vägen, där bussen trafikerar, 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.

Vid byggande av nya hållplatser bör även väghållaren och kommunen utreda behovet av cykelparkering och bilparkering i anslutning till hållplatsen.

5. Behov av kollektivtrafik, mål och vision

Enligt kollektivtrafiklagen ska behovet av kollektivtrafik och målsättningen för kollektivtrafiken framgå i trafikförsörjningsprogrammet.

5.1. Behov

Kollektivtrafik kan tillgodose behov av persontransporter och transporter av lättare frakter. De passagerargrupper som främst nyttjar kollektivtrafiken är skolungdomar, pendlare, äldre samt resenärer som ansluter till annan trafik (som till exempel till skärgårdstrafiken). Kollektivtrafiken ska fokusera på att tillgodose behovet för dessa kundgrupper, men även utveckla trafiken framför allt sommartid så att besökare i större utsträckning har möjlighet att besöka Åland utan bil.

5.2. Möjligheter och utmaningar

Förutom att kollektivtrafiken ger minskade klimatutsläpp och minskar trängseln på vägarna skapar den ett mer jämställt samhälle genom att ge möjlighet för människor att ta sig till arbete, skola och service. Undersökningar visar exempelvis att kvinnor åker mer kollektivt än män. Styrmedel och åtgärder som stärker kollektivtrafiken förbättrar tillgängligheten mer för kvinnor och bidrar därmed till ett mer jämställt samhälle⁷.

Arbetspendlingen och skoltrafiken mellan de åländska kommunerna är omfattande vilket framgår av statistik från ÅSUB⁸. Det redan existerande stora transportbehovet skapar ett gott passagerarunderlag för hela kollektivtrafiken.

Arbetspendlingen inom Mariehamn-Jomala-Järsö är lika omfattande som pendlingen från landsbygden till tätorten, eftersom majoriteten av Ålands befolkning är bosatta inom området. Det

⁷ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/fakta/kollektivtrafikens-samhallsnytta/>

⁸ <https://www.asub.ax/sv/statistik/befolkning-befolkningens-storlek-och-struktur> 1.9.2020.

ger incitament till en ännu mer utökad tätortstrafik under programperioden i en kombination med till exempel satsningar på cykelpendling.

Skolungdomar är dock den största nyttjaren av kollektivtrafik, då de inte har tillgång till egen bil och inte uppnått körkortsålder. Åldersgruppen har ett dagligt transportbehov med likartat rörelsemönster eftersom skolresor tillgodoses med skolskjuts eller kollektivtrafik.

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. I snabbhet från start till mål har kollektivtrafiken också svårt att överträffa personbilen. 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.

Med ökade drivmedelskostnader ökar dock förutsättningarna för att få folk att välja bussen framom bilen, fastän det är en utmaning att ändra inrutade vanor och beteenden.

5.3. Mål och vision

En välanvänd och ändamålsenlig kollektivtrafik bidrar till att uppnå globala mål om hållbar utveckling och minskade utsläpp. Genom utvecklings- och hållbarhetsagendan för Åland finns mål formulerade där kollektivtrafiken på den lokala nivån blir ett verktyg som bidrar till att nå några av de enskilda delmålen. För att uppnå målen krävs dock att kollektivtrafikens andel av de totala resorna ökar, varför ökad marknadsandel är ett överordnat mål.

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,
- Tillgängligt och sammanhållet Åland och
- Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.

5.3.1. Mål för kollektivtrafiken under programperioden

- 1) Landsortstrafiken får ett nytt upplägg som bättre möter den åländska befolkningens behov genom att se över alla befintliga busslinjer och ändra linjesträckningen om behov finns och eftersträva att införa expresslinjer på huvudvägarna.
- 2) Kollektivtrafiken möter bättre turismens behov under högsäsongen genom att införa trafik till vissa välbesökta platser på Åland.

- 3) Ett samhällsnätverk skapas för att utveckla kollektivtrafiken med representanter från landskapsregeringen, kommunerna, tredje sektorn, bussbolagen och övriga intressenter.
- 4) Utredda förnyelsebara alternativ av drivmedel för landsortstrafiken.
- 5) Marknadsandelen för kollektivtrafiken ökar genom att kollektivtrafiken marknadsförs regelbundet, både i kommunernas infoblad, genom annonsering i media samt genom olika kampanjer. Genom bra digitala verktyg som webbsidor och mobilapplikationer ges resenärer lättillgänglig information för att skapa en bra kundupplevelse.
- 6) Kollektivtrafik har etablerat sig som en självklar valmöjlighet när avstånden är för långa för att gå eller cykla, eftersom vetskapen om hur kollektivtrafiken fungerar och attraktiviteten har ökat.
- 7) Både nya och vana resenärer upplever det enkelt att få tillgång till information som avgångar, restider, bytesmöjligheter och trafikförändringar.

Tabell 3. Programmets målsättningar

Övergripande mål	Nuläge 2024	Målsättning
Attraktiva resor	Biljettpriser och zoner har reviderats. Kundnöjdhet: ej mätt. Restidskvoter och turtäthet är inte reviderade.	Konkurrenskraft genom låga priser. Kundnöjdhet: mäta kundnöjdheten och höja den vid varje programperiod. Restidskvoterna har sänkts. Turtätheten är högre.
Tillgängligt och sammanhållet Åland	Alla bussar inom tätortstrafiken är tillgänglighetsanpassade. I landsortstrafiken finns möjlighet till tillgänglighetsanpassade fordon. Vissa av tätortens och landsortens hållplatser och bytespunkter är tillgänglighetsanpassade. Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga åländska kommuner på fasta Åland med Mariehamn. Mariehamn med omnejd har utökad kollektivtrafik.	Fler fordon inom landsortstrafiken är tillgänglighetsanpassade. Nya hållplatser eller hållplatser utefter väg där ombyggnad sker, tillgänglighetsanpassas. Alla bytespunkter är tillgänglighetsanpassade. Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga åländska kommuner på fasta Åland med Mariehamn. Mariehamn med omnejd har utökad kollektivtrafik. En ny expresslinje mellan Mariehamn och Godby har startats. Nya linjedragningar har utretts. En utökad kvälls- och helgtrafik har införts för landsortstrafiken.
Effektiva resor med låg miljöpåverkan	Upphandling med utsläppsfria fordon förbereds. Tätortstrafiken har två fossilfria fordon i drift senast 01.07.2026 Kollektivtrafiken har en relativt låg andel av pendlingstrafiken.	En ökande andel av pendlarna reser kollektivt. Kollektivtrafiken är i högre grad anpassad efter besöksnäringen specifikt mellan Mariehamn och landsbygden.

5.3.2. Attraktiva resor

För att säkerställa att kollektivtrafiken upplevs attraktiv är det viktigt att resan är prisvärd och att det är enkelt att nyttja trafiken.

En viktig faktor för kollektivtrafikens konkurrenskraft är att restidskvoten⁹ inte är för hög. Här är det önskvärt med en restidskvot på maximalt 1,3. Bara en av linjerna uppfyller i dagsläget det målet. Genom att på de mest använda sträckorna införa expresslinjer som går rakaste vägen och har få stopp kan restidskvoten sänkas, vilket bedöms nödvändigt för att kollektivtrafiken ska vara ett rimligt pendlingsalternativ. Separata bussfiler och smitfiler är exempel på åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet.

Tabell 4. 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

Det är även viktigt att information är relevant och lätt tillgänglig. Vid planerade eller oplanerade trafikstörningar måste information snabbt nå ut till kunderna. Därför är det önskvärt att digitala tjänster med realtidsuppdatering om busstider och eventuella trafikstörningar utvecklas.

5.3.3. Tillgänglig kollektivtrafik

Att skapa en tillgänglig kollektivtrafik på Åland är ett prioriterat område för landskapsregeringen. Många behov är gemensamma för oss alla, men på vissa sätt är vi också olika. Den fysiska miljön påverkar våra vardagsliv beroende på exempelvis ålder, kön eller om vi har någon funktionsnedsättning. Kollektivtrafik för alla innebär att kollektivtrafiken som helhet erbjuder tillgänglighet för olika behov, och att olika behov prioriteras lika mycket. I praktiken kan det innebära att större hållplatser och bytespunkter är funktionsanpassade, både vad gäller den fysiska

⁹ Restidskvot är relationen mellan hur lång tid en sträcka tar med kollektivtrafiken jämfört med att köra bil och det används som ett mått över kollektivtrafikens attraktivitet.

tillgängligheten och trafikinformation. Infrastruktur i fordon för audiovisuell information ska utvecklas vidare och införas i alla bussar. Det innebär att det finns skärmar i bussarna som visar hållplatser längs rutten samt annan information och som även sker med högtalarutrop.

En tillgänglighetsanpassad buss ska uppfylla följande krav:

- Låggolvs- eller lågentrébuss 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

Digitalisering inom kollektivtrafiken görs inom ett parallellt projekt för digitalisering och harmonisering av både kollektivtrafiken och skärgårdstrafiken.

5.3.4. Tillgängliga hållplatser och bytespunkter

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassad för att bättre möta behoven hos 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 tillgänglighetsanpassad bytespunkt eller hållplats ska uppfylla följande krav:

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

Tabell 5. Huvudlinjernas bytespunkter och deras tillgänglighet

Bytespunkt	Tillgänglig 2022	Tillgänglig 2026
Bussplan, Mariehamn		X
Tätortstrafikens bytespunkt	X	X
Berghamn, Eckerö		X
Godby	X	X
Hummelvik, Vårdö		X
Långnäs, Lumparland		X
Svinö, Lumparland		X

5.3.5. Effektiva resor med låg miljöpåverkan men positiv hälsopåverkan

Genom att resa kollektivt effektiviseras resandet gentemot att använda egna fordon och trafiken minskar transporternas totala påverkan på hälsa och miljö. Men det är trots det viktigt att kontinuerligt arbeta för att förbättra kollektivtrafikens påverkan på miljö och hälsa. Genom att införa fordon med lägre utsläpp, alternativa drivmedel och på sikt även börja använda elfordon minskas utsläppen av partiklar och kväveoxider. Det leder även till att bullernivåerna sänks vilket påverkar livsmiljön positivt. För att säkerställa att så många som vill ersätta resor i privatbil med kollektiva resor är det viktigt att trafiken är dimensionerad och om så behövs utbyggbar för att möta de behov som finns.

Landskapsregeringen ska senast under 2026 ta fram en plan för hur och när Ålands kollektivtrafik kan bli helt fossilfri. Planen ska:

- Utredda de ekonomiska förutsättningarna för omställning till fossilfritt bränsle. Vad, till vilket pris och vilka prioriteringar som behöver göras?
- Fastställa hur laddinfrastrukturen behöver utformas, vem som ska äga och finansiera den. Principerna för hur energipriset vid laddning tas ut behöver fastställas.
- En tydlig plan på vilka linjer under vilken tid som ska elektrifieras.

Målet är att inför upphandling av landsortstrafiken för trafikperiod med start 2030 kunna upphandla med en tydlig miljöprofil. För tätortstrafiken räknar vi med att den elektrifiering som tar sin början senast under 2026 kommer accelereras under trafikperioden som startar 2032.

6. 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. Förutsättningarna kan förändras vilket kan göra att trafikförsörjningsprogrammet behöver revideras under programperioden.

6.1. Allmän trafikplikt

Enligt kollektivtrafiklagen 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.

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 allmänheten 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.

6.2. Upphandlad kollektivtrafik

Landsorts-, matar-, glesbygds- och tätortstrafiken bedöms inte kunna utföras på enbart kommersiella villkor utan behöver upphandlas. Landskapsregeringen inför förnyad allmän trafikplikt för landsortstrafiken och tätortstrafiken, vilka beskrivs i kapitel 3.

6.3. 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.

7. Genomförande och uppföljning

Trafikförsörjningsprogrammet kopplas till dels en ettårsperiod, dels en fyraårsperiod för uppföljning, lärande och dialog. Ettårsperioden innebär löpande uppföljning, medan en fördjupad uppföljning och prövning av trafikförsörjningsprogrammets aktualitet sker vart fjärde år. Lärandecykeln är en del av hållbarhetsarbetet. Syftet är att skapa ansvarighet, öppenhet och transparens. Beslut om insatser och kostnader prövas inom ramen för ordinarie verksamhets- och budgetplanering.

Kollektivtrafikmyndigheten och övriga sakkunniga inom landskapsregeringen ansvarar för aktiv omvärldsbevakning, samverka med branschorganisationer och andra aktörer samt ta del av goda exempel från andra delar av världen, som ett led i lärandeprocessen.

Bilaga 1



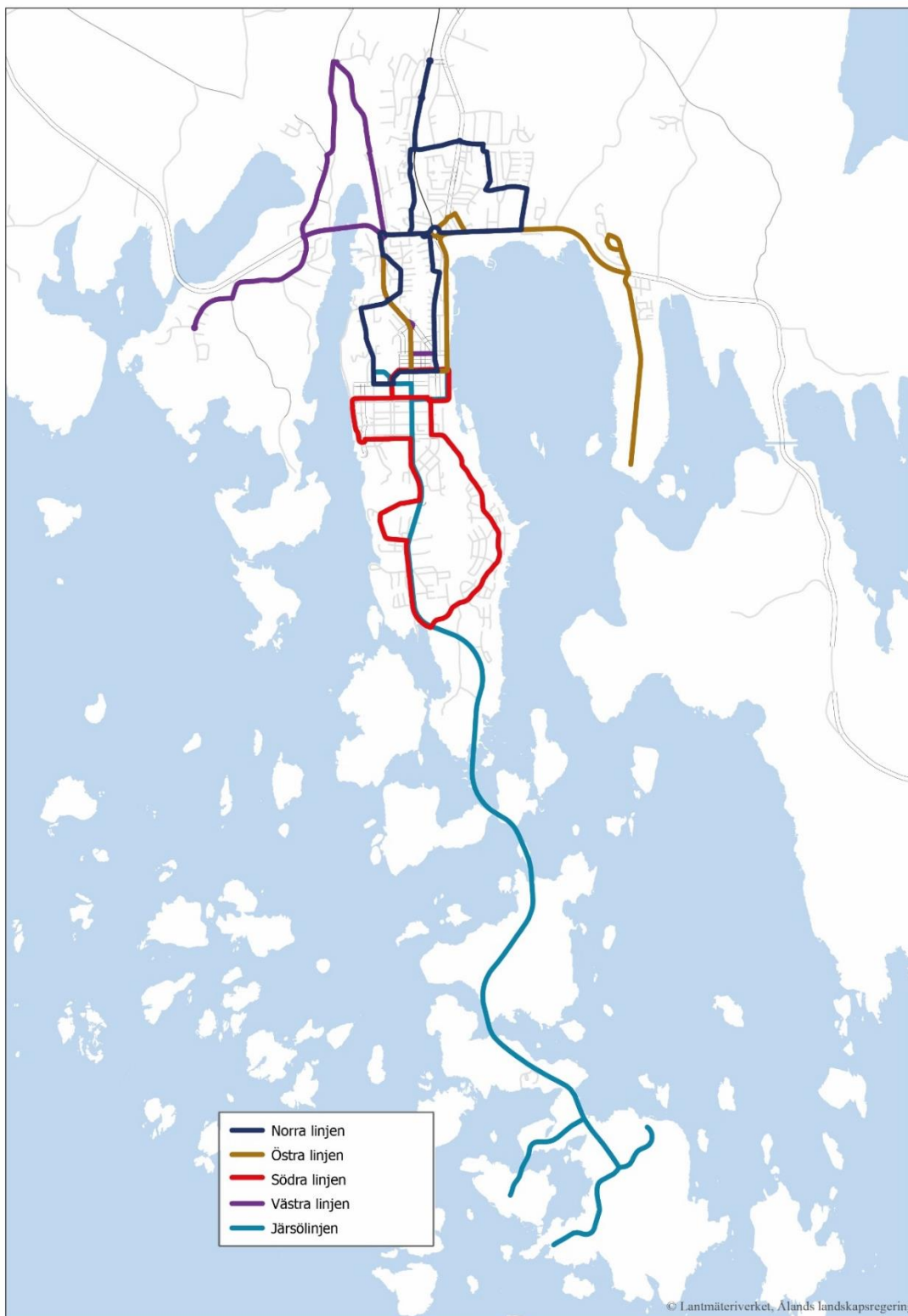
Karta över landsortstrafikens linjer 1–6 år, utgående från vinterturlistan

Bilaga 2



Karta över landsortstrafikens linjer 1–5 år , utgående från sommarturlistan. Linje 6 trafikeras inte på sommaren.

Bilaga 3



Karta med tätortstrafikens linjer; Norra linjen (grå), Södra linjen (ljusrosa), Västra linjen (mörkrosa), Östra linjen (orange), och Järsölinjen (grön).