

# Trafikförsörjningsprogram för Åland 2022 - 2023

Dnr: ÅLR 2020/1769

Datum: 26.10.2020

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

[registrator@regeringen.ax](mailto:registrator@regeringen.ax)

+358 18 25 000

[www.regeringen.ax](http://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.

## 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  
Kumlinge 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 .....	27
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.	Kommersiell trafik.....	39
9.	UPPFÖLJNING AV PROGRAMMET .....	40
Bilaga 1	.....	41

# 1. Lagstiftning och ramverk

Tidigare har *landskapslag (1976:33) om yrkesmässig trafik*, exempelvis reglerar 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*



## 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
<b>Kollektivtrafik</b>	Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds till allmänheten fortlöpande och utan diskriminering (EU:s Kollektivtrafikförordning punkt 2a).
<b>EU:s kollektivtrafikförordning</b>	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.
<b>Kollektivtrafiklagen</b>	Landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster.
<b>Kollektivtrafikutredningen</b>	Kollektivtrafikutredningen 2014 i vilken en utredare, styrgrupp och referensgrupp framtog material inför lagstiftningsprocessen som ledde till landskapslag (2019:60).
<b>Linjetrafik</b>	Kollektivtrafik längs huvudvägarna till och från landsorten och Mariehamn. Fram till och med år 2021 inbegrep detta linje 1–8 som tilldelats av landskapsregeringen.
<b>Matartrafik</b>	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.
<b>Landsortstrafik</b>	Linjetrafik samt matartrafik utanför tätort.
<b>Lokaltrafik</b>	Separat kollektivtrafik inom en kommun som inte ansluter till linjetrafik, förekommer framförallt i skärgården.
<b>Stadstrafik</b>	Kollektivtrafiken inom Mariehamns stad som upphandlats fram till och med år 2021 av Mariehamns stad.
<b>Tätortstrafik</b>	Kollektivtrafik inom det sammanhängande tätortsområdet Mariehamn-Jomala-Järsö.
<b>Färdtjänst</b>	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.
<b>Service som stöder rörlighet</b>	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.
<b>Skolskjuts</b>	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 samt av kommunen bekostade resor i linjetrafiken (skolkort). Skolskjuts som upphandlats av kommunen kan inte användas av kollektivtrafikpassagerare.
<b>Hållplats</b>	En anvisad plats där det är möjligt att stiga på och av kollektivtrafik.
<b>Bytespunkt</b>	Hållplats där flera kollektivtrafiklinjer möts. Även kombination mellan buss och färja.
<b>Tillgänglighet</b>	Fysisk och -kommunikativ - informativ och psykosocial tillgänglighet.
<b>Tillgänglighetsanpassning</b>	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, linstyrd 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 låg befolkningstätheten är låg med förhållandevis stora avstånd. Mariehamn med närområden samt Godby kategoriseras som tätorter. Under sommarhalvåret ökar antalet människor tydligt då turister och sommaråläggningar 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.

Den nuvarande kollektivtrafiken på Åland med buss i linjetrafik, gjordes välavgränsat och planmässigt 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 man år 2015 gjorde 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 åläggningarna 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 fastslagen 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 sund vinstmarginal. Landskapsregeringen kan beställa extra turer, utöver turlistan, för vilka entreprenören erhåller ersättning.

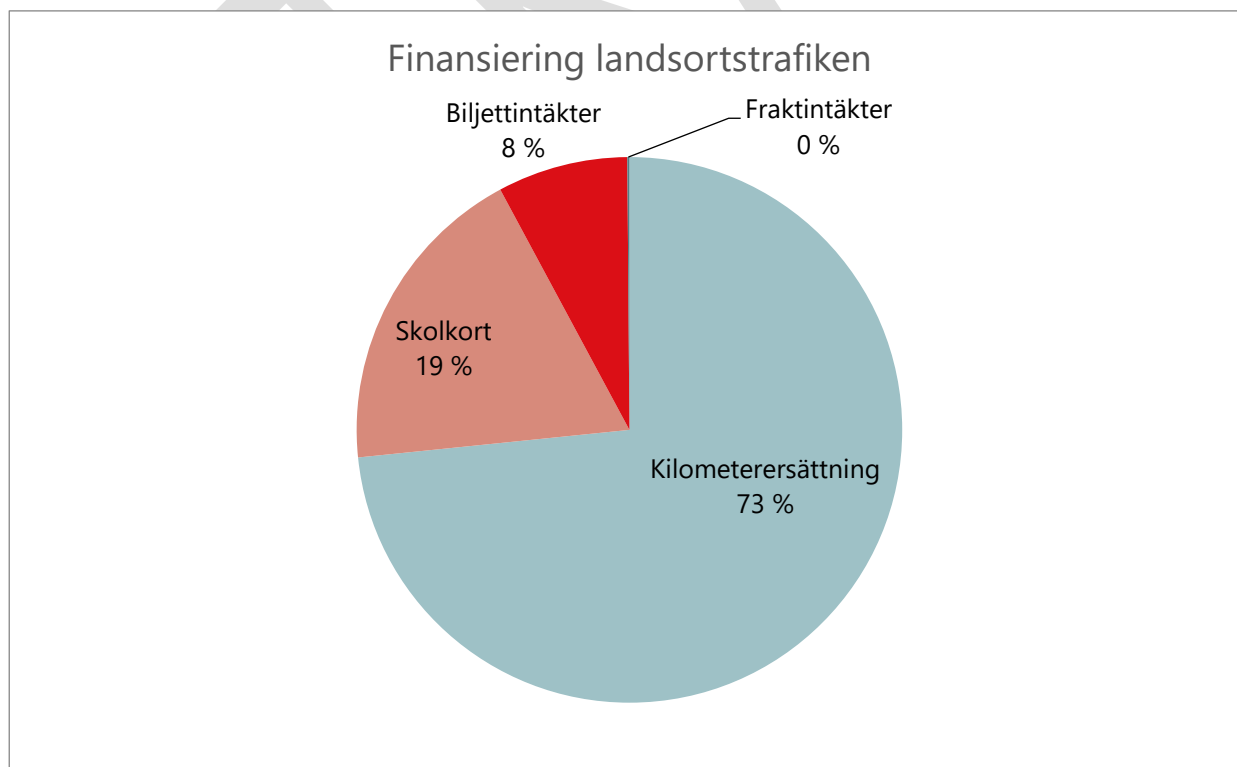
2019 uppgick kilometerersättningen till ungefär 1,9 miljoner euro. Nackdelen för den nuvarande tilldelade och EU-förordningsbaserade trafiken är att det maximala ersättningstaket är 2 miljoner euro per år vilket

förhindrat större förändringar i trafiken eftersom det maximala ersättningstaket nästan är nått. 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. Högstadieskolorna 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.

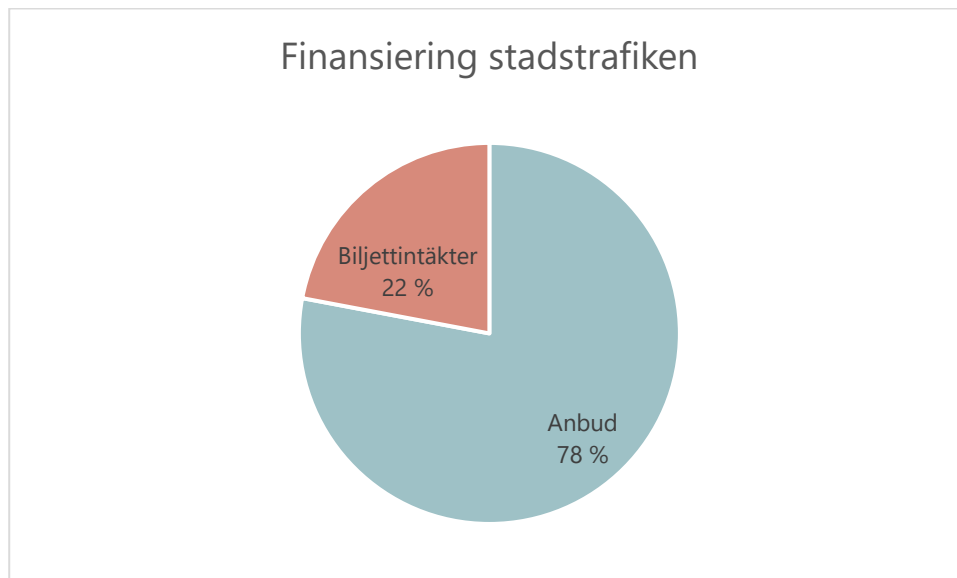
**Tabell 3.** Antalet zoner och zonpris enligt landskapsförordning (2011:24). Priser för periodkort framgår också av tabellen

ZON	Erhållingsavgift för vuxen				Skolekort, vuxen				Månadskort	Årskort	6-månaders kort	Pensionärskort (10 resor)
	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

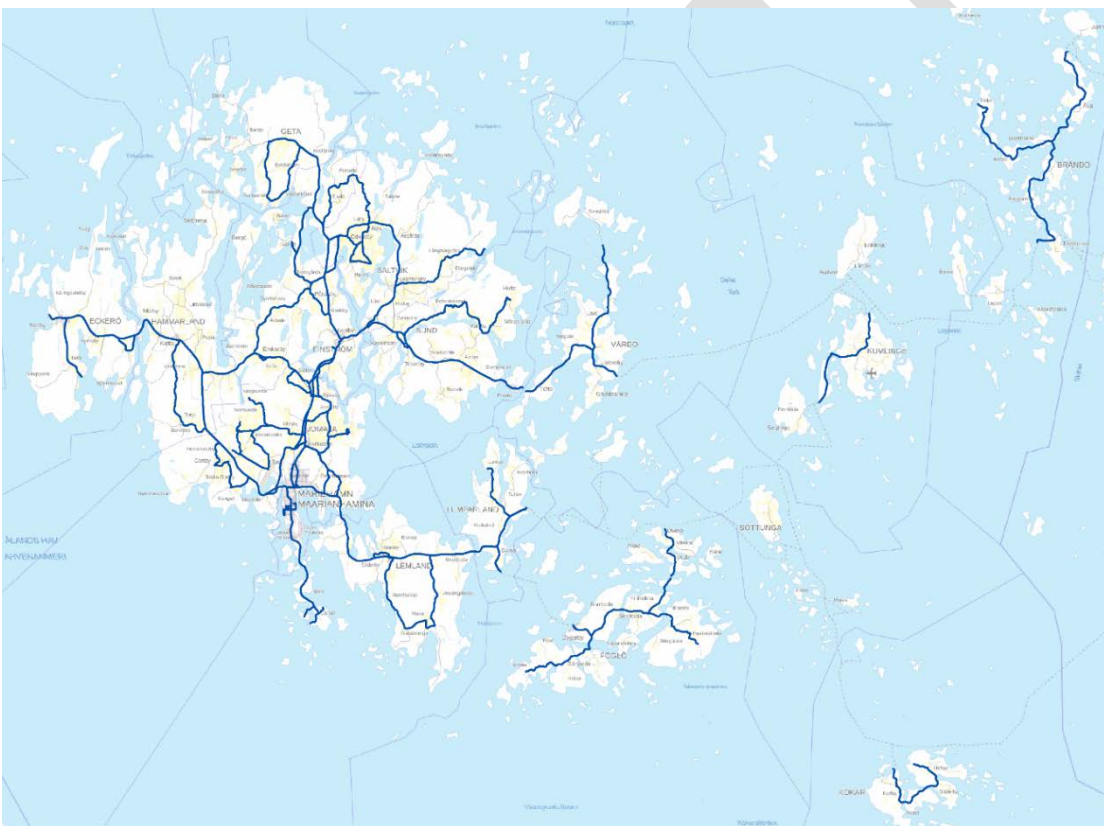
Landsortstrafikens linjer 1 - 5 trafikeras med ett flertal vardagsturer samt även vissa helgdagsturer. Linjerna 6, 7A, 7B och 8 är så kallade kombinationsturer, vilka har mera en skolorienterad trafikkaraktär med linjedragningar och tidtabeller anpassade efter skolornas behov men öppna även för allmänheten. 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 anknypningspunkt 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 Hummelvik
5	Lumparland-Lemland-Mariehamn	Williams Buss Ab	Föglölinjen Svinö, Södra linjen/Tvärgående linjen Långnäs
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 sommaren och semestrarna 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 visande landsortstrafikens linjer inklusive matar- och lokaltrafik.

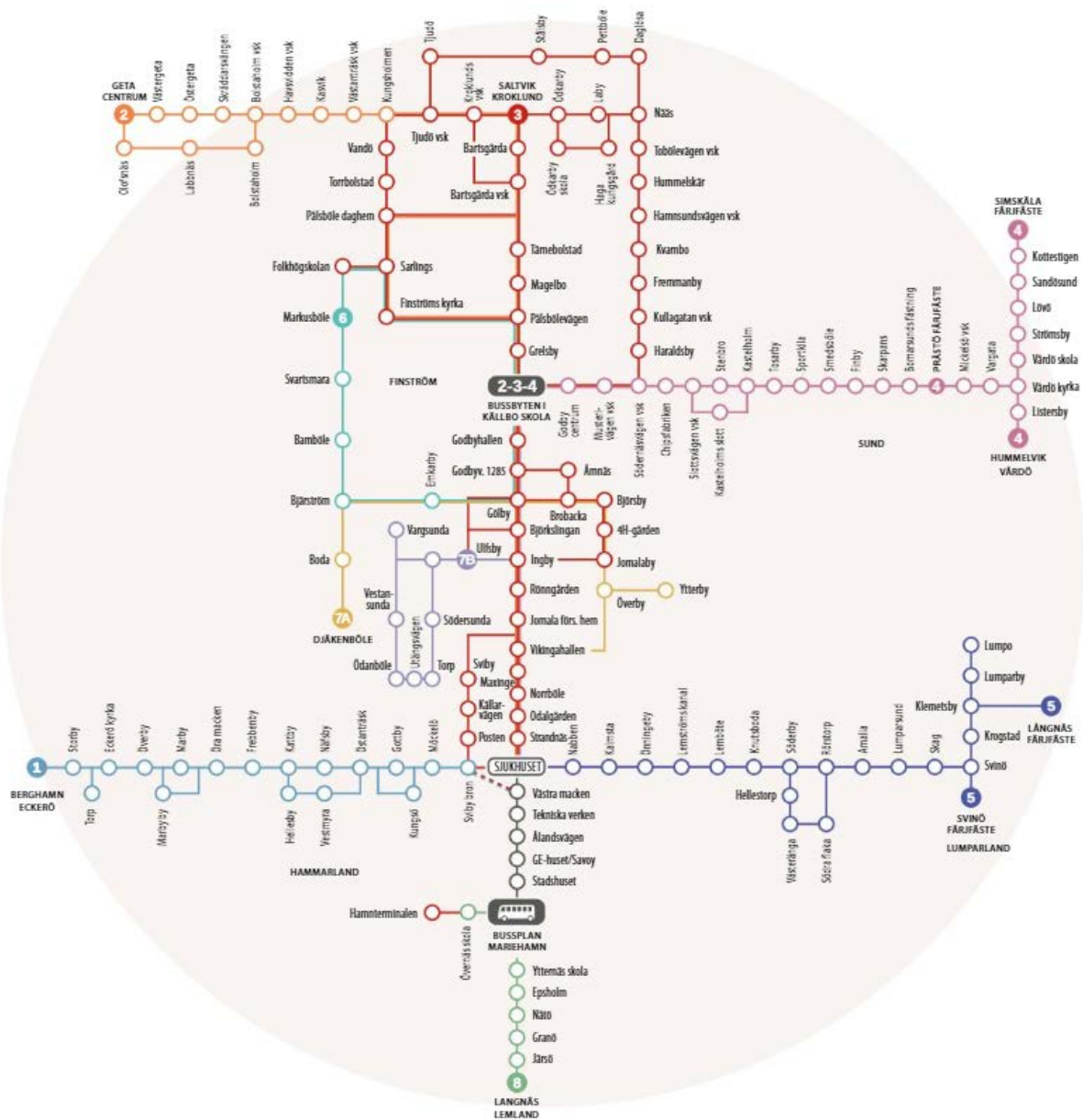


Bild 4. Landsortstrafikens linjer och huvudsakliga hållplatser.



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 trafikeras en buss, vilket betyder en timmes turtäthet. Under nattetid och helger är det uppehåll i trafiken.



START CENTRUM	Bussplan	Hotell & Rest. skolan	Ved-huggsvägen	Sjukhuset, Doktorsvägen	Dalbo, Uppgårdsvägen	Bolstsvägen	Högbocksvägen	Hinderbovägen	Örtvägen	Strandnäs skola	Sjukhuset	Klintvägen	Elverkvägen	Wästergymnasiet	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

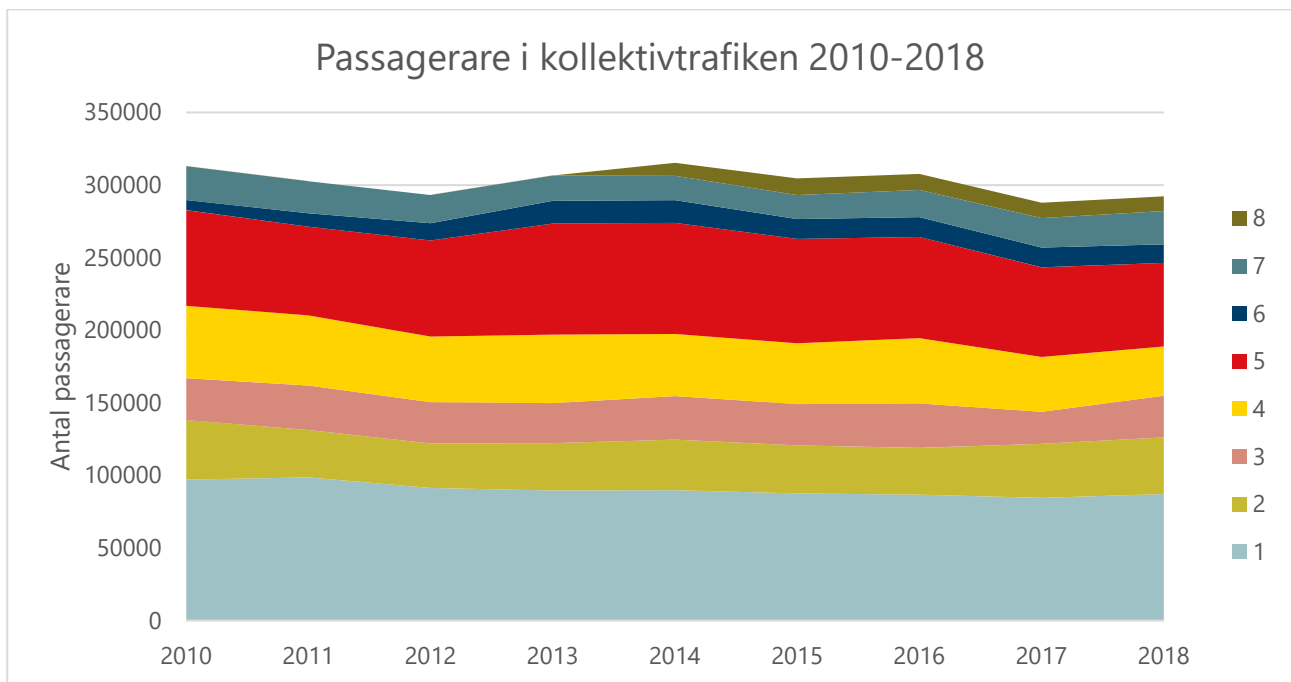
  

START CENTRUM	Torget	Kyrkan	Västra hamnen	Skinnadsgatan	Lots-gatan	Doppingvägen	Fiskehamnsvägen	Lervik	Horsörnsvägen	Lindstigen	Sälgstigen	Juselusvägen	Parkgatan	Torget	Östra Esplanadgatan	STOPP CENTRUM
06.50	06.52	06.53	06.55	06.56	06.59	07.00	07.01	07.02	07.03	07.04	07.05	07.06	07.07	07.08	07.09	07.13
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.

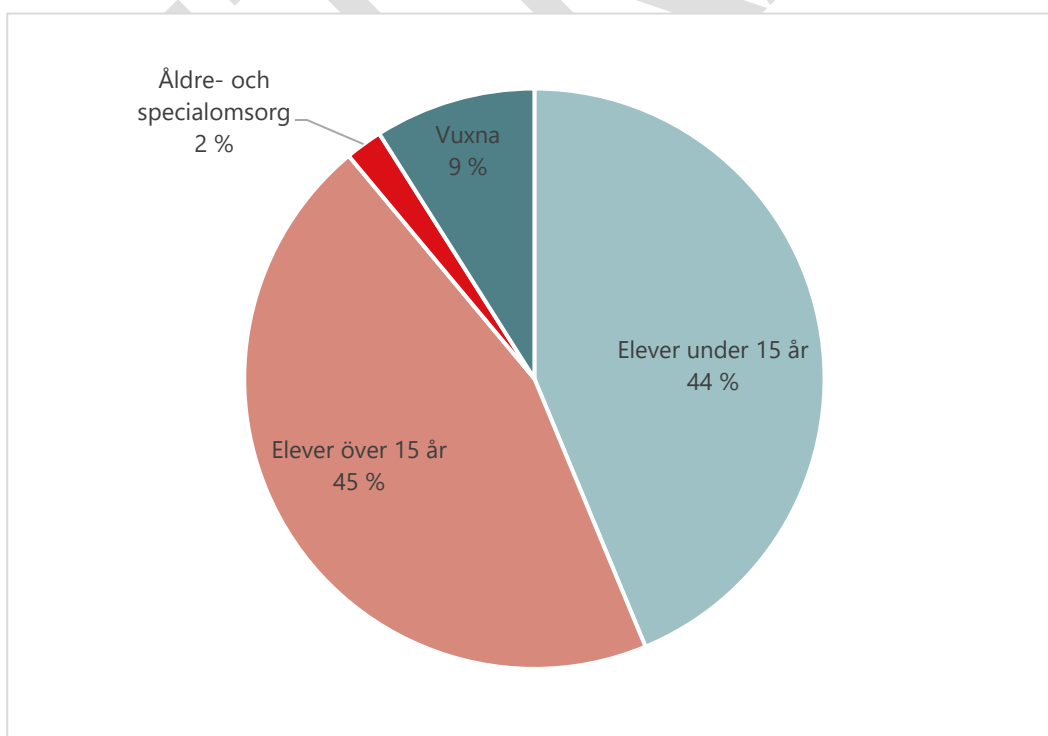
### 3.3. Passagerare

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.

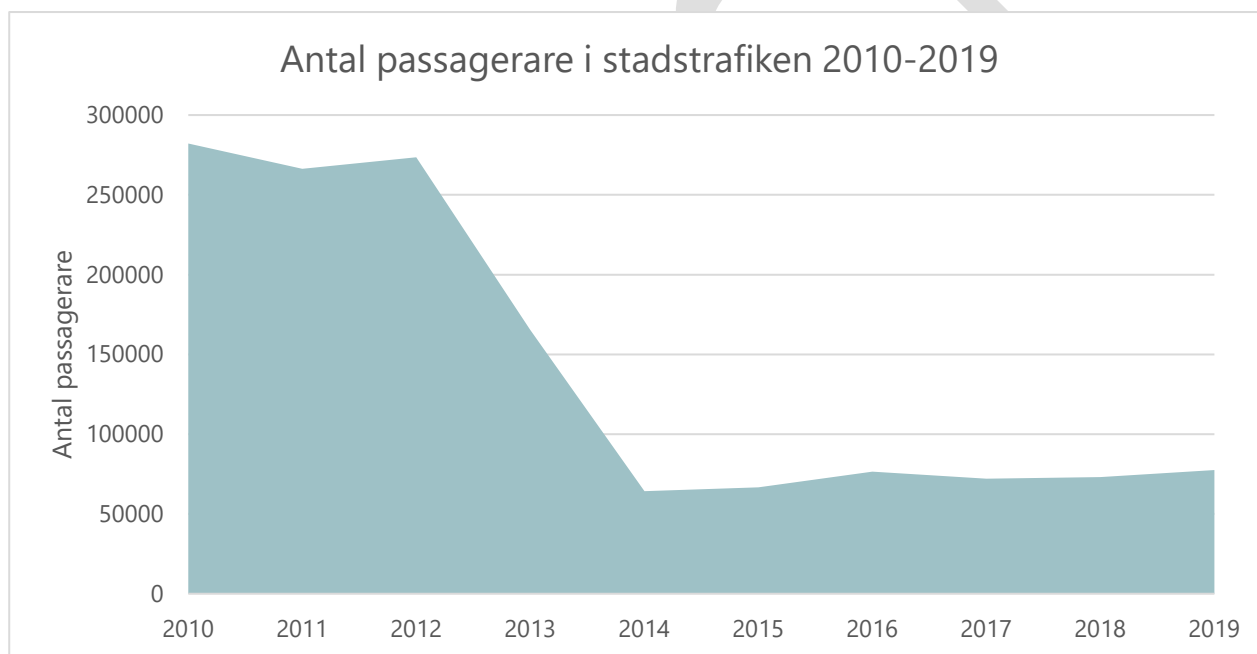
De största passagerargrupperna utgörs av skolelever, arbetspendlare och resenärer till färjeanslutningar. Hur antalet passagerare fördelar sig mellan de olika passagerargrupperna är okänt i detalj. Ålandstrafiken uppskattar att ca 90 % av resorna utgörs av skolskjuts medan arbetspendlingen representerar enbart 5 – 10 % av resorna, se bild 7. År 2019 beviljades ca 1000 skolkort. Enligt Ålandstrafiken görs vardagligen 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 Tvärgåendelinjen 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 runt 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 15-minuters turtäthet. Dessutom var bussen avgiftsfri 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 eftermiddagen 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 höggolvade bussar medan stadstrafiken och linje 8 använder låggolvsbussar. 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 höggolvade bussar. Höggolvad buss har ett bagageutrymme som behövs för passagerarna på längre bussresor. Även cyklar kan lastas i bagageutrymmet.

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 används även reservfordon men de behöver inte uppfylla alla de krav som ställs för ordinarie fordon.

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 som passageraren kommer i kontakt med på sin resa. Ålandstrafiken har från sitt centrala och vid bussplan liggande kontor i Mariehamn hand om den kundrelaterade kontakten både i landsortstrafiken och skärgårdstrafiken. Ålandstrafiken administrerar bokningar och betalningar samt upprätthåller kundinformationen. Transportbyrån på landskapsregeringens infarstrukturavdelning 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.

UTKAST

## 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 1Ålands statistik och utredningsbyrå (ÅSUB). Åldersgruppen har ett dagligt transportbehov med likartat rörelsemönster eftersom skolresor tillgodoses med skolskjuts eller kollektivtrafik. Övriga resor för denna åldersgrupp är i sin helhet en stor del av kollektivtrafiken. Antalet beviljade skolkort för grundskolor och gymnasier är ca 1 000 stycken.

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.

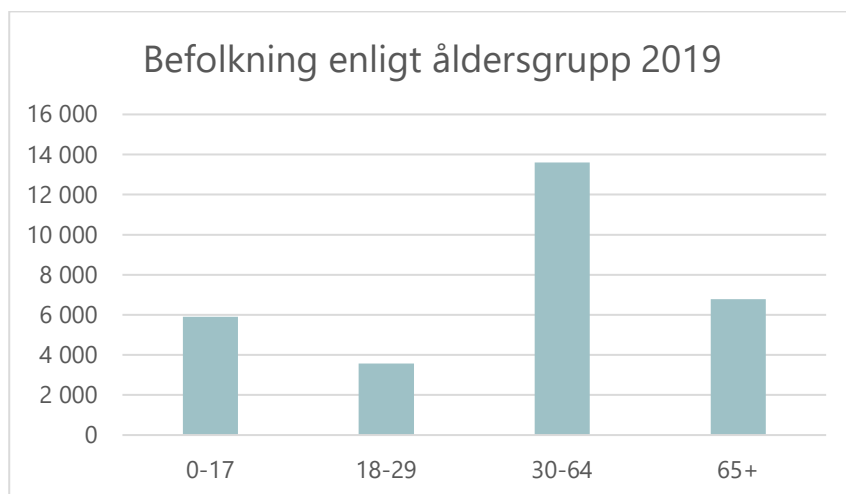
I gruppen 30 – 64 år finns nästan 14 000 personer varav majoriteten arbetar dagtid vilket ger ett dagligt transportbehov med likartat rörelsemönster och utgör även den en stor del av kollektivtrafiken. Åldersgruppen har ofta tillgång till egen bil.

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.

I den sammanräknade mängden av olika åldersgrupper med dagliga likartade transportbehov ingår 23 500 personer.

---

<sup>1</sup> <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 dag<sup>2</sup> i vilken inkluderas kommunintern pendling, pendling till andra kommuner samt pendling i skärgården vilket framgår av tabell 5. Framför allt pendlingen inom tätorten Mariehamn - 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
<b>Åland</b>	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**

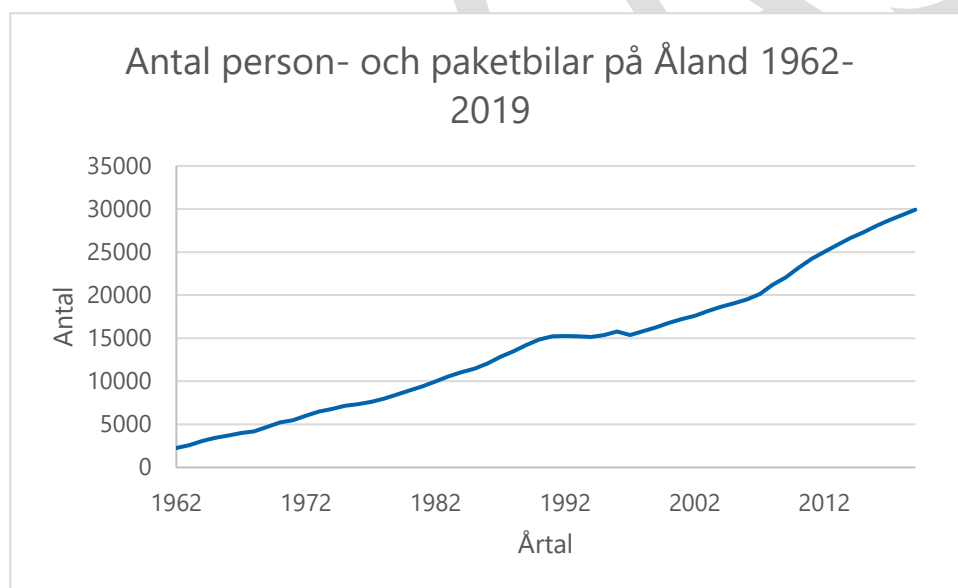
<sup>2</sup> Sysselsatt arbetskraft 31.12.2017 [https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/statistics/syssel17\\_0.pdf](https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/statistics/syssel17_0.pdf) 1.9.2020.

## 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 tätorten Mariehamn - 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.



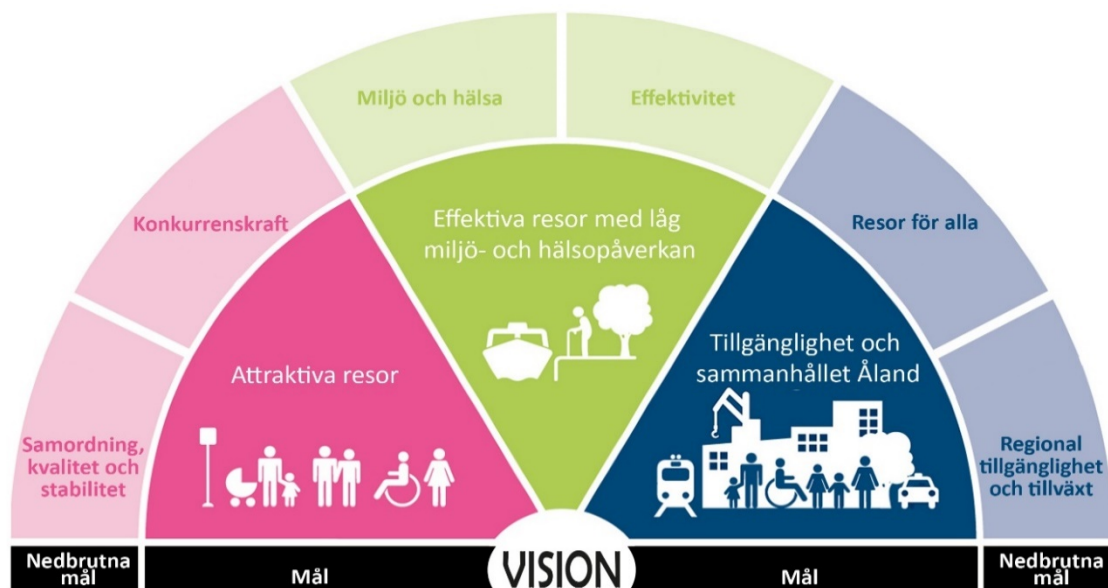
**Bild 10.** Utveckling av antal person- och paketbilar på Åland från 1962 till 2019.

## 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 %.
Tillgänglighet och sammanhållet Åland	Inom stadstrafiken och linje 8 är fordonen tillgängliga. I landsortstrafiken finns möjlighet till tillgänglighet.  Vissa av stadens och landsortens hållplatser och bytespunkter är tillgängliga.  Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga fastäländska kommuner med Mariehamn. Mariehamn har utökad kollektivtrafik.	Alla bussar inom tätorten Mariehamn/Jomala är tillgängliga.  Alla bytespunkter är tillgängliga. Antalet tillgängliga hållplatser ökar.  Kollektivtrafiken sammanbinder samtliga fastäländska kommuner med Mariehamn. Tätortens olika områden förbinds genom en utökad tätortstrafik.	Alla bussar är tillgängliga.  Alla hållplatser inom tätorten samt vid bytespunkter på landsbygden är tillgängliga. Antalet tillgängliga 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 är 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. 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:

1. **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.
2. **Mål:** Bytena blir lättförståeliga och smidiga.  
**Åtgärd:** Bättre instruktioner i tidtabell och i den fysiska miljön. En gemensam bytespunkt för tätortstrafiken och landsortstrafiken utreds.
3. **Mål:** Samordningen förbättras och användarvänligheten blir smidigare.  
**Åtgärder:** Ålandstrafiken får det huvudsakliga ansvaret att koordinera kollektivtrafiken ut mot kund. En reseapp tas fram.
4. **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.

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. 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 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:

1. **Mål:** Restidskvoterna ökar inte.

**Åtgärd:** Inga nya hinder skapas för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken ska planeras för minskade restider. Försmidigande åtgärder såsom bussfiler utreds.

2. **Mål:** Kollektivtrafiken är ett totalekonomiskt fördelaktigare alternativ jämfört med personbil för arbetspendling.

**Åtgärder:** En totalekonomisk jämförelse görs och ändringar görs eventuellt beroende på resultatet.

3. **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.

Kollektivtrafiken ska utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseutvecklingen. Offentlig planering och utveckling av bebyggelse kan styras till områden med existerande kollektivtrafik för att ge ett bättre passagerarunderlag och bättre utnyttjande av samhällsresurserna samtidigt som attraktiva bostadsområden kan erbjudas. En högkvalitativ kollektivtrafik leder till en naturlig bebyggelseutveckling i dess upptagningsområden.

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 ska erbjuda god tillgänglighet 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 tillgänglig för att klassas som tillgänglig.

En tillgänglig bytespunkt eller hållplats ska uppfylla följande krav:

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

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 höggolvade bussar vilket försvårar för personer med nedsatt rörelseförmåga. 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 samarbetar med Ålands handikappförbund för utformning av krav på tillgänglighet i sina tilldelningar och upphandlingar. 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 tillgänglighetsanpassning 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

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.  
**Åtgärd:** Uppnås genom upphandlingskrav.
- Mål:** Alla bytespunkter är fullt tillgängliga och försedda med digitala avgångsskyltar. Tillgänglighetsgraden för hållplatser på landsbygden och i tätorten ökar i samband med om- och nybyggnationer av vägnätet. Förutom de hållplatser som byggs om i samband med ny- och ombyggnation av vägnätet ska ytterligare 10 hållplatser per år upprustas 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 fullt tillgängliga. Landskapsregeringen gör andra hållplatser mer tillgängliga i samband med om- och nybyggnation av landskapsvägar. Målsättningen implementeras i verksamhetsplaner för ansvariga enheter. Landskapsregeringen har koordineringsansvaret.
- Mål:** Alla hållplatser ska vara försedda med hållplatsstolpe och tidtabellsanslag.  
**Åtgärder:** Målsättningen implementeras i verksamhetsplaner för ansvariga enheter. Landskapsregeringen har koordineringsansvaret.
- Mål:** Biljettpriserna för kollektivtrafiken på landsbygden sänks och antalet biljettzoner minskas. 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 tillgänglighetsanpassning

Bytespunkt	Redan tillgänglig (2019)	Tillgänglig under 2022 – 2023
Bussplan, Mariehamn		X
Stadsbussens bytespunkt	X	
Berghamn, Eckerö		X
Godby centrum	X	
Hummelvik, Vårdö		X
Långnäs, Lumparland		X
Svinö, Lumparland		X

### 6.1.3. Långsiktiga mål

Det långsiktiga målet är att kollektivtrafiken ska vara fullt tillgänglig för alla som bor och vistas i landskapet. Alla fordon inom kollektivtrafiken ska vara tillgängliga 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. 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 stöda tillgänglighet mellan 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 tillgänglighet med möjligheter till tillväxt på hela Åland.



## 6.2.1. Nuläge

Landsortstrafiken förbinder landsbygdskommunernas 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 stadsgränsen<sup>3</sup>.

Turlistan i landsorts- och stadstrafiken är uppbyggd för arbetspendling till och från samt inom Mariehamn med 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 och närområden i Jomala 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 anpassas efter turisternas behov.  
**Åtgärder:** Sommarturlistan anpassas för att tillgodose behov från besöksnäringen.

Tabell 12. Mål samt ansvarig för genomförande

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

<sup>3</sup> [https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/reports/rapport\\_2016\\_4.pdf](https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/reports/rapport_2016_4.pdf) 23.10.2020

### 6.2.3. Långsiktiga mål

Kollektivtrafiken utvecklas efter behov, vilket behöver 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.

UTKAST

# 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 jämförs kollektivtrafiken med biltrafiken. Gående och cyklande bör uppmuntras.

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 gruppers behov, såsom pensionärer och färjeresenärer. Inom stadstrafiken är morgonturer och eftermiddagsturer för skolresor och arbetspendling populärast.

Inga bullermätningar kopplade till kollektivtrafiken har gjorts. Incidenter 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 drivmedel, medan tätortstrafikens ordinarie fordon helt övergår till eldrift.  
**Åtgärder:** Krav i upphandling, anskaffning av fordon, etablering av laddningsinfrastruktur, lagstiftning.
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

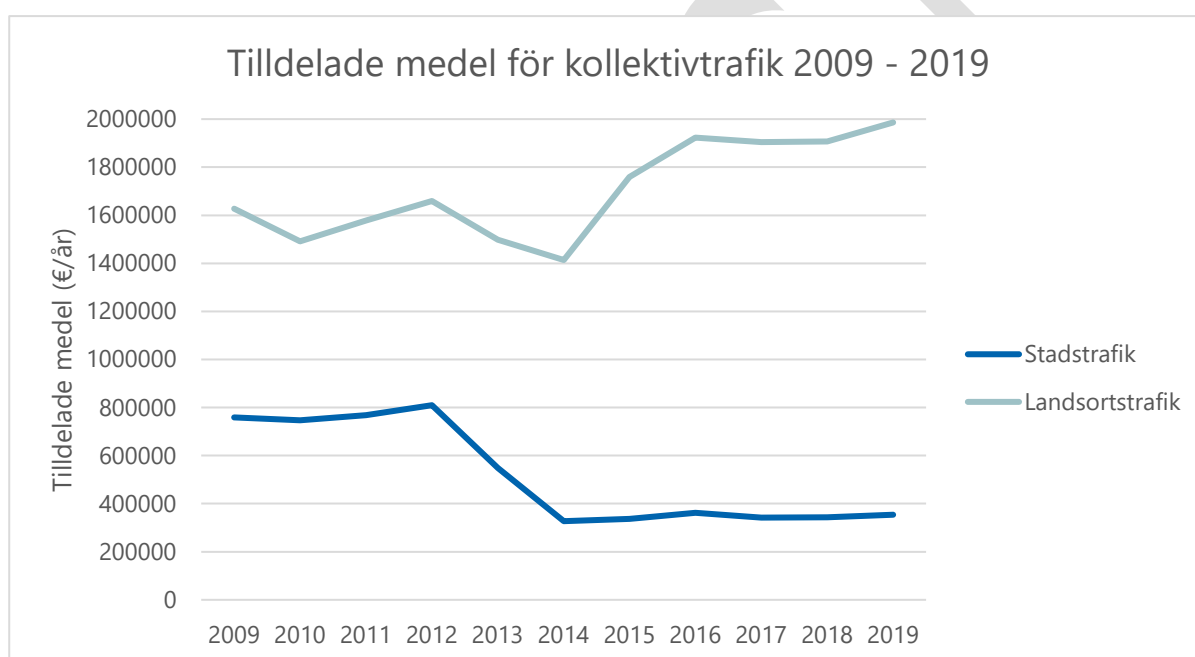
Kollektivtrafiken ska drivas med enbart förnyelsebara drivmedel. Detta med beaktande av att kraven från EU på minskat beroende av fossila bränslen ökar kontinuerligt.

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.

## 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.

## 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 samma 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 lägsta marknadsmässiga priset 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 någon form av offentligt understöd. Under programperioden kan förutsättningarna förändras vilket behöver beaktas i nästa trafikförsörjningsprogram.

## 8.1. Allmän trafikplikt

Landskapsregeringen inför allmän trafikplikt på de linjer där behovet av kollektivtrafik är av betydelse och där den inte kan genomföras på enbart kommersiella villkor. När allmän trafikplikt införts kan trafiken sedan upphandlas. Fram till och med 2021 råder trafikplikt på linje 1 – 8 medan stadstrafiken inte omfattats av trafikplikt.

Från och med 2022 inför landskapsregeringen trafikplikt på linje 1 – 7 såsom tidigare, se bild 3, vilket därefter kommer benämnas som landsortstrafik. Landskapsregeringen blir huvudman för tätortstrafiken i vilken kommer ingå stadstrafikens nuvarande två linjer, linje 8 samt en ny linje till östra och en ny linje till västra tätorten, trafikplikt införs på samtliga. Tätortstrafiken framkommer i bilaga 1. Matartrafik och glesbygdstrafik planeras i samråd mellan landskapsregeringen och respektive kommun varefter kommunen upphandlar och bekostar trafiken med hjälp av 80 % i stöd från landskapsregeringen på samma sätt som före programperioden.

Vid införande av nya linjer behöver nya busshållplatser byggas. Kommunen initierar nya hållplatser i samråd med väghållaren och landskapsregeringen. Väghållaren bygger och bekostar sedan hållplatsen. Kommunen ansvarar för att busskurer byggs och att hållplatsen sköts, väghållaren ansvarar för att ytan där bussen kör är plogad medan passagerarytan är kommunens ansvar. Landskapsregeringen och Ålandstrafiken ansvarar för tidtabeller och information om kollektivtrafiken samt uppdatering av dessa. Samma tillvägagångssätt används vid befintliga busshållplatser framöver.

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 högre servicenivå sommartid.

Från och med 2022 ska tätortstrafiken hålla en god servicenivån morgon och eftermiddag 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. Lördags-, söndags- och helgtrafiken ska täcka de behov som oftast uppstår under veckoslut men framför allt före helger och vid slutet av helger. I ÅSUB:s enkätstudie om stadstrafiken framkom att helgtrafik var den mest efterfrågade utökningen av trafiken framom morgon/eftermiddag, sommarmånader och mitt på dagen<sup>4</sup>. Flygfältet får möjlighet till kollektivtrafikanslutning och Västra hamnen får en utökad servicenivå.

---

<sup>4</sup> [https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/reports/rapport\\_2016\\_4.pdf](https://www.asub.ax/sites/www.asub.ax/files/reports/rapport_2016_4.pdf) 23.10.2020

## 8.2. Kommersiell trafik

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 besluta om 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.



## 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.

UTKAST

# Bilaga 1

Preliminär ruttdragning för tätortstrafiken

