

Stadstrafiken i Visby

Utvärdering och förslag till nytt linjenät



Visby tätortstrafik

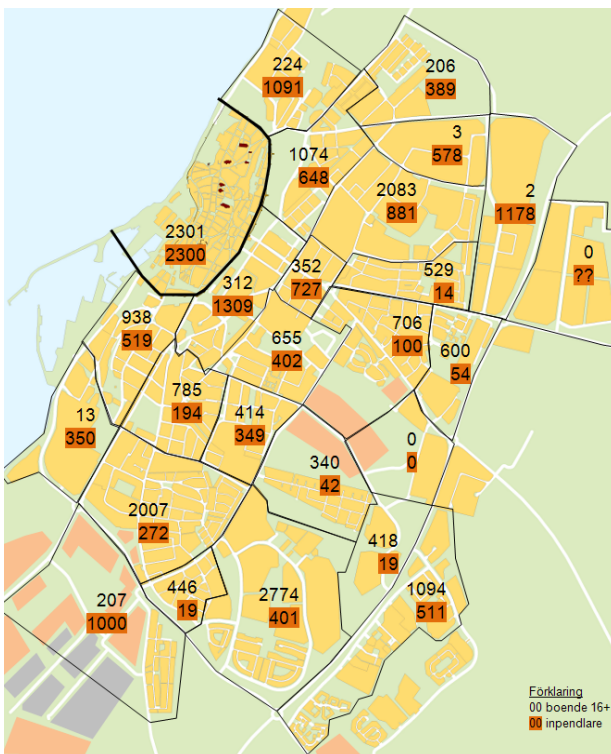
Inledning

DANIELSONDOSK har fått i uppdrag av Region Gotland att analysera och lämna förslag till hur tätortstrafiken i Visby skall kunna förbättras.

Fakta om Visby

Boende och sysselsatta

Visby har 22 500 invånare. Bebyggelsen består till stor del av en- och tvåvåningshus. Några områden med trevåningshus finns. I områdena kring Jungmansgatan och Styrmansgatan, Gråbo och Pilhagen, i sydöstra delen av staden bor ca 2 800 personer. I kvarteren öster om Korpens vårdcentral, Bingeby, bor något färre. I kvarteren kring Signalgatan och Apellstigen, Visborgsstadens, bor cirka 1 500 personer. Terra Nova - området öster om väg 148 har cirka 1 100 boende. Området söder om Söderport har också relativt många boende. Innanför ringmuren bor cirka 2 300 personer.



Kartan visar antal boende över 16 år och verk samma inpendlare. I trafikområdet finns cirka 18 500 boende över 16 år.

Verksamheter

Antalet arbetstillfällen inom offentliga myndigheter har ökat de senaste åren, främst genom att SIDA:s Östersjöenhet, Riksställningar och Riksantikvarieämbetet lokaliserats till Gotland. Stora företag är betalningsföretaget PayEx och Svenska Spel.

Kommunen har under 2010 flyttat stora delar av sin administration till Visborgsområdet. Även Länsstyrelsen har förlagt sitt kontor till detta område.

Handeln finns längs Adelsgatan innanför ringmuren och i affärscentrum Östercentrum öster om Österport. Externa etableringar är ICA Maxi i korsningen mellan länsväg 148 och 143. Här pågår också kontorsetableringar. I området Skarphällsgatan finns Willys daglighandel och ett flertal affärer med sällanköpsvaror.

Skolor

De stora gymnasieskolorna ligger på Säves väg öster om Allégatan. Högstadieskolor är Solbergaskolan strax söder om Östercentrum och Södevärnsskolan vid Stenkumlavägen inte långt från gymnasieskolorna.

Sjukvård

Visby lasarett på S:t Göransgatan precis norr om ringmuren är både en stor arbetsplats och en stor målpunkt för sjuk- och besöksresor. Den största vårdcentralen är Korpen på Brömsebroväg i norra delen av tätorten.

Nuvarande kollektivtrafik

Visby trafikeras av fyra stadsbusslinjer och tre servicelinjer.

Linje 1 Lasarettet - busstationen - Visborg - Gråbo är den tunga genomgående linjen med som bäst 30-minuterstrafik.

Linje 2 Busstationen - Terra Nova har timmesstrafik. En morgontur trafikerar Skarphäll och på lördagar och söndagar samkörs den med linje 1. Linjen har tre varianter.

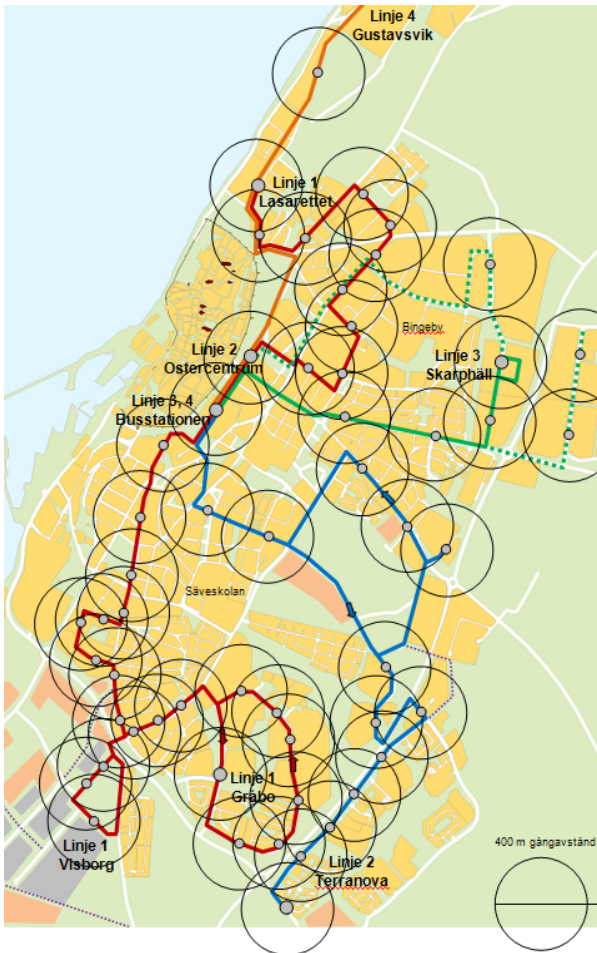
Linje 3 Skarphäll - busstationen har få turer och söndagstrafik saknas helt. Det finns fyra varianter till linjesträckning.

Linje 4 Snäckgårdsbaden - lasarettet - busstationen går vintertid endast på vardagar och har enbart fyra turer i ena riktningen och tre i andra. Linjen har på sommaren trafik även på lördagar och söndagar.

Linjerna 5-7 är servicelinjer som trafikeras med ett fordon som är anpassat för funktionshindrade. Varje linje har två turer, en vid 10-tiden och en vid 12-tiden.

Gångavstånd

Avvägningen mellan väntetid (turintervall) och gångtid är viktig för att få en låg upplevd restid. Givetvis värderar olika resenärer väntetid kontra gångtid olika. En vanlig avvägning mellan de olika önskemålen är att försöka ge de flesta boende och verksamma högst 400 m gångavstånd. Ett mål kan vara att ge 80 % av de boende och verksamma kortare gångavstånd än 400 meter till en busshållplats som trafikeras var 30:e minut under dagtid måndag till fredag. På kartorna visar cirklarna 400 meter gångavstånd.



Linjenätets yttäckning ser vid en första anblick bra ut. Inte många områden har mer än 400 meter till en busshållplats. Gymnasieskolorna på Säväs väg och stora delar av Bingeby har dock längre. Många hållplatser i norra delen av Visby trafikeras endast med några turer per dag. Kollektivtrafiken uppfyller därför inte alls den standard som föreslås i målet ovan. I södra delen av tätorten ligger däremot hållplatserna mycket tätt och de har dessutom relativt tät trafik. Trafikstandarden är med andra ord mycket ojämnt fördelad.

Det bor grovt räknat drygt 14 000 personer inom 400 m från en hållplats. Om man räknar bort de boende innanför ringmuren, är det totala antalet boende över 16 år cirka 16 100 personer. 80-90 % har närmare än 400 m till en hållplats.

Resor med Visby tätortstrafik

Det är endast linje 1 som har ett någorlunda hyggligt resande. Linje 1 är den enda linjen som har en stabil 30-minuterstrafik. Linje 2 har endast en åttondel av linje 1:s resor. Övriga linjer har mycket få resor.

Linje	Resor i jan. 2011	Andel i %	Resor i juli 2010	Andel i %
1	21 876	87	12 186	85
2	2 453	10	1 561	11
3	430	2	99	1
4	289	1	540	4
Summa	25 048	100	14 386	100

Av tabellen nedan framgår att antalet resor en vardag i januari 2011 är 1100- 1200 stycken.

Linje	En vardag		En lördag		En söndag	
	Re-sor	Per tur	Re-sor	Per tur	Re-sor	Per tur
1	999	17,5	302	12,1	100	5,3
2	121	4,5	6	0,5	0	0
3	20	2,0	2	0,4	-	-
4	14	2,1	-	-	-	-
S:a	1 155		309		100	

Priser och biljettintäkter

Färdbevisen är i stort sett desamma som finns i andra svenska städer. Klippkortet finns vanligtvis inte om man har ett rabattkort, Börskortet, som laddas med pengar. Klippkortet ger i Visby 33 % rabatt medan Börskortet ger 30 %. Det verkar onödigt att ha båda korttyperna. Biljettpriserna för kontantbiljetter och rabattkortsresor är relativt låga.

Alla barn och ungdomar upp till 20 år, folkbokförda på Gotland, kan hämta ut Bussiga kortet, som ger rätt till fria resor, vilket har medfört att unga reser mer. Nackdel är att stora grupper elever kan resa mycket korta sträckor vilket ibland ger trängsel och kapacitetsproblem.

Färdbevis	Specifikation	Pris
Enkelbiljett vuxen	20 - 64	14 kr
Enkel pensio-när/ungdom	Över 65 år; 16-20 år	12 kr
Enkel barn	7 - 16 år	7 kr
Enkel vuxna stud.		12 kr
Börskort	Rabattkort	30 % rabatt
Klippkort	Flerresorskort	12 resor för priset av 8
Visbykortet	Periodkort 30 dagar	335 kr
Förortskort Visby	Periodkort 30 dagar	450 kr
Länskort	Periodkort 30 dagar	675 kr

Över 50 % av resorna görs med enkelbiljett och cirka 25 % med Klippkortet. Biljettintäkterna är cirka 2 mkr per år.

Produktion och kostnader

Produktionen är 255 000 tidtabellskilometer per år och kräver fyra normalstora stadsbussar och en servicelinjebuss. Ytterligare en normalstor buss behövs under vintertid på linje 1. Stadsbussarna drivs av biogas som produceras på Visby reningsverk. Bussarna är nya och togs i bruk sommaren 2009. Entreprenadkostnaden var år 2010 cirka 6,9 mkr/år. Underskottet i trafiken är ca 4,9 mkr/år. Från och med sommertidtabellen i juni 2011 kommer Bussiga kortet att gälla även på sommaren, vilket beräknas ge 0,3-0,4 mkr lägre biljettintäkter.

Framtidsplaner för Visby

Region Gotland har år 2009 antagit en fördjupad översiktsplan för Visbyområdet fram till år 2025. I denna står följande om kollektivtrafiken:

- *Kollektivtrafiken skall vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.*
- *En väl utbyggd kollektivtrafik mellan Visby och landsbygden är viktigt för hela Gotland.*
- *Vid planering av nya bostäder inom staden ska målet vara att avstånd till hållplats inom staden inte bör överstiga 200 meter.*

Fungerande kollektivtrafik är en viktig del i begreppet "hela" staden. Bussen skall vara det naturliga komplementet till att cykla och gå. Kollektivtrafiken kan bidra till en långsiktig hållbar stadsutveckling genom att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det måste finnas förbindelser mellan stadens nyckelfunktioner och bussturer bör också ha en acceptabel turtäthet på kvällar och nätter. Genom införandet av det s.k. bussiga kortet har barns frihet att röra sig till och från aktiviteter ökat.

Enligt översiktsplanen planeras Visby byggas ut i söder – Visborg och Södra Hällarna. I detta område planeras både bostäder och verksamheter. I norra delen av Visborgsområdet har de gamla regementsbyggnaderna redan byggts om till kontorslokaler. I området längs Södra Törnekviar planeras bostäder. Befolkningsstillväxten i Visby har varit svagt positiv under 2000-talet.

Problemanalys Visby

I Visby är det relativt svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik. Vagnätets utformning bildar barriärer och de olika områdena är i flera fall svåra att nå om busslinjerna skall vara gena och snabba. Visbyleden är den största barriären. Områdena öster om denna är svåra att försörja med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken skulle behöva fler möjligheter att passera Visbyleden. Det är också viktigt att gående lätt och säkert kan passera Visbyleden till och från kollektivtrafikens hållplatser.

Till och från de flesta områdena i Visby är tätortstrafiken gles. En tur var 30:e minut under dagtid kan sägas vara ett minimiutbud för att kollektivtrafiken skall bli någorlunda attraktiv. Väntetiderna blir annars alltför långa och de kunder som kan, väljer andra resalternativ. Det är endast linje 1 som har 30-minuterstrafik. Linje 1 är också den linje som har något resande att tala om. Linje 1 går tyvärr i en slinga i gråboområdet och går ofta en lång omväg via Visborg mellan Gråbo och centrum. Att köra via Visborg förlänger dels restiden och dels räcker inte körtiden i tidtabellen till. Det senare innebär förseningar eller ett extra fordon i trafik och troligen också färre resor mellan centrum och Gråbo.

Linje 2 har gles trafik och olika körvägar från och till centrum. Detta innebär till exempel att boende längs Follingsbovägen får en kort restid i riktning mot centrum, medan de måste resa via Terra Nova på återresan. Denna typ av linjestreckning gör att få väljer att resa kollektivt, vilket också framgår av resandestatistiken.

Linje 3 har få turer och några olika linjestreckningar. Det är svårt att ut tidtabellen tyda hur morgonturerna går. Linjen har mycket få resenärer.

Linje 4 går endast tre till fyra turer per dag vilket ger mycket få resor. Linjen har något fler resor under sommaren då stranden längs Snäckgårdsvägen är attraktiv och sommarbostäderna fyllda med sommargäster.

Yttäckning och korta gångavstånd verkar ha prioriterats framför snabba och lättförståliga förbindelser. Om antalet resor skall öka, måste antalet linjevarianter minska och trafikutbudet öka väsentligt. Ett mål bör vara att en linje alltid skall trafikeras på samma sätt och att turintervallen skall vara som längst 30 minuter under dagtid måndag - fredag.

Hållplatserna ligger i många fall för tätt. Antalet hållplatser i södra delen av tätorten bör bli färre. En fördel skulle vara att körtiderna och därmed restiden för resenärerna blir kortare samt att kostnaderna för hållplatsinvesteringar och underhåll minskar.

Trafiken behöver koncentreras till stråk i vilka det bor många människor och i vilka många är verksamma. Gymnasieskolor, högstadieskolor och vårdinrättningar är också stora målpunkter som skall betjänas av kollektivtrafiken. Vårdinrättningar kan behöva ha mycket korta gångavstånd till en hållplats. Man bör dock vara mycket försiktig med att låta en linje gå en omväg för att angöra t.ex. en vårdinrättning. Omvägar förlänger restiden och gör kollektivtrafiken mindre attraktiv för dem som inte skall till vårdinrättningen. Hur man utformar trafiken i dessa fall är alltid en avvägning.

Skrivningen i översiktsplanen innebär, om den skall uppfyllas, en kraftig utbyggd kollektivtrafik både i staden och på landsbygden.

Alternativ - tätortstrafik

Eventuella nya bostads- och verksamhetsområden kommer inte att påverka kollektivtrafiken i tätorten inom den närmaste femårsperioden. De två alternativ som presenteras nedan visar den trafik som kan drivas de närmaste åren.

Alternativ 1

Alternativ 1 omfattar fem linjegrenar mellan ytterområden och centrum. Grundtanken i alternativet är att erbjuda korta restider mellan ytterområdena och centrum och att få en stor del av boende, verksamma samt handel och service inom 400 m från närmaste hållplats. Vi har valt att trafikera de områden som har störst potential att alstra många resor. Målet är att få så många kollektivresor som möjligt.

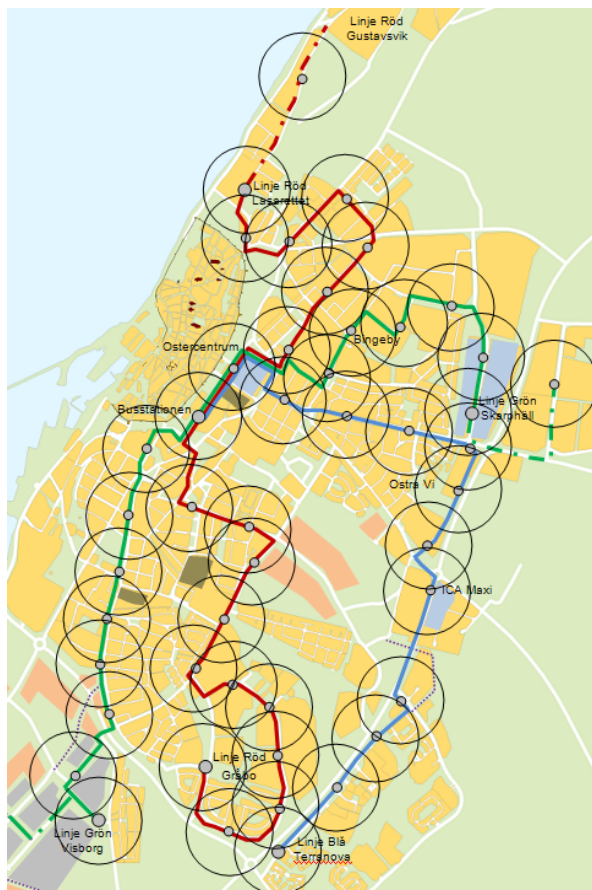
Alla linjer har 30-minuters turintervall måndag till fredag kl 06-18 och 60 minuters turintervall på kvällar, lördagar och söndagar. För att få en enkel och lättförståelig tidtabell finns inte linjeavvikelser eller avvikelser från fasta turintervall.

En linjegren går mellan Gråboområdet och centrum via Allégatan och Lännavägen. I Gråboområdet är trafiken dubbelriktad och går inte som idag i en slinga. Ändhållplats är Pilhagsvägen. Gångavståndet från hållplatserna från Allégatan till Sävarskolan är kortare än från Stenkumlaväg. Linjen ger en snabb förbindelse mellan Gråbo och centrum samt relativt bra åtkomst till Sävarskolan.

En andra linjegren förbinder Visborg och centrum. Linjen går raka vägen från Visborg via Stenkumlavägen. Anledningen till att inte trafikera Signalgatan och Halsjärngatan är att få korta restider. Gångavstånden till Halsjärngatan är acceptabelt. Linjegrenen kan i framtiden förlängas från Visborg och trafikera de nya verksamhetsområdena i söder.

Linjegrenen mellan lasarettet och centrum kan förlängas för att trafikera Snäckgårdsvägen och Gustavsvik. Detta kräver då ytterligare ett fordon. Sommartid bör det vara möjligt att utnyttja en landsbygdsbuss. Hållplatsen vid vårdcentralen Korpen är placerad på Norra Hansegatan. Gångavståndet till entrén är knappt 200 meter. Det är möjligt att dra linjen Birkagatan - Tjelvarvägen - Brömsebrovägen för att få kortare gångavstånd till Korpens vårdcentral. Nackdelen är att restiderna mellan lasarettet och centrum förlängs.

Skarphäll och Bingeby trafikeras av en linjegren. Bingeby är ett av de största bostadsområdena i Visby. Det har idag mycket lite kollektivtrafik. I Skarphäll finns ett flertal affärer med både dagligvaror och sällanköpsvaror. Skarphäll har också många arbetsplatser.



Linjegrenen mellan Terra Nova och centrum följer Visbyleden norrut och trafikera både ICA Maxi och Skarphälls handelsområde innan den går Endrevägen till centrum. För att kunna trafikera såsom i skissen behövs en bussgata mellan Martallsgatan och Kastanjegatan. Boende i Yttre Furulund vid Trädgårdsgatan får relativt långa gångavstånd till närmaste hållplats. En gångtunnel finns under Visbyleden till hållplatsen på Terra Novavägen. En hållplats vid ICA Maxi kräver en ny hållplats på Visbyleden. En gångväg med korsning i plan finns över Visbyleden.

I tabellen visas antal boende över 16 år och antalet verksamma per linjegren i alternativ 1. Boende med mer än 400 meter till hållplats ingår inte. För att uppskatta respotentialen kan vi anta att varje boende gör två resor per dag och kollektivtrafikandelen är 10 %. Antalet resor per år blir då mellan knappt en miljon. Att uppnå en kollektivtrafikandel på 10 % kräver tätare trafik än var 30:e minut. Det skulle kunna vara möjligt med 15-minuterstrafik.

Linjegren – alt. 1	Boende	Verksamma	Summa
Gråbo - centrum	4 371	2 544	6 915
Visborg - centrum	2 950	3 520	6 470
Terra Nova - centrum	3 284	3 148	6 432
Skarphäll - centrum	2 238	3 606	5 844
Lasarettet - centrum	1 845	4 042	5 887
Summa	14 688	16 860	31 548

Trafikutbudet i alternativ 1 är 55 % större än i befintlig trafik. En resandeökning med 25 % kan vara realistisk på kort sikt.

Hur linjegränarna skall kopplas samman till linjer beror på resandet mellan stadens olika områden och på produktionseffektivitet. Vi har inte tillgång till pendlingen inom tätorten, utan har kopplat ihop linjegränarna utifrån vad som är lämpligt ur produktionssynpunkt.

En linje föreslås gå Gråbo - centrum - lasarettet. Linjen liknar nuvarande linje 1. Körtiden mellan Gråbo och lasarettet har beräknats till 26 minuter. Linjen är 8,4 km lång. Medelhastigheten blir ca 20 km/tim.

En linje föreslås gå Visborg - centrum - Skarphäll. Körtiden mellan Visborg och Skarphäll har beräknats till 23 minuter. Linjen är 7,5 km lång. Medelhastigheten blir ca 20 km/tim.

Den femte linjegrenen, Terra Nova - Östra Vi - centrum, bildar en egen linje som har busstationen som ändhållplats. Körtiden mellan Terra Nova och busstationen har beräknats till 14 minuter. Linjen är 5,9 km lång. Medelhastigheten blir 25 km/tim, vilket är högt.

Alternativ 2

Alternativ 2 omfattar fyra linjegränar mellan ytterområden och centrum. Externa handelsetableringar som de i Skarphäll och i området vid ICA Maxi brukar alstra både många arbetsresor och inköpsresor. Om kollektivtrafiken erbjuder en bra standard, kan resandet bli gott. Idén i alternativ 2 är att skapa bra förbindelser mellan de stora bostadsområdena och handels- och verksamhetsområdena. För att kunna göra detta inom tillgängliga resurser får en del halvcentrala delar av tätorten sämre standard. Gångavstånden blir ganska långa i t.ex. Östra Vi. Flera landsbygdslinjer trafikerar dock Endreväg. Dessa kan utnyttjas även till resor inom tätorten. Även i detta alternativ är målet så många resor som möjligt.

Alla linjer har 30-minuters turintervall måndag till fredag kl 06-18 och 60-minuters turintervall på kvällar, lördagar och söndagar. För att få en enkel och lättförståelig tidtabell finns linjeavvikelser eller avvikelser från fasta turintervall.

En linjegren går från ICA Maxi via Terra Nova och Gråbo till centrum. Mellan Gråbo och centrum är linjesträckningen densamma som för den röda linjen i alternativ 1. Hållplatsen vid Pilhagsvägen måste dock läggas i Jungmansvägens korsning med Styrmansgatan. Gångavstånden till områdena vid Pilhagsvägen blir längre. De boende i Terra Nova får alltid resa via Gråbo för att komma till eller från centrum.



En andra linjegren förbinder Visborg och centrum på samma sätt som i alternativ 1. Linjegrenen mellan lasarettet och centrum trafikerar på samma sätt som i alternativ 1.

En linjegren går från centrum via Bingsby och Skarphäll till ICA Maxi. Eftersom det i alternativ 2 inte finns någon tätortstrafik på Endrevägen dras linjegrenen via Österväg till centrum. Sträckan Skarphäll - ICA Maxi går via Kastanjegatan och Martallsgatan. Detta kräver en bussgata. Det behövs ingen hållplats på Visbyleden, utan hållplatsen kan placeras inne på handelsområdet.

I tabellen visas antal boende över 16 år och antalet verksamma per linjegren i alternativ 2. Beräkningen har gjorts på samma sätt som för befintlig trafik och alternativ 1. Det finns 10 % färre boende och verksamma inom linjenätets upptagningsområde än i alternativ 1.

Linjegren – alt 2	Boende	Verksamma	Summa
ICA Maxi - Gråbo - centrum	5 815	3 154	8 969
Visborg - centrum	2 950	3 520	6 470
Ica Maxi - Skarphäll - centrum	3 012	4 087	7 099
Lasarettet - centrum	1 845	4 042	5 887
Summa	13 622	14 803	28 425

Linjegränarna slås ihop till en linje Visborg - centrum - Skarphäll - ICA Maxi. Körtiden mellan Visborg och ICA Maxi har beräknats till 27 minuter.

Linjen är 9 km lång. Medelhastigheten blir ca 20 km/tim.

De andra två linjegrenarna har kopplats till en linje ICA Maxi - Gråbo - centrum - lasarettet. Körtiden mellan ICA Maxi och lasarettet har beräknats till 30 minuter. Linjen är 11,4 km lång. Medelhastigheten blir ca 23 km/tim, vilket är relativt högt. Medelhastigheten bör gå att hålla eftersom stora delar av linjen går stora trafikleder.

Serviceinjer

Serviceinjererna är i båda alternativen oförändrade.

Kollektivtrafik för besökare

Tätortstrafiken erbjuder varken idag eller i något av alternativen resmöjligheter till flygplatsen eller färjeterminalen. Landsbygdstrafiken trafikerar färjeterminalen med några turer per dag. Flygplatsen har sommartid trafikerats av en speciell flygbuss. Om man inrättar en kontinuerlig trafik med en tätortslinje kommer de flesta turerna att få en låg beläggning.

Effektivast är att köra till flyget och färjorna med speciellt anpassad trafik – flygbuss respektive färjebuss eller förlängda landsbygdslinjer.

Produktion och trafikekonomi

Produktionsberäkningarna är gjorda med schematiska tidtabeller som grund. Trafiken har antagits vara densamma vinter som sommar. För närvarande är sommartrafiken något mindre än vintertrafiken.

Alternativ	Befintlig trafik	Alt 1	Alt 2
Stadsbussar	4+1 ¹	5	4
Servicebussar	1	1	1
Km stadsbuss	246 000	382 900	358 350
Km servicebuss	10 000	10 000	10 000
Kostnad (kkr)	6 900	9 100	8 300
Resor	280 000	360 000	345 000
Intäkter (kkr)	2 000	2 600	2 500
Underskott (kkr)	4 900	6 500	5 800
Intäkt/resa	7,15	7,15	7,15
Underskott/resa	17,50	16,40	15,10

Enligt trafikavtalet behövs i befintlig trafik fyra stadsbussar. Visborg går dock inte att trafikera, utan att under högttrafik sätta in en förstärkningsbuss. Befintlig trafik kostar 6,9 mkr, **alternativ 1** kostar 9,1 mkr och **alternativ 2** kostar 8,3 mkr att producera.

Hur stort resandet kan bli i alternativen är svårt att beräkna. Normalt ökar antalet resor med 3-4 % om trafikutbudet ökar med 10 %. Förhållandet är dock mycket osäkert vid stora förändringar. Eftersom båda alternativen erbjuder ett betydligt större kollek-

tivtrafikutbud än nuvarande trafik, kan resandeökningen på ett par års sikt bli relativt stor. Vi har i kalkylen, som visas i tabellen, antagit en resandeökning som är hälften av trafikökningen. Om vi antar samma intäkt per resa (7,15 kr) som i befintlig trafik, innebär detta att intäkterna ökar med 0,6 mkr respektive 0,5 mkr i de båda alternativen. Underskottet, skattesubventionen, skulle då öka från 4,9 mkr/år till 6,5 mkr respektive 5,8 mkr.

Medelintäkten 7,15 kr per resa under hela året är mycket lågt, vilket till stor del på Bussiga kortet.

Investeringsbehov

Investeringar i vändslingsor, nya hållplatserna och i en bussgata behövs för att linjenäten skall kunna trafikeras. För att få kortast möjliga restider och körtider bör busstationen byggas om så att stadsbussarna kan köra in och ut både på den norra och södra infarten/utfarten. Investeringskostnaderna har inte beräknats.

Miljö

Tätortsbussarna i Visby drivs med biogas. Utsläppen av växthusgaser är betydligt mindre än för biltrafiken. Att utnyttja bussarna bättre genom att fler bilister väljer att ta bussen är en miljövinna. Viktigt är då att busstrafiken kan erbjuda ett med bilen konkurrenskraftigt alternativ.

Information och marknad

För en modern tätortstrafik på 2000-talet är information via olika kanaler samt marknadsföring en oerhört viktig del. Material och budskap måste regelbundet uppdateras och det är viktigt att det görs på ett professionellt sätt. För att väcka kundens intresse måste informationen kunna konkurrera med all annan reklam som försöker dra till sig människors uppmärksamhet.

Utvärdering

Båda alternativen ger ett kraftigt utökat trafikutbud, 50-55 %. Antalet resor och därmed intäkterna bör öka. Underskottet ökar dock med mellan 0,9 och 1,6 mkr/år. Alternativ 1 är ett tämligen traditionellt linjenät uppbyggt med radiella linjer. Resor mellan vissa av ytterområdena innebär byte i centrum. De externa handelsetableringarna på Skarphäll och vid ICA Maxi trafikeras av var sin linje. Alternativ 2 är mer okonventionellt och mer anpassat till de externa etableringar och det obebyggda området mellan de centralare delarna av staden och Visbyleden. Det går att ändra alternativet och bilda en ringlinje. Båda alternativen har för- och nackdelar. Vi rekommenderar alternativ 1 på grund av de kortare restiderna till centrum och dess bättre gångavstånd.

¹ En extra buss vintertid Visborg - centrum