

## § 71

# Yttrande över nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

## KSN-2019-03668

### Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** avge yttrande till Region Uppsala i enlighet med ärendets **bilaga 1**.

### Reservation

Tobias Smedberg (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

### Yrkande

Tobias Smedberg (V) yrkar:

*(1) att yttrandet kompletteras med en skrivelse om att andelen av finansieringen som kommer från skatt istället för att komma från biljettavgifter bör öka.*

*(2) att yttrandet kompletteras med en skrivelse om att busstrafiken till, från och i Storvreta görs till en del av stadstrafikens zon.*

### Beslutsgång

Ordförande ställer först föreliggande förslag med redaktionella ändringar mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Ordförande ställer därefter Tobias Smedberg (V) första tilläggsyrkande (1) mot avslag och finner att arbetsutskottet avslår detsamma.

Ordförande ställer slutligen Tobias Smedberg (V) andra tilläggsyrkande (2) mot avslag och finner att arbetsutskottet avslår detsamma.

### Sammanfattning

Region Uppsala har skickat förslag till trafikförsörjningsprogram för Uppsala län för samråd. Trafikförsörjningsprogrammet är lagstyrt och innehåller bland annat mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen och utvecklingen av kollektivtrafiken.

Kommunstyrelsens arbetsutskott  
**Protokollsutdrag**

Datum:  
2020-03-03

Förslaget är en revidering av det gällande programmet från 2016 och har arbetats fram internt inom region Uppsala.

Efter samrådet sker en bearbetning av förslaget som planeras antas av Regionfullmäktige i september 2020.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 27 januari 2020
- Bilaga 1, Förslag till yttrande över nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030
- Bilaga 2, Remiss av förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030
- Bilaga 3, Bilagor till förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen**

Datum:  
2020-02-06

Diarienummer:  
KSN-2019-03668

Handläggare:  
Lotta Vestin

## Yttrande över nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** avge yttrande till Region Uppsala i enlighet med ärendets **bilaga 1**.

### Ärendet

Region Uppsala har skickat förslag till trafikförsörjningsprogram för Uppsala län för samråd. Trafikförsörjningsprogrammet är lagstyrt och innehåller bland annat mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen och utvecklingen av kollektivtrafiken.

Förslaget är en revidering av det gällande programmet från 2016 och har arbetats fram internt inom region Uppsala.

Efter samrådet sker en bearbetning av förslaget som planeras antas av Regionfullmäktige i september 2020.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Barn-, jämställdhets- och näringslivsperspektiven har beaktats i beredningen av ärendet.

### Föredragning

I förslaget till yttrande i ärendets **bilaga 1** lyfts behovet att utveckla särskilt kollektivtrafiken i staden i takt med stadens snabba utveckling. I yttrandet efterfrågar Uppsala kommun också att programmet ska lyfta behov av insatser och utveckling mot

bakgrund av den snabba teknologiska utvecklingen inom exempelvis autonoma fordon och betalsystem.

Uppsala kommun har i tidigare yttrande över det nu gällande trafikförsörjningsprogrammet påpekat att de redovisade mininivåerna för kollektivtrafik mellan exempelvis större städer understiger såväl det faktiska utbudet som behovet. Utbudsnivåerna upprepas i förslaget till nytt program. I förslaget till yttrande ifrågasätts nyttan med att ange grundläggande utbudsnivåer för kollektivtrafiken då dessa ligger på nivåer avsevärt under dagens trafik och på en nivå vare sig Uppsala kommun eller resenärer skulle acceptera.

I programmet saknas också tydliga miljömål.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 27 januari 2020
- Bilaga 1, Förslag till yttrande över nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030
- Bilaga 2, Remiss av förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030
- Bilaga 3, Bilagor till förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson  
stadsdirektör

Mats Norrbom  
stadsbyggnadsdirektör

Kommunstyrelsen

Datum:  
2020-03-04Diarienummer:  
KSN-2019-03668

Region Uppsala

Handläggare:  
Ola KahlströmRegistrator.ktf@region uppsala.se  
KT2019-0436

## Yttrande över nytt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

Uppsala kommun har fått ovanstående dokument på remiss och har följande att yttra.

### Angående förslag på utveckling av kollektivtrafiken i programmet.

Uppsala kommun noterar att det i programmet tas upp ett behov att se över stadstrafiken och regiontrafiken i samband med utbyggnaden av en kapacitetstrafik kollektivtrafik i Uppsala. Uppsala kommun delar den uppfattningen och anser vidare att det är viktigt att påbörja det arbetet i närtid. Kollektivtrafikens tillväxt har ett starkt samband med kommunens tillväxt och redan nu har flera av stadsbusstrafikens busslinjer nått kapacitetstaket. Därför behöver arbetet med linjenätsutveckling och kapacitetsökning till exempelvis Gottsunda och Gränby, Nyby ske långt innan den kapacitetsstarka kollektivtrafiken kan tas i trafik. Vidare är det viktigt att tidigt säkerställa en god kollektivtrafik också till nybyggda stadsdelar och tätorter såsom Gunsta och Fullerö.

Trafikförsörjningsprogrammet bygger bland annat på de befolkningsprognoser som region Uppsala tar fram. I det pågående samarbetet kring Uppsalapaketet finns åtagande om utbyggnad av bostäder i Uppsala och Knivsta som kan innebära en väsentligt högre befolkningstillväxt. Uppsala kommun föreslår därför att Region Uppsala också arbetar med befolkningsscenarioer som tar höjd för en sådan utveckling i syfte att skaffas sig handlings- och planeringsberedskap. Till exempel skulle ett sådant arbete kunna ske inom ramen för ovan nämnda samarbete.

Uppsala står inför många utmaningar som innebär att framtidens kollektivtrafik måste vara så attraktiv att fler väljer bort bilen som färdmedel i framför allt Uppsala stad. Det ställer krav på restider, rättidighet, bekvämlighet med mera. Uppsala kommun är medveten om att en del av ansvaret för att åstadkomma till exempel ökad

framkomlighet för kollektivtrafiken ligger hos kommunen som infrastrukturhållare. En ökad konkurrens om allmänna platser i framför allt innerstaden innebär dock också att kollektivtrafiken måste vara yteffektiv. Både BRT och spårväg är exempel på yteffektiva lösningar men det är värt att notera är att också beläggingsgraden för kollektivtrafiken i övrigt påverkar yteffektiviteten. BRT och/eller spårväg men också stombusslösningar i övriga delar av staden bör bidra till att lätta på trycket i antalet bussar i innerstaden genom att utveckla bytes- och knutpunkter i enlighet med kommunens översiktsplan.

Programmet tar upp den snabba teknologiska utvecklingen och de möjligheter det ger i avsnittet om omvärldstrender. Såväl informations- och betalsystem som autonoma fordon och mer individualiserad kollektivtrafik nämns. Uppsala kommun saknar dock i programmet något om utvecklingsbehov-, och insatser baserat på den omvärldsanalysen.

### **Angående utbudsnivåer**

Uppsala kommun har i ett tidigare yttrande över nu gällande trafikförsörjningsprogram påpekat att de mininivåerna på kollektivtrafik mellan storregionala kärnor (t ex Uppsala och Västerås), större tätorter och kommuncentra vida understiger såväl det faktiska utbudet som behovet. Dessa utbudsnivåer upprepas i denna version. Uppsala kommun ifrågasätter nyttan med att ange utbudsnivåer på det sätt som görs. Vare sig Uppsala kommun eller dess invånare skulle acceptera till exempel halvtimmestrafik mellan Enköping och Uppsala i rusningstid. Mininivåerna för stadstrafiken är borttagna så för den är det oklart vilka nivåer som är lägsta nivåer. Uppsala kommun anser att mininivåerna för stadstrafikens tunga linjer ska vara 5-minuterstrafik. Tilläggas kan att Kollektivtrafikmyndigheten skulle ha svårt att nå de mål som följer i efterföljande avsnitt av trafikförsörjningsprogrammet.

### **Angående strategiska förhållningssätt**

Uppsala kommun noterar att en del av ansvaret för en god framkomlighet ligger hos kommuner och Trafikverket. Det är dock också värt att notera att i studier som gjorts i Uppsala är det också tydligt att mycket finns att göra när det gäller hållplatsuppehållens längd. Inte minst inom detta område bör den teknologiska utvecklingen kunna nyttjas för till exempel snabbare betalningssystem. Även ingång genom samtliga dörrar kan vara ett alternativ även om de risker som följer därav naturligtvis måste uppmärksammas.

### **Angående mål**

Uppsala kommun anser att målen är relevanta men saknar tydligare miljömål. Kollektivtrafiken spelar en stor roll för förutsättningarna att uppnå miljömål på såväl nationell, som regional och kommunal nivå. Tydliga och smarta miljömål skulle kunna tydliggöra vilken roll kollektivtrafiken spelar. När den är effektiv och när den inte är effektiv ur detta perspektiv till exempel.

Uppsala kommun anser vidare att målområdet jämlikhet tydligare kan ta upp kollektivtrafikens roll för att minska segregation och öka människors möjlighet att delta på arbetsmarknaden. Kommunen strävar till exempel mot en mer blandad stad och kommun, såväl för olika funktioner som för olika människor. Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att kunna åstadkomma det.

Slutligen är det glädjande att se att resandeutvecklingen är så pass kraftig att det fördubblingsmål som tidigare ansågs svårt att nå, nu tycks nåbart. Det är dock viktigt att kommun och region arbetar tillsammans för att ökningen inte enbart är på

bekostnad av gång- och cykelresenärer. Något som kan kräva ett mer systematiskt arbete.

### **Angående genomförande**

Uppsala kommun anser att det är bra att konkretisera trafikförsörjningsprogrammet med en genomförandeplan. Uppsala kommun arbetar för närvarande med handlingsplan för trafik och mobilitet som bland annat är grunden för en 10-årig investeringsplan. Rimligen bör dessa båda genomförandeplaner synkroniseras via det årliga kommunsamrådet.

Däremot behöver förslaget om avsiktsförklaringar tydligare konkretiseras. Det är svårt att se hur ett kontinuerligt genomförandearbete ska tillföras något med en avsiktsförklaring.

Kommunstyrelsen

Erik Pelling

Ordförande

Lars Niska

Sekreterare

Samrådshandling

# Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030

Region Uppsala

Trafik och samhälle, november 2019



## Innehåll

1.	Inledning och sammanhang .....	4
1.1	Tillgänglighet och hållbar utveckling – kollektivtrafikens sammanhang.....	4
2.	Dagens kollektivtrafik.....	6
2.1	Utbud.....	6
2.2	Resande .....	6
2.3	Nöjdhet.....	7
2.4	Utveckling av kollektivtrafiksystemet.....	8
3.	Länets behov .....	10
3.1	Ett län med varierande förutsättningar .....	10
3.2	Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt .....	10
3.3	Några omvärldstrender som påverkar kollektivtrafikens utveckling .....	10
3.4	Behov .....	11
3.5	Storregionala behov .....	12
3.6	Grundläggande utbudsnivåer.....	13
4.	Mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen .....	15
4.1	Strategiska förhållningssätt.....	15
4.2	Mål och strategier .....	17
4.3	Ett effektivt kollektivtrafiksystem .....	18
4.4	Ett jämlikt kollektivtrafiksystem .....	19
4.5	Ett attraktivt kollektivtrafiksystem.....	21
5.	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	23
6.	Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön .....	25
7.	Genomförande av trafikförsörjningsprogrammet .....	27
	Tidsperspektiv .....	27
	Plan för genomförande av Trafikförsörjningsprogrammet.....	27
	Samverkan som nyckelfaktor för uppfyllelse av programmet .....	27
	Övergripande beskrivning av aktörers ansvar.....	27
	Avsiktsförklaringar som en del av genomförandet .....	28
	Hållbar mobilitet.....	28
8.	Förutsättningar och ramverk.....	29
8.1	Andra styrande dokument och mål.....	29
8.2	Allmän trafikplikt .....	30
8.3	Öppet marknadstillträde .....	31
8.4	Process för beslut om allmän trafikplikt.....	31
8.5	Tillträde till hållplatser, terminaler och informationssystem.....	32

9. Viktiga begrepp.....	33
-------------------------	----

**Bilagor:**

Bilaga 1: Underlag för marknadsanalys

Bilaga 2: Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Bilaga 3: Indikatorer för uppföljning av målen för den regionala kollektivtrafiken

Bilaga 4: Miljöbedömning

## 1. Inledning och sammanhang

Region Uppsala har som regional kollektivtrafikmyndighet huvudansvar för länets kollektivtrafikförsörjning. Kollektivtrafik är ett betydelsefullt verktyg för att uppnå olika samhällsmål som exempelvis ska bidra till utveckling i hela länet, till minskad klimatpåverkan och till att underlätta människors vardag.

Infrastrukturen och lokaliseringen av arbetsplatser, bostäder och service styr på lång sikt människors resbehov och färdmedelsval. Samordning och samarbete mellan och inom de olika fysiska planeringsprocesserna krävs därför för att fler ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. Genom långsiktig och strategisk planering underlättas en sådan samordning. Kollektivtrafiklagstiftningen ställer därför krav på att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ska redovisa behovet av regional kollektivtrafik i länet, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Trafikförsörjningsprogrammet ska dessutom omfatta<sup>1</sup>:

- alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt
- åtgärder för att skydda miljön
- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning
- bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Detta trafikförsörjningsprogram är en revidering av Trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län. Programmet blickar ca 10 år framåt i tiden, till år 2030, och kommer att revideras vid varje mandatperiod. Trafikförsörjningsprogrammet är det huvudsakliga styrdokumentet när det gäller utvecklingen av kollektivtrafik i länet och fungerar som vägledande planeringsunderlag för kommuner och andra berörda aktörer i regionen.

### 1.1 Tillgänglighet och hållbar utveckling – kollektivtrafikens sammanhang

Kollektivtrafiklagstiftningen sätter fokus på de nyttor som kollektivtrafiken tillför samhället. Kollektivtrafiken är inte en separat angelägenhet utan ett verktyg för samhällsutveckling i regionen. De strategiska besluten kring kollektivtrafik måste därför sättas i samband med beslut som rör kollektivtrafikens utvecklingsbetingelser, såsom bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur. Genom att betrakta kollektivtrafik som ett medel, bland flera, att bidra till tillgänglighet och hållbar utveckling skapas en relevant koppling till dessa områden. Tillgänglighetsperspektivet knyter också an starkt till de strategiska inriktningarna i regional utvecklingsstrategi för Uppsala län.

Hållbar utveckling har traditionellt betraktats ur ett tredelat perspektiv, där ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet utgjort tre parallella och inbördes beroende områden.

Nedan följer en förklaring av de tre perspektiven ur ett kollektivtrafikperspektiv:

**Ekonomiskt hållbar utveckling:** Skapa tillgänglighet till arbete och utbildning genom pendling, underlätta för företag att etablera sig och rekrytera rätt arbetskraft samt trygga möjligheterna att leva och verka i länets olika delar.

---

<sup>1</sup> För RKM som har tagit över ansvaret för färdtjänst ska också redovisa omfattningen av denna trafik.

**Socialt hållbar utveckling:** Göra samhället, i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid, tillgängligt för så många som möjligt. Bidra till människors välbefinnande genom bättre hälsa och göra det möjligt att i en växande region se ett minskande antal trafikolyckor.

**Miljömässigt hållbar utveckling:** Göra det möjligt att bibehålla människors tillgänglighet och samtidigt begränsa klimatpåverkan. Skapa robusthet i transportsystemet och skapa förutsättningar för goda livsmiljöer genom att begränsa den yta som krävs för transporterna.

Den hållbara utvecklingen ska fungera som en ledstjärna i arbetet och vara en pågående process snarare än en målsättning eller vision. Det krävs i det perspektivet avvägningar mellan olika sätt att skapa tillgänglighet och mellan olika sätt att planera för transporter. Kollektivtrafik är ett medel att skapa tillgänglighet, men att uppnå samma tillgänglighet utan att behöva göra en (motoriserad) resa överhuvudtaget är ofta ett mer hållbart alternativ.

Kollektivtrafiken ska ses som en del i hela resan, där förutsättningarna att ta sig till och från kollektivtrafik på ett så hållbart sätt som möjligt är en självklar del i planeringen.

## Globala mål

Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Kollektivtrafiken har påverkan som ett verktyg till att uppnå olika delmål i Agenda 2030 och beskrivs bäst i mål 11: *Hållbara städer och samhällen* med delmål 11.2

*Senast 2030 säkerställa tillgång för alla till fullgoda, säkra och ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheter, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.*



## 2. Dagens kollektivtrafik

I Uppsala län finns avtalad regional kollektivtrafik, kommersiell regional kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik (skoltrafik, färdtjänst och sjukresor). Länets taximarknad utgör ett viktigt komplement till den linjelagda kollektivtrafiken.

### 2.1 Utbud

Den avtalade regionala Kollektivtrafiken i Uppsala län drivs under varumärkena UL och SL och består av regionalbussar, Upptåget, stadsbusstrafik i Uppsala, tätortstrafik i Bålsta, Enköping och Knivsta samt SL-pendeln till Uppsala och Bålsta. Region Uppsala/UL bedriver även skolbusstrafik på uppdrag av fem kommuner i länet, men i samtliga åtta kommuner finns linjer som i huvudsak uppfyller skolelevers resbehov. Färdtjänst och riksfärdtjänst är i nuläget kommunala ansvarsområden men dialog har förts med eventuellt framtida överlåtande av färdtjänst från kommun till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kollektivtrafiken är yttäckande, men utbudet på linjerna varierar stort och resandet är starkt koncentrerat till de stråk och områden i länet där flest bor och verkar. I regionbusstrafiken sker 25% av resandet på drygt 80 av 200 linjer (inkl. skolbuslinjer).

Regiontågstrafiken på Mäljarbanan och Ostkustbanan bedrivs i huvudsak av SJ på kommersiella grunder, men med avtal om Movingo-giltighet för pendlare.

Därutöver finns helt kommersiell trafik, främst i form av busstrafik med som till största delen trafikeras av Flixbus och färjebussarna, men även andra operatörer trafikerar genom länet.

### 2.2 Resande

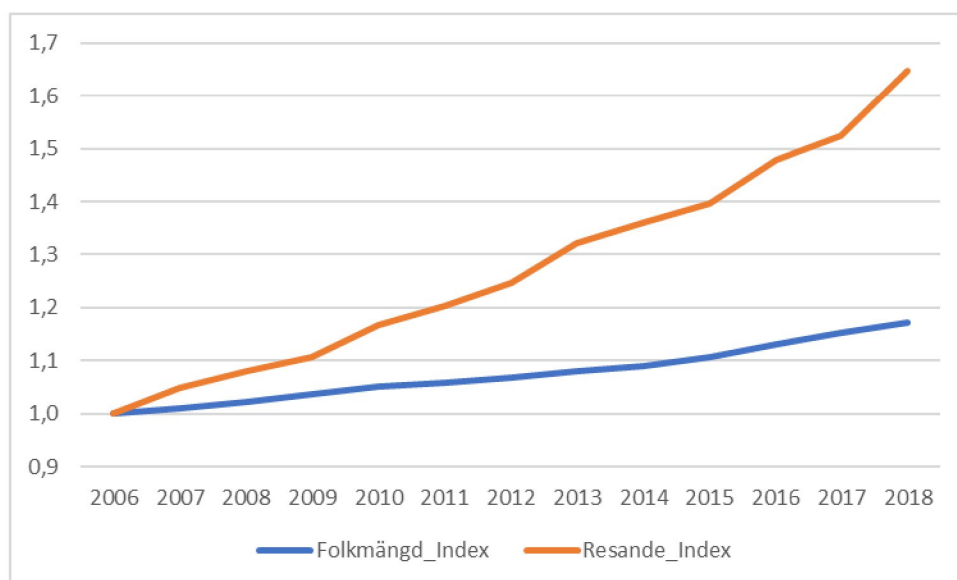
Drygt 50 miljoner resor gjordes med kollektivtrafiken i Uppsala län under år 2018. Utöver resandet inom UL:s trafik (inklusive SL-pendeln mellan Uppsala och Arlanda) som redogörs i Tabell 1 sker ca 2 miljoner resor årligen med SJ<sup>2</sup> och en knapp halv miljon resor med SL-pendeln från Bålsta.

År	Stadsbussar	Regionbussar	Tåg	Totalt
2006	17,0	12,1	1,4	30,5
2007	16,3	12,2	3,5	32,0
2008	16,5	12,4	4,1	33,0
2009	17,5	12,1	4,2	33,8
2010	19,0	12,1	4,5	35,6
2011	20,0	11,6	5,1	36,7
2012	20,4	11,8	5,9	38,0
2013	20,9	11,3	8,1	40,3
2014	21,6	11,3	8,6	41,5
2015	21,8	11,1	9,7	42,6
2016	23,4	11,5	10,2	45,1
2017	24,3	11,2	11,0	46,5
2018	26,2	12,2	11,9	50,3

Tabell 1: Resandeutvecklingen 2006-2018, miljoner resor. Källa: Dilax

<sup>2</sup> Region Uppsala har inte tillgång till löpande resandestatistik från kommersiella aktörer. Uppgifter från manuella räkningar som genomförts på uppdrag av Mälardalsrådet/En bättre sits under 2013 visar på att det sker omkring 9000 resor per dag med SJs tåg inom TIM-systemet på stationer i Uppsala län, vilket på årsbasis motsvarar två miljoner resor.

Resandet har ökat med två tredjedelar sedan år 2006. Den största ökningen har skett inom tågtrafiken, där ett successivt ökat utbud har bidragit till att fler väljer att resa kollektivt. Det har även skett en resandeökning inom stadstrafiken i Uppsala stad. Resandet i regionbusstrafiken har under perioden varken ökat eller minskat i någon större omfattning. I relation till befolkningsutvecklingen under samma period har resandet med kollektivtrafik ökat mer. Eftersom det antagligen inte bara är de nytilkomna länsinvånarna som reser mer kollektivt är det troligtvis så att hela befolkningen reser mer generellt, både med kollektivtrafik och med bil. Under 2018 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet i länet till 31 procent. Med en utgångspunkt på 17% 2006 ser möjligheterna att klara fördubblingsmålet, enligt trend, bra ut.



Figur 2: Befolkningsutvecklingen och utvecklingen av resandet med den avtalade kollektivtrafiken i relation till varandra, år 2006-2018 för Uppsala län. Index för år 2006=1. Källa: SCB och Dilax, egen framställning.

### 2.3 Nöjdhet

Varannan länsinvånare reser kollektivt minst en gång i månaden, medan bara en sjättedel uppger att de aldrig reser kollektivt. Gemensamt för kollektivtrafiken i hela landet är att det finns ett glapp mellan den sammanfattande nöjdheten och nöjdheten med den senaste resan och så är fallet även för UL-trafiken. Detsamma gäller för skillnaden i nöjdhet mellan allmänhet och kund, där allmänhet upplever en lägre nöjdhet och där det finns potential att arbeta med strategier för att förbättra den allmänna bilden av kollektivtrafiken och därmed få fler att välja att resa kollektivt.

2018	Sammanfattande - allmänhet	Sammanfattande - kund	Senaste resan - kund
MISSNÖJDA	16%	12%	8%
NEUTRALA	31%	27%	12%
NÖJDA	53%	61%	80%

Tabell 2: Sammanfattande nöjdhet med UL-trafiken bland resenärer och allmänhet samt nöjdhet med senaste resan bland resenärer. Källa: Kollektivtrafikbarometern 2018.

Undersökningar bland resenärer och allmänhet visar att områden som behöver förbättras för att medborgarna ska bli mer nöjda med länets kollektivtrafik omfattar

- informationen om det utbud som är relevant för resenären
- informationen vid planerade och oplanerade störningar
- möjligheterna att resa med hjälpmedel, barnvagn eller bagage

- lyhördheten mot resenärerna
- upplevelsen av trygghet ombord.

## 2.4 Utveckling av kollektivtrafiksystemet

I detta avsnitt beskrivs några utvecklingsområden som Region Uppsala har för avsikt att arbeta med för att utveckla kollektivtrafiken i länet.

### Barn i kollektivtrafiken: Handlingsplan för integrering av barnperspektivet i planering och genomförande av kollektivtrafiken i Uppsala län

Handlingsplanen bygger på en kartläggning och analys av förvaltningens pågående arbete rörande barnperspektiv och inkludering av barn i planeringen av kollektivtrafiken. Handlingsplanen fokuserar på tre huvudområden: utbildning, stärka barns förutsättningar, implementering och strategisk styrning. Utifrån de tre fokusområdena har ett antal aktiviteter identifierats som Region Uppsala ska arbeta med. Det handlar om att analysera och redogöra för hur barnperspektivet ska integreras arbetet med utveckling av kollektivtrafiksystemet. Andra aktiviteter handlar om att genomföra dialoger med barn, ungdomar och föräldrar, ta fram utbildningsmaterial för tågvårdare och förare och implementering av barnperspektivet i Trafik och samhälles strategiska dokument och verksamhetsutövning.

### Bättre kundmöten

För att bättre möta kundernas behov pågår flera arbeten. Det handlar om att utveckla det digitala kundmötet, men också om att skapa ett attraktivare och enklare biljettsystem. Genom att förenkla och förtydliga biljettutbudet kan även sällanresenären eller besökaren känna sig trygg i att välja kollektivtrafiken och göra rätt för sig.

### Trafik i Enköping, Bålsta och Knivsta

Dagens tätortstrafik i Enköpings stad är otydligt och är inte anpassad efter den tillväxt som skett och väntas i Enköping. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden förväntas fatta beslut om ett nytt stadsbusslinjenät under 2020, med tänkt trafikstart 2022.

Bålsta och Knivsta/Alsike är två orter som också genomgår stora utvecklingsprojekt. Region Uppsala ser att det finns behov av att tillsammans med berörda kommuner se över den lokala trafiken på dessa orter inför ett nytt trafikavtal.

För Knivsta tillkommer de utbyggnadsplaner som finns kopplade till det avtal som Knivsta kommun tecknat med staten och Region Uppsala om byggande av ytterligare två spår Uppsala till länsgränsen mot Stockholm.

### Stadstrafik Uppsala

Stadsbusslinjenätet i Uppsala har nyligen lagts om och resandet har ökat kraftigt. Det finns dock anledning att löpande se över hur nätet följer stadens utveckling. Inte minst finns anledning att se över trafikeringen till Akademiska sjukhuset.

Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun och staten ingått avtal om byggandet av ytterligare två spår mellan länsgränsen mot Stockholm och Uppsala. I avtalet ingår också byggandet av en station i Bergsbrunna.

I avtalet ingår att det ska byggas spårväg mellan Bergsbrunna och Gottsunda. Region Uppsala har åtagit sig att anskaffa fordon, bygga depå och trafikera spårvägssystemet.

Ett omfattande arbete pågår tillsammans med Uppsala kommun inom ramen för Program Uppsala för att genomföra avtalet.

I arbetet med Uppsalapaketet behöver påverkan på övriga delar av stadstrafiken i Uppsala och regiontrafiken uppmärksammas för att skapa ett effektivt system som knyter ihop Uppsala stad, länet i övrigt, men också storregionala målpunkter utanför länet.

Detta innebär också att det behöver planeras för en utveckling av Uppsala resecentrum, ett arbete som behöver ske i samverkan mellan Uppsala kommun, Trafikverket, Jernhusen och Region Uppsala.

#### Regionbusstrafik

Utvecklingen av regionbusstrafiken fortsätter i enlighet med trafikförsörjningsprogram och regionbusstrategin.

Regionbusstrategin bygger på tre linjetyper: stråklinjer, expresslinjer och landsbygdslinjer.

#### Tågtrafik

Med grund i samverkansavtal mellan Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro och Region Västmanland kommer stora delar av den storregionala tågtrafiken i Mälardalen att upphandlas från 2022 under varumärket Mälartåg.

För trafiken på Mälärbanan och delar av trafiken på Ostkustbanan avses giltighet för Movingobiljetter avtalas.

I upphandlingen kommer också den nuvarande Upptågettrafiken att ingå.

Inför att de nya ER1 tågen tas i drift pågår arbetet med att utveckla ett hållbart resande på Ostkustbanan mellan Uppsala och Gävle. Förutom att säkerställa att förutsättningarna finns på plats för de nya fordonen, så omfattar satsningen också arbete för att göra hela resans enklare och bekvämare.

Samverkan med Region Stockholm med pendeltågstrafiken fortsätter och beroende på hur resandet utvecklas kan det komma att vara aktuellt med förtätningar av trafiken, förutsatt att de praktiska och ekonomiska förutsättningarna finns.

---



## 3. Länets behov

### 3.1 Ett län med varierande förutsättningar

Uppsala län har en stark storregional kärna i Uppsala stad med drygt 45 procent av länets totalt ca 375 000 invånare. Ungefär 20 procent av befolkningen bor i någon av de andra sju kommunhuvudorterna och en lika stor andel fördelar sig över resten av länets tätorter. I en storregional jämförelse syns generellt en högre koncentration av befolkningen till kommunhuvudorterna.

Länet är ett av Sveriges snabbast växande län och totalt sett växer både befolkningen i tätort och befolkningen på landsbygden. Men förutsättningarna och utvecklingen ser olika ut över länsdelarna, med en tydlig skiljelinje mellan de norra och södra delarna. Den södra länsdelen (Uppsala, Knivsta, Enköping och Håbo) har haft, och kommer med största sannolikhet fortsätta ha, en stark befolkningstillväxt. Den norra länsdelen (Heby, Östhammar, Tierp och Älvkarleby) har under den senaste tioårsperioden ökat befolkningen, men i en lägre takt än i de södra delarna.

En utmaning framöver blir att hantera behov från en kraftigt ökande men också åldrande befolkning. En markant högre andel äldre kommer framförallt synas i de norra kommunerna, med lägre antal inflyttande.

### 3.2 Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt

Uppsala län är en del i en sammanhängande region där pendling över kommun och länsgränser är naturlig och nödvändig. Den möjliggör för människor att hitta passande arbete och det möjliggör för arbetsgivare att rekrytera arbetskraft med rätt kvalifikationer.

Sammanlagt pendlar ca 42 000 personer ut från länet och cirka 19 000 över kommungräns inom Uppsala län. Länet har också cirka 20 000 inpendlare från grannlänen. Pendlingsströmmarna in och ut från länet växer för varje år, relativt sett är det i närtid pendlingen in till länet som ökar mest. Lokalt förankrade arbetsmarknader finns i Uppsala, Enköping, Östhammar/Gimo och i Tierp. Stora målpunkter för pendlare i Uppsala är bland annat Akademiska sjukhuset, Fyrislund och Boländerna, SLU och Uppsala universitet. Forsmarks kraftverk och Sandvik Coromant i Gimo samt Ledningsregementet S1 i Enköping är exempel på stora arbetsplatser utanför Uppsala. Utanför länet är de viktigaste målpunkterna Arlanda, Kista samt centrala Stockholm, Västerås och Gävle.

### 3.3 Några omvärldstrender som påverkar kollektivtrafikens utveckling

#### *Urbanisering och det stadsnära omlandet*

Bättre privatekonomiska förutsättningar att resa och effektiviseringar av transportsystemet har under en längre period medfört en utvidgning av de funktionella regionerna, det som allmänt kallas för regionförstoring. De stora funktionella regionerna erbjuder en diversifierad arbetsmarknad som drar till sig ytterligare människor och företag. Det leder till att framförallt arbetstillfällen, men också boende, koncentreras allt mer geografiskt – urbaniseringen fortsätter. I städernas och de centrala stråkens redan ansträngda trafiksystem gäller det att hitta skalbara transportlösningar.

Men de större funktionella regionerna medför också att omlandet kring städerna utvidgas som attraktiva bostadsmarknader. Mindre orter och landsbygder i strategiska och tillgängliga lägen blir attraktiva för människor som inte vill bo i den täta stadsstrukturen. Kollektivtrafiken kommer att få en allt viktigare roll för denna utveckling som väl förvaltd kan bidra till att stärka samband och skapa balans mellan läns- och regiondelar.

### *Resenärernas förändrade krav*

En märkbar utveckling är att tid blir en allt mer begränsad resurs och att tid i många fall ersätter pengar som den bristande resursen i vardagen. Tidsoptimerat resande i termer av hastighet, pålitlighet och utnyttjande av restiden får en avgörande betydelse. Som en följd sätts fokus på att skapa resandemiljöer som underlättar t ex arbete eller studier och kraven på att uppleva kontroll över sin resa kommer att bli större.

Det verkar också som att tillgång ersätter ägande i fråga om tidigare statussymboler som exempelvis bil. Lokala undersökningar i bland annat Uppsala bekräftar också att åldern när människor väljer att ta körkort håller på att stiga. System som t ex bilpooler och hyrcykelsystem i kombination med en väl fungerande kollektivtrafik ger goda förutsättningar att ytterligare minska behovet av att äga bil.

Människor i Sverige blir allt mer miljömedvetna. I allt större utsträckning ställer de krav på organisationer och företag att varor och tjänster ska vara miljövänliga. Därav är kollektivtrafiken en viktig del för dessa människor när de reser och väljer färdmedel. Att gång, cykel och kollektivtrafik är mindre påverkande för miljön är tydliga argument för fler och fler av de som väljer bort bilen.

### *Trafikutveckling som möjliggör nya koncept och tjänster*

Den snabba teknikutvecklingen medför nya intressanta tjänster inom området hållbara transporter. Autonoma fordon och småbussar som i realtid förändrar sina rutter beroende på vart resenärerna ska och var de för stunden befinner sig är ett intressant exempel som har testats på flera håll i världen.

Även för den traditionella kollektivtrafikens informations- och betalssystem fortsätter utvecklingen mot det digitala och det är viktigt att nya koncept stötts av plattformar som inte avskräcker och som är tillgängliga för alla.

Den mobila tekniken har även minskat behovet av framförhållning, vilket höjer förväntan på att inte behöva planera resan på förhand. Trafikinformation ska finnas precis när den behövs och för just den sträcka och tid som för tillfället är intressant. Trafikslagsövergripande information kommer att efterfrågas allt mer. Region Uppsala ser fördelar med, och arbetar för att trafikdata ska finnas i öppna gränssnitt så långt det är möjligt, där det samtidigt är viktigt att ha kontroll över den information som distribueras.

## 3.4 Behov

Uppsala län består av 8 kommuner, har en stor landsbygdsbefolkning och landets fjärde största stad. Arbetspendling över administrativa gränser är vardag för en stor del av länets sysselsatta invånare och av de som har sitt arbete inom länets gränser pendlar ca 10% in från något av grannlänerna. Behovet av kollektivtrafik är stort och ser olika ut i olika delar av länet.

Ostkustbanan, Mälardalen och 55:an-stråket utgör bärande axlar för vardagsresandet i länet, genom de absolut nödvändiga kopplingarna till Stockholm, Arlanda, Gävle-Sandviken och Västerås. Det finns ett identifierat behov av ny järnväg i Arosstråket, Arosälänken mellan Enköping och Uppsala. Kapacitetsstark och stabil kollektivtrafik i dessa stråk är avgörande för ett ökat kollektivt resande och för länets utveckling. Utökad kapacitet i stråket Uppsala – Arlanda – Stockholm är att betrakta som den högst prioriterade frågan för kollektivtrafiken i förhållande till att kunna uppnå den regionala visionen och målen. De ökande pendlingsströmmarna länen emellan ställer krav på parallella system som tillgodoser snabba resor i de största resrelationerna och en god tillgänglighet också till mindre centrala delar av Stockholm.

Länets struktur med tätorter på pärlband längs de större kommunikationsstråken in till Uppsala och till de större orterna i angränsande län kommer fortsatt att kräva koncentration av resurser till dessa stråk. Kapacitetsförstärkande och hastighetshöjande åtgärder längs Dalabanan kan nämnas som en prioriterad fråga för att stärka kopplingen mot Västmanland och Dalarna. För att knyta ihop länet och stötta regionala samband finns ett behov att framöver se över förutsättningarna att även utveckla de kollektiva resmöjligheterna i relationer som binder samman länsdelar med varandra, utan att behöva resa via Uppsala.

I takt med att Uppsala stad växer behövs inom staden system med hög kapacitet. Kapaciteten och framkomligheten för kollektivtrafiken i Uppsala stad är avgörande inte bara för stadens invånare, utan också för regionen.

De tre större tätorterna Enköping, Knivsta och Bålsta står inför stora utvecklingsprojekt med många nya bostäder. Förutom goda kopplingar till den storregionala arbetsmarknaden kommer det att uppstå behov av mer effektiv kollektivtrafik inom orterna.

Landsbygdsbefolkningen växer också och landsbygdslinjerna behöver i ökad utsträckning ansluta till stråklinjer vid lämpliga bytespunkter. Förutsägbarhet, enkelhet och att utbudet motsvarar de lokala förutsättningarna runt om i länet blir avgörande för att allt fler både ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken.

### 3.5 Storregionala behov

Det länsöverskridande resandet har ökat kraftigt. Utvecklingen har gjort att resenärerna och samhället i stort blivit allt mer beroende av en väl fungerande storregional tågtrafik. På motsvarande sätt har det faktum att allt fler människor rör sig över länsgränserna gjort att kommuner, städer och län successivt blivit mer beroende av varandra. Det har därför blivit tydligt att planering av regional kollektivtrafik och infrastruktur till stor del behöver ske gemensamt. En samverkan under namnet En Bättre Sits finns därför etablerad. Stockholm, Södermanland, Uppsala, Gävleborg, Västmanland, Örebro och Östergötlands län, samt Gotland har formulerat en gemensam målbild. Den storregionala tågtrafiken är en viktig pusselbit för att förverkliga de regionala målen för transportsystemet genom sin regionsammanbindande funktion. I förhållande till de gemensamma målen är kollektivtrafikens roll att

- bidra till tillgänglighet i en pågående regionförstoring
- möjliggöra en ökad omställning i arbets- och vardagsresande från bilism till hållbart resande
- främja samhälls- och stadsutveckling i goda lägen för kollektivtrafik
- bidra till att göra kollektivtrafiksystemet i sin helhet tillgängligt, konkurrenskraftigt och attraktivt.<sup>3</sup>

För att den regionala tågtrafiken ska kunna fylla sin roll finns krav på hur trafiken praktiskt utformas och fungerar:

- Den storregionala tågtrafiken behöver ingå som en väl integrerad del i den större sammanhållna regionala kollektivtrafiken
- En gemensam bas efter en så kallad taktfast tidtabell eftersträvas med timmestrafik, kompletterad med insatståg i rusningstid. Särskild hänsyn behöver tas det regionala behovet av god tillgänglighet till Stockholm och Arlanda

---

<sup>3</sup> En bättre sits 2015-09-17

- Kvaliteten behöver vara god och utbudet långsiktigt, förutsägbart och med kapacitet att ta emot fler resenärer över tid
- De långa restiderna ställer krav på relativt sett högre komfortnivå inklusive möjlighet att arbeta på resan
- Den storregionala tågtrafiken ska, i likhet med övrig regional kollektivtrafik, vara fullt tillgänglig för alla resenärer.

### 3.6 Grundläggande utbudsnivåer

För att kollektivtrafiken ska kunna utgöra en av normerna i samhällsplaneringen är det viktigt med en tydlighet kring vilken nivå på kollektivtrafik som kan förväntas beroende på var du bor och/eller verkar. De exakta utbudsnivåerna fastställs av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden i andra strategiska dokument, medan trafikförsörjningsprogrammet anger vilka ambitionsnivåer som finns. Nivåerna i trafikförsörjningsprogrammet ska betraktas som miniminivåer.

#### **Storregional kärna (Uppsala)**

Snabba förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till övriga relevanta storregionala kärnor (Gävle, Stockholm och Västerås)

Förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till länets större tätorter och kommuncentra

Tät kollektivtrafik inom staden som medger resor över hela trafikdygnet mellan olika stadsdelar och för anslutning till regionaltrafik.

#### **Större tätorter (7000 invånare)**

Snabba förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta storregionala kärnor

Förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta större tätorter och kommuncentra

Kollektivtrafik inom tätorten som medger resor över större delen av trafikdygnet mellan olika stadsdelar och för anslutning till regionaltrafik.

#### **Övriga kommuncentra**

Förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta storregionala kärnor

Förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta större tätorter och kommuncentra.

#### **Medelstora tätorter (1000 invånare)**

Förbindelser till kommunhuvudort och relevanta regional och storregionala orter som möjliggör resor till arbete och studier

Förbindelser som möjliggör resa till och från aktiviteter på kvällen i kommunhuvudorten

Förbindelser ska finnas under helger och skollov.

#### **Övriga tätorter (200 invånare)**

Alla tätorter ska ha förbindelser som möjliggör resa till gymnasieskola. Åtminstone någon förbindelse bör också finnas under helger och skollov. I vissa stråk och reserelationer kan anropsstyrd trafik utgöra ett alternativ eller komplement, bland annat som matartrafik ut till befintlig busslinje.

### **Landsbygd i kollektivtrafikstråk**

Förbindelser motsvarande grundutbudet i stråket, det vill säga bland annat normalt minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid för landsbygd i stråk mellan storregional kärna och större tätorter och övriga kommuncentra och möjlighet till resor till studier och arbete för landsbygd i stråk mellan medelstora tätorter och kommuncentra.

### **Övrig landsbygd**

Kollektivtrafik erbjuds där det kan ske i samverkan med annan kollektivtrafik, till exempel skolskjutsar. I vissa stråk kan anropsstyrd trafik utgöra ett alternativ eller komplement.

## 4. Mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen

### 4.1 Strategiska förhållningssätt

En sammanfattande behovsbild och några grundläggande strategiska förhållningssätt för kollektivtrafikens utveckling och funktion har identifierats i förhållande till målen. Denna grundläggande bild ska ses som vägledande i alla beslut som rör kollektivtrafiken medan strategierna senare i dokumentet tar upp särskilt utpekade åtgärdsområden.

#### **Hela resan-perspektivet ska genomsyra kollektivtrafikplaneringen**

Hela resan-perspektivet är en viktig utgångspunkt – att människor ska kunna ta sig hela resan från dörr till dörr. Här spelar många faktorer in såsom biljettsystem och information, hållplatser och fordonens utformning, service och utbud i anslutning till kollektivtrafiken m.m. En annan del i hela resan handlar om goda möjligheter till kombinationsresor med kollektivtrafik, där exempelvis cykeln har en nyckelroll. Region Uppsala ska verka för utbyggd cykelinfrastruktur för stärkt koppling mellan cykel och kollektivtrafik. För att minska bilismens andel måste det finnas alternativa och attraktiva färdssätt att välja vid såväl kortare som längre resor. För längre resor kan en kombination mellan cykel och kollektivtrafik vara ett attraktivt alternativ. Satsningar på cykelvägar och väl utformade pendlarparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter är en viktig faktor för att öka det hållbara resandet.

#### **Konkurrenskraftig kollektivtrafik**

Kollektivtrafiken i Uppsala län ska sträva mot att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. De funktionella krav som resenärerna har behöver uppfyllas för att skapa både möjlighet och vilja att resa med kollektivtrafiken. Det kräver starkare kopplingar mellan kollektivtrafikplaneringen och den fysiska planeringen. Särskilt viktigt är att lyfta kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringens tidiga skeden.

#### **Kollektivtrafiken ska bidra till miljömålen**

Kollektivtrafiken ska hela tiden sträva till att bidra till att uppfylla miljömålen, inte bara när det gäller utsläpp av växthusgaser, utan också till exempel vad gäller partiklar och buller.

#### **Tillgängligt för alla och i hela länet**

Kollektivtrafiken ska vara ett bra alternativ för personer med funktionsnedsättning och stor hänsyn ska tas till systemets användbarhet och enkelhet för alla resenärer. Ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem eftersträvas, där byten kan ske smidigt och där det är lika lätt att resa över länsgränser som inom länet.

#### **Långsiktighet och stabilitet**

Stor hänsyn ska tas till långsiktighet och stabilitet, särskilt i den storregionala trafiken och i de huvudsakliga resandestråken. Den regionala utvecklingsstrategins inriktning på flerkärnig region ska

beaktas i planeringen som ett medel att stärka funktionella arbets- och studiemarknadsregioner samt för att göra det möjligt att bo och verka i hela Uppsala län.

### **Kollektivtrafiken ska vara kostnadseffektiv**

Kollektivtrafiken utförs och planeras för ökad kostnadseffektivitet med ett bibehållet samhällsnyttoperspektiv. Det innebär att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska uppnås till en så låg kostnad som möjligt, vilket kräver ett utbud som är väl balanserat mot efterfrågan. Både kostnader och intäkter ska beaktas inför trafikförändringar.

### **Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras**

God framkomlighet för kollektivtrafiken är en avgörande faktor för att skapa minskad restid och stärka konkurrenskraften gentemot bilen samt minska kollektivtrafikens kostnader och påverkan på miljön. En hög framkomlighet och effektiv trafik med gena körvägar, signalprioritering och egna körfält m.m. ger förutsättningar för en god trafikekonomi. Här krävs att såväl staten som länets kommuner prioriterar infrastrukturåtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet.

### **Ekonomiskt perspektiv**

En av de större utmaningarna för genomförandet av detta program är hur kollektivtrafiken ska finansieras. Kommersiella inslag i den regionala kollektivtrafiken som inte kräver subventioner utöver biljettintäkter är positivt, men kommer troligen fortsätta vara en relativt marginell andel av kollektivtrafiken i länet.

För att uppnå målen i programmet krävs därför en relativt omfattande skattesubventionering. Detta innebär att kollektivtrafiken i praktiken ställs mot andra skattefinansierade verksamheter vad gäller resurstilldelning och därmed möjlighet att utvecklas mot målen i detta program. I samband med denna värdering är det av stor vikt att hänsyn tas till kollektivtrafikens samhällsnytta. Svensk Kollektivtrafik publicerade 2017 en rapport där det framgår att kollektivtrafik bidrar till samhällsnytta på en rad olika områden<sup>4</sup>, inklusive minskade hälso- och sjukvårdskostnader. Framför allt bidrar kollektivtrafik dock till en ökad tillgänglighet, med bättre matchning på arbetsmarknaden och högre produktivitet i näringslivet som följd. Det finns även studier som visar på en högre robusthet vid lågkonjunkturer med en väl utbyggd kollektivtrafik. Till detta kommer kollektivtrafiken som ett medel för att den regionala utvecklingen ska kunna ske hållbart.

Det finns även en betalningsvilja för regional kollektivtrafik. Många är beredda att betala för en tjänst som håller god och utlovad kvalitet. Priset på kollektivtrafikresor är inte heller bara ett sätt att generera intäkter, utan även ett sätt att ransonera användandet så att det exempelvis inte sker onödigt korta resor.

För att uppnå en ekonomisk effektiv kollektivtrafik krävs en balans mellan hur resenärerna nyttjar trafiken, kostnaden för den samt biljettpriset. Flera av de strategier som trafikförsörjningsprogrammet tar upp bygger på identifierade brister och möjligheter för att kunna hålla en sådan balans. Den största effektiviseringsvinsten finns i att öka kapaciteten och antalet resenärer per

---

<sup>4</sup> Kollektivtrafikens samhällsnytta, Svensk Kollektivtrafik 2017

fordon och förare. På lång sikt är det därför den fysiska planeringen och lokaliseringen av ny bebyggelse som framförallt påverkar kollektivtrafikens ekonomi.

## 4.2 Mål och strategier

Målen bygger på tre nyttoperspektiv – samhälle, medborgare<sup>5</sup> och resenär - och är formulerade som önskvärda egenskaper för kollektivtrafiksystemet: effektivt, jämlikt och attraktivt. Målen är också bidragande till att samma egenskaper främjas i samhället generellt.

De tre parallella nyttoperspektiven motsvarar lagstiftningens breddade uppdrag för kollektivtrafiken. Där de tidigare trafikmyndigheternas fokus låg på resenären ligger fokus för kollektivtrafikmyndigheterna snarare på samhällsbehoven. Att bidra till nytta för resenärerna är nödvändigt som ett medel att nå samhällsnyttorna. Medborgarperspektivet är viktigt för att framhäva de nyttor som kollektivtrafiken tillför individen inte bara i egenskap av resenär. De tre perspektiven och de formulerade målen bär också på tydliga kopplingar till de tre hållbarhetsperspektiv som beskrivits i det inledande kapitlet.

Den nytta som kollektivtrafiken tillför samhället har att göra med möjligheter till ökad sysselsättning genom pendling, men rymmer också t ex minskad miljöbelastning, färre trafikolyckor, minskad trängsel och frigjord yta för stadsutveckling och bättre folkhälsa genom renare luft och ökad fysisk rörlighet. För medborgarna bidrar kollektivtrafiken till ökad tillgänglighet till arbete, skola och service samt till kultur- och fritidsaktiviteter. Det gäller oavsett vilka andra sätt till förflyttning som är möjliga. Kollektivtrafiken bidrar också till att göra transportsystemet framkomligt för de som av olika skäl måste använda bilen. Nyttan för resenären består i att kunna ta sig till sin målpunkt och samtidigt kunna utnyttja de produktfördelar som kollektivtrafiken ger.



Figur 3: Trafikförsörjningsprogrammets nyttoperspektiv och mål.

Strategierna visar vägen för Region Uppsalas arbete mot målen och de kommer att ligga till grund för Trafik och samhälles verksamhetsplanering de kommande åren. Strategierna bygger på påvisade brister inom dagens kollektivtrafiksystem och identifierad utvecklingspotential för att kunna nå målen och förmå allt fler att välja kollektivtrafiken framför bilen. Det innebär att det finns viktiga delar som inte berörs i någon av strategierna, där det idag fungerar tillfredställande och/eller inte bedöms finnas någon särskild utvecklingspotential i förhållande till målen.

Det är en fördel med strategier som stödjer flera mål på samma gång och så är fallet med de flesta av de föreslagna strategierna. För tydlighets skull har strategierna ändå sorterats in under det mål som bedöms påverkas mest och direkt av den aktuella strategin.

<sup>5</sup> Med medborgare avses person som bor och/eller verkar i Uppsala län



## 4.3 Ett effektivt kollektivtrafiksystem

### Mål

Målet om ett effektivt kollektivtrafiksystem handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt och så att största möjliga miljöeffekt uppnås. Kollektiva transporter bygger på stordriftsfördelar som uppstår genom att människor reser tillsammans istället för en och en. Ökad beläggning i fordonen innebär att resurserna som Region Uppsala lägger i trafiken kommer till nytta för fler personer, att energiåtgången minskar per resa och att de negativa miljökonsekvenser som trafiken för med sig fördelas på fler resenärer.

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

- Resandet med kollektivtrafiken i förhållande till befolkningen
- Kollektivtrafikens energiförbrukning i jämförelse till utfört persontransportarbete
- Region Uppsalas kostnad per resa i kollektivtrafiken
- Utsläpp av partiklar och kväveoxider (NO<sub>x</sub>) från kollektivtrafiken
- Andel fossilfritt bränsle i busstrafiken
- Utbudet av kommersiell kollektivtrafik.

### Strategier

#### *Minska den faktiska restiden i de huvudsakliga resandestråken*

Minskad restid gör att operatörerna kan utföra mer trafik för samma ersättning eller att Region Uppsala betalar mindre för samma mängd trafik. Dessutom ger en minskad restid resenärerna mer tid till annat än till att transportera sig. Områden Region Uppsala ska arbeta med är att

- snabba upp på- och avstigning
- verka för korta bytestider
- verka för gena körvägar och god framkomlighet i gaturummet för kollektivtrafiken
- utveckla trafikkoncept så att snabbare restider i de mest efterfrågade relationerna möjliggörs parallellt med en tillfredsställande trafik för landsbygden och de mindre orterna
- skapa förutsättningar för etablering av kommersiella direktlinjer till större arbetsplatsområden och målpunkter, genom konstruktiv dialog med trafikföretagen.

#### *Verka för en kollektivtrafiknormativ samhällsplanering*

Kollektivtrafikens möjlighet att trafikera på ett effektivt sätt är i mycket hög utsträckning beroende av hur den fysiska bebyggelsestrukturen ser ut. Genom samverkan med kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer ska Region Uppsala

- verka för bebyggelseutveckling vid kollektivtrafiknära lägen och stråk
- verka för gena körvägar och god framkomlighet i gaturummet för kollektivtrafiken
- verka för att en proportionerligt rimlig andel av medlen i länsplanen för regional transportinfrastruktur avsätts för kollektivtrafikfrämjande åtgärder
- verka för att tidigt i planeringen av nya exploateringsområden utarbeta riktlinjer för kollektivtrafik
- verka för att behovet av infrastrukturlösningar för kollektivtrafik såsom till exempel reglerplatser och depåer tas med tidigt i planeringen

- verka för att initiera särskilda samarbeten med kommunerna vid större satsningar på utökad trafik.

#### *Utveckla tågtrafiken*

Tågtrafiken i Uppsala län har, genom sin höga kapacitet och korta restider, haft en positiv resandeutveckling och bidragit till att förstora arbets- och studiemarknader för många medborgare. Både inom länet och storregionalt har spårkapacitet frigjorts när dubbelspår genom Gamla Uppsala och vid Skutskär stod klart och Citybanan genom centrala Stockholm öppnade för pendeltågstrafik år 2017. Runt årsskiftet 2019/2020 anländer nya fordon med högre kapacitet och komfort som bättre kan möta ökade resandevolymmer. Framöver ska Region Uppsala arbeta med att

- utveckla den storregionala tågtrafiken i Mälardalen, utifrån de målsättningar som finns genom samarbetena i En bättre sats och via Mälardalstrafik
- utveckla tågtrafikens attraktivitet genom att förbättra bytespunkter och verka för förbättrade möjligheter till kombinationsresor med tåg

#### *Verka för en jämnare fördelning över trafikdygnet*

Den största andelen av det vardagliga resandet utgörs av resor till och från hem och arbete eller skola. Detta ger upphov till en resandepuckel som är dimensionerande då det gäller kollektivtrafikens fordonsflotta och bemanning, samtidigt som puckeln också innebär minskad komfort för de resande genom ökad trängsel och längre restider. Att åstadkomma ett jämnare resande under vardagsdygnets timmar är en viktig åtgärd för att nå ett effektivt och attraktivt kollektivtrafiksystem. Region Uppsala ska arbeta med

- Dialog med kommuner om skoltider
- Dialog med större arbetsplatser om arbetstider
- Incitament som främjar resande utanför högtrafiktid

## 4.4 Ett jämlikt kollektivtrafiksystem

### Mål

Målet om ett jämlikt kollektivtrafiksystem handlar om att skapa regional och lokal tillgänglighet och att bygga ett system som är relevant för det vardagliga resbehovet hos allt fler. Prissättningen av kollektivtrafikresorna har betydelse för ett jämlikt kollektivtrafiksystem. Genom att möjliggöra för fler att aktivt delta i samhället bidrar de kollektiva resmöjligheterna till att jämna ut skillnader mellan socioekonomiska grupper, liksom till att stärka integrationen i samhället.

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

- Tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter
- Tillgänglighet med kollektivtrafik för länets invånare till kommuncentrum, storregionala kärnor, arbetsmarknad och högskolor/universitet
- Upplevd relevans för kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer
- Upplevd trygghet i kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer.

### Strategier

#### *Utveckla resmöjligheterna på landsbygden och i de mindre orterna*

Länet har en yttäckande kollektivtrafik som på landsbygden i stora delar är anpassad efter grundskoleelevernas resande. Samordning mellan skoltrafik och regional kollektivtrafik kan vara motiverat av ekonomiska skäl, men uppdraget för kollektivtrafikmyndigheten och uppdraget för

kommunerna kopplat till skoltrafik sammanfaller inte fullt ut. Målsättningen är att skapa fler resmöjligheter på landsbygden och i de mindre orterna, samtidigt som de negativa effekterna av att köra fordon med låg beläggning begränsas. Region Uppsala ska därför

- fokusera på behovet av skol- och serviceresor samt i de fall där det är möjligt också resor för arbetspendling
- utveckla strategiska bytespunkter med angörande gång- och cykelvägar och parkeringsmöjligheter
- effektivisera den linjelagda kollektivtrafiken genom bättre matning till strategiska bytespunkter
- utveckla flexibla former av kollektivtrafik som kan anpassas utifrån efterfrågan.

#### *Tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter*

En stor utmaning i arbetet med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ligger i anpassningen av hållplatser, bytespunkter och stationer. Åtskilliga hållplatser och bytespunkter är i behov av tillgänglighetsanpassning. Region Uppsala ska

- ta initiativ till att systematisera och öka takten på arbetet, som måste drivas tillsammans med kommunerna, Trafikverket och i vissa fall privata väghållare
- verka för att de potter som finns avsatta för kollektivtrafikåtgärder i länsplanen och som kan användas bland annat för tillgänglighetsåtgärder utnyttjas fullt ut.

#### *Skapa bättre förutsättningar för resande utanför pendlingstopparna*

Kollektivtrafiken i länet ger idag goda förutsättningar för arbetspendling och framförallt för arbetspendling under de traditionella kontorstiderna. Men idag arbetar allt fler i yrken som inte följer dessa tider och en växande arbetsmarknad finns för yrken där arbetet inte är bundet till en fysisk plats. Andelen medborgare som passerat pensionsåldern växer, med påföljande krav på att kunna resa mer service- och fritidsbetonat. Likaså finns ett stort behov bland ungdomar att kunna ta sig till olika fritidsaktiviteter. Region Uppsala ska därför

- anpassa trafiken i de huvudsakliga resandestråken för att svara upp mot resbehovet under en större del av dygnet – mitt på dagen, sena kvällar, helger och nattetid
- inkludera fler viktiga målpunkter för service- och fritidsresor i linjenätet
- utveckla flexibla lösningar, till exempel anropsstyrd trafik.

#### *Verka för ökat medborgarinflytande i kollektivtrafiken*

Undersökningar bland allmänhet och resenärer samt genomförda medborgardialoger visar på att kollektivtrafiken som bedrivs under varumärket UL och dess organisation idag inte upplevs som lyhörd. Medborgarna har flera olika kanaler för att lämna synpunkter på länets kollektivtrafik, men det finns ändå behov av ökad delaktighet i planeringen av kollektivtrafik. Under de senaste fyra åren har Region Uppsala utvecklat arbetet med medborgardialoger kopplar till olika trafikutvecklingsprojekt som pågått. En lärdom är att resenärer och invånare är intresserade och vill dela med sig av tankar, idéer och synpunkter. I det fortsatta arbetet ska Region Uppsala:

- skapa bättre processer för att hantera synpunkter som kommer in via UL:s kundtjänst, kommuner och trafikföretag
- tydliggöra internt och mot medborgarna hur synpunkter, förslag och klagomål tas om hand
- öka kunskapen och förståelsen kring hur åtgärder i kollektivtrafiksystemet påverkar olika grupper av medborgare
- genomföra särskilda medborgarsamråd i frågor som är av betydande karaktär för enskilda och grupper av medborgare

- tillsammans med länets kommuner kommunicera ansvarsfördelningen mellan kommuner och Region när det gäller kollektivtrafiken.

#### 4.5 Ett attraktivt kollektivtrafiksystem

##### Mål

Målet om ett attraktivt kollektivtrafiksystem handlar om viljan att resa kollektivt. Resenärerna ska känna att kollektivtrafiken är att föredra eftersom den skapar mervärden i jämförelse till att resa med bil och att systemet levererar det som utlovats.

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

- Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet
- Resfrekvens med kollektivtrafik (hur ofta använder resenärerna kollektivtrafiken)
- Nöjdhet med kollektivtrafiken bland allmänhet och resenärer
- Faktiskt och upplevd pålitlighet för kollektivtrafiken
- Upplevd kunskap om kollektivtrafiksystemet bland allmänhet och resenärer
- Ökad andel kombinationsresor mellan kollektivtrafik och cykel

##### Strategier

###### *Minska den upplevda restiden*

Kollektivtrafiken har en stor produktfördel i jämförelse med personbilen då det går att utnyttja restiden till annat än att köra. Möjligheten att arbeta ombord är värdefull för många pendlare.

Region Uppsala ska

- underlätta möjligheterna till arbete och studier ombord på längre sträckor genom t ex större arbetsyta och tekniska hjälpmedel som eluttag och trådlöst nätverk ombord
- se över antalet hållplatsuppehåll
- höja komforten ombord, exempelvis genom att ta fram mål för hur länge resenärer normalt ska kunna behöva stå i den upphandlade kollektivtrafiken

###### *Gör det enkelt att göra rätt för sig i kollektivtrafiken*

Osäkerhet kring hur, var och hur mycket som ska betalas för resan bidrar till att kollektivtrafiken upplevs som otillgänglig och krånglig. En förändring med tydligare zonindelning och enklare prisstruktur har lett i rätt riktning. För att ytterligare sänka tröskeln in i systemet och för att bejaka resenärernas vilja att göra rätt för sig ska Region Uppsala

- finna enkla biljettlösningar för det länsgränsöverskridande resandet
- undvika särlösningar för enskilda resrelationer
- arbeta med att utveckla betalkanalerna och informationen kring dem i syfte att underlätta för resenärer som reser sällan eller kommer till länet som besökare
- arbeta för att förenkla biljettlösningar mellan samhällsbeställd och kommersiell trafik.

###### *Höj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna*

Analyser visar att både frekventa resenärer och sällanresenärer i teorin tycker att det finns ett bra kollektivtrafikutbud i länet, särskilt i de huvudsakliga resandestråken. Samtidigt är det många av sällanresenärerna som upplever att det inte finns någon relevant kollektivtrafik för deras resbehov. Region Uppsala ska därför höja medborgarnas kunskap om all kollektivtrafik i länet oavsett utförare genom

- individanpassad marknadsföring genom att exempelvis informera om utbud inom ett visst geografiskt område
- marknadsföring i utbildningssyfte
- innehållsmässigt och funktionellt utvecklade informationskanaler för bättre information före, under och efter resan
- att utveckla formerna för mobilitetsåtgärder och samverka med offentliga och privata aktörer i detta.

### *Förhöj integrationen med andra färdmedel*

En resa består generellt av flera delresor, därför måste möjligheterna att kombinera andra färdmedel med kollektivtrafik bli bättre. Den skönjbara utveckling som innebär att persontransporter alltmer betraktas som en tjänst, där resenärens skiftande behov styr valet av färdmedel för stunden, behöver bejakas. Utvecklingen av digitala informationstjänster som omfattar trafikdata från flera källor är en nyckel för att resenärerna ska kunna skapa sig en helhetsbild av resmöjligheterna. Region Uppsala ska

- tydliggöra möjligheterna att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken
- verka för pendlarparkeringar för cykel och /eller bil vid strategiska hållplatser
- verka för gena och säkra gång- och cykelvägar till hållplatser
- söka samarbeten med organisationer och företag, t ex bilpooler och cykelservice, vars produkter och erbjudanden kan kombineras med kollektivtrafiken
- verka för att så mycket som möjligt av trafikdata finns i öppna gränssnitt.

## 5. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Uppsala län. I arbetet med tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken ska hela resan-perspektivet vara vägledande, vilket kräver samverkan mellan Region Uppsala, kommuner och statliga företrädare samt andra utförare av kollektivtrafik. Följande ska vara möjligt för alla resenärer i kollektivtrafiken i Uppsala län:

- Planera resan
- Köpa och använda biljett
- Ta sig till station eller hållplats
- Vistas i, orientera sig på och ta till sig information på station eller hållplats
- Kliva på fordonet, finna och använda en sittplats samt kliva av fordonet
- Ta sig från station eller hållplats

Tillgänglighetsanpassningarna riktar sig främst till personer med nedsatt rörelseförmåga, synnedsättning eller hörselnedsättning, men även förutsättningar för till exempel personer med allergi eller andra funktionsnedsättningar bör uppmärksammas vad gäller regler och anvisningar i fordon och vid hållplatser eller digitala kanaler. Vid beslut om allmän trafikplikt ska bästa möjliga tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning eftersträvas och tillgänglighetsaspekterna ska tillmätas stor vikt vid bedömningen. I och med det öppna marknadstillträdet behöver också tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i den kommersiella trafiken bevakas.

Region Uppsala eftersträvar att fullt tillgänglighetsanpassa samtliga hållplatser i Uppsala län med utgångspunkt hållplatser längs prioriterade stråk och områden. Utöver samverkan med andra aktörer har Region Uppsala antagit riktlinjer för att stötta verksamheten i arbetet mot ökad tillgänglighet. Dessa omfattas av *Hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län*, *Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning* samt *Definition av fullt tillgänglig hållplats/bytespunkt*.

### Prioriterade stråk och områden för tillgänglighetsanpassning

Tillgänglighetsanpassningen prioriteras till stråk och områden där resandet är störst – till stads- och tätortstrafik och tåg- och regionbusstrafik i de huvudsakliga resandestråken. Prioriteringen sammanfaller med Trafikverkets nationellt prioriterade nät för kollektivtrafik tillika Länsplan för regional infrastruktur i Uppsala län. Även servicelinjer och anropsstyrd trafik med mera ska erbjuda full tillgänglighet. Hundratals hållplatser behöver åtgärdas i de prioriterade stråken och områdena. Därför har också en prioritering gjorts utifrån funktion och antal resenärer från hållplatserna. En förteckning över linjer och de hållplatser som i första hand ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer finns i bilaga 2. Det är främst i samverkan med länets kommuner och Trafikverket som Region Uppsala verkar för genomförande av tillgänglighetsåtgärder. Det finns dock områden och aktiviteter där regionen har större rådighet och planerar att genomföra, exempelvis anpassning av fordon, trafikinformation och kommunikationsvägar samt införande av yttre utrop ombord på fordon.

### Nuläge 2019 och måltal

I tågtrafiken uppfyller alla fordon kraven på tillgänglighet. 2019 var andelen tillgänglighetsanpassade fordon i busstrafiken 94,3%. 2020 bedöms resterande äldre fordon ha fasats ut. Ungefär 10 procent av cirka **2500** hållplatser i Uppsala län uppfyller delvis kraven på tillgänglighet. Det återstår således omfattande arbete och investeringar innan full tillgänglighet kan anses råda på hållplatser och bytespunkter i Uppsala län. I länsplanen avsätts varje år medel för bland annat tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter. En realistisk ambition är att 5 procent av

hållplatser och bytespunkter i de prioriterade stråken är tillgänglighetsanpassade år 2025 och att 20 procent uppfyller kraven år 2030.

	Nuläge	2025	2030
Andel fullt tillgängliga fordon (buss/tåg <sup>6</sup> ) %	94,8	100	100
Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser/bytespunkter <sup>7</sup> %	0	5	20

**Tabell 3** Nuläge 2019 och måltal för tillgänglighetsanpassning av fordon och hållplatser / bytespunkter.

<sup>6</sup> Avser ramp/lift, rullstolsplats, audiellt utrop. Nuläge ur fordonsdatabasen Frida 2019.

<sup>7</sup> Definition av fullt tillgänglig hållplats, KT2018-0123, Region Uppsala

## 6. Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön

Miljöpåverkan från transporter är en av Region Uppsalas mest betydande miljöpåverkande aktivitet. Samtidigt som kollektivtrafiken påverkar miljö och hälsa så är utsläppen per resenär betydligt mindre med kollektivtrafiken i jämförelse med om resenärerna hade färdats med bil. En övergång till fossiloberoende fordon och fossilfria bränslen minskar påverkan på klimatet. Eftersom kollektivtrafiken också är yteffektiv i förhållande till biltrafik, är en övergång från bil till kollektivtrafik positivt för stadsmiljön och minskar utsläppen från transporter i länet. Utöver målen som är direkt kopplade till transporter bidrar kollektivtrafiken även indirekt till andra mål i miljöprogrammet, exempelvis målområdena energi, hållbar och effektiv resursanvändning och hälsa.

Ett flertal projekt har genomförts för att stimulera fler att cykla eller åka kollektivt till arbetet. Utvärderingar visar att exempelvis ökad cykling ger minskad sjukfrånvaro för de deltagande, vilket leder till minskade kostnader.

2018 genomfördes 82,4 % av UL:s kollektivtrafik med fossilfritt drivmedel. Från år 2021 ska all UL:s kollektivtrafik vara fossilfri. Tågtrafiken drivs med grön el och räknas som helt fossilfri. Vad gäller utsläpp av partiklar och kväveoxider (NOx) har dessa minskat kraftigt sedan 2012. Även utsläpp av CO2 har minskat och mål och åtgärder för minskade koldioxidutsläpp finns i Region Uppsalas miljöprogram 2019-2022.

I busstrafiken används idag biogas och HVO i stadstrafiken i Uppsala. Ett antal elhybridbussar har tagits i trafik och utvecklingen går mot en allt mer elektrifierad stadsbusstrafik. I regionbusstrafiken används både fordonsgas och diesel med olika nivåer av inblandad biodiesel. HVO introducerades år 2006 som ersättning till den traditionella dieseln och kommer tillsammans med biogas att i större utsträckning ersätta naturgasen som idag driver ca 30% regionbusstrafikens fordon.

Strategier för framtida val av drivmedel inom kollektivtrafiken finns i Regional plan för infrastruktur för förnybara drivmedel och elfordon i Uppsala län, som Regionstyrelsen beslutade om i februari 2019.



Mål	Åtgärder
<b>År 2022 ska:</b>	<b>Målen uppnås genom att:</b>
100 procent av den allmänna kollektivtrafiken utföras med fossilfria bränslen <sup>1</sup>	färdigställa en ny stadsbussdepå, inklusive pipeline för biogas
utsläppen av kväveoxider från kollektivtrafiken minskat med 15 procent, jämfört med 2018	säkerställa tillgången till och leverans av biogas
utsläppen av partiklar från kollektivtrafiken minskat med 10 procent, jämfört med 2018	följa upp bränslebesparing/energieffektivisering i aktuella befintliga avtal
nettotsläppen av koldioxid <sup>2</sup> från kollektivtrafiken minskat med 15 procent, jämfört med 2018	byta ut fordon enligt tecknade trafikavtal och kravställa i kommande trafikupphandlingar
busstrafiken använda 5 procent mindre energi per personkilometer, jämfört med 2018	genomföra uppdrag för elektrifiering av linje i stadsbusstrafiken ta fram en handlingsplan för energieffektivitet inom Kollektivtrafikförvaltningen

Figur 4: I Region Uppsalas Miljöprogram 2019-2022 finns mål gällande transporter och kollektivtrafik.



Målet om utsläpp av partiklar och kväveoxider beror i stort sett uteslutande på motorteknik och det är svårt att göra några större förbättringar utan att fordonen byts ut, vilket regleras i trafikavtalen. Men fler aspekter kan spela in, exempelvis vid konvertering av äldre fordon för att kunna köra på HVO liksom sopning av gatan och däckens prestanda. Målet om energieffektivisering nås dels genom infasning av elfordon och elhybrider i fordonsflottan, men även genom åtgärder som påverkar hur fordonen används. Beläggningsgrad och antal stopp samt trafikflöden och framkomlighet har stor påverkan på energieffektiviteten.

En satsning görs för att klara miljözonskraven i Uppsala till 2021 vilket innebär att Euro 5 fordon konverteras för att klara Euro 6 kraven.

## 7. Genomförande av trafikförsörjningsprogrammet

### Tidsperspektiv

Trafikförsörjningsprogrammet ska hållas aktuellt och Region Uppsala har för avsikt att revidera programmet en gång per mandatperiod. Trafikförsörjningsprogrammets mål sträcker sig fram till år 2030, men själva genomförandet och strategierna bygger på identifierade brister och möjligheter där arbetet behöver starta omgående. I vissa fall kommer strategierna fortfarande vara aktuella inför nästa revidering, i andra fall kommer utvärdering av programmet visa att strategin inte längre behöver pekas ut som särskilt åtgärdsområde.

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp årligen genom indikatorer kopplade till respektive mål, tillsammans med en beskrivning och utvärdering av hur arbetet skett utifrån strategierna.

### Plan för genomförande av Trafikförsörjningsprogrammet

För att konkretisera arbetet med att genomföra trafikförsörjningsprogrammet tas en genomförandeplan fram som beskriver hur programmets mål och strategier hanteras i verksamheten. Planen ska innehålla en beskrivning av den trafik och de åtgärder som planeras de närmaste tre åren, med en utblick mot de närmaste fem åren.

Genomförandeplanen fastställs och följs upp årligen av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden.

### Samverkan som nyckelfaktor för uppfyllelse av programmet

Arbetet med att uppnå målen i Trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig utanför vad Region Uppsala som regional kollektivtrafikmyndighet har direkt rådighet över. Samverkan blir därför en nyckelfaktor som utgör den viktigaste förutsättningen för måluppfyllelse. Samverkan är exempelvis en förutsättning för att nå resultat i de fall där nyttor eller kostnader tillfaller någon annan än den som genomför en åtgärd.

Med grund i det avtal som tecknades mellan dåvarande Landstinget och länets kommuner inför bildandet av kollektivtrafikmyndigheten sker årliga samråd på politisk nivå mellan parterna.

I det vardagliga arbetet sker samverkan på flera nivåer och i många olika sammanhang. Det är viktigt att trafikförsörjningsprogrammet i den mån det är relevant för sammanhanget, fungerar vägledande för kollektivtrafikens företrädare i dessa forum. Samverkan i de fysiska planeringsprocesserna bör utgå ifrån tillgänglighet och sätta den rumsliga närheten i fokus för en hållbar utveckling.

### Övergripande beskrivning av aktörers ansvar

För att nå målen i Trafikförsörjningsprogrammet behövs en utvecklad samverkan mellan offentliga aktörer inom en rad olika områden. Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (Region Uppsala i Uppsala län) som ansvarar för planering, utveckling och försörjning av kollektivtrafik i länet. Länets kommuner ansvarar för den fysiska planeringen och för infrastrukturen där de är väghållare. Kommunerna ansvarar för plattformar och mark vid hållplatserna medan Region Uppsala ansvarar för utrustning ovan mark såsom väderskydd, skyltar och bänkar. Det finns särskilda avtal med kommunerna som reglerar detta mer detaljerat. Kommunerna har även ansvar för gång- och cykelväg till och från hållplatser där de är väghållare. När det gäller finansiering så bör detta avsättas i respektive aktörs investeringsbudgetar samt även i medel i Länsplanen för regional transportinfrastruktur för kollektivtrafikåtgärder, det vill säga möjlighet att få statlig medfinansiering.

Kommunerna ansvarar för bebyggelseplaneringen. Trafik och samhälle bidrar med kunskap och underlag i kommunernas processer när det gäller samhällsbyggnadsfrågor, översiktsplanering, planprogram och detaljplanering samt bostadsförsörjning. Trafik och samhälles ambition är att delta så tidigt som möjligt i kommunernas processer för att kunna förverkliga målen och ambitionerna i Trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikverket ansvarar för de statliga järnvägarna och vägarna. Trafikverket har motsvarande ansvar som kommunerna, det vill säga gällande infrastruktur kopplat på och i anslutning till hållplatser. Trafikverket har också ansvar för järnvägen och stationerna samt ansvarar för genomförandet av Länsplan för regional transportinfrastruktur och den nationella planen.

Länsstyrelsen ger råd och stöd samt granskar planer som kommunerna och Trafikverket har tagit fram utifrån statliga mål och intressen.

### [Avsiktsförklaringar som en del av genomförandet](#)

Trafikförsörjningsprogrammet är ett styrdokument på en övergripande och visionär nivå, vilket kan göra det svårt för kommunerna att ta målen och strategierna till sig och förstå hur de kan påverka deras arbete och vardagen för kommuninvånarna. Det är viktigt att Region Uppsala och respektive kommun för en dialog och hur programmet ska tolkas på lokal nivå. Det är särskilt viktigt när det gäller samordning i planering av kollektivtrafikförsörjning och bebyggelseutveckling.

För att säkra förutsättningarna för ett hållbart resande ser Region Uppsala att det i vissa fall kan vara aktuellt att ta in avsiktsförklaringar som en del i genomförandet för att säkra förutsättningarna för en god kollektivtrafikförsörjning i ett tidigt skede. Avsiktsförklaringar ger möjlighet att konkretisera målen i Trafikförsörjningsprogrammet och identifiera de viktigaste frågorna att arbeta med lokalt. En avsiktsförklaring utgör även en tydlig utgångspunkt att bygga de årliga samråden på.

### [Hållbar mobilitet](#)

Hållbar mobilitet handlar om hur människor ska kunna resa utan att äventyra att klimatmålen nås. Det handlar om valet av färdmedel, men också om hur vi bygger ett samhälle som ger förutsättningar för ett minskat behov av transporter. Inom hållbar mobilitet ryms utveckling av nya tjänster som möjliggör för resenärer att enkelt resa hållbart från dörr till dörr och minska behovet av att äga en egen bil.

Idag saknas ett samlat och strukturerat arbetssätt kring hållbar mobilitet inom Trafik och samhälle och potentialen för ett brett samarbete mellan olika aktörer som arbetar mot samma mål är stor. Region Uppsalas roll inom området behöver tydliggöras och former för samspel mellan kollektivtrafik- och infrastrukturåtgärder är utgångspunkter som behöver utvecklas i stark koppling till hela resan-perspektivet.

## 8. Förutsättningar och ramverk

### 8.1 Andra styrande dokument och mål

Trafikförsörjningsprogrammet, Regional utvecklingsstrategi och Länsplan för transportinfrastruktur utgör tillsammans de viktigaste styrdokumenterna på regional nivå i länet. Det är angeläget att dessa tre stöttar varandra och leder mot samma målbild för att det regionala perspektivet ska kunna få genomslag i de kommunala styrdokumenterna. I och med regionbildandet 2017 ansvarar Region Uppsala för att ta fram alla tre dokumenten. Kommunernas översiktsplaner är viktiga inspel i det praktiska arbetet med att utveckla och bedriva kollektivtrafiken och ger en bild av var det behöver finnas en beredskap för kollektivtrafikförsörjningen.

#### Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS)<sup>8</sup> är en långsiktig strategi som handlar om hur organisationen Region Uppsala vill möta framtidens utmaningar och utveckla det geografiska området Uppsala län tillsammans med andra aktörer.

Utvecklingsstrategins vision visar på ett långsiktigt önskvärt tillstånd. Den bygger på länets styrkor och pekar framåt. Den svarar upp mot omvärldens förändringar och föreslår lösningar på den funktionella regionens långsiktiga utmaningar. Den inkluderar alla och visar att vi är en del i det globala samhället, ansvariga både för både vår egen och för den globala utvecklingen.



*”Ett gott liv i en nyskapande kunskapsregion med internationell lyskraft”*

Den långsiktiga visionen konkretiseras i tre strategiska utvecklingsområden som knyter an till ovan utpekade utmaningar.

EN VÄXANDE REGION fokuserar på utveckling av det geografiska området Uppsala län och förhållandet till omkringliggande län.

EN NYSKAPANDE REGION tar fasta på betydelsen av ett livskraftigt näringsliv samt förmågan till förnyelse och värdeskapande i företag och organisationer i global konkurrens.

EN REGION FÖR ALLA lyfter fram länets invånare och det goda livet.

Den regionala utvecklingsstrategin lyfter kollektivtrafiken som en drivkraft för den regionala utvecklingen i länet och beskriver behovet av att stärka sambanden mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik samt gång och cykel för en mer resurseffektiv, mer jämställd och jämlik mobilitet.

#### Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län

Länsplanen görs på uppdrag av staten och är en del av den långsiktiga ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur, tillsammans med Trafikverkets nationella plan. Region Uppsala har uppdraget för Uppsala län och i sitt direktiv har regeringen givit Uppsala län en planeringsram på 1535 miljoner kronor för perioden 2018–2029.

Länsplan 2018-2029<sup>9</sup> innehåller åtta mål fördelade under kategorierna:

<sup>8</sup> Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län (2017), Region Uppsala

<sup>9</sup> Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018-2029, Region Uppsala

- Ett hållbart transportsystem
- Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem
- Ett ökat bostadsbyggande

## Regional Cykelstrategi

Region Uppsala har antagit en Regional cykelstrategi som bygger på tre mål. År 2030 ska:

- andelen kombinationsresor med cykel-kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 procent till 38 procent
- cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med 10 procentenheter jämfört med 2016, från 13 procent till 23 procent
- antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 8 till 4.

## Nationella mål

### Övergripande mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål är uppdelat i funktionsmål och hänsynsmål.

### Funktionsmål Tillgänglighet

Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### Hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till målsättningen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitets-målen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

## 8.2 Allmän trafikplikt

Som Regional kollektivtrafikmyndighet har Region Uppsala ett uppdrag att, med utgångspunkt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, fatta beslut om allmän trafikplikt för att säkerställa trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Allmän trafikplikt är därigenom ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogrammets mål och den behovsbild som målas upp utgör grunden och styr vilken trafik som myndigheten senare säkerställer genom avtal, via beslut om allmän trafikplikt. Kollektivtrafiklagstiftningen innebär också att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Därför ska myndigheten bedöma i vilken omfattning kommersiell trafik kan uppstå i länet och i vilken omfattning denna kan bidra till att uppnå målen, för att i förlängningen eventuellt avstå att belägga delar av systemet med trafikplikt.



Figur 6. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas beslutsprocess sker i en sammanhängande kedja från trafikförsörjningsprogram, till avtal om trafik.

### 8.3 Öppet marknadstillträde

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Region Uppsala ser att både offentligt initierad som kommersiellt bedriven kollektivtrafik har viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. Målen i trafikförsörjningsprogrammet styr vilken trafik som Region Uppsala kommer att säkerställa genom avtal, via beslut om allmän trafikplikt.

### 8.4 Process för beslut om allmän trafikplikt

I enlighet med kollektivtrafiklagen ska kollektivtrafikmyndigheterna, med utgångspunkt i de regionala trafikförsörjningsprogrammen, fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Allmän trafikplikt kan beslutas för olika delar av trafiken, förutom för ett stråk eller område kan beslut även tas för del av dygn eller av vecka.



Figur 7: Process för allmän trafikplikt och upphandling av trafik

Som underlag för beslut om allmän trafikplikt genomförs så kallad SIU – samråd inför upphandling. Under detta samråd sker en fördjupad dialog mellan myndigheten och trafikföretagen om den aktuella marknaden. Samrådet kan ge skäl för myndigheten att vidare utreda om det är möjligt att undanta något område eller stråk från den allmänna trafikplikten, eller till och med ta ett aktivt beslut om att avstå trafikplikt för just den trafiken. Region Uppsala gör i så fall en bedömning kring hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas. Särskild hänsyn i bedömningen tas till

- resandeutveckling och kundnöjdhet
- miljöpåverkan
- tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Bedömningen ska väga in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Region Uppsala kommer i dessa fall dessutom låta genomföra en särskild riskanalys. Riskanalysen undersöker de grundläggande principerna för kommersiell trafik – att trafiken inte förutsätter subventioner och att det finns betalningsvilja hos resenären att betala hela kostnaden för tjänsten, samt att trafikföretaget har vilja och beredskap att investera i trafiken och utsätta sig för full konkurrens.

Långsiktighet och stabilitet är en grundläggande faktor för att behålla resenärernas förtroende för kollektivtrafiken och för att kunna bidra till regionens mål. Kommersiella aktörer får träda in på, eller ut från marknaden, med tre veckors varsel<sup>10</sup>. I de fall Region Uppsala väljer att avstå allmän trafikplikt för ett område eller stråk måste det därför upprättas en plan för hur trafikförsörjningen ska säkerställas om den kommersiella trafiken upphör med kort varsel.

#### Samråd

Utöver de ordinarie samråden inför upphandling är det Region Uppsalas ambition att mer kontinuerligt fördjupa samverkan med trafikföretagen när det gäller den kommersiella trafiks möjligheter. Samverkan utgår från en öppenhet för diskussioner med trafikföretagen om den kommersiella trafikens möjligheter och vilka samverkansforum som är önskvärda för att på sikt se fler inslag av kommersiell kollektivtrafik i länet. Regionen förväntar sig att trafikföretagen har beredskap och vilja att föra diskussionen på ett öppet och transparent sätt. Ambitionen är också att tillhandahålla underlagsdata och statistik för trafikföretagens diskussion om metoder för framtagning av underlag och om finansiering för att ta fram underlaget. I bilaga 1 har Region Uppsala sammanställt visst underlag för att underlätta kommersiella aktörers marknadsanalys.

### 8.5 Tillträde till hållplatser, terminaler och informationssystem

En av intentionerna i kollektivtrafiklagstiftningen var att underlätta etableringen av kommersiell kollektivtrafik för att på längre sikt minska andelen av skattefinansierad trafik i länen. Utvecklingen i landet har sedan 2012 varit blygsam och nästan all den kommersiella trafiken i Uppsala län sker interregionalt på både väg och järnväg. Lagstiftningen innebär även att tillträde till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, bytespunkter och hållplatser ska ske på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor.

I och med att den kommersiella trafiken inte ökat i någon större omfattning har Region Uppsala idag inte arbetat fram ett regelverk för tillträde till offentligt ägd infrastruktur, något som framför allt kan aktualiseras vid ökat antal förfrågningar då behovet av tydliga regelverk växer.

Det är då önskvärt att Region Uppsala arbetar vidare med att ta fram riktlinjer för en transparent och rättvis process för tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur. Riktlinjerna bör omfatta tillträde till befintliga hållplatser, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur som till exempel informations- och betalsystem. Riktlinjerna ska då utgå från konkurrensneutralitet, självkostnadsprincipen och från att det sker formella överenskommelser med trafikföretagen om tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur. Om kapacitetsbrist eller andra begränsningar hindrar kommersiella aktörer från att använda viss infrastruktur ska Region Uppsala redovisa hur dessa brister ska hanteras på sikt. Målen i trafikförsörjningsprogrammet är vägledande i de fall en kortsiktig prioritering behöver göras.

---

<sup>10</sup> I enighet med Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:2

## 9. Viktiga begrepp

**Kollektivtrafik:** Enligt EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som *”person-transporttjänster av allmänt och ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”*.<sup>11</sup>

Regional kollektivtrafik: Den kollektivtrafik som omfattas av lagen (2010:1065) benämns som regional kollektivtrafik. Det innebär kollektivtrafik

1. inom ett län eller,
2. över länsgräns och som huvudsakligen möter ett behov för vardagsresande.

**Avtalad kollektivtrafik:** Används i trafikförsörjningsprogrammet som samlande begrepp för den regionala kollektivtrafik som är avtalad och drivs med hjälp av subventioner från samhället.

**Kommersiell kollektivtrafik:** Kollektivtrafik som drivs av en aktör på helt kommersiella villkor och som inte har något avtal med en regional kollektivtrafikmyndighet eller en aktör åt vilken en regional kollektivtrafikmyndighet har överlåtit befogenhet att ingå avtal om trafik.

**Särskild kollektivtrafik:** Skoltrafik, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Dessa uppdrag åtföljs av laglig rätt och bestämmelser som är mer långtgående än för den kollektivtrafik som endast regleras genom lag 2010:1065 om kollektivtrafik. I Uppsala län har landstinget ansvar för sjukresor. Skoltrafik är enligt lag ett kommunalt ansvarsområde men sex av åtta kommuner har gett landstinget i uppdrag att integrera skolbusstrafiken med den ordinarie avtalade kollektivtrafiken. Färdtjänst och riksfärdtjänst är idag kommunala ansvarsområden, men det finns lagligt utrymme att överlåta ansvaret.

**Allmän trafikplikt:** Med allmän trafikplikt menas det som i Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på väg och järnväg definieras som

*”krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”*.<sup>12</sup>

Beslut om allmän trafikplikt ska kunna härledas ur trafikförsörjningsprogrammet och kan överklagas.

**Regional kollektivtrafikmyndighet, RKM:** Länsvisa myndigheter som upprättar det regionala trafikförsörjningsprogrammet och ansvarar för länets kollektivtrafikförsörjning. I enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) också den myndighet som är behörig att fatta beslut om allmän trafikplikt.

**Trafikförsörjningsprogram:** I enlighet med kollektivtrafiklagen ska varje RKM regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram ange behovet av kollektivtrafik, samt mål för kollektivtrafikförsörjningen i länet. Alla beslut om allmän trafikplikt ska gå att härleda ur programmet.

**UL:** Det varumärke som den avtalade trafiken i Uppsala län drivs under.

**Trafik och samhälle:** Förvaltning inom Region Uppsala län som har utföransvaret för de uppgifter som åligger RKM.

**SL:** Det varumärke som den avtalade kollektivtrafiken i Stockholms län bedrivs under.

**Trafikföretag:** Ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiella premisser eller som på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet utför samhällssubventionerad kollektivtrafik.

---

<sup>11</sup> EG nr 1370/2007 artikel 2

<sup>12</sup> EG nr 1307/2007 artikel 2



**Mobilitet:** Mobilitet innebär rörlighet och tillgängliggörande av olika typer av tjänster och resurser. Begreppet används brett och kan innefatta flera olika områden såsom tjänster, vanor och beteenden samt utbud, digitala verktyg och tillgänglighet.

## Bilagor – Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020

### Innehåll

1. Underlag för marknadsanalys .....	2
1.1 Utbud och resande i den avtalade trafiken.....	2
1.2 Beläggingsgrader .....	4
1.3 Konkurrensindex mellan kollektivtrafik och bil .....	7
1.4 Befolknings- och bebyggelseutvecklingen i länet.....	8
1.5 Dagens kommersiella kollektivtrafik och taximarknad .....	8
1.6 Kommersiell potential i länets kollektivtrafik.....	9
1.7 Sammanfattning av Region Uppsalas avtal för regional kollektivtrafik 2019 (2019) .....	9
2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	10
3. Indikatorer för uppföljning av målen för den regionala kollektivtrafiken.....	12
Utgångspunkter .....	12
Tre nivåer för uppföljning.....	12
3.1 Indikatorer.....	13
Indikator 1: Resande.....	13
Indikator 2: Resmöjligheter .....	14
Indikator 3: Nöjdhet .....	14
Indikator 4: Kostnadseffektivitet.....	15
Indikator 5: Energieffektivitet .....	15
Indikator 6: Relevans.....	15
Indikator 7: Produktfördel.....	15
Indikator 8: Kunskap.....	16
Indikator 9: Klimatpåverkan .....	16
Indikator 10: Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning .....	16
Indikator 11: Säkerhet .....	17
Indikator 12: Trygghet .....	17
4. Miljöpåverkan.....	18

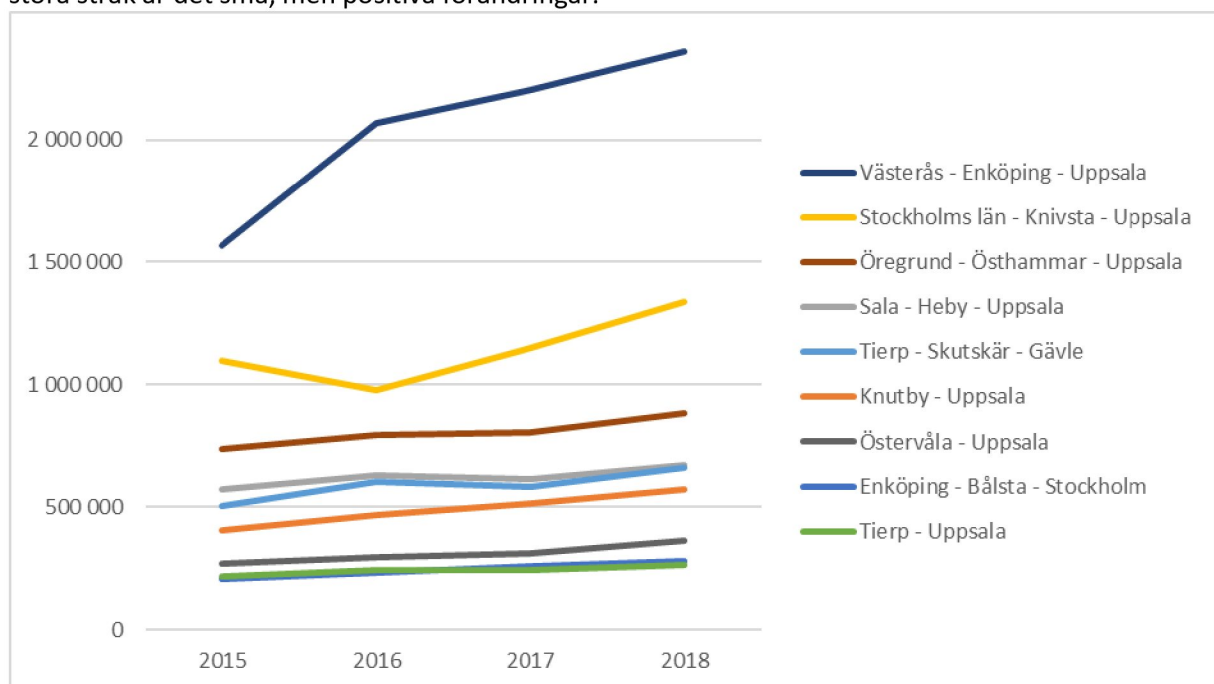
# 1. Underlag för marknadsanalys

## 1.1 Utbud och resande i den avtalade trafiken

Över hälften av resorna i länets avtalade kollektivtrafik sker med stadsbussarna i Uppsala. Resandet och utbudet av kollektivtrafik i övriga länet är koncentrerat till de stråk som följer de större vägarna och järnvägen, där också merparten av länets invånare bor. Ett 20-tal linjer står för 75 procent av resorna i regionbusstrafiken och i Uppsala är det 4 stadsbusslinjer som står för mer än 50 procent av resenärerna. Räkna man bort resenärer med skolkort är det ungefär lika många som årligen reser med regionbussarna som med Upptåget.

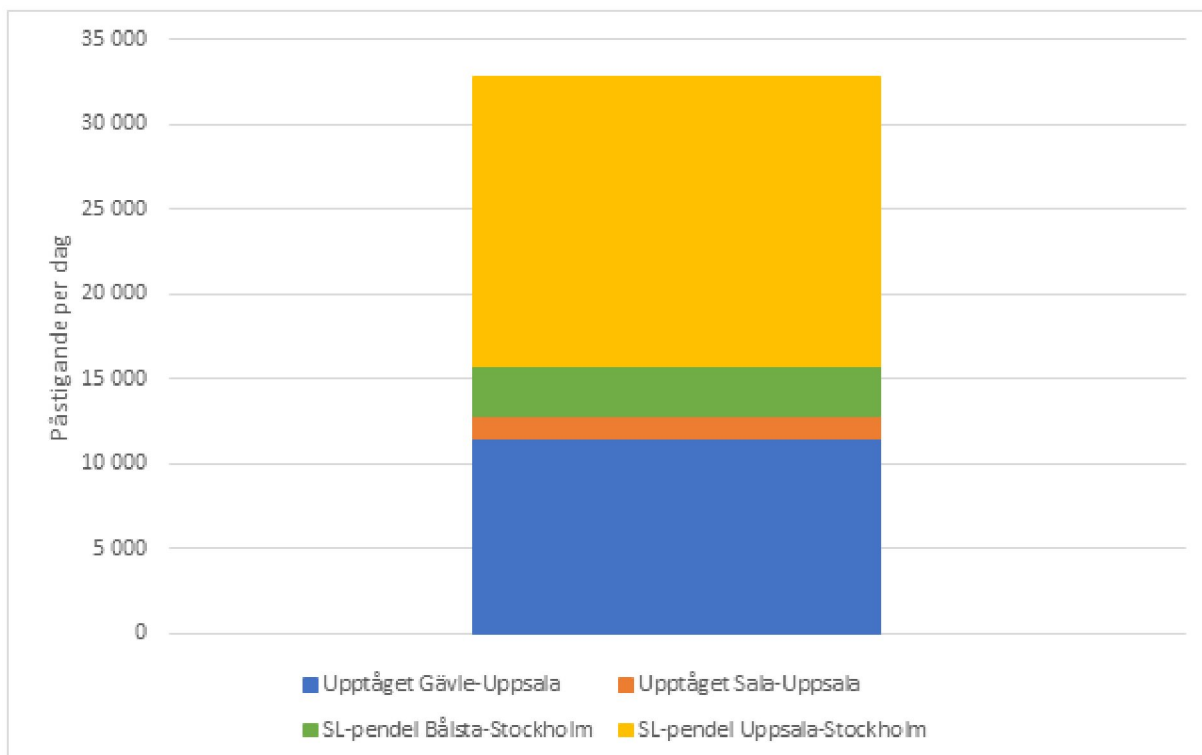
### FIGUR XX – UTBUDSKARTA

Under perioden 2015-2018 syns framförallt en positiv resandeutveckling i stråket Västerås – Enköping – Uppsala (se Figur 1). Det kan delvis förklaras med satsningar utbudsmässigt och beteendepåverkande åtgärder som genomförts inom ramen för ett samverkansprojekt med Enköpings kommun. Även stråket Arlanda – Knivsta - Uppsala uppvisar ett ökat resande. För övriga stora stråk är det små, men positiva förändringar.

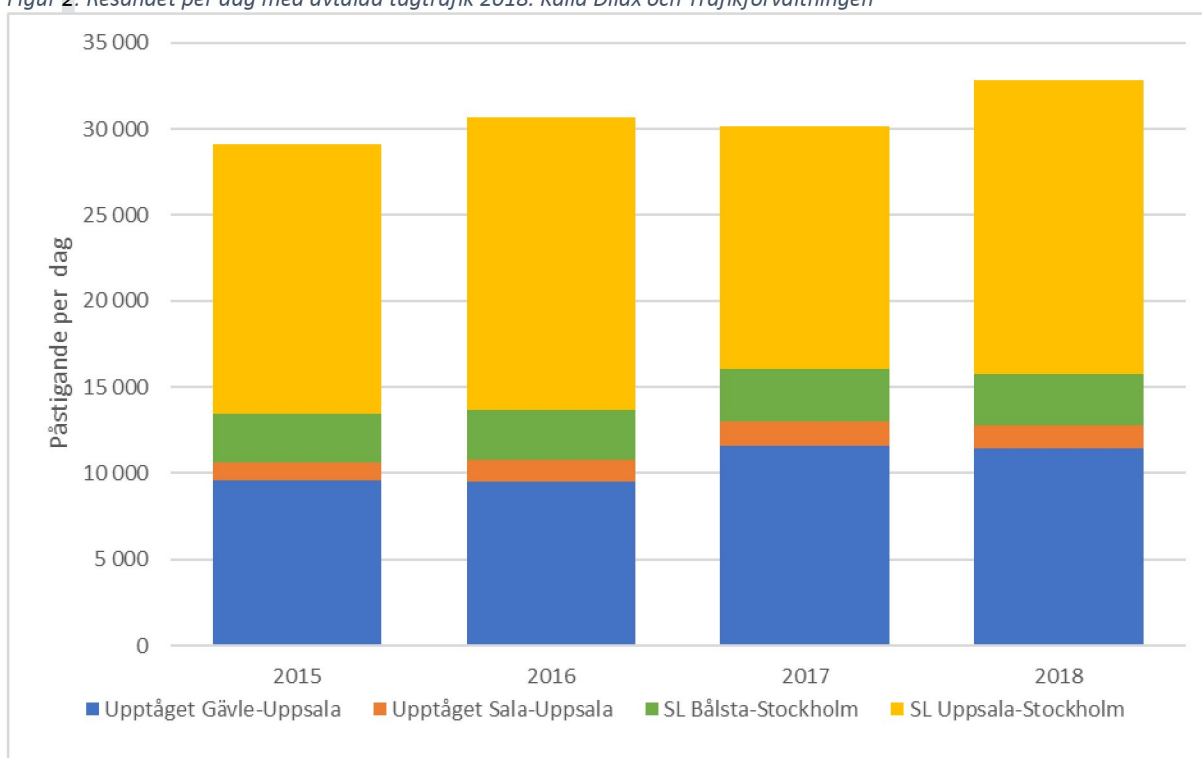


Figur 1: Resandeutvecklingen med regionbuss per stråk, 2015-2018. Källa Dilax.

Resandet med den avtalade tågtrafiken har under samma period haft en stark resandeutveckling som till stor del följt de satsningar på ökat utbud turtäthetsmässigt och linjemässigt som gjorts etappvis under perioden. Resandet på de olika tågsträckorna fördelas enligt Figur 2



Figur 2: Resandet per dag med avtalad tågtrafik 2018. Källa Dilax och Trafikförvaltningen



Figur 3: Resandet per dag med avtalad tågtrafik 2015-2018. Källa Dilax och Trafikförvaltningen

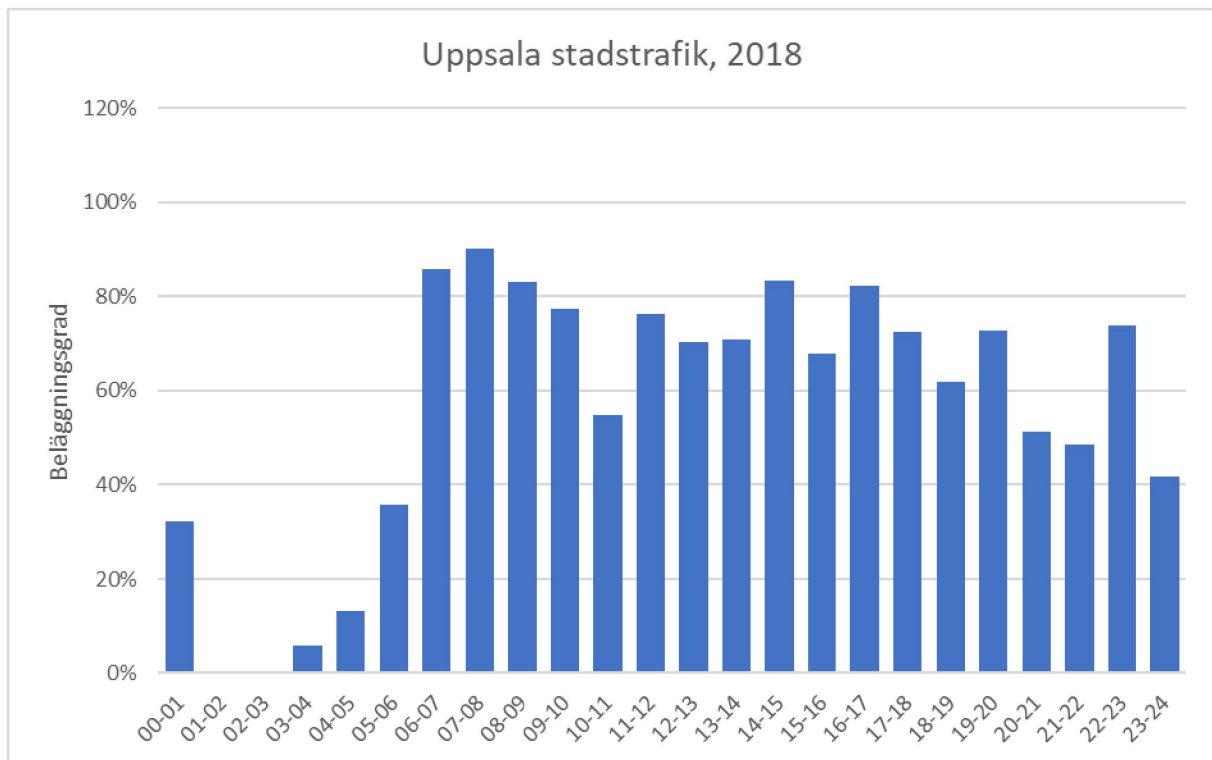
Tabell 1: De 30 UL-busslinjerna med flest resande per dag 2018.

Linje	Utbud - Turkilometer per dag	Påstigande per dag
3	2 526	11 900
5	2 776	9 140
4	2 565	8 720
7	1 662	6 930
2	1 819	6 830
6	1 568	5 300
8	2 065	5 040
11	2 090	4 630
1	2 674	4 500
9	1 761	3 730
804	5 850	3 200
10	1 178	2 630
12	741	2 480
801	3 952	1 980
848	3 962	1 880
811	4 807	1 860
100	2 145	1 660
809	2 911	1 570
774	3 149	1 520
111	1 616	1 380
501	1 835	1 270
102	1 689	1 270
844	3 114	980
30	774	970
775	2 236	860
115	810	850
110	772	840
886	2 315	820
823	2 776	760
803	2 027	760

## 1.2 Beläggingsgrader

Analys av beläggingsgraden har genomförts genom att studera maxbeläggningen per tur. Maxbeläggningen är det största antal personer ombord på fordonet under en tur, i förhållande till fordonets sittplatskapacitet. Analysen är gjord på Upptåget sträckan Gävle – Uppsala, samt på en aggregerad geografisk nivå för hela regionbusstrafiken men även på aggregerad nivå i stadsbusstrafiken i Uppsala.

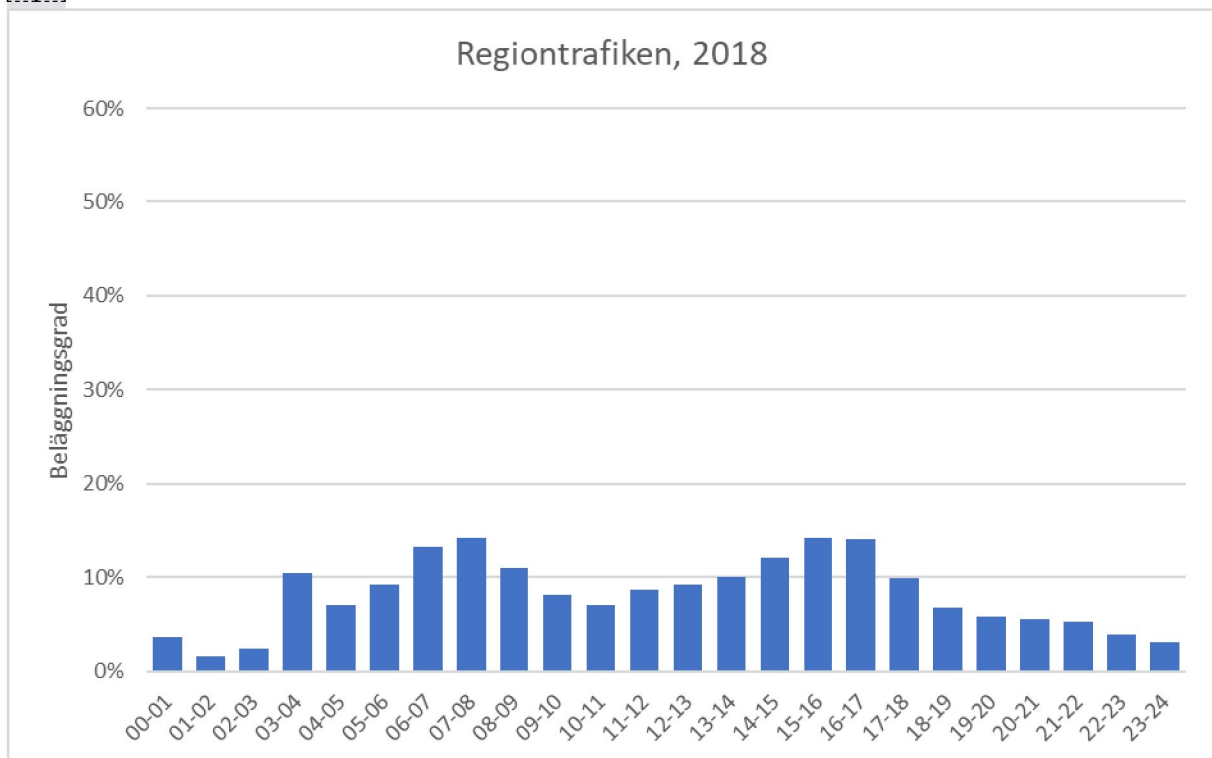
Över dygnsperioden är beläggingsgraden i stadstrafiken som störst i morgonrusningen, men har även två toppar på eftermiddagen, se Figur 4.



Figur 4: Maxbeläggingsgraden för stadstrafiken i Uppsala 2018 vardagar.

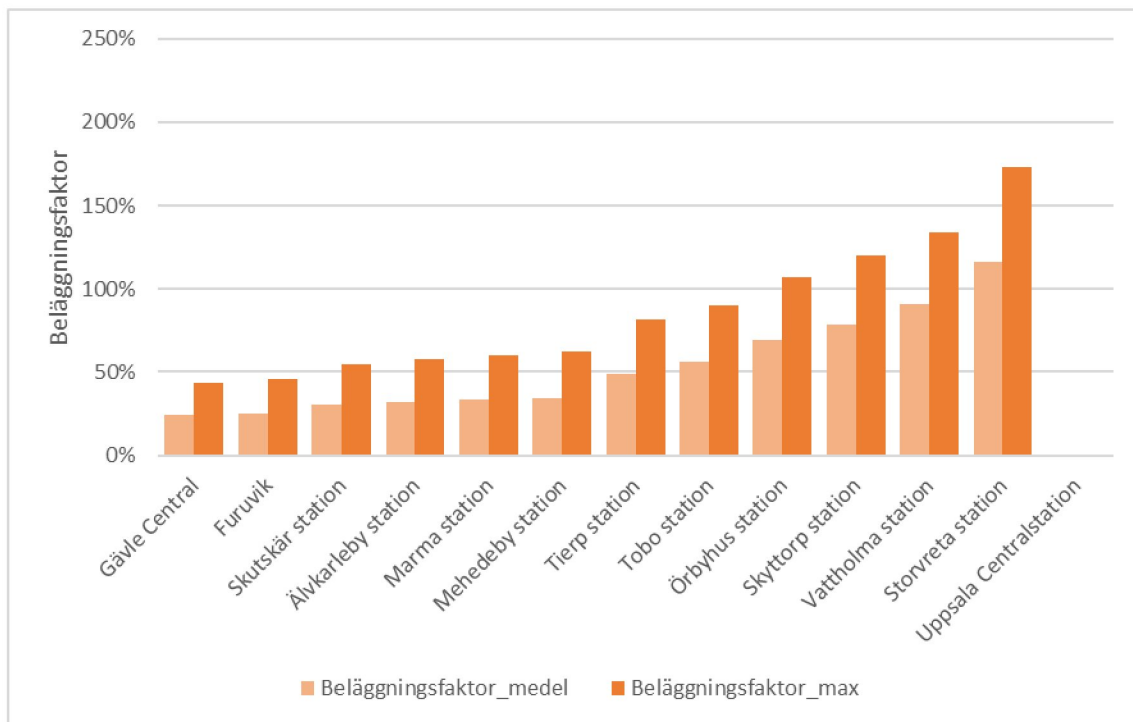
Över dygnsperioderna är beläggingsgraden i regionbusstrafiken (Figur 5) jämnare fördelad. Det är endast ett fåtal turer som kör fullsatta och den totalt sett låga beläggingsgraden förklaras till stor del av att resandet i regionbusstrafiken är relativt enkelriktat, med en tydlig pendlingsriktning in mot Uppsala på morgonen och ut från staden på eftermiddagen.

OBJ:OBJ

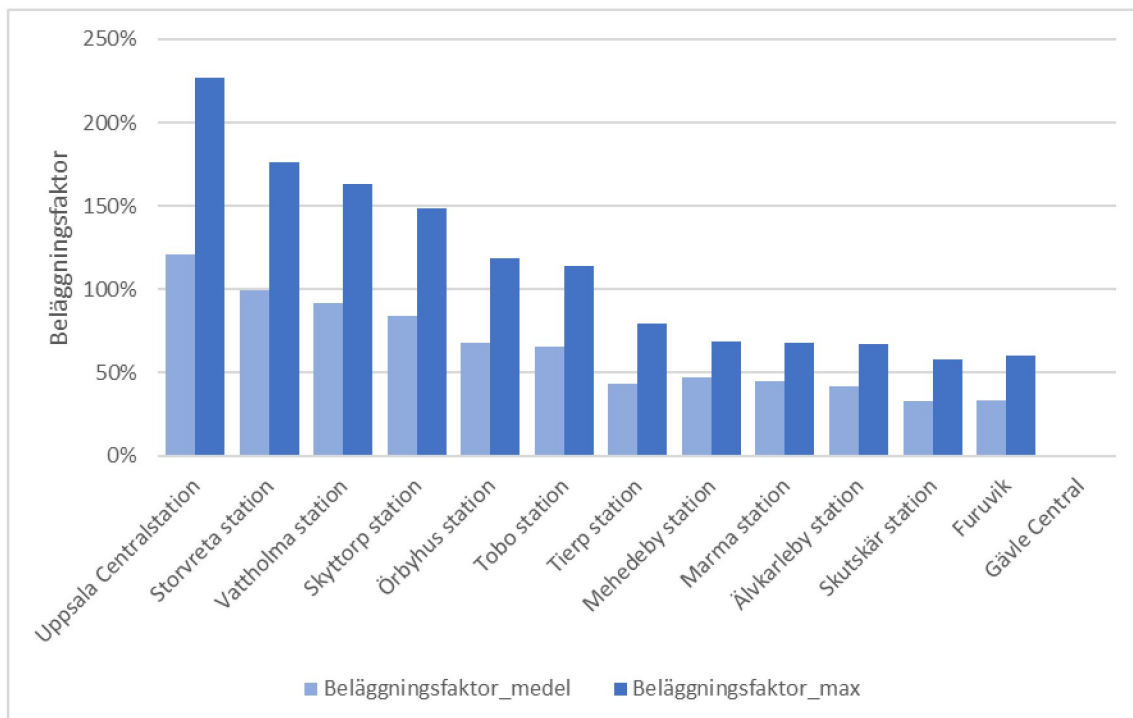


Figur 5: Beläggingsgrad i Regionbusstrafiken 2018

Upptåget mellan Gävle och Uppsala har en generellt hög beläggning. Under morgon och eftermiddag på vardagar måste ståplats utnyttjas under en del av turerna och i samtliga dygnsperioder finns avgångar som är fullsatta eller upplevs fullsatta, med undantag för morgontid helger.



Figur 6: Medel- och maxbeläggningsgrader för Upptåget Gävle-Uppsala i morgonrusningen



Figur 7: Medel- och maxbeläggningsgrader för Upptåget Uppsala-Gävle i eftermiddagsrusningen

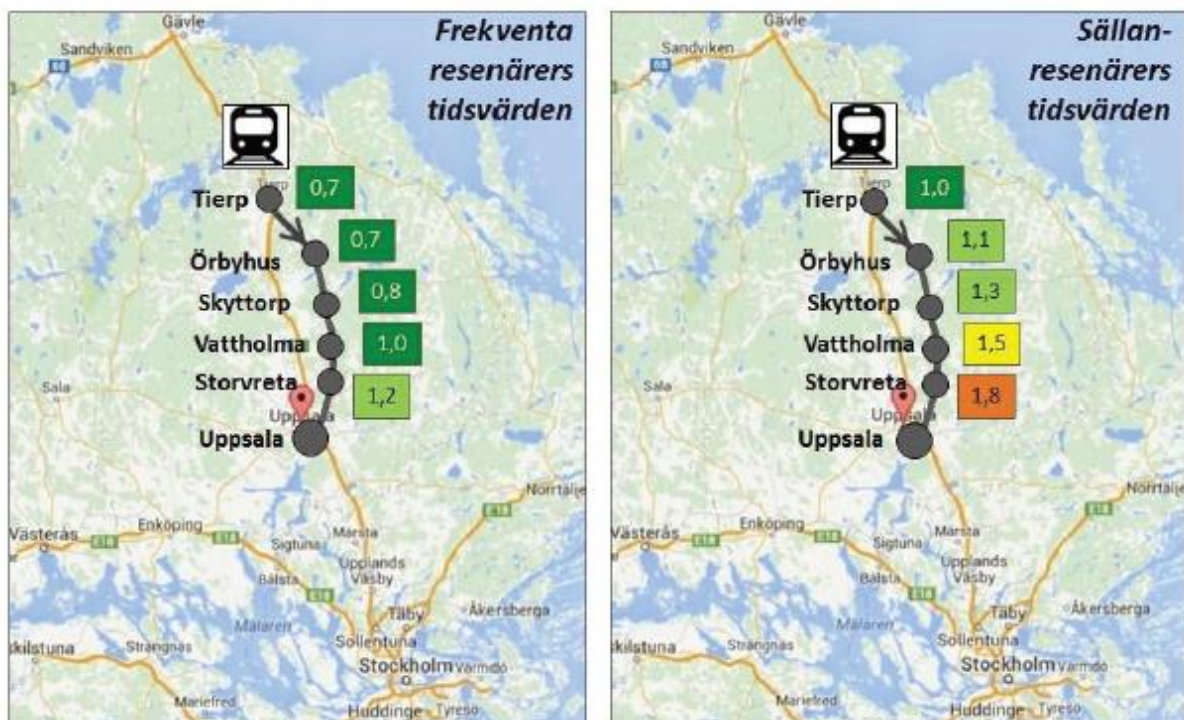
### 1.3 Konkurrensindex mellan kollektivtrafik och bil

Genom en modell, som bygger på schablonvärden som Trafikverket tagit fram för att kunna kvantifiera resenärernas värdering av resans olika moment har konkurrensindex mellan kollektivtrafik och bil beräknats i ett antal stråk i länet. Är index över ett (1) innebär det att genomsnittsresenären uppfattar kollektivtrafiken som mindre attraktiv än bilen. Analysen omfattar två kategorier av kollektivtrafikresenärer, de som reser frekvent och de som reser sällan.

Kollektivtrafikens konkurrenssituation gentemot bilen är, enligt de frekventa kollektivtrafikresenärerna, mycket god. Många anser att kollektivtrafikens fördelar väger tyngre än biltrafikens fördelar. Den goda konkurrenssituationen för kollektivtrafiken beror också på att det finns ett stort utbud av kollektivtrafik i länet. Det innebär att det finns många resmöjligheter som i sin tur ger relativt korta vänte- och bytestider för resenärerna, vilket gör det mer fördelaktigt att resa kollektivt.

Kollektivtrafikens konkurrenssituation gentemot bilen är, för de som mer sällan reser med kollektivtrafik, överlag god. Särskilt i resrelationer i större stråk. I resrelationer mellan andra områden har kollektivtrafiken en dålig konkurrenssituation gentemot bilen. Anledningen till att konkurrenssituationen är sämre bland sällanresenärer än frekvente resenärer är att sällanresenärerna har andra tidsvärderingar som gör kollektivtrafiken mindre attraktiv jämfört med bilen. I de större stråken är dock konkurrenssituationen god, detta beror på att det finns ett stort utbud av kollektivtrafik där. Det innebär att restiden med kollektivtrafiken kan bli relativt kort när vänte- och bytestider är korta.

Figuren nedan visar värden för Upptåget på sträckan Tierp-Uppsala, men slutsatsen är generell för de flesta stråken i länet. Kollektivtrafikens konkurrenskraft är större på längre sträckor. Ju närmare Uppsala resan börjar, ju svårare blir det för kollektivtrafiken att konkurrera mot bilen. Detta beror på att väntetiden och tiden det tar att ta sig till hållplatsen/stationen utgör en större andel av den totala restiden, jämfört med för längre resor.





## 1.4 Befolknings- och bebyggelseutvecklingen i länet

Länsanalys befolkningsprognos för perioden 2019-2050 visar på en fortsatt hög befolkningstillväxt i kommunerna Uppsala, Knivsta, Enköping och Håbo. Det är sannolikt att befolkningsutvecklingen i kommer att se annorlunda ut än prognosen antyder. I dessa kommuner finns stora utbyggnadsplaner, exempelvis Södra staden och Bergsbrunna i Uppsala, centrala Bålsta och förtätning i Enköping och Knivsta. I länets norra kommuner Heby, Tierp, Östhammar och Älvkarleby tyder prognosen på en blygsam utveckling, men även i dessa kommuner pågår eller planeras bebyggelseutveckling i mindre skala. Tillgänglighet till goda kollektivtrafikförbindelser kan vara avgörande för utvecklingen framöver.

År	Enköping	Heby	Håbo	Knivsta	Tierp	Uppsala	Älvkarleby	Östhammar
2018	44 400	13 900	21 600	18 700	21 100	225 200	9 400	22 000
2019	45 400	13 800	22 000	18 600	21 200	230 100	9 500	22 100
2020	46 700	13 800	22 300	18 800	21 500	233 700	9 400	22 100
2021	47 900	13 700	22 700	18 800	21 600	237 200	9 400	22 100
2022	49 200	13 600	23 000	19 100	21 600	240 200	9 400	22 000
2023	51 100	13 500	23 300	19 400	21 700	242 600	9 400	22 000
2024	52 500	13 400	23 600	19 700	21 700	245 400	9 300	21 900
2025	53 800	13 300	23 900	20 000	21 800	248 100	9 300	21 800
2026	54 600	13 200	24 200	20 300	21 800	251 100	9 200	21 800
2027	54 700	13 100	24 500	20 700	21 900	254 500	9 200	21 800
2028	54 500	13 100	24 900	21 000	22 000	258 200	9 200	21 800
2029	54 500	13 000	25 300	21 100	22 100	261 500	9 200	21 800
2030	54 500	12 900	25 600	21 200	22 200	264 800	9 100	21 700
2031	54 400	12 900	25 900	21 300	22 200	267 800	9 100	21 700
2032	54 400	12 800	26 200	21 400	22 300	270 800	9 100	21 700
2033	54 300	12 700	26 500	21 500	22 300	273 600	9 000	21 600
2034	54 300	12 600	26 900	21 600	22 400	276 400	9 000	21 600
2035	54 200	12 500	27 200	21 700	22 400	279 000	8 900	21 500
2036	54 100	12 400	27 500	21 700	22 400	281 600	8 900	21 400
2037	54 000	12 300	27 800	21 800	22 400	284 200	8 900	21 300
2038	53 900	12 200	28 000	21 900	22 500	286 700	8 800	21 300
2039	53 800	12 100	28 300	21 900	22 500	289 100	8 800	21 200
2040	53 600	11 900	28 600	22 000	22 500	291 600	8 700	21 100
2041	53 500	11 800	28 900	22 100	22 500	294 000	8 600	21 000
2042	53 400	11 700	29 200	22 100	22 500	296 400	8 600	20 900
2043	53 300	11 600	29 500	22 200	22 500	298 800	8 500	20 900
2044	53 200	11 500	29 800	22 300	22 500	301 100	8 500	20 800
2045	53 100	11 400	30 100	22 300	22 500	303 400	8 400	20 700
2046	53 000	11 300	30 400	22 400	22 500	305 800	8 400	20 600
2047	52 900	11 200	30 700	22 500	22 500	308 100	8 300	20 600
2048	52 800	11 100	31 000	22 500	22 600	310 400	8 300	20 500
2049	52 700	11 000	31 300	22 600	22 600	312 700	8 200	20 400
2050	52 600	11 000	31 600	22 600	22 600	314 900	8 200	20 400

Tabell x, Befolkningsutvecklingen i länets kommuner 2017-2040

<https://www.regionuppsala.se/Global/Regional%20utveckling/Utredningar%20och%20analyser/Befolkningsprognos%20för%20Uppsala%20län%202019-2050.pdf>

## 1.5 Dagens kommersiella kollektivtrafik och taximarknad

SJ är den största kommersiella operatören i länet med ett betydande utbud av tågtrafik för det vardagliga resandet. Med det finns även andra tågoperatörer som erbjuder ett mindre antal avgångar i veckan. Den kommersiella tågtrafiken finns i stråken Gävle-Tierp-Uppsala-Stockholm, (Dalarna)-Sala-Uppsala och Västerås-Enköping-Bålsta-Stockholm. Kommersiell busstrafik finns i mindre omfattning och främst i stråken Gävle-Uppsala-Stockholm och Västerås-Enköping-Arlanda.

Region Uppsala bedömer att det finns en relativt stabil taximarknad i länet som tillgodoser behoven. Antalet taxibilar per 1000 invånare har legat relativt stabilt under de senaste åren på 1,56 till 1,57. Knivsta och Älvkarleby kommuner sticker ut och har en låg siffra jämfört med övriga kommuner i länet, men både Knivsta och Älvkarleby ligger nära andra kommuner med höga siffror.

### 1.6 Kommersiell potential i länets kollektivtrafik

Det är svårt att bedöma den kommersiella potentialen i den befintliga UL-trafiken. Det beror delvis på att det är mycket svårt att fördela intäkterna per linje då många resor innefattar ett eller flera byten mellan linjer. Det går inte heller att förenklat säga att turer med hög beläggning är kommersiellt gångbara, eftersom resenärerna kräver en viss flexibilitet och förväntar sig att kunna välja från fler avgångar under dagen, även om de i de flesta fallen reser med en specifik avgång.

Utifrån fördelningen i användandet av enkelbiljetter, multibiljetter och månadskort går det inte heller att se någon tendens till ett relativt sett större användande av enkelbiljetter på någon linje. Detta skulle i så fall kunna indikera en högre betalningsvilja för just den linjen.

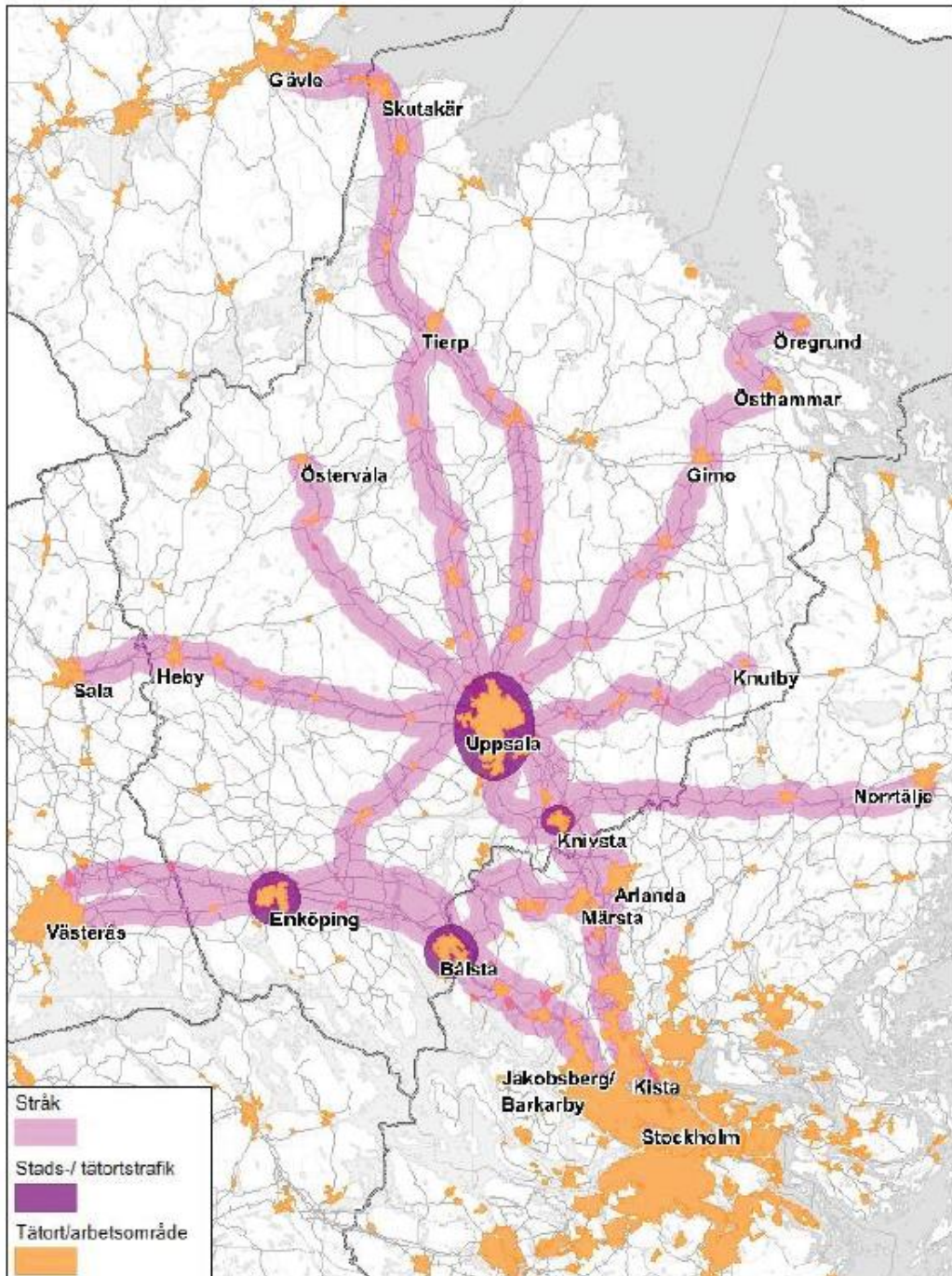
En kvalificerad bedömning utifrån befintligt underlag och erfarenhet pekar på kommersiella möjligheter för produkter som bidrar till upplevelse av minskad restid, till exempel högre komfort. Direktlinjer till stora målpunkter är en annan möjlig nisch, liksom produkter som kombinerar flera tjänster såsom kollektivtrafik, bilpool och cykeluthyrning. Region Uppsala har för avseende att tillsammans med intresserade trafikföretag fördjupa marknadsanalysen i samband med att myndigheten står inför upphandling och beslut om allmän trafikplikt.

### 1.7 Sammanfattning av Region Uppsalas avtal för regional kollektivtrafik 2020

Uppdateras till antagandehandling

## 2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Hållplatser längs med följande prioriterade stråk ska vara fullt tillgängliga till en grad av minst 80 % enligt kriterierna.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Definition av fullt tillgänglig hållplats, KT2018-0123, Region Uppsala

Hållplatser och bytespunkter i Uppsala län som i första hand ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

<b>Uppsala kommun</b>	Gåvsta skola	Mehedeby station
Akademiska sjukhuset*	Ramsta kyrka	
Centralstationen	Björklinge centrum	<b>Knivsta kommun</b>
Ekonomikum	Björklinge södra	Knivsta station
Gränby bussnod		Alsike skola
Svartbäckens vårdcentral	<b>Enköpings kommun</b>	AR-terminalen
Vaksala torg	Lasarettet	Vassunda
Gottsunda torg	Gustav Adolfs plan	Långhundra Åby vägskäl
Stenhagen	Enköping station	
Skolgatan	Litslena kyrka	<b>Älvkarleby kommun</b>
Klostergatan	Skolsta	Skutskärs station***
Uppsala Science Park**	Enköpings Företagspark	Skutskärs centrum
Stålgatan södra	Örsundsbro centrum	Älvkarleby station
Flogsta centrum		Älvkarleby kraftverk
Fyrishov	<b>Håbo kommun</b>	Krysset
	Bålsta station	
	Kalmarsand	<b>Östhammars kommun</b>
Storvreta station	Futurum	Östhammars busstation
Vattholma skola	Frösundavik	Gimo bussterminal /Skäfthammars kyrka
Vattholma station***		Alunda bussterminal
Skyttorp station***	<b>Tierps kommun</b>	Österbybruk bussterminal
Gunsta	Tierp station***	Valö vägskäl
Almunge skola	Tierps vårdcentrum	Uppskedika
Knutby skola	Örbyhus station***	
Järlåsa station	Tobo station	<b>Heby kommun</b>
Vänge kyrka	Skärplinge bussterminal	Heby station***
Dalkarlsbo	Högbergsskolan	Heby torg
Lindbacken	Aspenskolan	Östervåla busstation
	Karlholm Klockstapeln	Morgongåva station***
	Habia Cable	Molnebo vägskäl

\*samtliga hållplatser i och omkring sjukhusområdet

\*\*samtliga hållplatser vid Uppsala Science Park

\*\*\*både buss och tåg

### 3. Indikatorer för uppföljning av målen för den regionala kollektivtrafiken

#### Utgångspunkter

Ambitionen i detta arbete har varit att identifiera ett hanterbart antal indikatorer, som går att följa genom befintliga data eller till exempel via Kollektivtrafikbarometern.

Uppföljning av indikatorerna sker årligen, det kan dock finnas skäl att följa upp och rapportera vissa indikatorer tätare eller mer sällan.

Indikatorerna ska, som namnet antyder, ge en indikation på åt vilket håll utvecklingen går. Måltal ska dock anges för de indikatorer där sedan tidigare uttalade politiska mål finns: Fossilfri busstrafik år 2020 och fördubblat resande med kollektivtrafiken (innebärande 61 miljoner resor).

Indikatorer som rör miljö och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan med fördel särredovisas, med hänvisning till att lagstiftningen ställer särskilda krav kring dessa områden. Mål inom miljöområdet redovisas delvis också via andra uppföljningssystem inom Region Uppsala.

Följande målgrupper och faktorer/indikatorer att följa identifierades initialt, med grund ibland annat trafikförsörjningsprogrammets remissversion och SKL:s Öppna jämförelser för kollektivtrafik:

#### **Politiker**

Resande, kostnadseffektivitet, resmöjligheter, beläggning, marknadsandel, fossilfrihet, nöjdhet, pålitlighet, relevans.

#### **Regionala tjänstepersoner**

Resande, energiförbrukning, kostnadseffektivitet, utsläpp av partiklar, fossilfrihet, restidskvoter, kunskap, tillgänglighetsanpassade hållplatser, marknadsandel, nöjdhet, relevans.

#### **Kommuner**

Resmöjligheter (tillgänglighet till kommuncentrum), tillgänglighetsanpassade hållplatser, utsläpp av partiklar, resande, nöjdhet, närhet till hållplats.

#### **RKM grannlän**

Regionförstoring, resmöjligheter.

#### Tre nivåer för uppföljning

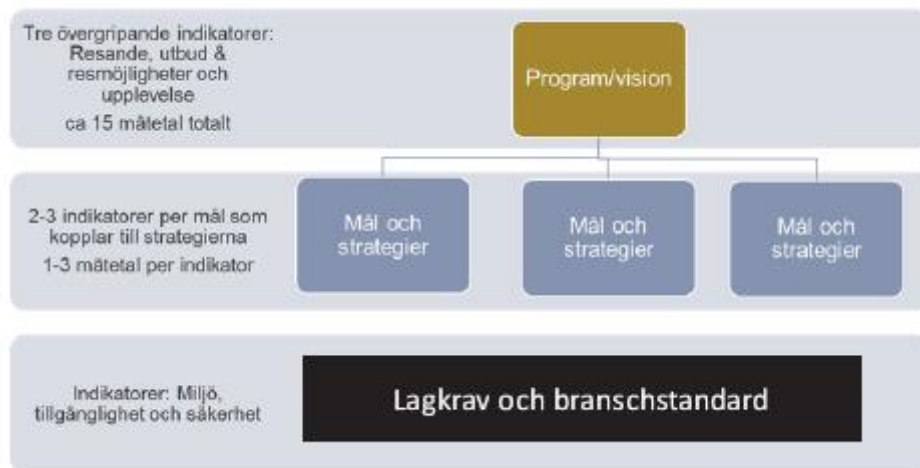
Flertalet av de indikatorer som är relevanta att följa är allmängiltiga och har bäring på samtliga tre mål. Indikatorerna följer en struktur där ett mindre antal indikatorer kopplar mer direkt till respektive mål och ett större antal ligger på en nivå ovanför målen, på programnivå.

Indikatorer på programnivå kan sägas följa en generell utveckling för kollektivtrafiken inom några bredare områden, såsom resande, utbud och upplevelse. De mätetal som följs på programnivå bör inte vara för nischade. De kan däremot med fördel brytas ner och måltal sättas i den löpande verksamhetsplaneringen i samband med att särskilda insatser planeras.

Kopplat till trafikförsörjningsprogrammets mål anges indikatorer som har mer direkt bäring på respektive mål, även om de inte gör anspråk på att motsvara och följa upp respektive mål i sin helhet. Valet av indikatorer på målnivå sätter dock fokus på några av de utpekade strategierna, som alltså kan förväntas medföra en positiv utveckling för dessa indikatorer.

Indikatorer som rör miljö och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning redovisas för sig. Detta med hänvisning till att lagstiftningen ställer särskilda krav kring dessa områden. Även en indikator som rör området säkerhet redovisas på detta sätt.

Figuren nedan visar den ovan redovisade strukturen, med indikatorerna på målnivån uppdelade på trafikförsörjningsprogrammets tre övergripande mål.



Figur: Struktur för indikatorer

### 3.1 Indikatorer

Indikator 1: Resande

#### **Mätetal 1: Totalt antal resor**

Mäts som totalt antal påstigande under aktuellt helår. Källa: Dilax och Trafikförvaltningen.

Önskad utveckling: Ska öka i enlighet med fördubblingsmålet till 61,0 miljoner resor år 2020

Nuläge: 50,3 miljoner påstigande

#### **Mätetal 2: Antal resor per invånare**

Mäts som antal påstigande under aktuellt helår delat med antalet invånare i länet i december månad aktuellt helår. Källa: Dilax och SCB.

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: 134 resor per invånare och år

#### **Mätetal 3: Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet**

Mäts som andelen resor med kollektivtrafik av det totala resandet med kollektivtrafik och bil (inkl. passagerare). Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka i enlighet med fördubblingsmålet till 36% år 2030.

Underlag för basåret 2006 saknas för att kunna beräkna målvärdet för 2030 på regional nivå, då Kollbardata finns tillgängligt först från och med 2010. Enligt uppgifter från Svensk kollektivtrafik (baserat på Trafikanalys resvaneundersökning) låg dock det nationella genomsnittet 2006 på 18%.

Nuläge: 31 procent

#### **Mätetal 4: Andel kombinationsresor med cykel-kollektivtrafik**

Mäts som antalet sålda cykelbiljetter i kollektivtrafiken. Källa: UL/Region Uppsala

Önskad utveckling: Ska öka i enlighet med mål i Regional cykelstrategi för Uppsala län.  
Andelen kombinationsresor med cykel-kollektivtrafik ska fördubblas jämfört med 2016, från 19% till 38%

Indikator 2: Resmöjligheter

**Mätetal 4: Tillgänglighet till storregional kärna**

Mäts som andel av länets invånare som med kollektivtrafik når Uppsala, Stockholm, Västerås eller Gävle inom 60 minuter med minst 10 dubbelturer per vardagsdygn. Källa: SCB Mona, Rebus, Google Maps API

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Under framtagande

**Mätetal 5: Tillgänglighet till kommuncentrum**

Mäts som andel av länets invånare som med kollektivtrafik når sitt eget kommuncentrum inom 30 minuter med minst 10 dubbelturer per vardagsdygn. Källa: SCB Mona, Rebus, Google Maps API

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Under framtagande

**Mätetal 6: Tillgänglighet till centrala Uppsala**

Mäts som andel av invånarna i Uppsala stad som med kollektivtrafik når centrala staden inom 15 minuter med minst 10 dubbelturer per vardagsdygn. Källa: SCB Mona, Rebus, Google Maps API

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Under framtagande

Indikator 3: Nöjdhet

**Mätetal 7: Sammanfattande nöjdhet bland allmänheten**

Mäts som andelen av samtliga svarande (länsinvånare) som instämmer i påstående (angett svarsalternativ 4 eller 5, nöjd eller mycket nöjd) på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: 53 procent

**Mätetal 8: Sammanfattande nöjdhet resenärerna**

Mäts som andelen av de som reser minst en gång i månaden och som instämmer i påstående (angett svarsalternativ 4 eller 5, nöjd eller mycket nöjd) på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: 61 procent

### Mätetal 9: Nöjdhet med senaste resan

Andel, (resor en gång/månad eller mer) som angett svarsalternativ 4 eller 5 på frågan "Om du tänker på din senaste resa med UL, hur nöjd var du med den". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: 79 procent

Indikator 4: Kostnadseffektivitet

### Mätetal 10: Entreprenadkostnad per passagerarkilometer

Mäts som förhållandet mellan summan av kollektivtrafikens entreprenadkostnader och summan av passagerarkilometer. Källa: Dilax och Årsredovisning, Trafik och samhälle

Önskad utveckling: Ska minska

Nuläge: 2,6 kr/passagerarkilometer

Indikator 5: Energieffektivitet

### Mätetal 11: Energiförbrukning

Mäts som antal förbrukade KWh per fordonskilometer (buss)". Källa: Frida

Önskad utveckling: Ska minska

Nuläge: 3,82 KWh/fordonskilometer

Indikator 6: Relevans

### Mätetal 12: Användbarhet

Andel som instämmer (svarsalternativ 4 eller 5) i påståendet "Jag kan använda UL för de flesta resor jag gör". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge:

Grupp	Instämmer (%)
Allmänhet	50
Kund	68
<b>Åldersgrupper</b>	
15-25 år	68
26-64 år	47
65+ år	42
<b>Kön</b>	
Man	43
Kvinna	56

Indikator 7: Produktfördel

### Mätetal 13: Enkelhet

Mäts som andel (åker en gång/månad eller mer) som instämmer i påståendet "Det är enkelt att åka med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka



Nuläge: Allmänhet: 62 procent  
Kund: 73 procent

Indikator 8: Kunskap

**Mätetal 14: Kännedom och information om utbudet**

Mäts som andel som instämmer i påståendet "För de flesta resor jag gör vet jag hur jag kan åka med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Allmänhet: 71 procent  
Kund: 84 procent

**Mätetal 15: Kännedom och information om färdbevis**

Mäts som andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa UL:s biljetter och kort". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Allmänhet: 71 procent  
Kund: 74 procent

**Mätetal 16: Information om förändringar**

Mäts som andel som instämmer i påståendet "Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge: Allmänhet: 54 procent  
Kund: 56 procent

Indikator 9: Klimatpåverkan

**Mätetal 17: Andel fossilfritt bränsle i busstrafiken**

Mäts som andelen fordonskilometer i busstrafiken som körs med förnybara drivmedel. Källa: Frida

Önskad utveckling: Ska öka i enlighet med målet om 100 % fossilfri kollektivtrafik år 2020.

Nuläge: 82,4 % (buss)

Indikator 10: Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

**Mätetal 18: Tillgängliga fordon**

Mäts som andelen fullt tillgängliga fordon (avser ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop). Källa: Frida

Önskad utveckling: Ska öka och i enlighet med mål i TFP vara 100 % senast år 2020.

Nuläge: 94,9 %

**Mätetal 19: Tillgängliga bytespunkter**

Mäts som andelen fullt tillgängliga bytespunkter eller hållplatser. Källa: Trafik och samhälle

Önskad utveckling: Ska öka (hållplatser) och i enlighet med mål i TFP vara 5 procent år 2020 och 20 procent år 2030.

Nuläge: Under framtagande

Indikator 11: Säkerhet

**Mätetal 20: Säkerhet fordon**

Mäts som andelen bussar som uppfyller säkerhetskraven avseende de parametrar som finns tillgängliga. Källa: Frida

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge:

Grupp	Trafikslag Buss (%)
Alkolås	84,7
Brandsläckning i motorrum	99,6
Bälten (regionbuss)	100

Indikator 12: Trygghet

**Mätetal 21: Upplevd trygghet**

Mäts som andel som instämmer i påståendet "Det känns tryggt att åka med UL". Källa: Kollektivtrafikbarometern

Önskad utveckling: Ska öka

Nuläge:

Grupp	Instämmer (%)
Allmänhet	70
Kund	76
<b>Åldersgrupper</b>	
15-25 år	73
26-64 år	67
65+ år	73
<b>Kön</b>	
Man	68
Kvinna	71

## 4. Miljöbedömning

Uppdateras till antagandehandling