Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2016-02-29

Diarienummer
KSN-2015-2328

Kommunstyrelsen

# Inbjudan att ge synpunkter om den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken i länet

**Förslag till beslut**
Kommunstyrelsen föreslås besluta

**att** godkänna förslag till yttrande enligt **bilaga 1.**

**Ärendet**
Kollektivtrafikförvaltningen UL har skickat ovan rubricerad handling på remiss. Handlingen återfinns i **bilaga 2 och 3**.

Trafikförsörjningsprogrammet är kollektivtrafikmyndighetens övergripande styrdokument och redovisar mål och strategier för utvecklingen de närmaste ca 15 åren. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har ett huvudansvar för länets kollektivtrafikförsörjning och dokumentet redovisar

- Behovet av regional kollektivtrafik.
- Mål för kollektivtrafikförsörjningen.
- Såväl 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.

*Föredragning*
I förslag till yttrande anser Uppsala kommun att målstrukturen tydligare behöver kopplas till regionala mål antagna i den regionala utvecklingsstrategin och den strukturbild som finns där, samt även till kommunala mål.

I den remitterade handlingen redogörs för behovet av kollektivtrafik och vilken kollektivtrafik i form av till exempel turtäthet som man kan förvänta sig i olika resrelationer, såsom till

exempel mellan kommuncentra och större tätorter. Dessa utbudsnivåer är alldeles för låga om uppställda mål ska kunna nås. Istället bör kollektivtrafiknämnden fastställa tydliga målbilder för kollektivtrafiken i olika resrelationer. Om kommuner och kollektivtrafikmyndigheten kan enas om detta stärks möjligheterna för en tydligare koppling mellan kollektivtrafik- och bebyggelseplanering men också argumentationskraften för till exempel åtgärder i statlig infrastruktur.

*Ekonomiska konsekvenser*
Förslaget till yttrande medför inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör

Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2016-03-16

Diarienummer
KSN-2015-2328

Kollektivtrafiknämnden i Uppsala län

# Inbjudan att ge synpunkter om den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken i länet

## Angående målen

Uppsala kommun anser att målstrukturen baserad på tre nyttoperspektiv, nytta för samhället, medborgare och resenär, är relevanta mål för det strategiska arbetet med kollektivtrafik. Samtidigt saknar kommunen en tydligare koppling mellan målstrukturen och hur denna bidrar till att uppfylla de mål som återfinns i den regionala utvecklingsstrategin, som i sin tur ska vara bland annat en sammanvägning av kommunernas övergripande och strategiska mål. Se också vidare nedan.

## Angående strategier

Uppsala kommun anser att strategierna är relevanta men även här skulle förståelsen öka om de tydligare kopplas till regionala mål och strategier. Strategier för ett effektivt kollektivtrafiksystem innebär till exempel ett fokus på starka stråk, vilket tydligt kopplar till såväl den regionala utvecklingsstrategin som till Uppsala kommuns översiktsplan 2010. Även när det gäller en kollektivtrafiknormativ samhällsplanering kopplar strategin till kommunens översiktsplan att i vissa stråk ta höjd för särskilt kapacitetsstark kollektivtrafik, såsom spårväg eller BRT. Den särskilt kapacitetsstarka kollektivtrafikens roll för hållbar stadsutveckling bör lyftas fram särskilt i texten, på liknande vis som tågtrafiken (sidan 21).

Målstrukturen och tillhörande strategier fångar väl kollektivtrafikens roll att möjliggöra god tillgänglighet för alla medborgare. Det är svårt att peka ut någon av strategierna som särskilt viktig men om kollektivtrafiknämnden lyckas att effektivisera kollektivtrafiksystemet torde möjligheterna stärkas att också utveckla ett jämlikt och attraktivt kollektivtrafiksystem. Den kopplingen kan tydliggöras.

## Angående indikatorer

Uppsala kommun anser att indikatorerna är väl avvägda.

**Angående behov av kollektivtrafik och utbudsnivåer**

I Regionförbundets regionala utvecklingsstrategi finns en strukturbild 2030 som visar länets starka stråk och viktiga städer, tätorter men också viktiga städer och tätorter och övriga målpunkter i det storregionala sammanhanget i Stockholm-Mälarregionen. Det vore önskvärt att tydliggöra hur de redovisade behoven kopplar till strukturbilden.

I avsnittet grundläggande utbudsnivåer redogörs för vilken turtäthet man kan förvänta sig mellan olika grupper av tätorter, bland annat storregionala kärnor, större tätorter och kommuncentra. Uppsala kommun anser för det första att de utpekade grupperna orter med fördel kan relateras till ovan nämnda strukturbild. För det andra förväntar sig Uppsala kommun en betydligt tätare trafik än den som redogörs för. Till exempel framgår att en boende i Uppsala (storregional kärna) kan förvänta sig en turtäthet till Enköping (större tätort) på minst halvtimmestrafik i rusningstid. I dagsläget finns åtminstone sex förbindelser i timmen i högtrafik på sträckan och Uppsala kommun anser därför nivån som för låg och ifrågasätter därför värdet med ställningstagandet om samtidigt det kvantitativa målet om ett fördubblat resande kvarstår.

I stället anser Uppsala kommun att kollektivtrafiknämnden i det fortsatta arbetet bör tydliggöra målbilder för trafiken i olika relationer, eller för olika typer av trafik, såsom stadstrafik, regiontrafik och tågtrafik. Och hur dessa bidrar till att uppfylla regionala och kommunala utvecklingsmål. Det är en styrka om Kollektivtrafiknämnden tillsammans med bland annat kommunerna kan ena sig om vilket trafikupplägg som parterna ska sträva mot längs en viktig sträcka som Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm till exempel. Uppsala kommun har i sitt yttrande till Stockholms läns landsting angående kommande trafikupplägg i pendeltågstrafiken i Stockholms län och mellan Uppsala och Stockholm fört fram ett behov av nedanstående upplägg:

1. Stompendeltåg med uppehåll vid samtliga stationer
2. Skip-stoptåg med uppehåll vid ca 2-5 stationer
3. Regiontåg med uppehåll vi ca 2 stationer.
4. Regionexpress som sammanbinder Stockholm C och Uppsala C

Uppsala kommun inser att en målbild enligt ovan kräver ett omfattande arbete. Med en tydlig målbild, förankrad i kommunernas fysiska översiktsplanering, och strategier som kopplar till den, underlättas och stärks arbetet med en sammanflätning av bebyggelse- och kollektivtrafikplanering. Dessutom stärks argumentationskraften för till exempel kapacitetsbehov i den statliga infrastrukturen. Men det skulle också bidra till att ge tydligare förutsättningar och långsiktig stabilitet för investeringar i såväl bostäder som kommersiella lokaler.

Kommunstyrelsen

Marlene Burwick
Ordförande

Ingela Persson
Sekreterare

Landstinget i Uppsala län

# Bilagor - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2.0 för Uppsala län

## Remisshandling, samrådstid 2015-12-01 till 2016-03-11

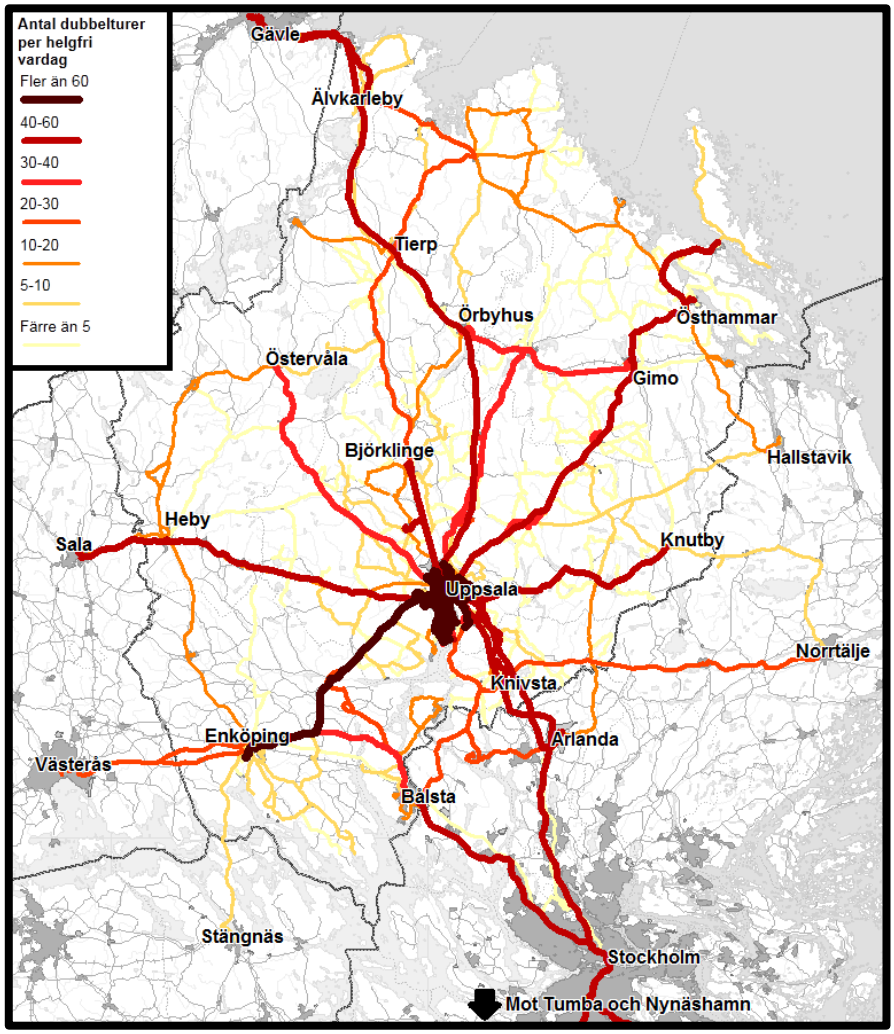
**KTN2012-0006**
**Kollektivtrafiknämnden**
**November 2015**

# Bilaga 1 Underlag för marknadsanalys

## 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 drygt 10-tal linjer står för merparten av resorna i regionbusstrafiken och i Uppsala är det de fyra så kallade stomlinjerna som har flest resenärer, se tabell 1 på sida 4. Räknar man bort resenärer med skolkort är det ungefär lika många som årligen reser med regionbussarna som med Upptåget.

Figur 1: Utbudsnivåer för den avtalade regionala kollektivtrafiken, vintertidtabell 2014/2015. Källa: Kollektivtrafikförvaltningen UL.




Under perioden 2006 – 2014 syns framförallt en positiv resandeutveckling i stråket Västerås – Enköping – Uppsala (se diagram 1). Det kan delvis förklaras med satsningar utbudsmässigt och beteendepåverkande åtgärder som genomförts inom ramen för ett samverkansprojekt med Enköpings kommun. Ett minskat resande syns i stråket Öregrund – Östhammar – Uppsala. Något som kan ha påverkat utvecklingen är den sedan ett antal år pågående ombyggnationen av vägsträckan, som i perioder orsakat störningar i trafiken.

Resandet med den avtalade tågtrafiken (se diagram 2) har under samma period haft en stark resande-utveckling som till stor del följt de satsningar på ökat utbud turtäthetsmässigt och linjemässigt som gjorts etappvis under perioden.

Diagram 1: Resandeutvecklingen med regionbuss per stråk, 2006-2014. Källa: Kollektivtrafikförvaltningen UL.

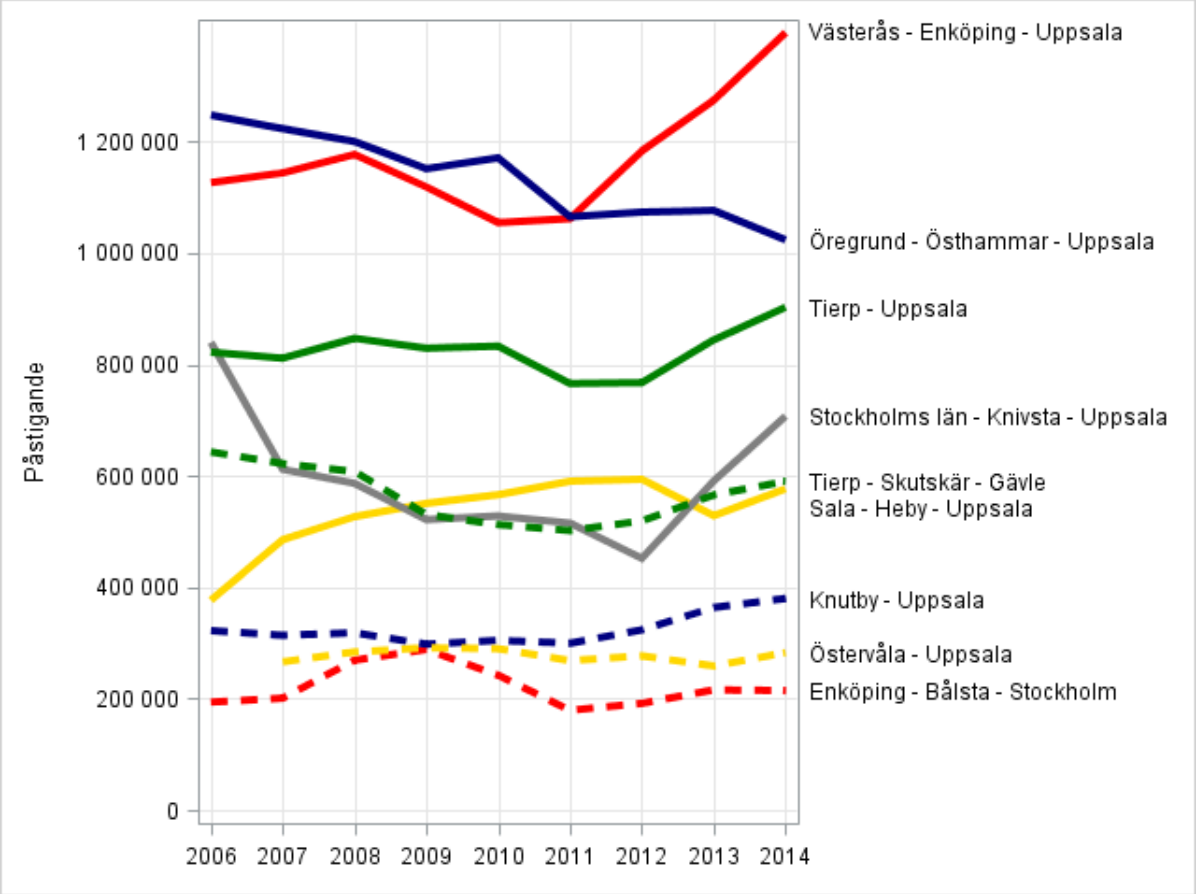
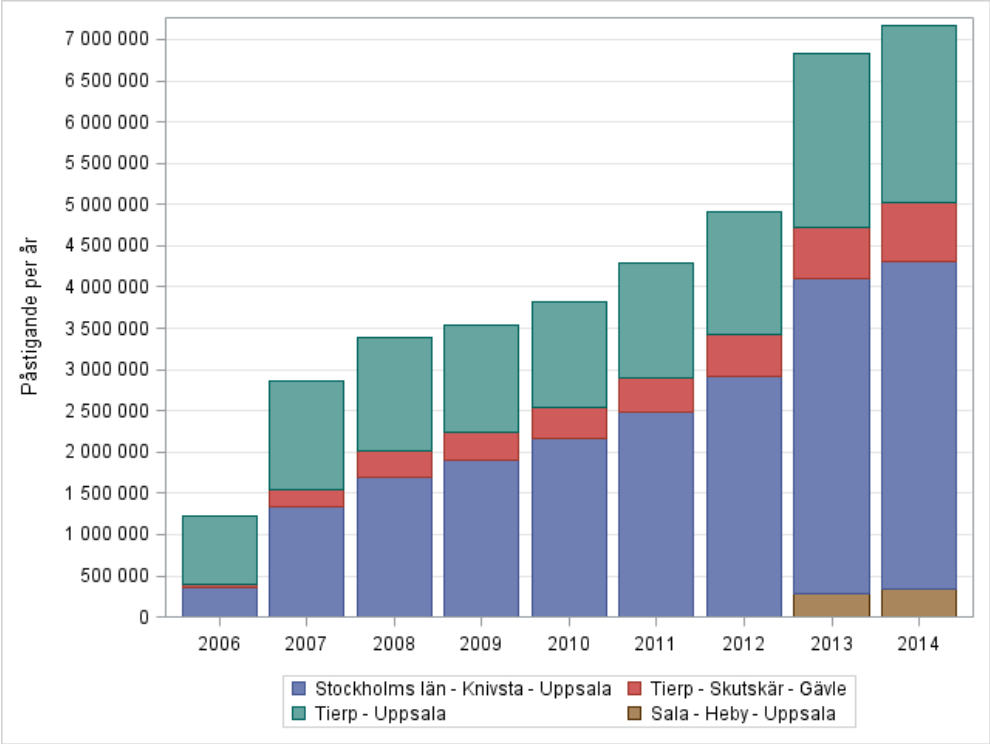



Diagram 2: Resandet med avtalad tågtrafik 2006-2014. Källa: Kollektivtrafikförvaltningen UL.



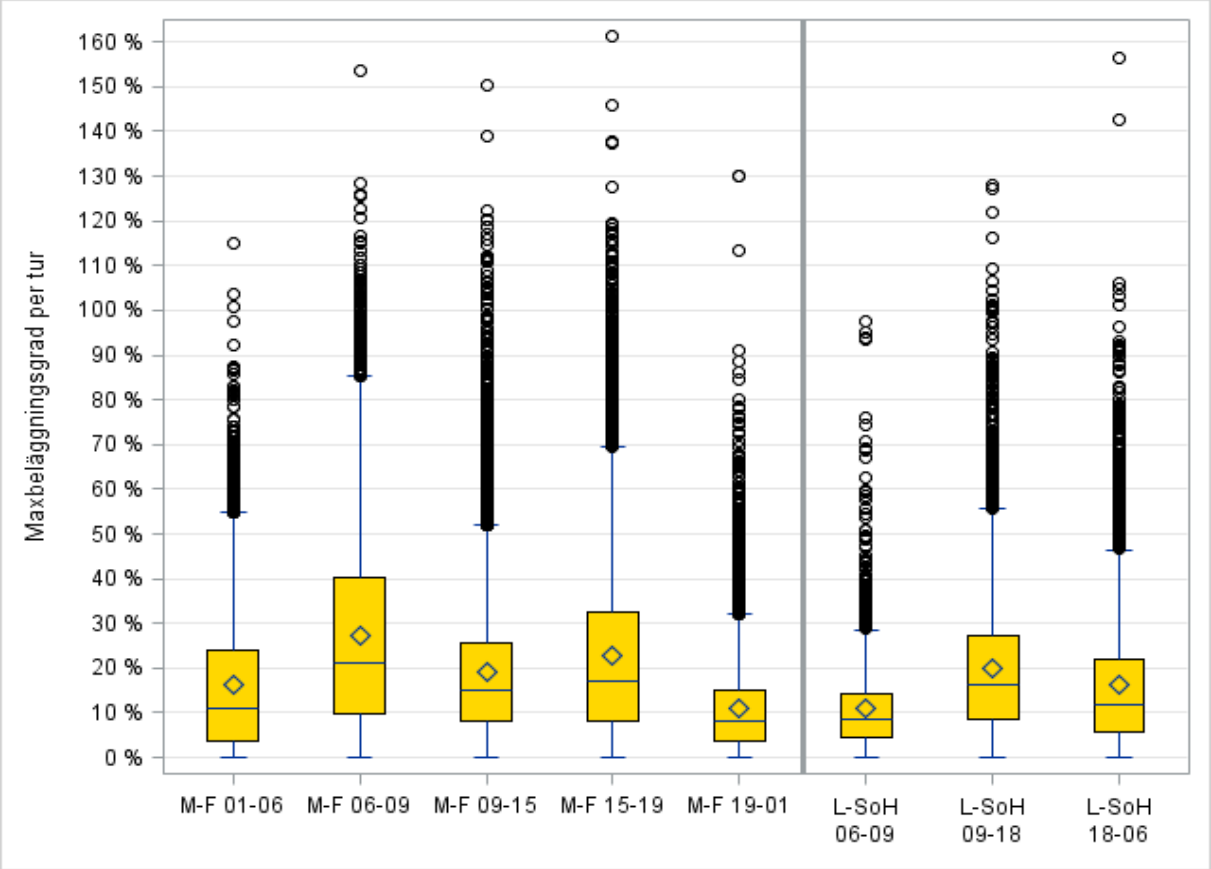
Tabell 1: De 35 UL-busslinjerna med störst resande och andelen olika biljettyper, siffror för mars 2015. Rangordnat efter registreringar i det automatiska passagerarräkningssystemet (APR). Tresiffriga linjenummer inom regionbusstrafiken. *Passagerarräkningssystemet (APR) har registrerat färre antal påstigande än antalet viserade biljetter, vilket tyder på att för få turer ingår i underlaget för APR och att linjen har ett högre resande än räknat. Källa: Kollektivtrafikförvaltningen UL.

| Linje: | Antal dubbelturer / vardag | Enkelbiljett | Periodbiljett | Multibiljett | Övriga biljetter | Totalt antal biljettviseringar under månaden | Antal påstigande (APR) under månaden |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | 101,5 | 30,2% | 67,5% | 0,2% | 2,2% | 195 097 | 300 142 |
| 5 | 102 | 34,5% | 62,3% | 0,2% | 3,0% | 169 992 | 267 781 |
| 7 | 100 | 37,6% | 59,8% | 0,1% | 2,6% | 170 488 | 229 125 |
| 2 | 86,5 | 37,3% | 59,8% | 0,1% | 2,8% | 136 145 | 208 505 |
| 14 | 80,5 | 37,5% | 59,8% | 0,2% | 2,5% | 117 188 | 181 245 |
| 6 | 77 | 38,7% | 58,7% | 0,2% | 2,4% | 103 753 | 152 900 |
| 13 | 74 | 29,7% | 67,2% | 0,2% | 2,9% | 74 893 | 125 383 |
| 11 | 64 | 38,0% | 58,3% | 0,2% | 3,5% | 69 641 | 97 111 |
| 9 | 71,5 | 40,9% | 56,0% | 0,3% | 2,8% | 68 815 | 95 972 |
| 10 | 63 | 32,1% | 65,4% | 0,4% | 2,0% | 62 608 | 87 948 |
| 20 | 39,5 | 43,6% | 53,4% | 0,2% | 2,8% | 52 929 | 82 287 |
| 804 | 66 | 16,8% | 65,7% | 1,7% | 15,7% | 72 979 | 81 312 |
| 4 | 46,5 | 40,2% | 57,1% | 0,1% | 2,6% | 46 379 | 66 907 |
| 1 | 60 | 25,8% | 72,0% | 0,2% | 2,0% | 37 775 | 60 608 |
| 811 | 42 | 23,1% | 63,4% | 2,7% | 10,8% | 48 603 | 52 837 |
| 848 | 46 | 15,3% | 67,0% | 1,9% | 15,8% | 40 702 | 50 959 |
| 8 | 46,5 | 39,8% | 56,9% | 0,4% | 2,8% | 24 978 | 48 373 |
| 12 | 23,5 | 31,4% | 65,9% | 0,2% | 2,6% | 22 066 | 41 105 |
| 801 | 45,5 | 25,2% | 58,0% | 0,4% | 16,4% | 33 201 | 40 055 |
| 501 | 51 | 33,1% | 51,0% | 2,9% | 12,9% | 19 340 | 37 115 |
| 809 | 45,5 | 17,5% | 66,5% | 1,6% | 14,4% | 30 131 | 37 008 |
| 22 | 35 | 39,9% | 56,9% | 0,1% | 3,1% | 23 677 | 36 411 |
| 102 | 53 | 15,8% | 67,2% | 2,2% | 14,7% | 40 958 | 36172* |
| 21 | 44,5 | 26,8% | 70,1% | 0,1% | 3,0% | 37 120 | 31501* |
| 110 | 27,5 | 26,1% | 71,6% | 0,5% | 1,9% | 18 746 | 30 047 |
| 886 | 39 | 17,6% | 65,1% | 2,6% | 14,7% | 24 034 | 27 231 |
| 773 | 22,5 | 16,5% | 67,8% | 1,3% | 14,4% | 23 109 | 25 808 |
| 823 | 35,5 | 13,7% | 73,7% | 1,8% | 10,8% | 18 842 | 24 640 |
| 844 | 39 | 18,9% | 70,9% | 3,0% | 7,2% | 20 640 | 22 146 |
| 115 | 27,5 | 25,6% | 71,7% | 0,5% | 2,2% | 18 489 | 21 009 |
| 803 | 35,5 | 28,3% | 26,1% | 2,1% | 43,4% | 17 075 | 20 519 |
| 821 | 21,5 | 16,4% | 72,6% | 2,3% | 8,7% | 15 885 | 20 133 |
| 774 | 14 | 7,6% | 71,2% | 0,5% | 20,7% | 16 384 | 18 694 |
| 874 | 28 | 20,7% | 63,6% | 2,2% | 13,5% | 12 615 | 15 023 |
| 516 | 14 | 21,3% | 68,5% | 0,7% | 9,5% | 9 830 | 14 152 |

### Beläggningsgrader

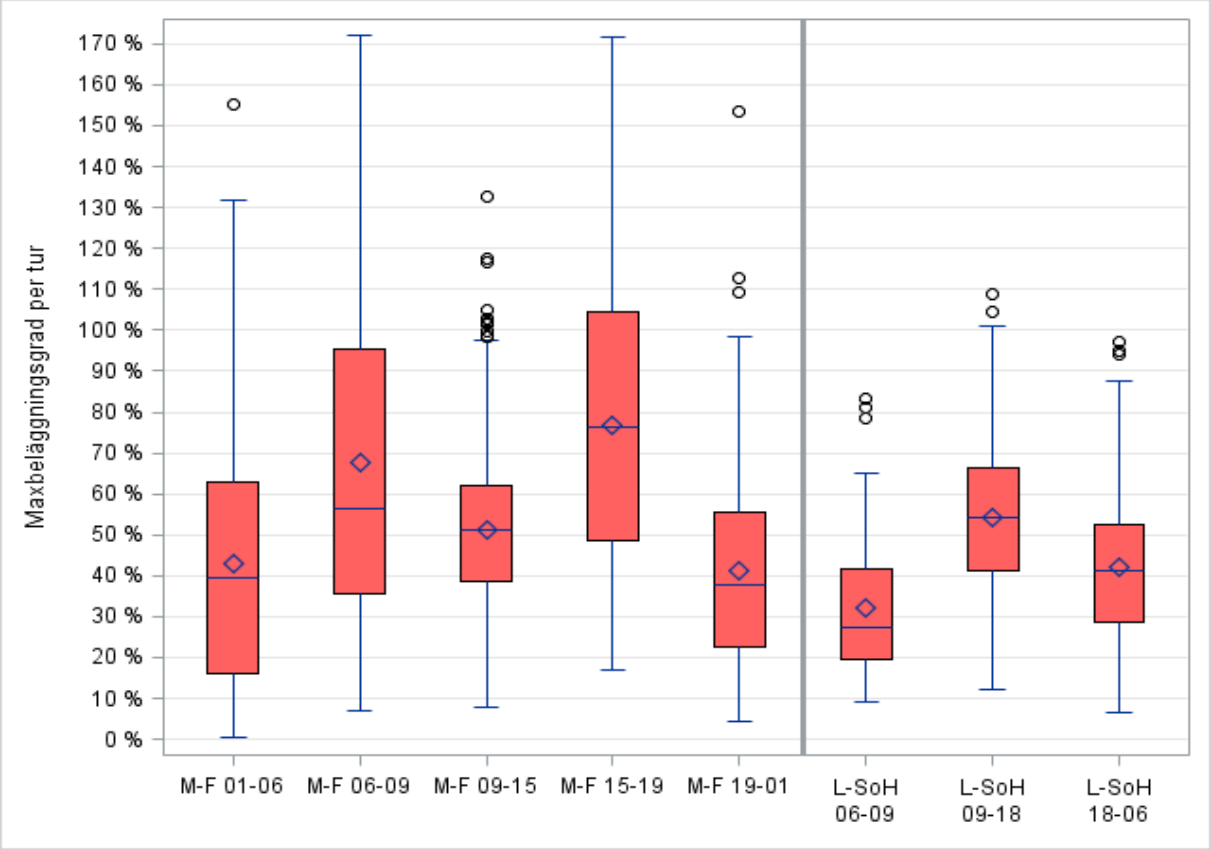
Analys av beläggningsgraden i Upptågstrafiken och regionbusstrafiken har genomförts genom att studera maxbeläggningen per tur. Maxbeläggningen är det största antal personer ombord på fordonet under en tur, i förhållande till fordonets sittplatskapacitet. Analysen är gjord på en aggregerad geografisk nivå för regionbussarna och för Upptågets två grenar Gävle – Uppsala samt Sala – Uppsala och redovisas i så kallade boxplot-diagram, se nedan. I dessa diagram (3 och 4) omfattar boxen 50 procent av observationerna. Sträcket nedåt representerar de lägsta 25 procenten av observationerna och sträcket uppåt representerar de största 25 procenten av observationerna. Cirklarna representerar undantagsobservationer. Diamanten i boxen är genomsnittet och sträcket i boxen är medianen. Varje observation är en tur.

Diagram 3: Spridningen av maxbeläggningsgrad för regionbusstrafiken fördelad på dygnsperiod, år 2014. Källa: Kollektivtrafikförvaltningen UL.




Över dygnsperioderna är beläggningsgraden i regionbusstrafiken jämnt fördelad. Däremot är spridningen inom ett tidsspann ganska stort. Det är endast ett fåtal turer som kör fullsatta och majoriteten av turerna har minder än 30 procent beläggningsgrad. Den totalt sett låga beläggningsgraden 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.

Diagram 4: Spridningen av maxbeläggningsgrad för Upptågstrafiken mellan Gävle och Uppsala fördelad på dygnsperiod, år 2014. Källa: Kollektivtrafikförvaltningen UL.




Upptåget mellan Gävle och Uppsala har en generellt hög beläggning. Exempelvis har ca hälften av avgångarna i eftermiddagsrusningen 80 procent maxbeläggning eller mer, det vill säga upplevs som- eller är fullsatta. Under morgon och eftermiddag på vardagar måste ståplats utnyttjas under en fjärdedel av turerna och i samtliga dygnsperioder finns avgångar som är fullsatta eller upplevs fullsatta, med undantag för morgontid helger.

Maxbeläggningen för Upptåget mellan Sala och Uppsala är generellt lägre än mellan Gävle och Uppsala. Inte under någon av dygnsperioderna överskrids sittplatskapaciteten. Dock finns avgångar under morgon och eftermiddag som upplevs som fullsatta i och med att i princip alla sittplatser är upptagna.

### Konkurrensindex mellan kollektivtrafik och bil

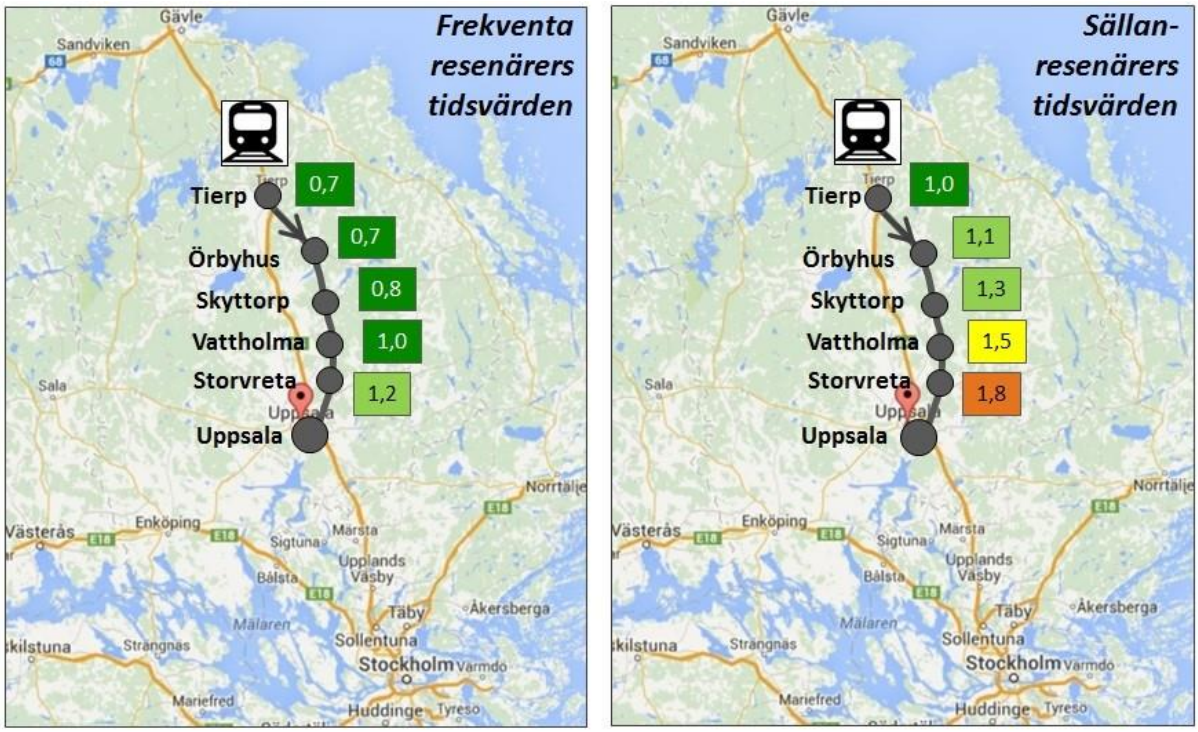
Genom en modell, som bygger på schablonvärden som Trafikverket tagit fram för att kunna kvantifiera resenärernas värdering av resans olika moment, har konkurrensindex mellan kollektivtrafik och bil beräknats i ett antal stråk i länet. Är index över ett (1) innebär det att genomsnittsresenären uppfattar 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 kollektivtrafik-resenärerna, 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, enligt de resenärer 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 konkurrens-situationen är sämre bland sällanresenärer än frekventa resenärer är att sällanresenärerna har andra tidsvärderingar som gör kollektivtrafiken mindre attraktivt 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.

Figur 2: Konkurrensindex för tågresor från olika startpunkter i stråket Tierp – Uppsala, med målpunkt Uppsala. Källa: Urbanet Analys AB på uppdrag av Kollektivtrafikförvaltningen UL.



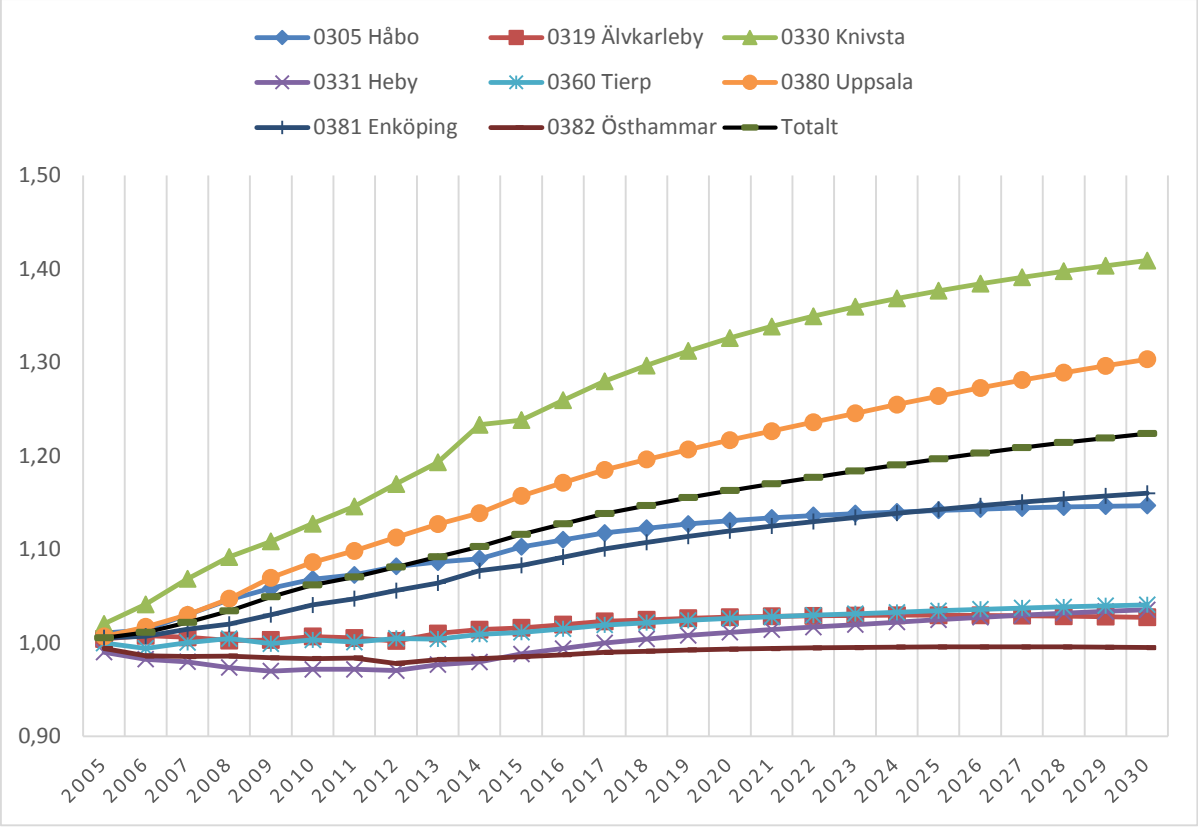
## Befolknings- och bebyggelseutvecklingen i länet

En prognos som landstinget har beställt, med grund i utvecklingen fram till 2014, visar på en fortsatt hög befolkningstillväxt i Uppsala och Knivsta, en stabil uppåtgående trend för Enköpings kommun och en utveckling i Håbo som kommer att ta fart under några år men sedan planar ut. I de fyra norra kommunerna (Heby, Tierp, Östhammar och Älvkarleby) tyder prognosen på en blygsam utveckling. Anmärkningsvärt är att Heby kommuns tidigare negativa trend vänder.

Det är sannolikt att befolkningsutvecklingen i Håbo kommer att se annorlunda ut än prognosen antyder. Det finns stora utbyggnadsplaner för centrala Bålsta, med ett nytt resecentrum och upp till 2000 nya bostäder. Uppsala kommun har ambitionen att bygga omkring 3000 bostäder per år. Stora utvecklingsområden finns framförallt i de södra delarna av Uppsala stad, bland annat i Ulleråker, Rosendal och Gottsunda. I Enköpings stad planeras omfattande förtätning och stora nya utbyggnadsområden som Åkersberg och Bacho med upp till 2000 bostäder totalt på tio års sikt. Under kommande år förtätas också centrala delar kring stationen i Knivsta och direkt sydväst om stationen planeras ett nytt område, Nydal, med tusentals bostäder. Även en större utveckling av Alsike projekteras.

I övriga länet byggs nytt i minde omfattning bland annat i Tierps köping och på några håll i Heby kommun. Trots att befolkningsutvecklingen i den norra länsdelen står och väger finns inget som tyder på någon större minskning av befolkningen i dessa delar. Tillgänglighet till goda kollektivtrafikförbindelser kan vara avgörande för utvecklingen framöver, ett aktuellt exempel är utvecklingen i Heby tätort där bostadspriserna fördubblats till följd av etableringen av Upptåget på sträckan Sala-Uppsala 2012[1].

Diagram 5: Befolkningsförändring för länets kommuner 2004-2014 samt prognostiserad utveckling 2015-2030. Index för år 2004 = 1 (Källa: SCB,och Statisticon).




[1] Heby kommun (2015)

### Dagens kommersiella kollektivtrafik och taximarknad

SJ är den största kommersiella operatören i länet med ett betydande utbud av tågtrafik för det vardagliga resandet. Men 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. Swebus är den största kommersiella bussoperatören i länet. Det finns även andra operatörer som trafikerar i länet. Kommersiell busstrafik finns i stråken Gävle-Uppsala-Stockholm och Västerås-Enköping-Arlanda.

Landstinget bedömer att det finns stabil taximarknad i länet som tillgodoser behoven. Antalet taxibilar per 1000 invånare har legat relativt stabilt de senaste åren på 1,56–1,57. Riksgenomsnittet uppgick 2014 till 1,35.[2] 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.

### 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 (se tabell 1 på sida 4). 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. Landstinget har för avseende att tillsammans med intresserade trafikföretag fördjupa marknadsanalysen i samband med att myndigheten står inför upphandling och beslut om allmän trafikplikt, se kapitel 6 i trafikförsörjningsprogrammets huvuddokument.

[2] Trafikanalys 2010-2014

**Sammanställning av Landstinget avtal för regional kollektivtrafik (2015)**

## Avtal om regional pendeltågstrafik:

- Motpart: DSB Uppland AB
- Trafikens omfattning: Upptåget Gävle-Uppsala samt Uppsala – Upplands Väsby) och Sala – Uppsala, 11+1 fordon.
- Avtalstyp: Incitamentsavtal (ca 20 % resandeincitament).
- Avtalstid: Juni 2011 – december 2021 (Sala – Uppsala fr o m december 2012)

## Avtal om stadstrafik i Uppsala:

- Motpart: Gamla Uppsala Buss AB
- Trafikens omfattning:, Stadsbusstrafiken i Uppsala stad samt två närortslinjer, ca 140 fordon.
- Avtalstyp: Bruttoavtal i egen regi
- Avtalstid: Håller på att tecknas nytt för perioden 2016-2020.

## Avtal om regionbusstrafik:

- Motpart: Nobina Sverige AB
- Trafikens omfattning: Huvuddelen av länets regionbusstrafik, ca 160 fordon.
- Avtalstyp: Incitamentsavtal (ca 20 % resandeincitament).
- Avtalstid: Juni 2012 – juni 2022.

## Avtal om landsbygds- och tätortstrafik (två separata avtal med lika villkor):

- Motpart: SamBus AB
- Trafikens omfattning: Landsbygds- och tätortstrafik i Enköping och Bålsta, ca 18 fordon.
- Avtalstyp: Incitamentsavtal (ca 5 % resandeincitament).
- Avtalstid: Juni 2012 – juni 2017. Option på upp till 5 års förlängning.

## Avtal om landsbygdstrafik:

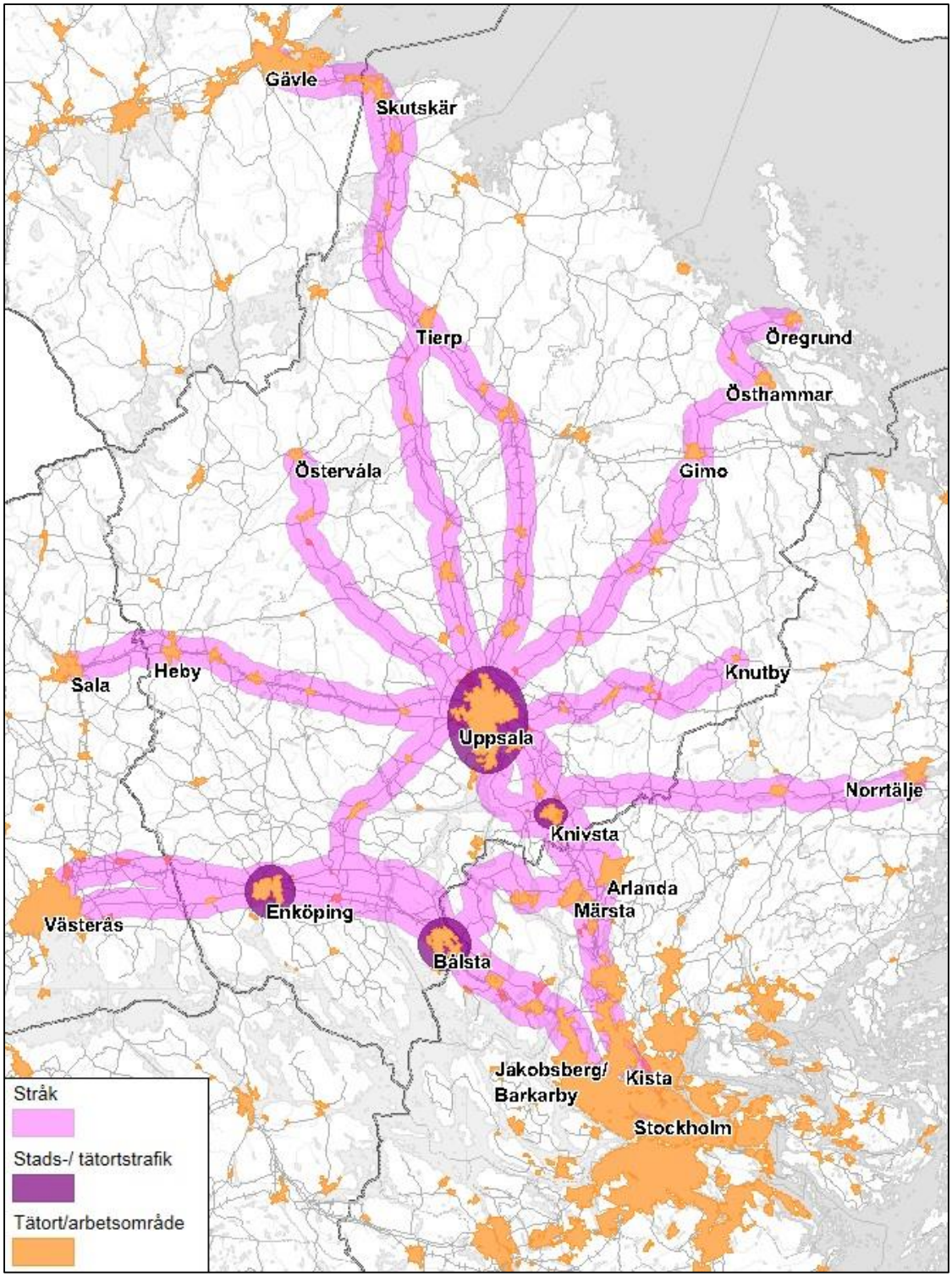
- Motpart: KR Trafik AB
- Omfattning: Landsbygdstrafik och skollinjer, exkl Enköping och Bålsta, ca 85 fordon.
- Avtalstyp: Incitamentsavtal (ca 3 % resandeincitament).
- Avtalstid: Juni 2011 – december 2019 (har nyligen förlängts från juni 2016).

## Samverkansavtal pendeltågstrafik till Uppsala och Bålsta:

- Motpart: Trafikförvaltningen SLL, trafiken utförs av Stockholmståg
- Trafikens omfattning: Arlanda – Uppsala samt Bro - Bålsta
- Avtalstid: Samverkansavtalet går ut 2016. Ett nytt tecknas i samband med att trafikförvaltningen upphandlar ett nytt avtal med trafikstart 2017.

# Bilaga 2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning - prioriterade stråk, områden, hållplatser och linjer

**De huvudsakliga resandestråken inom, till och från Uppsala län**



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

| **Uppsala stad** | **Uppsala kommun, övriga** | **Östhammars kommun** |
|---|---|---|
| Akademiska sjukhuset | Almunge skola | Östhammars busstation |
| Business park | Järlåsa station | Gimo bussterminal |
| Ekonomikum | Skyttorp station | Alunda bussterminal |
| Björkgatan | Storvreta station | Österbybruk bussterminal |
| Flogsta | Vattholma station | **Tierps kommun** |
| Gränby centrum | Vänge kyrka | Tierp station |
| Klostergatan | **Håbo kommun** | Skärplinge bussterminal |
| Gottsunda centrum | Bålsta station | Mehedeby station |
| Kungshögarna | **Enköpings kommun** | Tobo station |
| Resecentrum | Enköpings lasarett | Örbyhus station |
| Rickomberga | Enköpings station | **Heby kommun** |
| Science park | Gustaf Adolfs plan | Heby torg |
| Skolgatan | Örsundsbro centrum | Heby station |
| Stenhagen | **Älvkarleby kommun** | Östervåla busstation |
| Stora torget | Skutskär centrum | Morgongåva station |
| Ulleråker | Skutskär station | **Knivsta kommun** |
| Ultuna | Älvkarleby station | Knivsta station |
| Vaksala torg | Marma station | Knivsta AR-terminalen |

### Linjer som ska vara fullt tillgängliga för personer med funktionsnedsättning

**Tåg, stads- och tätortstrafik:**

Samtliga grenar av Upptåget samt SL:s pendeltåg till Uppsala och Bålsta. Samtliga linjer i stadstrafiken i Uppsala samt i tätortstrafiken i Enköping, Bålsta och Knivsta.

**Regionbusstrafik:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Linje 101 | Knivsta-Uppsala | Linje 801 | Uppsala-Arlanda |
| Linje 102 | Björklinge-Uppsala-Knivsta | Linje 803 | Enköping-Bålsta |
| Linje 110 | Storvreta-Uppsala | Linje 804 | Enköping-Uppsala |
| Linje 115 | Storvreta-Uppsala | Linje 809 | Knutby-Uppsala |
| Linje 501 | Älvkarleby-Gävle | Linje 821 | Tierp-Uppsala |
| Linje 579 | Bålsta-Arlanda (SL) | Linje 844 | Östervåla-Uppsala |
| Linje 677 | Norrtälje-Uppsala (SL) | Linje 848 | Sala-Uppsala |
| Linje 772 | Östervåla-Uppsala | Linje 874 | Västerås-Enköping |
| Linje 773 | Västerås-Uppsala | Linje 886 | Alunda-Uppsala |
| Linje 774 | Enköping-Uppsala | Linje 887 | Uppsala-Alunda |
| Linje 775 | Östhammar-Uppsala | | |

# Bilaga 3 – Miljöbedömning av trafikförsörjningsprogrammet

## Syfte och avgränsning

Syftet med att bedöma och beskriva konsekvenserna för miljön är att påverka planeringens innehåll och resultat så att en hållbar utveckling främjas. Arbetet med miljöbedömning av trafikförsörjnings-programmet har genomförts som en integrerad del i arbetet, parallellt med den övergripande processen. Efter samråd med länsstyrelsen är bedömningen att trafikförsörjningsprogrammet inte i sig kan förväntas medföra någon betydande miljöpåverkan.

Tre strategiska fokusområden – klimat, hälsa och resurshushållning - har valts ut som centrala för miljöbedömningen. Avgränsningen har gjorts med de nationella miljömålen och dess regionala anpassningar som grund. De ligger också i linje med de miljöaspekter som Trafikverket har bedömt som mest relevanta för den nationella transportplaneringen. Miljöeffekterna av trafikförsörjnings-programmet sträcker sig i många fall längre än till programperiodens slut. Bedömningens avgränsning i tid följer ändå programmet målår 2030, med delfokus på år 2020 som är landstingets målår för att upphöra med utsläpp av klimatgaser från kollektivtrafikens fordon. Strategiska fokusområden och avgränsningen i tid har stämts av med länsstyrelsen.

## Generell bedömning

Inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet kan sammanfattas som en satsning på jämlik och effektiv trafik. Inbyggt i detta kan målkonflikter finnas. En mer jämlik trafik skulle kunna innebära att kör-sträckan ökar och utsläppen från kollektivtrafiken blir större. Med tydliga idéer för att utveckla strategiska bytespunkter och en flexibel kollektivtrafik kan målen dock samexistera och bidra till en attraktivare trafik, nöjda resenärer samt lokal och regional utveckling.

## Klimat och resurshushållning

Trafikförsörjningsprogrammet skapar förutsättningar för ett mer energieffektivt resande. Med en grundläggande utgångspunkt i planeringen där utbudet är väl balanserat mot efterfrågan säkerställs de stordriftsfördelar som kollektiva resor bygger på. Ökad beläggning i fordonen innebär ett effektivare nyttjande av befintlig fordonsflotta och att de negativa miljökonsekvenser som trafiken för med sig fördelas på fler resenärer.

Att ytterligare utveckla tågtrafiken är positivt ur klimatsynpunkt. Tågtrafiken ses idag som ren då den drivs av el enligt Bra Miljöval. Minskad klimatpåverkan i större omfattning förutsätter att resenärer kan lockas från de som idag anses vara vanebilister. Kortare restid, tillgänglighetsanpassade hållplatser och bra service under resan kan bidra till detta. Andra åtgärder som kan stimulera kollektivt resande och därmed vara positivt ur klimatsynpunkt är attraktiva, strategiska bytespunkter mellan linjer och trafikslag. Det är viktigt att dessa bytespunkter planeras så att de blir så resurseffektiva som möjligt. Det gäller både vid bedömningen av tänkbara lokaliseringar och vid byggnationen av själva anläggningen.

## Hälsa

En kollektiv resa börjar alltid till fots och kan många gånger även omfatta en cykeltur till hållplats eller station. Hur den fysiska bebyggelsestrukturen ser ut påverkar alltså i hög grad kollektivtrafikens möjligheter. Angörande gång- och cykelstråk, parkeringsmöjligheter samt tillgänglighetsanpassade hållplatser och bytespunkter är en viktig del både för att stärka den kollektiva resan och för att stärka folkhälsan.

Gena körvägar och god framkomlighet för kollektivtrafiken i gaturummet är positivt ur miljösynpunkt, liksom naturligtvis tuffare krav i kommande trafikupphandlingar och en förnyad fordonspark.

Insatserna bör leda till minskade luftföroreningar i form av avgaser och partiklar lokalt. Införandet av elhybrider i stadstrafiken i Uppsala leder även till minskat buller och vibrationer jämfört med idag.

En satsning för att bättre svara upp mot behovet av resor under en större del av dygnet än idag kan leda till mer trafik vilket innebär större utsläpp och utökad tidsperiod med buller. Denna risk hanteras dock med samma åtgärder för fordon och drivmedel som nämnts ovan.

Landstinget i Uppsala län

# Regionalt trafikförsörjningsprogram 2.0 för Uppsala län

## Remisshandling, samrådstid 2015-12-01 till 2016-03-11

KTN2012-0006
Kollektivtrafiknämnden
November 2015

# Innehållsförteckning

Viktiga begrepp ..... 4
1 Inledning och sammanhang ..... 5
1.1 Allmän trafikplikt ..... 5
1.2 Tillgänglighet och hållbar utveckling - kollektivtrafikens sammanhang ..... 6
1.3 Dokumentets disposition ..... 7
2 Dagens kollektivtrafik ..... 8
2.1 Utbud, resande och nöjdhet ..... 8
2.2 Ekonomi, tillgänglighet och miljöpåverkan ..... 10
3 Regionen och omvärlden ..... 12
3.1 Ett län med varierade förutsättningar ..... 12
3.2 Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättningen ..... 13
3.3 Några omvärldstrender som påverkar kollektivtrafikens utveckling ..... 14
4 Mål och grunder för kollektivtrafiksystemets utveckling ..... 15
4.1 Ett effektivt kollektivtrafiksystem ..... 15
4.2 Ett jämlikt kollektivtrafiksystem ..... 16
4.3 Ett attraktivt kollektivtrafiksystem ..... 16
4.4 Generella behov och grunder för kollektivtrafikens utveckling ..... 16
5 Strategier för kollektivtrafiksystemets utveckling ..... 20
5.1 Strategier för ett effektivt kollektivtrafiksystem ..... 20
5.2 Strategier för ett jämlikt kollektivtrafiksystem ..... 22
5.3 Strategier för ett attraktivt kollektivtrafiksystem ..... 23
6 Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt ..... 25
6.1 Samråd ..... 25
6.2 Tillträde till hållplatser, terminaler och informationssystem ..... 25
6.3 Process för beslut om allmän trafikplikt ..... 25
7 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ..... 27
7.1 Prioriterade stråk och områden ..... 27
7.2 Nuläge 2015 och måltal ..... 27
8 Genomförande ..... 28
8.1 Tidsperspektiv ..... 28
8.2 Ekonomiskt perspektiv ..... 28
8.3 Planerad trafikutveckling ..... 29
8.4 Från trafikförsörjningsprogram till trafik ..... 32
Källförteckning – referenser och underlagsmaterial ..... 34

**Bilagor:**

**Bilaga 1** – Underlag för marknadsanalys

**Bilaga 2** – Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning – prioriterade stråk, områden, hållplatser och linjer

**Bilaga 3 -** Miljöbedömning

## Viktiga begrepp

**Kollektivtrafik:** Enligt EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som *”persontransporttjänster av allmänt och ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”.*[1]

**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 kommer 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”.*[2]

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 kollektivtrafik-försörjningen 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.

**Kollektivtrafikförvaltningen UL:** Förvaltning inom Landstinget i Uppsala län som har utföraransvaret 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.

[1] EG nr 1370/2007 artikel 2
[2] EG 1307/2007 artikel 2

# 1 Inledning och sammanhang

Landstinget i Uppsala län har som regional kollektivtrafikmyndighet huvudansvar för länets kollektivtrafikförsörjning. Kollektivtrafik är ett betydelsefullt verktyg för att uppnå olika samhällsmål och i Landstingsplanen för åren 2015-2017 fastställs inriktningen att kollektivtrafiken 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[3]

- 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 är Uppsala läns andra trafikförsörjningsprogram, som tas fram i enlighet med den kollektivtrafiklagstiftning som trädde i kraft 1 januari 2012. Programmet blickar ca 15 år framåt i tiden, till år 2030, men kommer att revideras varje mandatperiod. Trafikförsörjningsprogrammet är det huvudsakliga styrdokumentet för Kollektivtrafikförvaltningen UL och fungerar som vägledande planeringsunderlag för kommunerna och andra berörda aktörer i regionen.

## 1.1 Allmän trafikplikt

Trafikförsörjningsprogrammets mål och den behovsbild som målas upp 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. Mer om det öppna marknadstillträdet och allmän trafikplikt för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län finns att läsa i kapitel 6.

Figur 1: De regionala kollektivtrafikmyndigheternas beslutsprocess sker i en sammanhängande kedja från trafikförsörjningsprogram, till avtal om trafik.

[3] För RKM som har tagit över ansvaret för färdtjänst ska också redovisas omfattningen av denna trafik.

## 1.2 Tillgänglighet och hållbar utveckling - kollektivtrafikens sammanhang

Den nya kollektivtrafiklagstiftningen har breddat kollektivtrafikens uppdrag genom att sätta 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 skapas en relevant koppling till dessa områden. Tillgänglighets-perspektivet knyter också an starkt till de fyra strategiska inriktningarna i den regionala utvecklingsstrategin för Uppsala län; innovativ, växande, kompetent och attraktiv region. Inom alla dessa inriktningar är tillgänglighet, direkt eller indirekt, ett nyckelbegrepp.

### Vision och syfte – närhet och tillgänglighet

Visionen ”Uppsala är Europas mest attraktiva kunskapsregion år 2030” har formulerats i den regionala utvecklingsstrategin. Visionen för arbetet med att utveckla länets kollektivtrafik tar fasta på tillgänglighet som nyckelfaktor för den regionala visionen och som ett övergripande syfte för kollektivtrafiken. Visionen som lyder ”allt är nära i en växande region” betraktar tillgänglighet ur ett tvådelat perspektiv

1. Att kollektivtrafiken bidrar till upplevelse av närhet, det vill säga kollektivtrafiken tillgängliggör samhället genom att erbjuda resmöjligheter som överbryggar fysiska avstånd

2. Att fysisk närhet är en viktig aspekt för att tillgängliggöra samhällsfunktioner utan att generera ett motsvarande behov av transporter

### Nationella mål

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under det övergripande målet finns också kopplat ett funktionsmål som rör tillgänglighet och jämställdhet samt ett hänsynsmål som rör säkerhet, miljö och hälsa. Nationellt finns också miljömål för minskad klimatpåverkan som inte bedöms kunna uppfyllas enbart med hjälp av effektiviseringar i transportsystemet, det finns också ett behov att begränsa de motoriserade transporterna.

### Hållbar utveckling

Hållbar utveckling har traditionellt betraktats ur ett tredelat perspektiv, där ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet utgjort tre parallella och inbördes beroende områden. Numera är det vanligt att sätta fokus på social hållbarhet som det tillstånd som eftersträvas, i en värld där miljön sätter ramarna för vad som är möjligt och ekonomin fungerar som ett medel på vägen dit.

En förklaring av de tre perspektiven ur ett kollektivtrafikperspektiv kan se ut som följande

- 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.
- 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. Regionens aktörer bör därför se integrerat på olika sätt att skapa tillgänglighet och sätta den rumsliga närheten i fokus för en hållbar utveckling.

Sammanhanget med en vision som kretsar kring tillgänglighet och kollektivtrafiken som ett medel, bland andra, för att uppnå visionen illustreras i figuren nedan.

Figur 2: Från vision till kollektivtrafik

## 1.3 Dokumentets disposition

Det inledande kapitlet har förklarat kollektivtrafikmyndighetens bredare uppdrag och beslutsprocess och de lagställda och förväntade innehållet i trafikförsörjningsprogrammet. Kapitlet har också beskrivit hur kollektivtrafikens utveckling förhåller sig till regionens vision och de mål som finns på nationell nivå.

Målen, strategierna och behovet av kollektivtrafik beskrivs i kapitel 4 och 5, som är att betrakta som programmets huvudkapitel. Viss bakgrund och motiv till valen av mål och strategier ges i kapitel 2 och 3 som kort beskriver regionen och dagens kollektivtrafik. Ytterligare bakgrund finns i bilaga 1 samt i de underlag och rapporter som listas i källförteckningen. I kapitel 7 samt i bilaga 2 beskrivs den särskilda inriktning och de mål som rör möjligheten för personer med funktionsnedsättningar att kunna utnyttja kollektivtrafiken på lika villkor som andra.

Process och inriktning för den allmänna trafikplikten i Uppsala län beskrivs i kapitel 6. Kapitlet behandlar också det konkurrensneutrala tillträdet till marknaden. Bilaga 1 innehåller ett översiktligt underlag för att i ett senare skede tillsammans med trafikföretagen kunna genomföra marknads-analyser i syfte att hitta möjliga kommersiella uppdrag som kan bidra till måluppfyllnad.

Det avslutande kapitlet, kapitel 8 tar upp administrativa aspekter av programmets genomförande, såsom ekonomi, samverkan och behovet av påföljande styrdokument.

# 2 Dagens kollektivtrafik

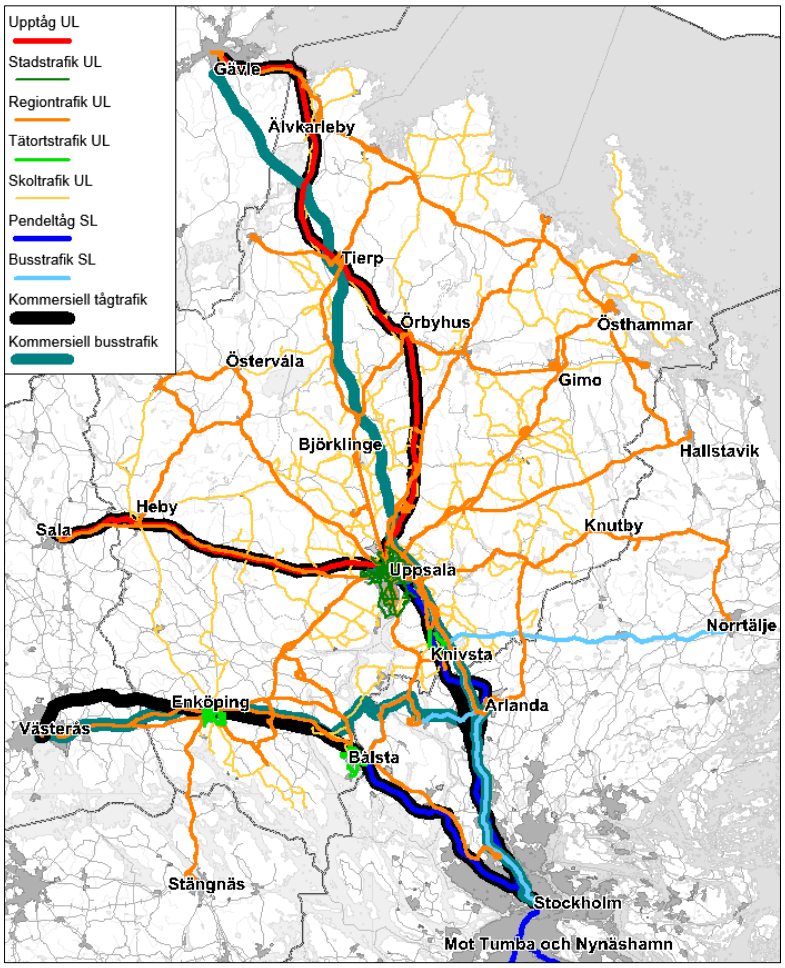
I Uppsala län finns avtalad regional kollektivtrafik, kommersiell regional kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik (skoltrafik, färdtjänst och sjukresor). Länets taximarknad utgör ett viktigt komplement till den linjelagda kollektivtrafiken.

## 2.1 Utbud, resande och nöjdhet

Den avtalade regionala kollektivtrafiken i Uppsala län drivs under varumärkena UL och SL och består av regionbussar, Upptåget, stadsbusstrafik i Uppsala, tätortstrafik i Bålsta, Enköping och Knivsta samt SL-pendeln till Uppsala och Bålsta. UL kör också skolskjutstrafik på uppdrag av sex kommuner i länet, men i samtliga åtta kommuner finns linjer som i huvudsak möter skolelevers resbehov. Färdtjänst och riksfärdtjänst är i nuläget kommunala ansvarsområden. 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 75 procent av resandet på drygt 10 av över 200 linjer och totalt i UL-trafiken har 75 procent av linjerna färre än 12 turer i vardera riktningen per dygn. En illustration över utbudsnivåerna i den avtalade trafiken finns i bilaga 1.

Utöver den avtalade kollektivtrafiken finns kommersiell trafik, främst tågtrafik. SJ är den största kommersiella operatören i länet med ett stort vardagligt resande framförallt i stråken längs Ostkustbanan och Mälarbanan. Swebus är den största kommersiella bussoperatören i länet med flertalet dagliga turer Uppsala-Arlanda-Stockholm och Västerås-Enköping-Arlanda.

Figur 3: Regional kollektivtrafik i Uppsala län, 2015. Källa: Kollektivtrafikförvaltningen UL och Samtrafiken.



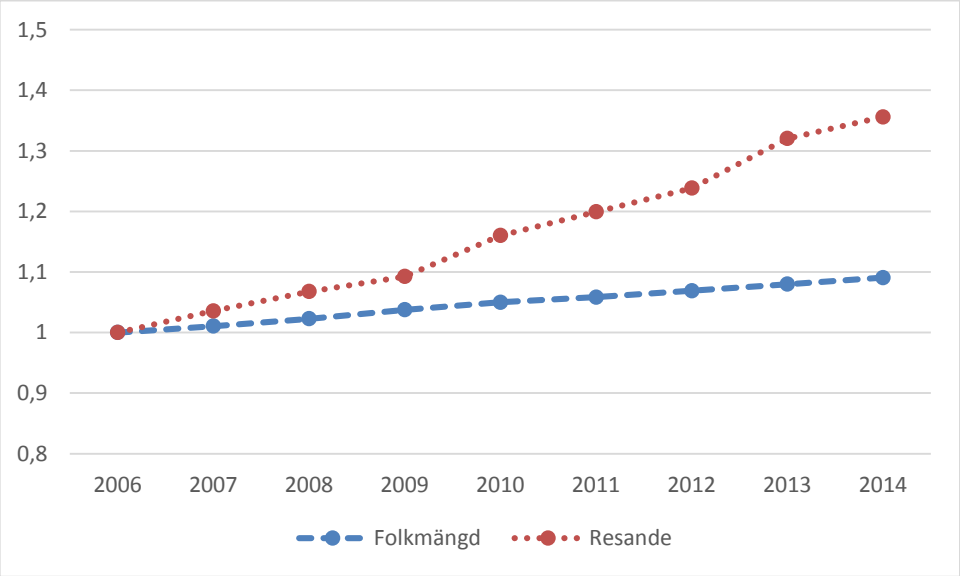
Cirka 40 miljoner resor gjordes med kollektivtrafiken i Uppsala län under 2014. Utöver resandet inom UL:s trafik (inklusive SL-pendeln mellan Uppsala och Arlanda) som redogörs i tabell 1 sker ca 2 miljoner resor årligen med SJ[4] och en knapp halv miljon resor med SL-pendeln från Bålsta.

Tabell 1: Resandeutvecklingen 2006-2014, miljoner resor. Källa: Kollektivtrafikförvaltningen UL.

| År | Stadstrafik | Regiontrafik | Tåg | Tätortstrafik | Skolskjuts | Totalt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2006 | 17 | 7,2 | 1,2 | 0,3 | 2,4 | 28,1 |
| 2007 | 16,3 | 7,3 | 2,9 | 0,3 | 2,4 | 29,1 |
| 2008 | 16,5 | 7,4 | 3,4 | 0,3 | 2,4 | 30 |
| 2009 | 17,5 | 7,1 | 3,5 | 0,4 | 2,2 | 30,7 |
| 2010 | 19 | 7,2 | 3,8 | 0,3 | 2,2 | 32,6 |
| 2011 | 20 | 6,9 | 4,3 | 0,3 | 2,2 | 33,7 |
| 2012 | 20,4 | 7 | 4,9 | 0,3 | 2,2 | 34,8 |
| 2013 | 20,9 | 6,9 | 6,8 | 0,1 | 2,3 | 37,1 |
| 2014 | 21,6 | 6,9 | 7,2 | 0,1 | 2,3 | 38,1 |

Resandet har ökat med en tredjedel sedan 2006. Den största ökningen har skett inom tågtrafiken, där ett succesivt 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 nytillkomna länsinvånarna som reser mer kollektivt är det troligtvis så att hela befolkningen reser mer generellt, både med kollektivtrafik och med bil.

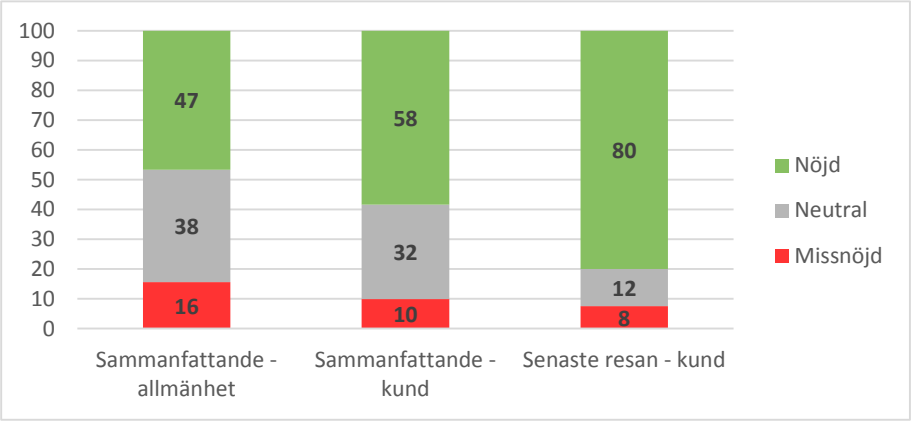
Diagram 1: Befolkningsutvecklingen och utvecklingen av resandet med den avtalade kollektivtrafiken i relation till varandra, år 2006-2014 för Uppsala län. Index för år 2006 = 1. Egen framställning.




[4] Landstinget 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 9 000 resor per dag med SJs tåg inom TiM-systemet på stationer i Uppsala län, vilket på årsbasis motsvarar två miljoner resor.

Under 2014 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserande resandet i länet till 26 procent, åren dessförinnan har andelen legat omkring 22-24 procent. Varannan länsinvånare reser kollektivt minst en gång i månaden, medan bara en femtedel 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 också för UL-trafiken.

Diagram 2: Sammanfattande nöjdhet med UL-trafiken bland resenärer och allmänhet samt nöjdhet med senaste resan bland resenärer. Källa: Kollektivtrafikbarometern 2014. Egen framställning.




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

## 2.2 Ekonomi, tillgänglighet och miljöpåverkan

### Trafikekonomi

Sveriges kommuner och landsting har undersökt kollektivtrafikens kostnader i hela landet under en femårsperiod (2007-2012) och konstaterat en kraftig ökning av kostnaderna samtidigt som resande (och därmed intäkter) inte har ökat i proportion. Anledningen till det är bland annat utökad tågtrafik, som är dyrare än busstrafik per utbudskilometer. Höjda miljö- och tillgänglighetskrav på fordonen har samtidigt drivit på upphandlingskostnaderna för trafiken.[5] Kostnadsökningarna verkar därmed vara en effekt av åtstramade lagkrav och politiska mål och beslut som rör den regionala utvecklingen och transportsystemet.

Även för UL-trafiken har kostnaderna ökat snabbare än intäkterna de senaste åren vilket har gjort att självfinansieringsgraden har minskat. 2014 finansierades 51 procent av UL-trafiken med anslag från landstinget. Liksom i övriga landet beror kostnadsökningarna till stor del på ett ökat utbud, framförallt på tågsidan, och på nya trafikavtal.

[5] Sveriges kommuner och landsting (2014)

### Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

I tågtrafiken uppfyller alla tågfordon kraven på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. År 2020 bedöms de bussfordon som idag inte uppfyller kraven enligt branschstandarden Buss 2010 ha fasats ut. Åtskilliga hållplatser och bytespunkter är däremot i behov av tillgänglighetsanpassning. Idag är det uppskattningsvis 10 procent av cirka 2000 hållplatser i Uppsala län som delvis uppfyller kraven på tillgänglighet. Mer om landstingets arbete mot att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken finns att läsa i kapitel 7 och i bilaga 2.

### Trafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön

2014 utfördes ca 18 procent av UL:s busstrafik med fossilfritt drivmedel. Andelen har i princip varit oförändrad de senaste tre åren. Tågen drivs av grön el och räknas som helt fossilfri. Vad gäller utsläpp av partiklar och kväveoxider (NOx) från dieselfordonen har dessa minskat kraftigt sedan 2012 och UL:s trafik klarar idag de branschgemensamma krav som gäller till och med 2015. De två senaste åren har körsträckan för bussar som drivs med fordonsgas varit relativt konstant medan körsträckan med bussar som drivs med diesel ökat något. Det syns en minskning i energiuttaget för trafiken mellan år 2013 och 2014, trots att körsträckan ökade. Även om minskningen är liten så tyder det på att fordons-flottan har blivit mer energieffektiv.

Tabell 2: Total energianvändning (MWh) 2010-2014. *Energianvändning för tåg samt för fordon som körs på fordonsgas särredovisades inte, **Energianvändning för tåg redovisades inte. Källa: Frida/UL.

| År | Diesel | Fordonsgas | El | Totalt |
|---|---|---|---|---|
| 2010* | 86 300 | | | 86 300 |
| 2011* | 64 600 | | | 64 600 |
| 2012** | 101 800 | 41 400 | | 143 300 |
| 2013 | 99 200 | 57 700 | 19 700 | 176 600 |
| 2014 | 100 800 | 55 300 | 19 900 | 176 000 |

Landstinget har som målsättning att fasa ut de fossila bränslena till år 2020. För busstrafiken används idag biogas i stadstrafiken i Uppsala där drygt 50 procent av trafiken framförs fossilfritt. 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. Rapsmetylester, RME, och hydrerade vegetabiliska oljor, HVO, introduceras inom kort som ersättning till den traditionella dieseln och biogas kommer i allt högre utsträckning ersätta naturgasen som idag driver regiontrafikens gasbussar.

I landstingets miljöprogram finns ett mål om 5 procent energieffektivisering i kollektivtrafiken för år 2014-2018. Detta mål kan dels nås genom en infasning av elfordon och elhybrider i fordonsflottan och dels genom åtgärder som påverkar hur fordonen används. Beläggningsgrad och antal stopp har stor påverkan på energieffektiviteten. En handlingsplan med åtgärder för att öka kollektivtrafikens energieffektivitet på andra sätt än de som kan styras i upphandling kommer därför att tas fram i samverkan med berörda aktörer.

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, till exempel vid konvertering av äldre fordon för att kunna köra på RME, liksom sopning av gatan och däckens prestanda. Även sådant kommer att hanteras i den separata handlingsplanen.

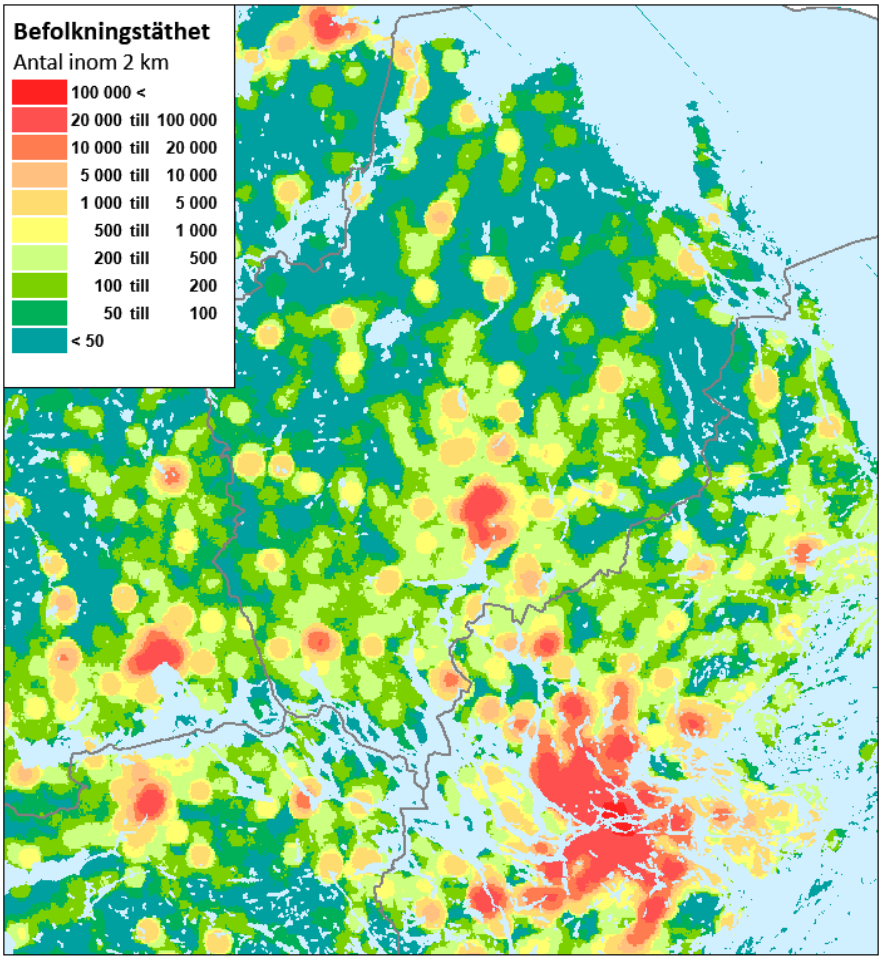
# 3 Regionen och omvärlden

## 3.1 Ett län med varierade förutsättningar

Uppsala län har en stark storregional kärna i Uppsala stad med drygt 40 procent av länets totalt ca 350 000 invånare. Ungefär 20 procent av befolkningen bor i någon av de andra sju kommun-huvudorterna 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. Utmärkande för länet är också att hela 20 procent av länsinvånarna bor på landsbygden.[6]

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 befolknings-tillväxt. Den norra länsdelen (Heby, Östhammar, Tierp och Älvkarleby) har under en tioårsperiod haft en stillastående eller negativ befolkningstrend som på senare år visat svaga tendenser till att vända.[7] Länets befolkning är totalt sett relativt ung och 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 låga antal inflyttande.

Figur 4: Befolkningstäthet i Uppsala län med omland. Källa: SCB 2013, egen framställning.



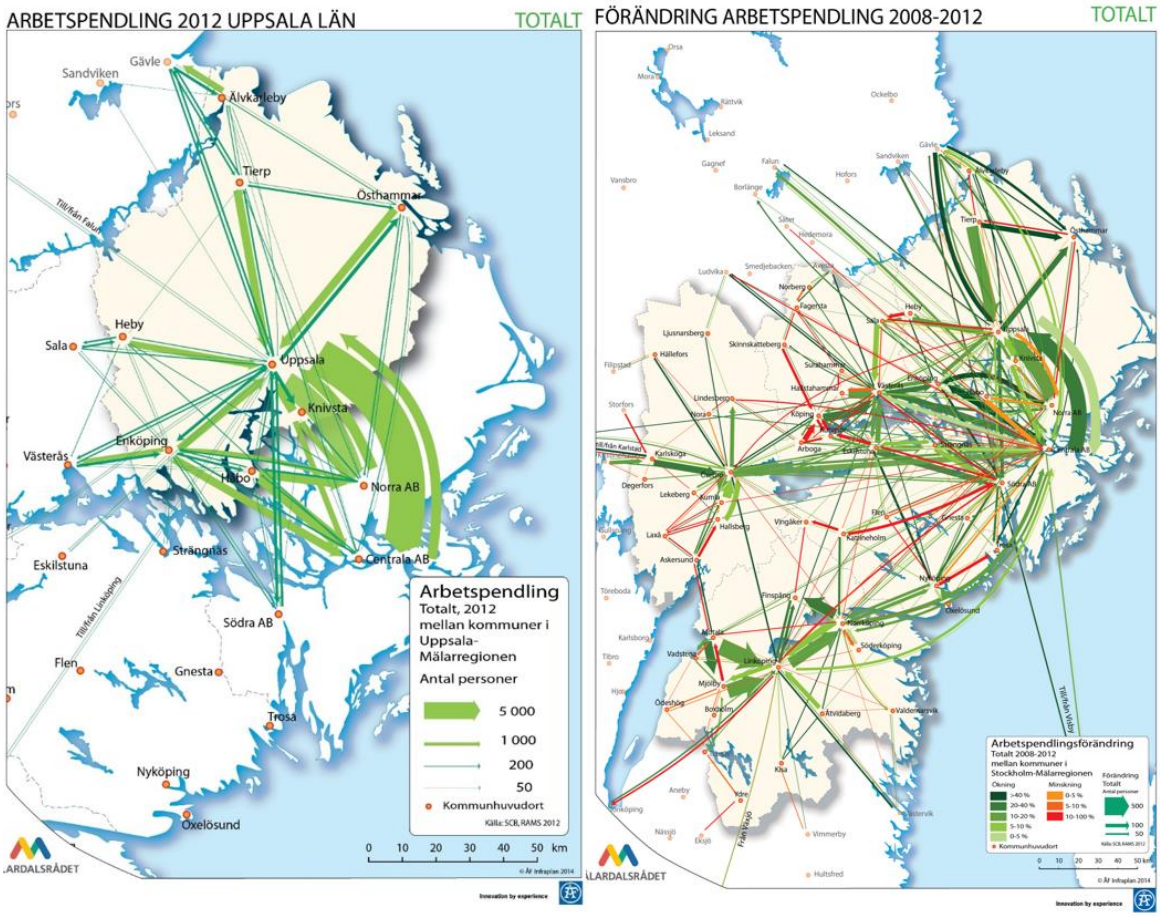

[6] En bättre sits (2015)
[7] Läs mer om länets befolknings- och bebyggelseutveckling i bilaga 1.

## 3.2 Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättningen

Krisen på 1990-talet har haft långa efterverkningar på den svenska arbetsmarknaden. Arbetslösheten har varit hög sedan dess och sysselsättningen i absoluta termer har endast återhämtat sig i storstadslänen och deras pendlingsomland. Pendling har varit lösningen för många invånare och andelen som pendlar över en kommungräns har ökat från en fjärdedel till en tredjedel av de sysselsatta. Uppsala läns geografiska läge med möjlighet att pendla till flera större arbetsmarknader har i hög grad bidragit till den idag relativt sett låga arbetslösheten (5,5 procent 2014 i jämförelse till rikets 8 procent) och till att människor har kunnat bo kvar på sin hemort.

Sammanlagt pendlar nära 39 000 personer, omkring en fjärdedel av de sysselsatta, ut från länet och cirka 17 000 över kommungräns inom Uppsala län. Länet har också cirka 14 500 inpendlare från grannlänen, vilket motsvarar ca 10 procent av de som arbetar inom länets gränser.[8] 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[9]. Stora målpunkter för pendlare är i Uppsala bland annat Akademiska sjukhuset, områdena Fyrislund och Boländerna, SLU och Uppsala universitet. Forsmarks kraftverk och Sandvik Coromant i Gimo är exempel på två stora arbetsplatser utanför Uppsala. Utanför länet är de viktigaste målpunkterna Arlanda, Kista samt centrala Stockholm, Västerås och Gävle.

Figur 5: Mellankommunal arbetspendling i Uppsala län år 2012 samt förändringen i Östra mellansverige 2008-2012. Källa: Mälardalsrådet.




[8] SCB 2011-12-31
[9] Regionförbundet (2011)

## 3.3 Några omvärldstrender som påverkar kollektivtrafikens utveckling

### Urbaniseringen 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 i strategiska och tillgängliga lägen blir attraktiva för människor som vill bo kvar i hemkommunen eller som väljer att flytta ut från städerna t ex till följd av ökande bostadspriser. Kollektivtrafiken kommer att få en allt viktigare roll för denna utveckling som väl förvaltad 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 för en växande medelklass och att tid i många fall börjar ersätta pengar som den bristande resursen i vardagen. Tidsoptimerat resande i termer av hastighet, pålitlighet och utnyttjande av restiden kommer att få en avgörande betydelse, snarare än kostnaden för tjänsten. 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 cykeluthyrning i kombination med en väl fungerande kollektivtrafik ger goda förutsättningar att ytterligare minska behovet av att äga bil.

### Teknikutveckling som möjliggör nya koncept och tjänster

Den snabba teknikutvecklingen medför nya intressanta tjänster inom området hållbara transporter. Småbussar som i realtid förändrar sina rutter beroende på vart resenärerna ska och var nytillkommande för stunden befinner sig är ett intressant exempel som har testats på flera håll i världen. Systemen är ofta krävande för resenärerna som behöver knappa in en hel del information i systemet. Även för den traditionella kollektivtrafikens informations- och betalsystem fortsätter utvecklingen mot det digitala och det är viktigt att nya koncept stöttas 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. Att låta trafikdata finnas i öppna gränssnitt behöver avvägas mot risken att förlora kontrollen över den information som distribueras.

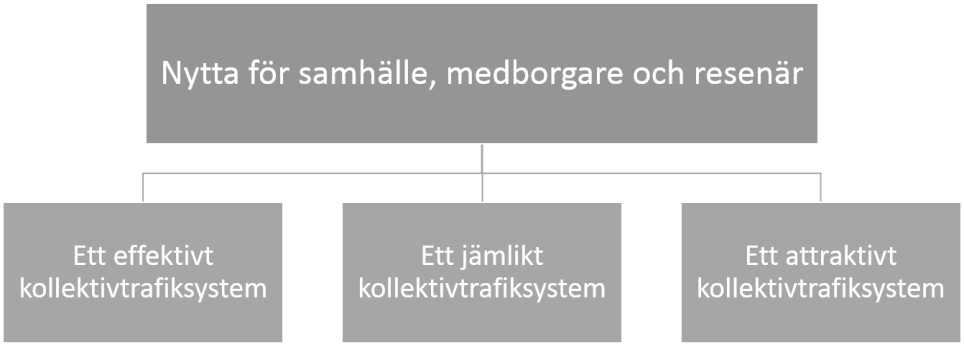
# 4 Mål och grunder för kollektivtrafiksystemets utveckling

Målen bygger på tre nyttoperspektiv – samhälle, medborgare[10] 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 trafikhuvudmännens fokus låg på resenären ligger fokus för kollektivtrafik-myndigheterna 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 6: Trafikförsörjningsprogrammets nyttoperspektiv och mål.




Utöver de tre långsiktiga strävandemålen om ett effektivt, jämlikt och attraktivt kollektivtrafiksystem kvarstår de kvantitativa målen från 2012 års trafikförsörjningsprogram om ett fördubblat antal resor till år 2020 i förhållande till resandet år 2006[11] och en fossilfritt driven avtalad kollektivtrafik år 2020.

## 4.1 Ett effektivt kollektivtrafiksystem

Målet om ett effektivt kollektivtrafiksystem handlar om att använda de gemensamma resurserna på ett ansvarsfullt sätt. 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 landstinget 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.

[10] Medborgare avser en person som bor och/eller verkar i Uppsala län
[11] Målet innebär att antal resor år 2020 ska uppgå till 56,2 miljoner

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

- Resandet med kollektivtrafiken i förhållande till befolkningen
- Kollektivtrafikens energiförbrukning i jämförelse till utfört persontransportarbete
- Landstingets kostnad per resa i kollektivtrafiken
- Utsläpp av partiklar och kväveoxider (NOx) från kollektivtrafiken
- Andel fossilfritt bränsle i busstrafiken
- Utbudet av kommersiell kollektivtrafik

Fyra strategier som styr arbetet mot målet beskrivs närmare i följande kapitels stycke 5.1.

## 4.2 Ett jämlikt kollektivtrafiksystem

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. 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

Fyra strategier som styr arbetet mot målet beskrivs närmare i följande kapitels stycke 5.2.

## 4.3 Ett attraktivt kollektivtrafiksystem

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

Fyra strategier som styr arbetet mot målet beskrivs närmare i följande kapitels stycke 5.3.

## 4.4 Generella behov och grunder för kollektivtrafikens utveckling

En sammanfattande behovsbild och några grundläggande principer för trafikens utveckling och funktion har identifierats i förhållande till målen. Denna grundläggande bild ska ses som vägledande i alla beslut som rör kollektivtrafiken, medan strategierna i nästa kapitel tar upp särskilt prioriterande åtgärdsområden.

### Generella principer

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 fram kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringens tidiga skeden.

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 länsgränsen som inom länet.

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 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.

Utvecklingen av trafiken strävar mot att uppnå ett utbud som är logiskt i förhållande till länets demografiska och geografiska strukturer. Likvärdiga resmöjligheter utifrån likvärdiga förutsättningar, såsom resandeunderlag, är därför en grundläggande utgångspunkt i planeringen.

### Länets behov

Uppsala län har landets relativt sett största landsbygdsbefolkning och landets fjärde största stad. Arbetspendling över administrativa gränser är vardag för en tredjedel av de sysselsatta länsinvånarna och av de som har sitt arbete inom länets gränser pendlar ca 10 procent in från något av grannlänen. Behovet av kollektivtrafik är stort och nyanserat.

Ostkustbanan, Mälarbanan och Arosstråket utgör bärande axlar för vardagsresandet i länet, genom de absolut nödvändiga kopplingarna till Stockholm, Arlanda, Gävle och Västerås. 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 relationerna 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 en koncentration av resurser till dessa stråk. Kapacitetsförstärkande åtgärder längs Dalabanan kan nämnas som en prioriterad fråga för att stärka kopplingen mot Västmanland och Dalarna och samtidigt möjliggöra utveckling av Upptågstrafiken mellan Uppsala och Sala. 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 skalbar kapacitet och stadsmässig utformning. Kapaciteten och framkomligheten för kollektivtrafiken i Uppsala stad är avgörande inte bara för stadens invånare, utan också för regionen i övrigt. En systemvalsstudie kommer att påbörjas under slutet av 2015.

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 uppstå ett behov av mer effektiv kollektivtrafik inom orterna.

Den spridda landsbygdsbefolkningen växer också och de mindre orterna i länet behöver i ökad utsträckning fungera som bytespunkter mellan olika färdmedel och som nav för matning in till de större kollektivtrafikstråken. Förutsägbarhet, enkelhet och att utbudet motsvarar de lokala förutsättningarna runt om i länet kommer att vara avgörande för att allt fler både ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken.

### Storregionala behov

De senaste 15 åren har det länsöverskridande resandet 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 har därför etablerats under namnet En Bättre Sits. Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötlands län, samt Gotland har formulerat en gemensam målbild. Den storregionala tågtrafiken är en viktig pusselbit för 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[12]

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.
- Kvalitén behöver vara god och utbudet långsiktigt, förutsägbart och med kapacitet att ta emot fler resenärer över tid.
- Restiderna behöver successivt kortas, framförallt i relationerna mellan de större städerna. Detta kan sannolikt delvis tillgodoses genom kompletterande och i huvudsak kommersiell snabbare regional och interregional trafik som endast stannar på ett fåtal orter.
- 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.

### 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 förvänts beroende på var du bor och/eller arbetar. De exakta utbudsnivåerna fastställs av kollektivtrafiknämnden i andra strategiska dokument, medan trafikförsörjningsprogrammet anger vilka ambitionsnivåer som finns.

[12] En bättre sits 2015-09-17

**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 normalt förbindelser med minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid till relevanta större 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.

# 5 Strategier för kollektivtrafiksystemets utveckling

Strategierna visar vägen för landstinget arbete mot målen och de kommer att ligga till grund för kollektivtrafikförvaltningens 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.

## 5.1 Strategier för ett effektivt kollektivtrafiksystem

### Minska den faktiska restiden i de huvudsakliga resandestråken

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

- snabba upp på- och avstigning
- 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 landstinget

- 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 länstransportplanen avsätts för kollektivtrafikfrämjande åtgärder

Foto: Olika färdmedel ställer olika utrymmeskrav. Fotograf: Gävle kommun.

### 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 frigörs ny spårkapacitet när dubbelspår genom Gamla Uppsala och vid Skutskär står klart och Citybanan genom centrala Stockholm öppnar för pendeltågstrafik år 2017. Framöver ska landstinget arbeta med att

- utveckla Upptågstrafiken genom anskaffning av bättre anpassade fordon som kan möta ökade resandevolymer och kraven på minskade restider
- utveckla tågtrafikutbudet och se över stationsuppehållsbilden
- utveckla den storregionala tågtrafiken i Mälardalen, utifrån de målsättningar som finns genom samarbetena i En bättre sits och MÄLAB

Foto: Tågtrafik är en bärande faktor för ett effektivt kollektivtrafiksystem och för regional utveckling. Fotograf: Hampus Andersson.

### Utveckla trafikavtalen

En stor del av länets kollektivtrafik är upphandlad trafik. Trafikavtal, både befintliga och kommande, är de huvudsakliga verktyg landstinget har för att styra utvecklingen mot de uppsatta målen i trafikförsörjningsprogrammet. Därför ska landstinget

- bygga upp en utökad kunskap om vilka avtalskrav som ger bäst effekter för utvecklingen av kollektivtrafiken
- utveckla befintliga avtal
- i kommande upphandlingar ställa ändamålsenliga krav kring miljö, tillgänglighet, resande och trafikutveckling

## 5.2 Strategier för ett jämlikt kollektivtrafiksystem

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

Länet har en yttäckande kollektivtrafik som på landsbygden i stora delar är anpassad efter grundskole-elevernas 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. Landstinget 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 cykelstråk och parkeringsmöjligheter
- effektivisera den linjelagda kollektivtrafiken genom bättre matning till strategiska bytespunkter
- utveckla flexibla former av kollektivtrafik som kan anpassas utifrån efterfrågan

Foto: Ett jämlikt kollektivtrafiksystem kräver bland annat utvecklade resmöjligheter på landsbygden. Fotograf: Mikael Fritzing.

### 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. Landstinget ska

- ta initiativ till att systematisera och öka takten på arbetet, som måste drivas tillsammans med kommunerna, Regionförbundet och Trafikverket.
- verka för att de potter som finns avsatta för kollektivtrafikåtgärder i länstransportplanen 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. Landstinget ska därför

- anpassa trafiken i de huvudsakliga resandestråken för att bättre svara upp mot resbehovet under en större del av dygnet än idag - mitt på dagen, sena kvällar, helger och nattetid
- inkludera fler viktiga målpunkter för service- och fritidsresor i linjenätet

### 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. Landstinget ska

- 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

## 5.3 Strategier för ett attraktivt kollektivtrafiksystem

### 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. Landstinget 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

### 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 de senaste åren lett i rätt riktning. För att ytterligare sänka tröskeln in i systemet och för att bejaka resenärernas vilja att göra rätt för sig ska landstinget

- finna enkla biljettlösningar för det länsgränsöverskridande resandet
- undvika särlösningar för enskilda resrelationer
- jobba med betalkanalerna och informationen kring dem i syfte att underlätta för resenärer som reser sällan eller kommer till länet som besökare

### Höj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna

Analyser visar att både frekventa resenärer och sällaresenärer 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. Landstinget ska därför höja medborgarnas kunskap om länets kollektivtrafik genom

- individanpassad marknadsföring
- marknadsföring i utbildningssyfte
- innehållsmässigt och funktionellt utvecklade informationskanaler för bättre information före, under och efter resan

### 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. Landstinget ska

- se över möjligheterna att ta med cykel ombord på kollektivtrafiken
- verka för pendlarparkeringar för bil och/eller cykel vid strategiska hållplatser
- verka för gena och säkra gång- och cykelstråk 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 trafikdatan finns i öppna gränssnitt

# 6 Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Landstinget ser att både offentligt initierad som kommersiellt bedriven kollektivtrafik har viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. Målen i trafikförsörjningsprogrammet styr vilken trafik som landstinget kommer att säkerställa genom avtal, via beslut om allmän trafikplikt. Utgångspunkten är, i enlighet med lagstiftningens intentioner, att kommersiell trafik på sikt ska utgöra ett större inslag i den regionala kollektivtrafiken.

## 6.1 Samråd

Utöver de ordinarie samråden inför upphandling är det landstingets ambition att mer kontinuerligt fördjupa samverkan med trafikföretagen när det gäller den kommersiella trafikens möjligheter. Samverkan utgår från en öppenhet för diskussioner med trafikföretagen om den kommersiella trafikens möjligheter och vilka samverkansformer som är önskvärda för att på sikt se fler inslag av kommersiell kollektivtrafik i länet. Landstinget 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 bedömning. I den mån relevant data inte finns tillgänglig är det angeläget att det förs en diskussion om metoder för framtagning av underlag och om finansiering för att ta fram underlaget. I bilaga 1 har landstinget sammanställt visst underlag för att underlätta företagens marknadsanalys.

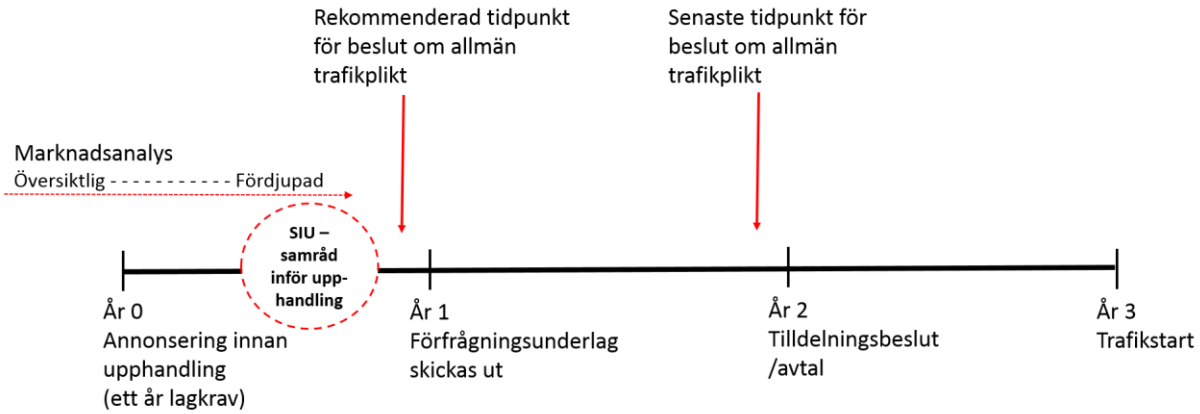
## 6.2 Tillträde till hållplatser, terminaler och informationssystem

Intentionerna i kollektivtrafiklagstiftningen innebär att tillträde till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, bytespunkter och hållplatser ska ske på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor. Landstinget kommer att arbeta vidare med att ta fram riktlinjer för en transparent och rättvis process för tillgång till kollektivtrafikens infrastruktur. Riktlinjerna kommer att omfatta tillträde till befintliga hållplatser, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur som till exempel informations- och betalsystem. Riktlinjerna ska 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 landstinget redovisa hur dessa brister ska hanteras på sikt. Målen i trafikförsörjningsprogrammet är vägledande i de fall en kortsiktig prioritering behöver göras.

## 6.3 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. Egen framställning.




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. Landstinget kommer i så fall att göra en bedömning kring hur uppfyllandet av trafikförsörjningsprogrammets mål påverkas. Särskild hänsyn kommer i bedömningen att tas till

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

Bedömningen ska väga in de sammantagna effekterna av avtalad och kommersiell trafik. Landstinget 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.[13] I de fall landstinget väljer att avstå allmän trafikplikt för ett område eller stråk måste därför upprättas en plan för hur trafikförsörjningen ska säkerställas om den kommersiella trafiken upphör med kort varsel.

[13] I enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:2

# 7 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Uppsala län. I arbetet med tillgänglighetsapassning av kollektivtrafiken ska hela resan-perspektivet vara vägledande, vilket kräver samverkan mellan landstinget, kommunala 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.

Tillgänglighetsanpassningarna riktar sig främst till personer med nedsatt rörelseförmåga, synnedsättning eller hörselnedsättning, men även förutsättningar för till exempel personer med allergi bör uppmärksammas vad gäller regler och anvisningar i fordon och vid hållplatser. 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.

## 7.1 Prioriterade stråk och områden

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. 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.

## 7.2 Nuläge 2015 och måltal

I tågtrafiken uppfyller alla fordon kraven på tillgänglighet. I busstrafiken uppfyller 9 av 10 fordon tillgänglighetskraven enligt branschstandarden Buss 2010. År 2020 bedöms resterande äldre fordon ha fasats ut. Ungefär 10 procent av cirka 2000 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 länstransportplanen avsätts varje år medel för bland annat tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter. En realistisk ambition givet detta är att 5 procent av alla hållplatser och bytespunkter i Uppsala län uppfyller kraven på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning år 2020 och att 20 procent uppfyller kraven år 2030.

Tabell 3: Nuläge och måltal för tillgänglighetsanpassning av fordon och hållplatser/bytespunkter

| | Nuläge | 2020 | 2030 |
|---|---|---|---|
| Andel fullt tillgängliga fordon (Buss/Tåg)[14] % | 90/100 | 100/100 | 100/100 |
| Andel fullt tillgängliga hållplatser/bytespunkter % | 0 | 5 | 20 |

[14] Avser ramp/lift, rullstolsplats och audiovisuellt utrop. Nuläge ur fordonsdatabasen Frida 2015-08-28.

# 8 Genomförande

## 8.1 Tidsperspektiv

Trafikförsörjningsprogrammet ska hållas aktuellt och landstinget har för avsikt att revidera programmet en gång per mandatperiod. Trafikförsörjningsprogrammets mål blickar ca 15 år framåt i tiden, till år 2030, men själva genomförandet, 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 visa att strategin inte längre behövs. År 2020 är en milstolpe i och med att landstinget sedan länge arbetat mot målet om ett fördubblat resande med den avtalade kollektivtrafiken mellan 2006 och 2020 samt att trafiken då också ska drivas av fossilfria bränslen.

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

## 8.2 Ekonomiskt perspektiv

I Uppsala län, liksom nationellt, ökar kostnaderna för den avtalade kollektivtrafiken och de ökande kostnaderna motsvaras inte av ökat resande och intäkter i samma omfattning. Utvecklingen kan härledas till hårdare avtalskrav på t ex fordon och att tågtrafiken, som är dyrare i drift per utbuds-kilometer än busstrafik, har ökat i proportion till det totala utbudet av kollektivtrafik.[15] De ökade kostnaderna grundar sig på politiska beslut som styr mot en mer kvalitativ kollektivtrafik. Att kollektivtrafiken ska få kosta är självklart, men likväl är de offentliga resurserna begränsade.

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

Det finns en betalningsvilja för regional kollektivtrafik som inte ska underskattas i förhållande till andra offentliga tjänster. 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. Samtidigt måste priset hållas på en nivå som inte exkluderar enskilda socioekonomiska grupper.

Kommersiella inslag i den regionala kollektivtrafiken ger fler resmöjligheter utan ytterligare sub-ventioner från samhället. Landstinget kan underlätta en sådan utveckling genom att utesluta sträckor och områden från den allmänna trafikplikten. Läs mer om förutsättningarna för detta i kapitel 6.

Den typ av finansieringsform som vi börjar se exempel på för kollektivtrafiken, där aktörer i den offentliga och privata sektorn samarbetar, kommer att behövas och bli allt vanligare. T ex kan utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad finansieras med hjälp av medel från fastighetsägare som får del av den nytta som trafiken tillför.

[15] Sveriges kommuner och landsting 2014

## 8.3 Planerad trafikutveckling

### Stadstrafiken i Uppsala – strategier, nytt linjenät och framtida systemval

Under 2015 antogs strategier för stadstrafiken i Uppsala. Syfte är att i ett samlat dokument tydliggöra hur landstinget offensivt ska utveckla stadstrafiken i Uppsala mot de mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet och andra regionala och kommunala planer. Strategierna kommer att ligga till grund för arbetet med stadstrafiken de kommande åren. För att lyckas möta en ökning av resandet inom staden behövs ett nära samarbete med Uppsala kommun. Genom att tillsammans med kommunen prioritera kollektivtrafiken i gaturummet skapas ett stabilt och kapacitetsstarkt system.

Under 2017 planerar landstinget att lansera ett nytt linjenät för stadstrafiken i Uppsala. Linjenätet ska möta de behov som finns idag och klara av ett växande Uppsala. I samband med detta kommer landstinget att tillsammans med Uppsala kommun att öka framkomlighet för kollektivtrafiken. Åtgärder som kommer vara aktuella är utglesning av hållplatser, snabbare uppehåll vid hållplatser, kollektivtrafikkörfält med mera. Stadens starka tillväxt och förtätning i kombination med mål för transporter och miljö innebär på längre sikt behov av mer effektiva system för de kollektiva transporterna. En systemvalsstudie påbörjas under slutet av 2015.

Foto: Hyrcyklar och stadsbuss – exempel på hållbart resande i Uppsala stad. Fotograf: Mireil Dahlberg.

### Upptåget och SL-pendeln - Citybanan medför ökad robusthet

2017 kommer Citybanan att öppna och spårarbetena i Gamla Uppsala och vid Skutskär kommer vara klart vilket ger en ökad kapacitet på Ostkustbanan. Detta leder i första hand till en ökad robusthet och viss möjlighet att minska restiderna.

Stockholms läns landsting upphandlar pendeltågstrafik med trafikstart i december 2016. Från 2018 kommer trafikens upplägg att förändras till följd av Citybanans öppnande. De alternativ som utreds har inte någon betydande påverkan på trafiken till Bålsta, Knivsta och Uppsala. Pendeltågets nya trafikering utreds nära kopplat till den förändring som planeras för den storregionala tågtrafiken.

### Regionbusstrafiken – behov av strategi

Den stillastående trend som synts under en längre period har aktualiserat behovet av en strategi för regionbusstrafiken, som beskriver ramarna för den långsiktiga utbudsutvecklingen. Förutsättningar som behöver utredas rör bland annat behovet av kollektivtrafik i olika delar av länet – i de huvudsakliga resandestråken, i de mindre orterna och på landsbygden. Strategin behöver adressera problemet med en yttäckande men i många delar samhällsekonomiskt ineffektiv trafik. Strategin bör

styra mot att erbjuda grundläggande tillgänglighet och resmöjligheter för alla delar av länet och en konkurrenskraftig kollektivtrafik i de stråk där flest reser.

Foto: En omställning till förnybara bränslen och en strategi för trafikeringen ligger i regionbusstrafikens framtida utveckling. Fotograf: Jennie Ekdahl Skytt.

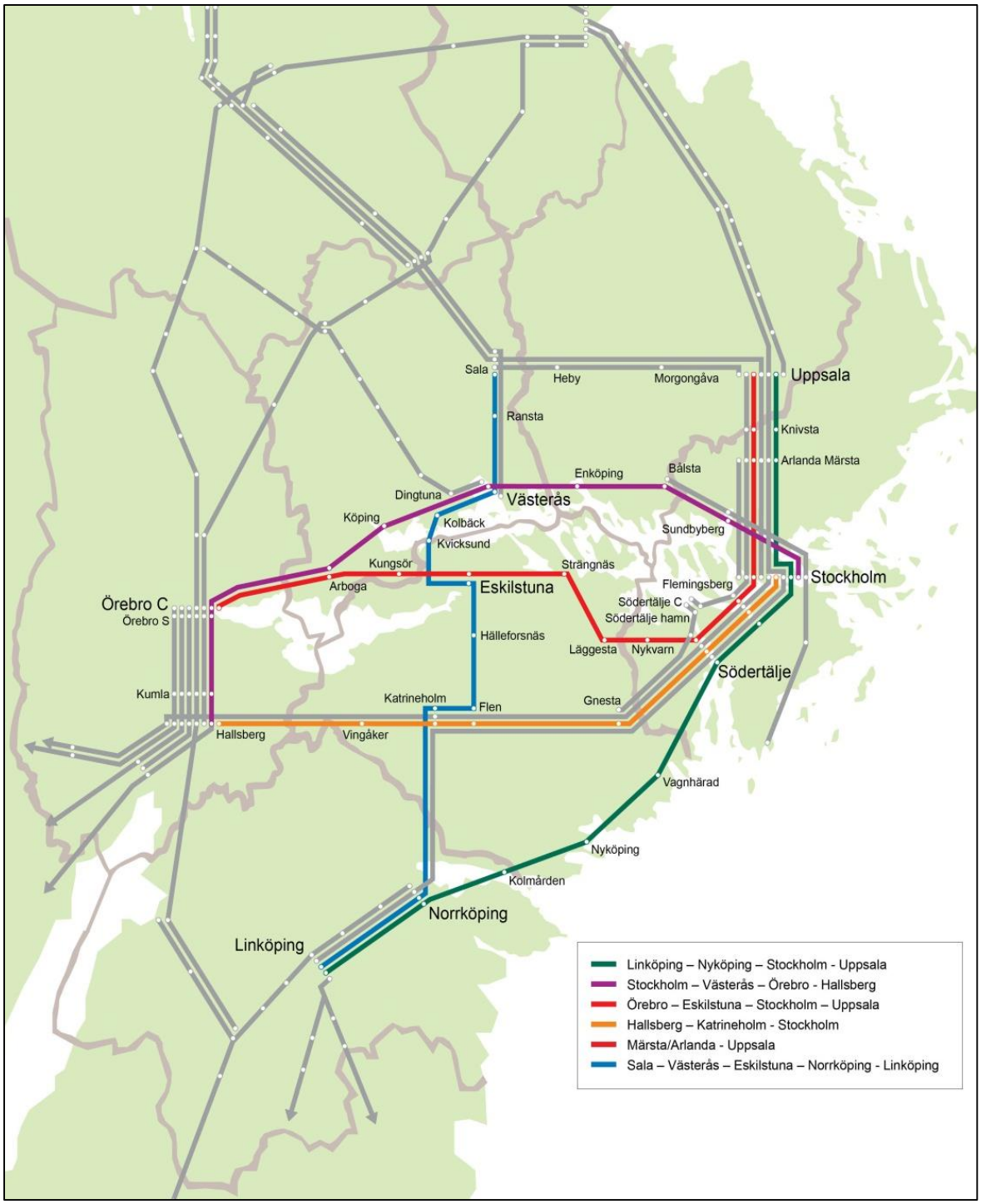
### Storregional tågtrafik – avtal krävs för stabilitet och förutsägbarhet

Med grund i de trafikförsörjningsprogram som fastställdes år 2012 ingick landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Östergötland och Örebro län, samt Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet en avsiktsförklaring om att efter Citybanans öppnande etablera ett nytt gemensamt regionaltågssystem för Mälarregionen, med en målbild för ett trafikutbud benämnt Trafikplan 2017. Avsiktsförklaringen följdes sedermera upp av ett trafikpliktsbeslut som närmare reglerar vilken trafik som till en början ska genomföras och hur det praktiskt ska gå till. I trafikpliktsbeslutet beskrivs olika former för hur avtal om allmän trafik ska tecknas. Det kan röra allt från giltighet för en så kallad mälardalstaxa men i övrigt kommersiellt driven trafik, till ett traditionellt avtal med kontroll över utbud, avgångar och uppehållsbild.

Genomförandet av etapp 1 kommer ske åren efter Citybanans öppnande och utöver trafiken också innebära införandet av ett nytt prissystem med periodkort som gäller på såväl den regionala tågtrafiken som i övrig parallell och anslutande regional kollektivtrafik. Av olika skäl, främst ekonomiska och kapacitetsmässiga, omfattar den beslutade första etappen ett mindre trafikutbud.

- Tågen via Nyköping kommer som idag gå mellan Stockholm och Norrköping.
- Tågen från Svealandsbanan kommer endast i rusningstid trafikera Örebro respektive sträckan norr om Stockholm. På motsvarande sätt kommer endast en del av tågen på linjen mot Sala trafikera Linköping, medan övriga har Norrköping som södra ändpunkt.
- För trafiken Stockholm – Uppsala pågår fortsatt utredningar om hur den framtida mixen av regionaltåg, pendeltåg och interregional trafik bör se ut.

Figur 8: Linjer i storregionalt stomnät såsom det beskrivs i den avsiktsförklaring som ingick mellan berörda län i november 2012. Grå linje ingår i helhetsnätet, t ex pendeltåg, men inte i det aktuella beslutet om allmän trafikplikt. Källa: Beslut om allmän trafikplikt för regional tågtrafik i östra Sverige TN2014-023 (Trafiknämnden, Stockholms läns landsting).

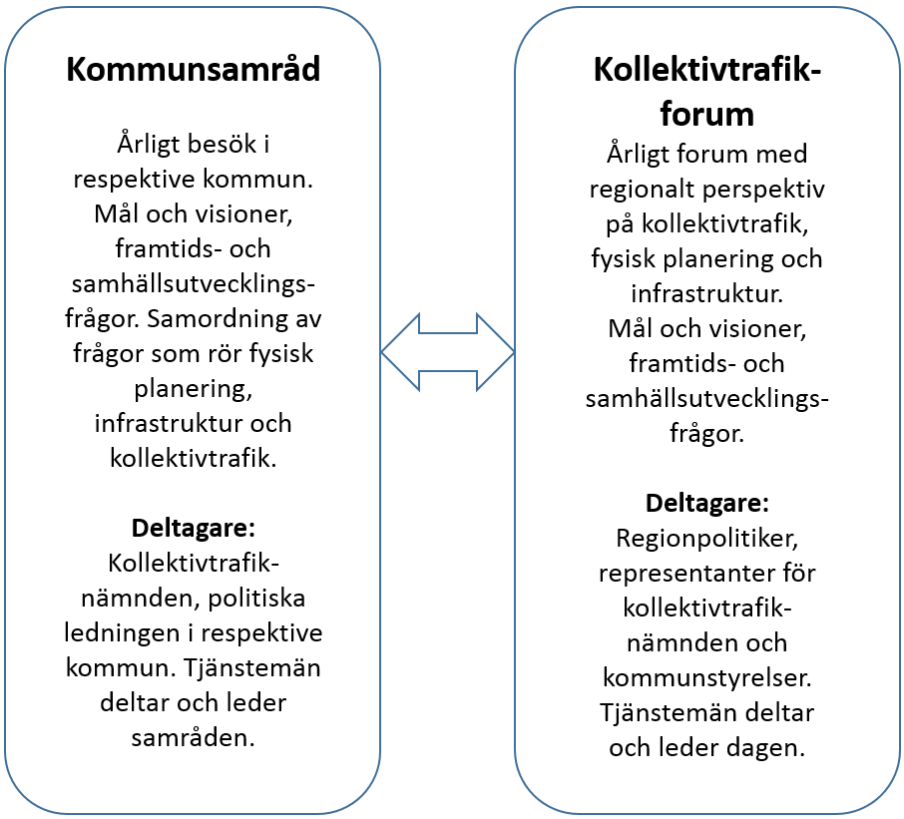


## 8.4 Från trafikförsörjningsprogram till trafik

### Samverkan med strategiska aktörer

Arbetet för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig utanför vad landstinget som kollektivtrafikmyndighet har direkt rådighet över. Samverkan blir därför en nyckelfaktor. Med grund i det avtal som tecknades mellan landstinget och länets kommuner inför bildandet av kollektivtrafik-myndigheten sker årliga samråd på politiskt nivå mellan landstinget och kommunerna. Ett årligt kollektivtrafikforum med regionalt perspektiv på kollektivtrafiken kopplat till regionens utveckling och den fysiska planeringen är ett önskvärt komplement till dessa samråd.

Figur 9: Ett årligt kollektivtrafikforum kan med fördel komplettera det årliga kommunsamrådet.




I det vardagliga arbetet sker samverkan på flera nivåer och i många olika sammanhang, se figur 10. 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 planerings-processerna bör utgå ifrån tillgänglighet och sätta den rumsliga närheten i fokus för en hållbar utveckling.

### Angränsande styrdokument

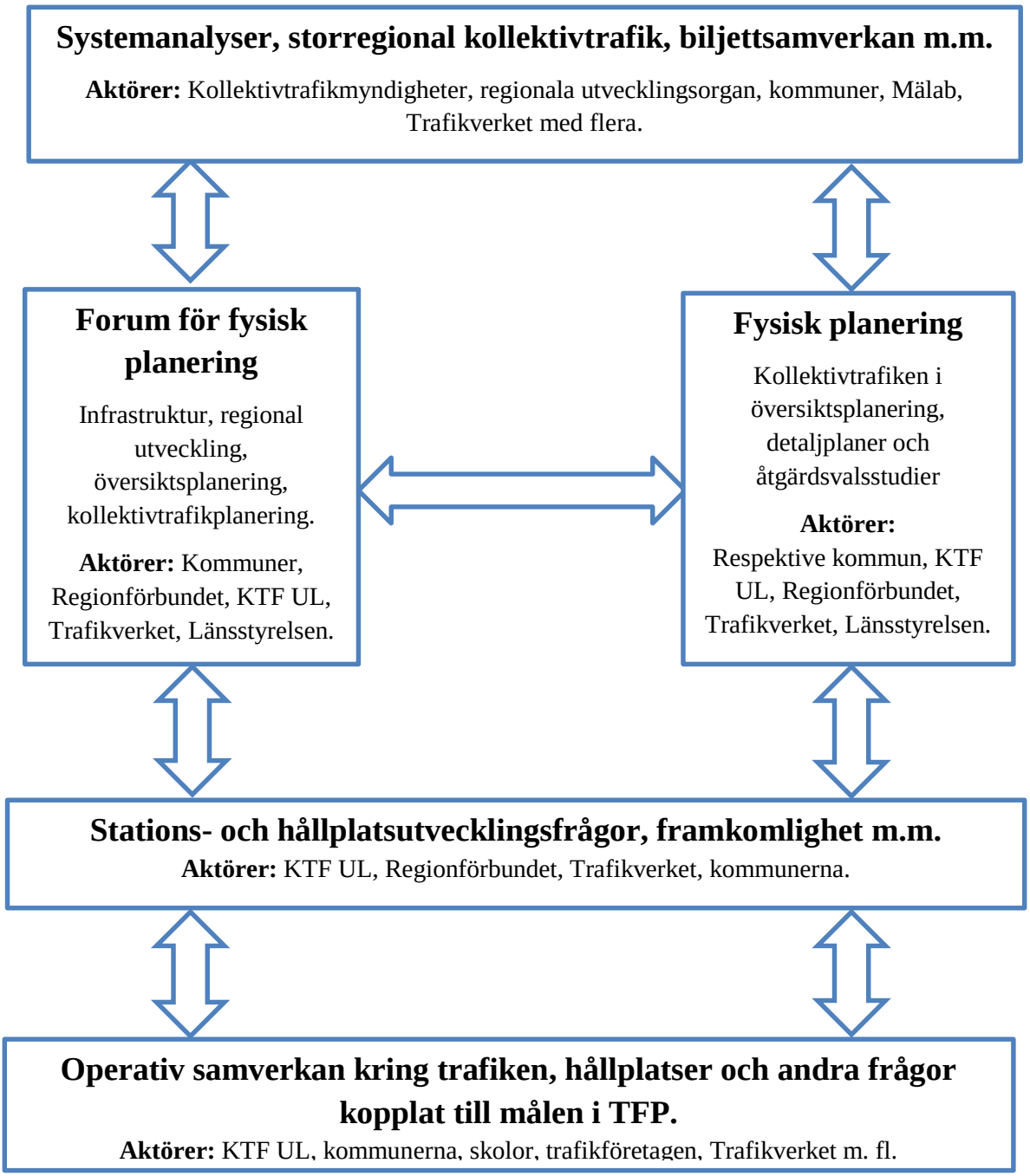
Arbetet med en uppdaterad regional utvecklingsstrategi pågår under ledning av Regionförbundet i Uppsala län, parallellt med framtagandet av det reviderade trafikförsörjningsprogrammet. Dessa två styrdokument utgör tillsammans med länstransportplanen de viktigaste styrdokumenten på regional nivå i länet. 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 styrdokumenten. Kommunernas översiktsplaner är motsvarande viktiga inspel för det praktiska arbetet med att utveckla kollektiv-trafiken och ger en bild av var det behöver finnas en beredskap för kollektivtrafikförsörjningen.

### 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 landstinget och respektive kommun för en dialog om hur programmet ska tolkas ner på den lokala nivån.

Ett alternativ är att upprätta avsiktsförklaringar med länets åtta kommuner om trafikutvecklingen kopplat till den fysiska planeringen. Avsiktsförklaringar ger möjlighet att konkretisera målen i trafikförsörjningsprogrammet och identifiera de viktigaste frågorna att arbeta med lokalt. En avsiktsförklaring blir också en tydlig utgångspunkt att bygga det årliga samrådet på. Avsiktsförklaringen bör revideras i samband med att trafikförsörjningsprogrammet revideras.

Figur 10: Frågor och forum för samverkan med strategiska aktörer.



## Källförteckning – referenser och underlagsmaterial


En bättre sits (2015), *Sammanställning av fördjupade kunskapsunderlag*

Heby kommun (2015), *Bostadsförsörjningsplan 2015-2018 med utblick 2030.* Samrådshandling.

Kollektivtrafikförvaltningen UL (2015), *Förvaltningsanalys 2016-2018*

Kollektivtrafikförvaltningen UL (2015), Medborgardialoger: *Framtidens kollektivtrafik. Resultat från samråd på fyra orter i Uppsala län* (Sweco)

Kollektivtrafikförvaltningen UL (2015), *Omvärldsanalys hållbara resmöjligheter* (Futurewise AB)

Kollektivtrafikförvaltningen UL (2015), *Statistisk årsbok 2014*

Kollektivtrafiknämnden (2015), *Kollektivtrafikens effektivitet, KTN2014-0009*

Lag 2010:1065 om kollektivtrafik

Landstinget i Uppsala län (2014), *Miljöprogram 2015-2018*

Landstinget i Uppsala län (2014), *Landstingsplan 2015-2017 och budget 2015*

Regeringens proposition 2009/10:200 *Ny kollektivtrafiklag*

Regionförbundet Uppsala län (2011), *Nytt perspektiv på lokala arbetsmarknader i Uppsala län*

Regionförbundet Uppsala län (2012), *Uppländsk drivkraft 3.0, regional utvecklingsstrategi*

Statistiska centralbyrån, statistik om boende (2013-12-31) och arbetspendlande (2011-12-31)

Svensk kollektivtrafik, *Kollektivtrafikbarometern* (Branschgemensam kvalitets- och attityd-undersökning. Bland de svarande, som intervjuas via telefon, finns både de som reser kollektivt och de som inte gör det. De svarande är mellan 15-75 år gamla).

Sveriges Kommuner och Landsting (2014), *Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning?*

Sveriges Kommuner och Landsting (2015), *Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken – en vägledning och ett verktyg*

Trafikanalys (2014), *En förbättrad kollektivtrafik? – utvärdering av två reformer*, Rapport 2014:13

Trafikanalys (2010-2014), *Fordon i län och kommuner*

Trafikverket m fl (2014), *Den attraktiva regionen – en antologi om tillgänglighet och regional utveckling*

Transportstyrelsen (2014), *Marknadstillträde i regional kollektivtrafik. Delrapport 1 - utformning av trafikförsörjningsprogrammen sett från trafikföretagens horisont*

Urbanet Analys AB på uppdrag av Kollektivtrafikförvaltningen UL (2014), *Effektivitetsstudie Uppsala – Kartläggning av kollektivtrafikens konkurrenssituation gentemot bil i Uppsala stad och Uppsala län.*