

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2012-05-29

Diarienummer
KSN-2012-0773

Kommunstyrelsen

UL: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge skrivelse till Regionala kollektivtrafikmyndigheten enligt **bilaga 1**.

Ärendet

Kollektivtrafikmyndigheten översände den 24 april 2012 förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län till länets kommuner, andra kollektivtrafikmyndigheter, trafikföretag m.fl. för yttrande, **bilaga 2**.

Föredragning

Förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län är väl genomarbetat, framför allt vad avser nulägesbeskrivningen och förslagna mål. Arbetet med att ta fram underlag till det regionala trafikförsörjningsprogrammet har pågått under våren och processen ser ut enligt figuren nedan. Enligt nya kollektivtrafiklagen ska det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län vara beslutat senast 1 oktober 2012.



Figur: Process för framtagande av trafikförsörjningsprogram för Uppsala län

Kommunen har varit med i processen med framtagande Trafikprogrammet genom att medarbetare på kommunledningskontoret och kontoret för samhällsutveckling har deltagit i den externa referensgruppen. I denna referensgrupp har även representanter från de andra kommunerna och regionförbundet deltagit.

Förslaget till kommunens yttrande har tagits fram genom samarbete mellan kommunledningskontoret och kontoret för samhällsutveckling. På grund av den korta remisstiden kommer gatu- och stadsmiljönämnden få information och ta del av synpunkter i efterhand.

På tjänstemannanivå finns ett bra samarbete kring utvecklingen av stadstrafiken inom projektet "Attraktiva stomlinjer och stadsstråk" men med nya roller från årsskiftet behöver myndighetens deltagande förtydligas och öka för att en gemensam målbild för stadstrafiken ska kunna tas fram. Dialog kring detta pågår. Arbetet måste sedan integreras i myndigheternas kommande planer och strategier som måste tas fram för att undvika ett glapp mellan trafikförsörjningsprogrammet och budgeten.

Arbetet med att klargöra ansvar och roller inom övriga områden behöver intensifieras. För att nå fördubblingsmålet och skapa den attraktiva och hållbara stad som kommunen och kollektivtrafikmyndigheten arbetar för är det oerhört viktigt att arbeta tillsammans då båda är beroende av varandras insatser för att medborgarnas behov och nyttjande av kollektivtrafiken ska kunna tillgodoses.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i detta ärende.

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt
Stadsdirektör

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2012-05-29

Diarienummer
KSN-2012-0773

UL
Box 1400
751 44 Uppsala

registrator@ul.se

Yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län

Landstinget i Uppsala län, kollektivtrafikförvaltningen (UL), har remitterat rubricerat dokument till Uppsala kommun för yttrande senast 21 juni 2012. Sett till sin helhet anser kommunen att det är ett bra och tydligt programförslag. Framför allt är mål och nuläge väl genomarbetat. Nedan följer kommunens synpunkter på de olika delarna.

Processen

Kommunens tjänstemän har tillsammans med övriga länets kommuner och regionförbundet haft en bra och löpande samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheten under hela arbetet med att ta fram planeringsunderlag och själva trafikförsörjningsprogrammet. Kommunen ser fram emot en fortsatt positiv samverkan och dialog med UL för att genomföra de nödvändiga åtgärderna för att nå de uppsatta målen. Endast genom att arbeta tätt tillsammans kan vi verka för att Uppsala län och kommun utvecklas enligt beslutade mål och visioner!

Vision och mål

Visionen är densamma som Uppsala läns regionala utvecklingsplan, vilket är bra och tydligt. Trafikförsörjningsprogrammets redovisar därefter föredömligt förslag till mål för kollektivtrafikförsörjningen, med t.ex. med funktionsmål "hållbar samhällsutveckling". Kommunen ställer sig bakom dessa förslag till mål. De ligger väl i linje med Kommunens egna mål och ambitioner som bl.a. återfinns i ÖP 2010.

Upplägg och innehåll

Kommunen utgår ifrån att trafikförsörjningsprogrammet kommer att revideras löpande och att den successivt anpassas till fördubblingsprojektets "vägledning och verktyg till trafikförsörjningsprogram", vilket framhålls av Regeringen i propositionen till ny kollektivtrafiklag. Förslaget till Trafikförsörjningsprogram är upplagt efter med visionen och målen, vilket i sig ger en tydlig struktur. Kommunen anser dock att kollektivtrafiken i sin helhet skulle vinna på om kollektivtrafikmyndigheternas program till form och huvudsakligt innehåll ser likartade ut i hela landet för att vara jämförbara, för att underlätta samverkan över länsgränserna och för att programmen ska få sin avsedda funktion i alla län.

Vidare anser kommunen att programmet skulle bli tydligare och mer konkret om bilagorna integrerades i huvuddokumentet samt att mer av dokument "Framtidsbild för kollektivtrafiken 2020" knöts till programmet.

Vad det i övrigt gäller innehållet anser kommunen att förslaget skulle förbättras ytterligare om det kompletterades eller förtydligas med nedanstående:

- Vilket är samhällets behov av kollektivtrafik i syfte att bidra till en hållbar utveckling?
- Vilka hot och möjligheter finns för att utveckla det kollektiva resandet?
- Hur hänger trafiken ihop i ett sammanhängande system utifrån ett "hela-resan-perspektiv" för resenären?
- Rollfördelningen mellan myndigheten och kommunerna, dvs "vem – gör – vad?"
- Vilka intäkter och kostnader genererar kollektivtrafiken? Hur effektiv är den?
- Åtgärdsplan som myndigheten avser vidta för att öka resandet och marknadsandelarna.
- Stadstrafiken lyfts fram än mer i trafikförsörjningsprogrammet med betoning på att den är en viktig del av regionens kollektivtrafik.

Från program till genomförande

Nu gäller det att gå från ord till handling för att målen ska kunna uppfyllas och här anser kommunen att det finnas ett glapp.

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver hur en stor del av turerna även i rusningstrafiken aldrig har mer än 50 procent belägningsgrad. Det finns alltså möjligheter att öka resandet kraftigt under morgonrusningen utan att detta kräver stora förstärkningar. Landstinget avser att återkomma med en djupare analys av hur stor del av en resandeökning som kan klaras av med existerande kapacitet.

Kommunens intryck är att detta även avser stadstrafiken och för budgeten för 2013. Myndighetens gjorda antaganden för 2013 planerar för samma volym som 2012 för stadstrafiken, vilket inte alls ligger i linje med de ambitioner och antaganden som gjorts i tidigare arbeten med att nå fördubblingsmålet. En av de viktigaste parametrarna för att få ökat resande är turtätheten och göra det möjligt att resa utan tidtabell som också står förslaget till trafikförsörjningsprogrammet. Mellan tjänstemännen i kommunen och tidigare UL har i olika sammanhang diskuterats att det behövs en volymökning på 20 000 vagnstimmar per år för att nå fördubblingen och som i första hand bör fördelas ut på de linjer där stomlinjer är tänkta att trafikeras, i nuläget gäller det först och främst linje 5, 7 och 10. Kommunens frågar sig därför hur myndigheten avser arbeta för att förverkliga föreslaget programmets mål och inriktning.

Kommunens och kollektivtrafikmyndighetens roll i samhällsplaneringen

Det pågår ett paradigmskifte i planeringen genom att utgå från kollektivtrafiken som norm. Det är inte självklart när det i decennier har planerats för bilen som norm. I Trafikförsörjningsprogrammet är fem av 11 åtgärdsområden förknippade med den

övergripande bebyggelseutvecklingen. Kommunens roll i detta är given, men kollektivtrafikmyndighetens medverkan är oerhört viktig för att kunna förmå exploatörerna att förändra synen på planeringen och att redan i detaljplanen planera för ett hållbart resande. Kommunen behöver stöd och även hjälp i diskussionerna kring hur utvecklingsområdena kommer att trafikeras för att alla parter ska ha modet att planera rätt från början.

Kommunen har, som myndigheten är väl medveten om, under en lång tid arbetat för att förbättra kollektivtrafiken och utredningar har gjorts inom projekt som Den Goda Staden. Detta arbete intensifierades inför revidering av översiktsplanen (ÖP 2010). ÖP2010 antogs med förslag att bl.a. sex stomlinjer ska införas med devisen "Tänk spår - kör buss". Kommunen har därefter arbetat intensivt med detta inom ramen för projektet "Attraktiva stomlinjer och stadsstråk". Det projektet har även ingått i forskningsprojektet "Kollektivtrafiken i kommunernas planering", KOLLEKOM. I dessa projekt har UL medverkat i olika grad.

I projektet "Attraktiva stomlinjer och stadsstråk" har fokus legat på att integrera bebyggelse-, trafik- och infrastrukturplaneringen med varandra. Här har även UL och Gamla Uppsala Buss varit engagerade i att ta fram förslag på hållplatslägen och kollektivtrafikkörfält som bättre ska passa stomlinjeupplägget både i nutid men även med de framtida exploateringarna. Arbetet har syftat till att nå fördubblingsmålet och i dess förlängning miljö- och klimatmålen samt utveckla en ännu attraktivare stad. Mål som tillsynes är gemensamma.

Under 2012 har arbetet fortsatt och pågår alltjämt med att ta fram en "Strategi och handlingsplan för fördubblat resande" i syfte att ta fram bl.a. målbilder för ett helhetsnät inom Uppsala stad, hur kommunen kan arbeta med hållbart resande samt åtgärder inom mobility management.

Eftersom landstinget övertagit ansvaret för all kollektivtrafik och därmed även stadstrafiken har vikten av myndighetens medverkan ökat ytterligare. Kommunens önskan är därför att kollektivtrafikmyndigheten har resurser att medverka samt att driva ett eget arbete för att ett komplett underlag ska kunna ligga till grund för de förbättringar som krävs i stadstrafiken.

Utöver projektet med stadsstråken och kollektivtrafiken har kommunen påbörjat arbetet att ta fram en cykelpolicy och en parkeringspolicy. Båda ska antas innan årets slut. Under uppstart är även ett mer strukturerat arbete för ett hållbart resande.

Kommunstyrelsen

Fredrik Ahlstedt
Ordförande

Astrid Anker
Sekreterare



Landstinget i Uppsala län

Bilaga 2.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län - remissversion

Huvuddokument

KTF2012-0076
UL, Kollektivtrafikförvaltningen
April 2012

Till programförslaget hör tre bilagor:

Bilaga 1: Dagens regionala kollektivtrafik

Bilaga 2: Utveckling av kollektivtrafikens struktur i Uppsala län

Bilaga 3: Åtgärder och måltal tillgänglighetsanpassning

Foton:

Bernth Johansson och UL

Innehåll

Sammanfattning	4	Del tre: Åtgärdsområden	
Begreppsförklaringar	5	5. Åtgärder inom samhällsplaneringen	23
Del ett: Förutsättningar		5.1 Integrerad planering av kollektivtrafik och bebyggelse	23
1. Introduktion	6	5.2 Mobility management	24
1.1 Syfte och avgränsningar	6	5.3 Ekonomiska styrmedel	24
1.2 Kraven på ett regionalt trafikförsörjningsprogram	7	5.4 Prioritering av kollektivtrafiken i gatu- och vägnätet	24
1.3 Samrådsprocessen	7	5.5 Utbyggd infrastruktur	24
1.4 Det öppna marknadstillträdet	8	6. Åtgärder inom kollektivtrafiksystemet	25
1.5 Behovet av regional kollektivtrafik i Uppsala län	8	6.1 Kollektivtrafikens struktur i Uppsala län	25
2. Trafikförsörjningsprogrammets ramverk	11	6.2 Den storregionala tågtrafikens utveckling	27
2.1 Konkurrens om medel	11	6.3 Tillgänglighetsanpassning	28
2.2 Ramverket	11	6.4 Biljettsystem och prisbild	29
2.3 Vad är hållbar regional utveckling?	12	6.5 Kommunikation och information	30
2.4 Vad får individen att resa?	12	6.6 Miljöskydd	30
Del två: Mål och nuläge		Del fyra: Regional kollektivtrafik på en öppen marknad	
3. Bidraget till samhället och individen	14	7. Inträdet på marknaden	32
3.1 Målmodell	14	7.1 Krav på trafikföretag och myndighet	32
3.2 Kollektivtrafikens bidrag till en ekonomiskt hållbar utveckling	14	7.2 Tillträde till infrastruktur	32
3.3 Kollektivtrafikens bidrag till en socialt hållbar utveckling	15	7.3 Biljett- och informationssystem	32
3.4 Kollektivtrafikens bidrag till en miljömässigt hållbar utveckling	15	7.4 Samspelet mellan idag upphandlad och kommersiell kollektivtrafik	33
3.5 En ökad andel resor med kollektivtrafiken stöttar hållbar utveckling	16	8. Inriktning allmän trafikplikt	34
3.6 Att ge individen möjlighet att resa	17	8.1 Huvudsaklig inriktning	34
3.7 Att få individen att vilja resa	17	8.2 Specifika bedömningar	34
4. Nuläge och indikatorer	18	Del fem: Genomförande	
4.1 Funktionsmål: Ekonomiskt hållbar utveckling	18	9. Ekonomi	36
4.2 Funktionsmål: Socialt hållbar utveckling	18	9.1 Effektiv kollektivtrafik	36
4.3 Funktionsmål: Miljömässigt hållbar utveckling	19	9.2 Kostnaden för fördubblingen	36
4.4 Fördubblingsmål: Ökad andel resor med kollektivtrafiken	20	10. Inblandade aktörer	36
4.5 Funktionsmål: Att kunna resa	21	11. Trafikförsörjningsprogrammets fortlevnad	38
4.6 Funktionsmål: Att vilja resa	21	11.1 Det första regionala trafikförsörjningsprogrammet	38
4.7 Sammanfattade och prioriterade åtgärdsområden	22	11.2 Fortsatt utredningsbehov	38
		Källförteckning	39

Sammanfattning

Sedan 1 januari 2012 utgör Landstinget i Uppsala län regional kollektivtrafikmyndighet med huvudansvar för utvecklingen av länets regionala kollektivtrafik. Myndigheten ansvarar för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram som ska omfatta alla typer av regional kollektivtrafik och sätta de långsiktiga målen för länets kollektivtrafikförsörjning. Med programmet som grund ska myndigheten senare ta beslut om allmän trafikplikt, d v s om vilken trafik som ska beställas och subventioneras av samhället. Denna remisshandling utgör ett förslag på Uppsala läns första regionala trafikförsörjningsprogram. Upplägget består av fem delar:

- Del ett: Förutsättningar
- Del två: Mål och nuläge
- Del tre: Åtgärdsområden
- Del fyra: Regional kollektivtrafik på en öppen marknad
- Del fem: Genomförande

Programförslaget tar sin utgångspunkt i en hållbar regional utveckling och vad som krävs för att kollektivtrafiken ska kunna bidra till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar region. Genom fem funktionsmål framställs kollektivtrafikens bidrag till samhället och vad som krävs för att kollektivtrafiken ska bli ett självklart val för individen. Centralt i programmet finns också målen om en fördubblad andel resor med kollektivtrafiken till år 2030 och ett fördubblat antal resor till år 2020, båda med år 2006 som basår. Landstinget vill med ordvalet funktionsmål betona en öppenhet inför vem som är utförare av trafiken och med vilket typ av hållbart trafikslag och fordon uppdraget genomförs. Funktionsmålen följs upp genom ett antal indikatorer.

- Funktionsmål: Ekonomiskt hållbar utveckling

Resmöjligheter som knyter ihop länet och storregionen och avlastar infrastrukturen

- Funktionsmål: Socialt hållbar utveckling

Resmöjligheter som är säkra och trygga och skapar valmöjligheter för olika samhällsgrupper

- Funktionsmål: Miljömässigt hållbar utveckling

Resmöjligheter som är energieffektiva och begränsar påverkan på miljön lokalt, regionalt och globalt

Funktionsmålen som riktar sig mot individen bygger på en analys som genomförts under 2011 i kollektivtrafikbarometern. Analysen är gjord både på resenärer och de som inte reser kollektivt idag och visar vilka drivkrafter som ligger bakom valet av kollektivtrafik som färdmedel och vilka faktorer som gör resenären nöjd.

- Funktionsmål: Att kunna resa

Kollektivtrafiken skall utformas så att ett så stort antal individer som möjligt har möjlighet att resa kollektivt med hänsyn till de resurser som finns tillgängliga

- Funktionsmål: Att vilja resa

Kollektivtrafiken skall utformas så att alla individer som kan resa kollektivt reser kollektivt

Efter genomgången av målen redovisas åtgärdsområden som kopplar till målen. Detta omfattar också ett antal åtgärdsområden som helt eller delvis ligger utom landstingets kontroll, men är avgörande för att kunna uppnå fördubblingsmålen.

I del fyra beskrivs möjligheterna för ett konkurrensneutralt tillträde och landstingets inriktning för allmän trafikplikt, där ett stabilt helhetssystem med resmöjligheter som bidrar till hållbar utveckling är vägledande.

Programförslaget avslutas med en genomförandedel, där möjliga ekonomiska effekter av trafikförsörjningsprogrammet diskuteras, liksom vilka aktörer som är inblandade i genomförandet. Slutligen beskrivs också hur trafikförsörjningsprogrammet kommer att följas upp och vilka kompletterande utredningsbehov som identifierats. Här betonas att det ännu saknas erfarenhet av den nya lagstiftningen och att detta regionala trafikförsörjningsprogram därför är ett första försök till att sätta ramarna för kollektivtrafikens utveckling på lång sikt.

Bilagt till programförslaget finns en beskrivning av dagens regionala kollektivtrafik, ett förslag på utvecklad struktur för kollektivtrafiken i Uppsala län samt åtgärder och måltal för tillgänglighetsanpassning i fordon och vid prioriterade hållplatser/stationer.

Begreppsförklaringar

RKTM

Regional kollektivtrafikmyndighet enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065). I Uppsala län utgör landstinget denna myndighet.

UL

UL är det varumärke som den samhällsupphandlade trafiken i Uppsala län drivs under. UL utgör också kollektivtrafikförvaltning inom Landstinget i Uppsala län och har utföransvaret för de uppgifter som åligger RKTM.

Regional kollektivtrafik

Den kollektivtrafik som omfattas av lagen (2010:1065), det vill säga kollektivtrafik inom ett län eller över en länsgräns och som huvudsakligen möter ett behov för vardagsresande.

(Kollektiv)trafikföretag

Ett företag som bedriver kollektivtrafik på kommersiella premisser eller som på uppdrag av en regional kollektivtrafikmyndighet kör samhällssubventionerad trafik.

Kommersiell kollektivtrafik

Kollektivtrafik som drivs utan samhällssubventioner.

Allmän kollektivtrafik

Kollektivtrafik som drivs med samhällssubventioner.

Särskild kollektivtrafik

Färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Hållbara färdmedel

Ett trafikslagsövergripande begrepp som framförallt omfattar kollektivtrafik, gång och cykel, men också kan avse till exempel bilpool och taxi.

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"*¹.

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



Del ett: Förutsättningar

1. Introduktion

1.1 Syfte och avgränsningar

Från och med 1 januari 2012 gäller en ny lag om regional kollektivtrafik. Framförallt två orsaker ligger bakom den nya lagstiftningen. Den första är att samarbetet inom EU ställer krav på hur en offentligt finansierad kollektivtrafik ska drivas. Den andra orsaken är att den regionala kollektivtrafiken har fått en allt viktigare roll för den regionala utvecklingen. Det senare blir tydligt inte minst i Trafikutskottets bifallsyrkande till den nya lagen:

"Skälen för regeringens bedömning är bland annat att kollektivtrafik är ett betydelsefullt medel för att uppnå såväl transportpolitiska som andra samhällsmål. I till exempel stadsplanering och i det regionala tillväxtarbetet är kollektivtrafik ett viktigt verktyg. Förutsättningarna för att etablera kollektivtrafik bör därför utformas för att förstärka sektorns förmåga att bidra till dessa mål." 1

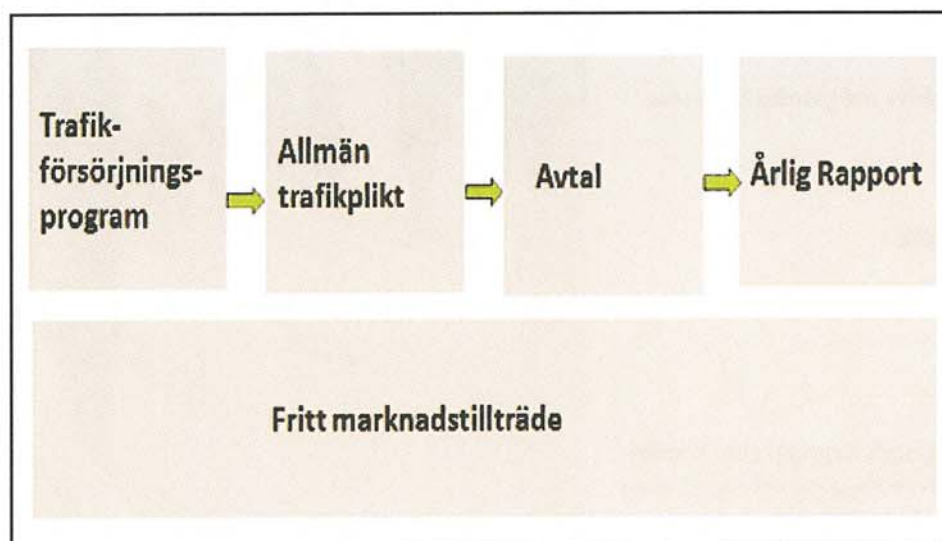
Lagstiftningen innebär att de tidigare länsvisa trafikhuvudmännen ersätts av regionala myndigheter. För att göra besluts- och planeringsprocessen kring kollektivtrafiken mer transparent och tydlig ska de regionala kollektivtrafikmyndigheternas verksamhet utgå från ett regionalt trafikförsörjningsprogram. I programmet ska myndigheten redovisa behovet av kollektivtrafik och fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken och för kollektivtrafikförsörjningen i länet. Med utgångspunkt i programmet ska beslut om allmän trafikplikt tas.

Skiftet från den gamla lagen till den nya innebär skifte i perspektiv. De tidigare trafikhuvudmännens främsta uppgift var att bedriva samhällssubventionerad kollektivtrafik. De nya kollektivtrafikmyndigheternas uppgift är att sörja för en kollektivtrafik som bidrar till samhällsutveckling. Subventionering är då ett av flera verktyg.

Landstinget utgör sedan 1 januari 2012 regional kollektivtrafikmyndighet i Uppsala län. En politisk nämnd ger uppdrag till kollektivtrafikförvaltningen, UL, som ansvarar för att ta fram det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Försättningsvis kommer programupprättaren kort och gott att benämnas landstinget.

Landstinget utgår i trafikförsörjningsprogrammet från perspektivet regional utveckling. Syftet med programmet är således att beskriva hur regional kollektivtrafik kan bidra till regional utveckling och vad som krävs för att detta ska ske. Med hänvisning till lagstiftningens proposition och till länets vision är det också perspektivet hållbar regional utveckling som landstinget ser som vägledande vid senare beslut om allmän trafikplikt. Programmet har därför byggts upp med den hållbara utvecklingen som röd tråd.

Bedömningar av framtida behov och utbud görs i programmet på en generell nivå och utifrån funktionalitet. Landstinget ämnar att framöver, kopplat till trafikförsörjningsprogrammets mål, ta fram mer konkreta strategier för trafikens utveckling. För uppföljning av de mål som programmet tar upp är det till att börja med framförallt UL:s trafik som analyseras då det ännu saknas verktyg för liknande analys av all regional kollektivtrafik i länet.



Process för den allmänna trafiken.

1 Trafikutskottets betänkande 2009/10:TU21, Ny kollektivtrafiklag m.m.

1.2 Kraven på ett regionalt trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet ska omfatta all regional kollektivtrafik och utgöra ett integrerat program för trafik, infrastruktur, samhällsbyggnad, regional utveckling och tillväxt. Trafikförsörjningsprogrammet ska vara långsiktigt och aktuellt, vilket innebär att det uppdateras vid behov. Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska enligt lagen innehålla en redovisning av:

1. Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafik-försörjningen
2. 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
3. Åtgärder för att skydda miljön
4. Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
6. Omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksferdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överläts till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Punkt nummer 6 utgår, då färdtjänst och riksferdtjänst i Uppsala län ligger under kommunalt ansvar.

Kollektivtrafiklagstiftningen anger också att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i respektive län. Landstinget gör i nuläget bedömningen att det finns en taxiförsörjning som tillgodoser behoven. Skulle indikationer framkomma på att så inte är fallet kommer landstinget att undersöka frågan vidare och inom ramen för sitt befogenhetsområde vidta nödvändiga åtgärder.

1.3 Samrådsprocessen

Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt lagstiftningen upprättas efter samråd med följande parter:

- Kommunerna i länet
- Myndigheter i angränsande län
- Kollektivtrafikföretag
- Företrädare för näringsliv
- Företrädare för resenärer
- Övriga berörda myndigheter och organisationer

Under 2010 startade UL ett arbete med en långsiktig strategi. I samband med det startades också en referensgrupp med representanter från länets kommuner, regionförbundet, landstinget och Trafikverket, som löpande bjödits in till informations- och diskussionsmöten. I och med att den nya lagen antogs mynnade arbetet ut i ett underlag till trafikförsörjningsprogram.

Hösten 2011 gick underlaget till trafikförsörjningsprogrammet ut på ett brett samråd. "Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030 – underlag för dialog om inriktning och principer för kollektivtrafikens utveckling i Uppsala län" skickades för synpunkter till ett 70-tal instanser som väl täckte in de listade instanserna ovan. Synpunkterna har bemötts i en samrådsredogörelse och har utgjort ett stöd i framtagandet av denna remisshandling. Många av de synpunkter som inkom blir också värdefulla i framtida arbete med mer konkreta strategier för trafikens utveckling. I samband med utskicket av samrådshandlingen hösten 2011 hölls också ett seminarium där en bredare krets av politiker och tjänstemän i länet var inbjudna. För handikappföreningarnas samarbetsorgan hölls en separat informationskväll där materialet från samrådshandlingen presenterades och diskuterades.

Under arbetet med denna remisshandling har landstinget fortsatt samrådet inom ovan nämnda referensgrupp. Landstinget har också samrått med ansvariga för trafikförsörjningsprogrammen i grannlänerna Gävleborg, Stockholm, Sörmland, Västmanland och Dalarna. Genom MÅLAB² har en större grupp med representanter från dessa, dock inte Gävleborg och Dalarna, träffats för att diskutera frågor som rör storregionala målsättningar för kollektivtrafiken, framförallt tågtrafiken.

I mitten av februari 2012 hölls ett öppet samrådsmöte med trafikföretag i syfte att informera om det pågående arbetet med trafikförsörjningsprogrammet samt bjuda in till dialog kring hur trafikföretagens kunskap kan tas tillvara. Ett tiotal företag av varierande storlek samt representanter från Bussbranschens riksförbund närvarade. Vid detta tillfälle bjöds även in till enskilda möten, intresset har inte varit stort, enskilt samråd har skett med ett företag.

Denna remissversion av trafikförsörjningsprogrammet skickas ut till ett hundratal instanser som omfattar de i föregående stycket listade parterna. Programförslaget kommer även att finnas tillgängligt för synskadade via UL:s hemsida. Den slutliga versionen av programmet kommer även att göras i en kortversion som också översätts till engelska.

2 MÅLAB, Mälardalstrafik AB, är ett bolag som ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholms, Sörmlands, Örebro, Västmanlands och Uppsala län. Bolaget förvaltar idag TiM-avtalet med SJ och driver arbetet med att utveckla den storregionala tågtrafiken.

1.4 Det öppna marknadstillträdet

I den nya lagstiftningen tas invändningsrätten mot kommersiell trafik bort. Trafikföretag som uppfyller vissa grundläggande kriterier har rätt att köra linjetrafik som kan konkurrera med eller komplettera den samhällsupphandlade kollektivtrafiken. Regeringen är tydlig med att det är samhällsmålen som är styrande för kollektivtrafikmyndigheten. Regeringen skriver i lagstiftningens proposition

"Vidare framgick att regeringens beslut att tillåta Norrtåg och Öresundståg innebar ett aktivt ställningstagande med innebörd att inte skydda kommersiell trafik när ett utökat och av samhället kompletterande utbud kan anses vara till gagn för resenärerna och för samhället i övrigt. Något generellt företräde för en viss typ av aktör ingick alltså inte i den marknadsmodell för tillträde till järnvägsspåren som regeringen beskrev.

*För den kollektivtrafik som domineras av vardagligt resande finns, enligt regeringens mening, tydliga skäl för att behöriga myndigheter ska kunna agera med stor befogenhet för att se till att en sådan trafik etableras. Skälen är att det behövs mer kollektivtrafik än vad som är kommersiellt lönsamt, men också att det behövs en samordning av regional kollektivtrafik inom ett visst område för att det ska vara attraktivt för resenärerna att välja kollektivtrafik. Det betyder att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha bra möjligheter att agera genom att utge ersättning till kollektivtrafikföretag i syfte att skapa en god kollektivtrafikförsörjning. Regeringen anser därför att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna även fortsättningsvis ska ha befogenhet att agera utan att först behöva avvakta initiativ från kommersiella kollektivtrafikföretag."*³

Meningen med att öppna marknaden för kommersiella aktörer är att skapa fler, nya, bättre och alternativa kollektivtrafiklösningar som lockar nya resenärer och som skapar mervärde för de som redan reser kollektivt idag. Det ligger på den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar att skapa förutsättningar för en så bra kollektivtrafik som möjligt, oavsett om den drivs med samhällsmedel eller av kommersiella intressen. Trafikförsörjningsprogrammet behandlar därför kollektivtrafiken framförallt utifrån ett funktionsperspektiv. Vem som på längre sikt kör trafiken beror av förutsättningar som idag är svåra att förutspå och i detta avseende bedömer landstinget att det krävs ett handlingsutrymme från myndigheternas håll. Med den begränsade kunskap som finns idag om av den öppnade marknadens effekter är landstingets huvudsakliga ambition att också fortsatt tillgodose ett stabilt helhetssystem som skapar tillgänglighet inom, till och från länet.

De nya förutsättningarna i lagstiftningen vill landstinget också ta tillvara genom att hålla en öppenhet gentemot marknadens aktörer och nya lösningar som kan skapa bra kollektiva resmöjligheter för boende och verksamma i länet.

3 Proposition 2009/10:200 s.40

Landstinget ämnar också medverka till att undanröja hinder av infrastrukturell art som står i vägen för ett konkurrensneutralt tillträde, men det kan konstateras att sådana finns. En avgörande problematik ligger också i det faktum att kollektivtrafikföretagen både kan starta upp och avsluta trafik med tre veckors varsel, medan en hållbar regional utveckling till stor del är beroende av ett långsiktigt och stabilt kollektivtrafiksystem.

1.5 Behovet av regional kollektivtrafik i Uppsala län

Kollektivtrafiken möjliggör en hög rörlighet inom länet och arbetsmarknadsregionerna och cirka 22 % av det totala antalet resor med start i Uppsala län görs idag med kollektivtrafik⁴. Resandet med regional kollektivtrafik sker huvudsakligen inom ett antal stråk som följer länets stora vägar och järnvägen samt inom Uppsalas stadstrafik och den nuvarande tätortstrafiken i Bålsta och Enköping. Det är med dessa stråk och områden i fokus som kollektivtrafiken framöver behöver utvecklas.

Cirka 30 miljoner resor sker årligen inom UL:s trafik, varav drygt hälften inom Stadstrafiken i Uppsala⁵. Totalt görs också cirka 50 000 – 60 000 resor per dag med regionaltågen i Mälardalen, vilket innebär cirka 15 miljoner resor per år⁶.

Arbetspendling sker i betydande utsträckning till- och från andra och län. Sammanlagt pendlar nära 36 000 ut från länet och cirka 16 500 över kommungräns inom Uppsala län. Länet har också cirka 12 000 inpendlare från grannlän.⁷ Betydande arbetspendling sker också inom länet till och från Uppsala. Tidigare kartläggningar av pendlingen inom länet ger att det finns lokalt förankrade arbetsmarknader kring Enköping, Östhammar/Gimo och Tierp⁸.

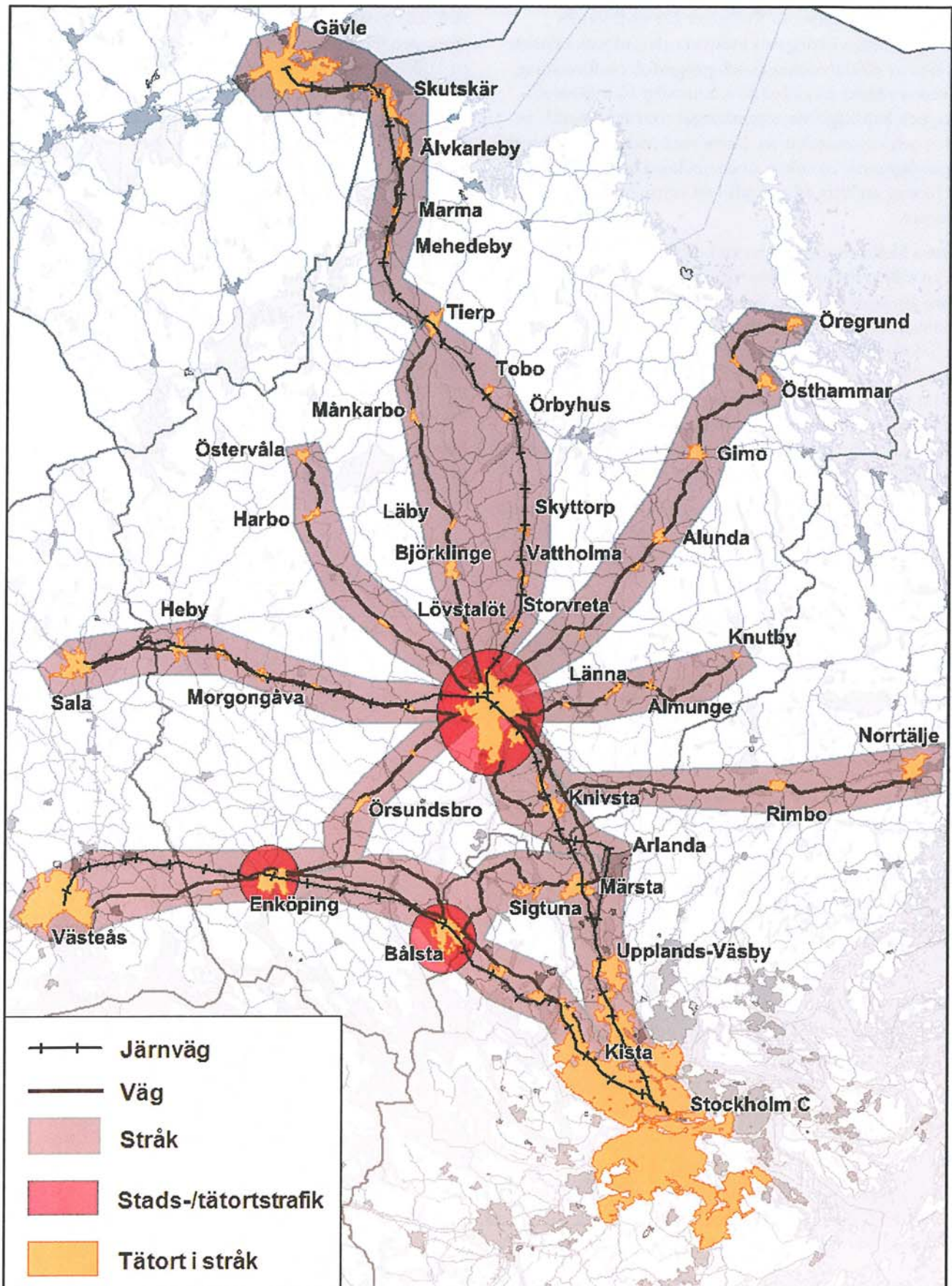
4 Kollektivtrafikbarometern 2011

5 UL:s trafikförsörjningsplan 2012

6 MÅLAB 2011

7 SCB 2009

8 Regionförbundet 2011



De huvudsakliga resandestråken med regional kollektivtrafik inom, till- och från Uppsala län.

Del ett: Förutsättningar

Näringslivet fortsätter att förändras. De traditionella norduppländska näringarna industri och jordbruk minskar till följd av effektiviseringar och geografisk omfördelning av verksamheter på global nivå. Samtidigt ökar tjänsteförretag och kunskapsintensiva näringar som är beroende av täthet och kommunikation. Kommunikationer som skapar tillgänglighet till en större arbetsmarknad och möjliggör för företag att hitta arbetskraft i ett större område blir allt viktigare.

I Östra Mellansverige väntas en befolkningsökning om nästan en miljon invånare fram till år 2050 och förutom Stockholms län är det Uppsala län som växer mest. Pendlingen i riktning mot Stockholm och mot Uppsala väntas öka stort.⁹ En befolkningsframskrivning för länet antyder en befolkningsstillväxt om drygt 10 % mellan 2010 och 2030.¹⁰ Denna tillväxt sammanfaller geografiskt med tillgången på goda kommunikationsmöjligheter inom regionen. Där en större arbetsmarknad nås inom cirka en timme (länets södra delar) har befolkningen också under många år vuxit snabbt.

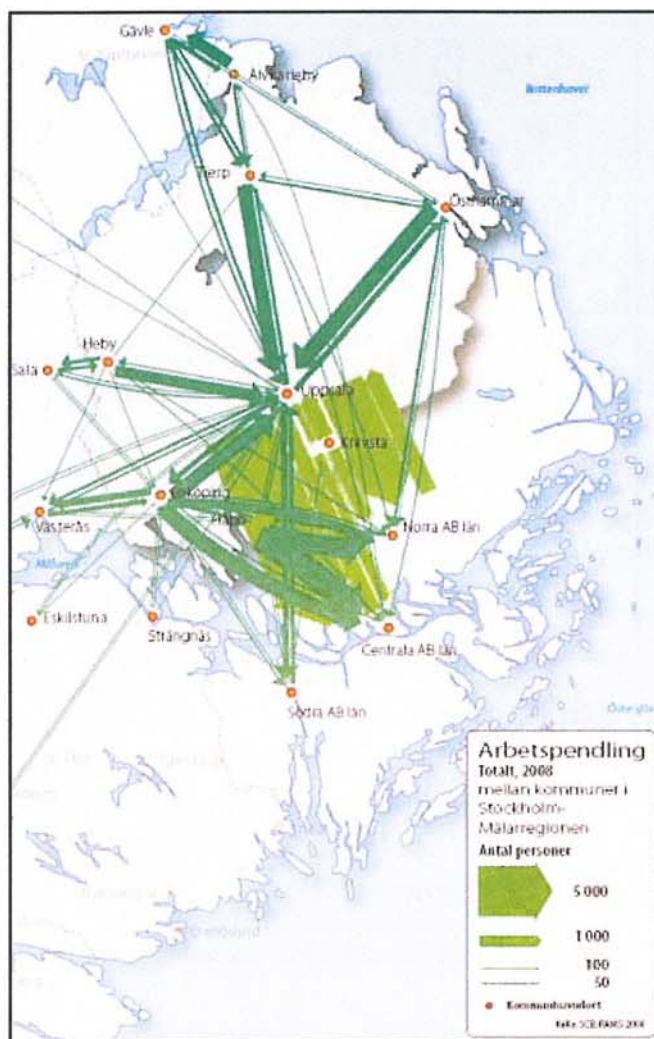
Länet har en stråkstruktur där tätorterna ligger på pärlband längs de större infrastrukturstråken. Av länets sammanlagda 335 000 invånare bor drygt 40 % i Uppsala stad och cirka 20 % på ren landsbygd.¹¹



Befolkningstätheten i Uppsala län. Källa:SCB. Egen framställning.

Befolkningsstrukturen, tillsammans med den omfattande arbetspendlingen inom, till och från länet skapar behov av ett kollektivtrafiksystém som både skapar en grundläggande tillgänglighet till service och möjliggör för resor över långa avstånd inom rimlig tid. Trafikslag som samverkar i ett stabilt helhetssystem storregionalt, regionalt och lokalt, är av yttersta vikt och detta system behöver byggas upp med de huvudsakliga resandestråken som stomme, förstärkta av matning och kompletterande flexibla lösningar. Kollektivtrafikandelen måste öka kraftigt i förhållande till det totala resandet om den expansion i befolkning och arbetspendling som förutspås ska kunna ske utan negativ inverkan på infrastruktur och livsmiljö. Tydligt är ändå att resbehoven inte kommer att kunna mötas fullt ut med kollektivtrafik. En planering kring hållbara reskedjor där samåkning, taxi, pendlarparkeringar, gång, cykel och kollektivtrafik samverkar i ett system måste framöver bli vägledande.

Behovet av regional kollektivtrafik i Uppsala län preciseras också genom funktionsmålen i programmets del två.



Arbetspendling mellan kommuner i Uppsala län med omnejd. Källa: Mälardalsrådet

9 SLL Tillväxt, miljö och regionplanering 2012

10 SCB 2010-12-31

11 SCB 2010-12-31

2. Trafikförsörjningsprogrammets ramverk

2.1 Konkurrens om medel

Den regionala kollektivtrafiken har ett kännetecken som skiljer den från många andra tjänster. Betalningen av tjänsten är delvis skild från nyttjandet av den då den samhällsbeställda trafiken finansieras både genom biljettintäkter och genom skattemedel från landstinget. Den duala förutsättningen komplicerar målsättandet med verksamheten. Två viljor måste uppfyllas eftersom både samhället (genom skattebetalarna) och resenären måste känna att de får valuta för pengarna.

Under de senaste femtio åren har andelen personer verk-samma i tjänsteproduktion ökat kraftigt, men produktion-utvecklingen inom varusektorn har varit kraftigare än tjänstesektorn vilket gjort att relativpriserna på tjänster ökat.¹² Därför ökar efterfrågan på alternativa sätt att finansiera tjänstekonsumtionen, vilket i Sverige syns till exempel i form av RUT- och ROT-avdragen. När en sektor efterfrågar subventioner behövs starka argument till varför. Sektor-företrädarna måste visa på hur samhället som helhet tjänar på subventionen. Kollektivtrafiken kommer att möta en allt större konkurrens om subventioner, vilket ställer ökade krav på att kunna definiera vad leveransen till samhället och politiken består av.

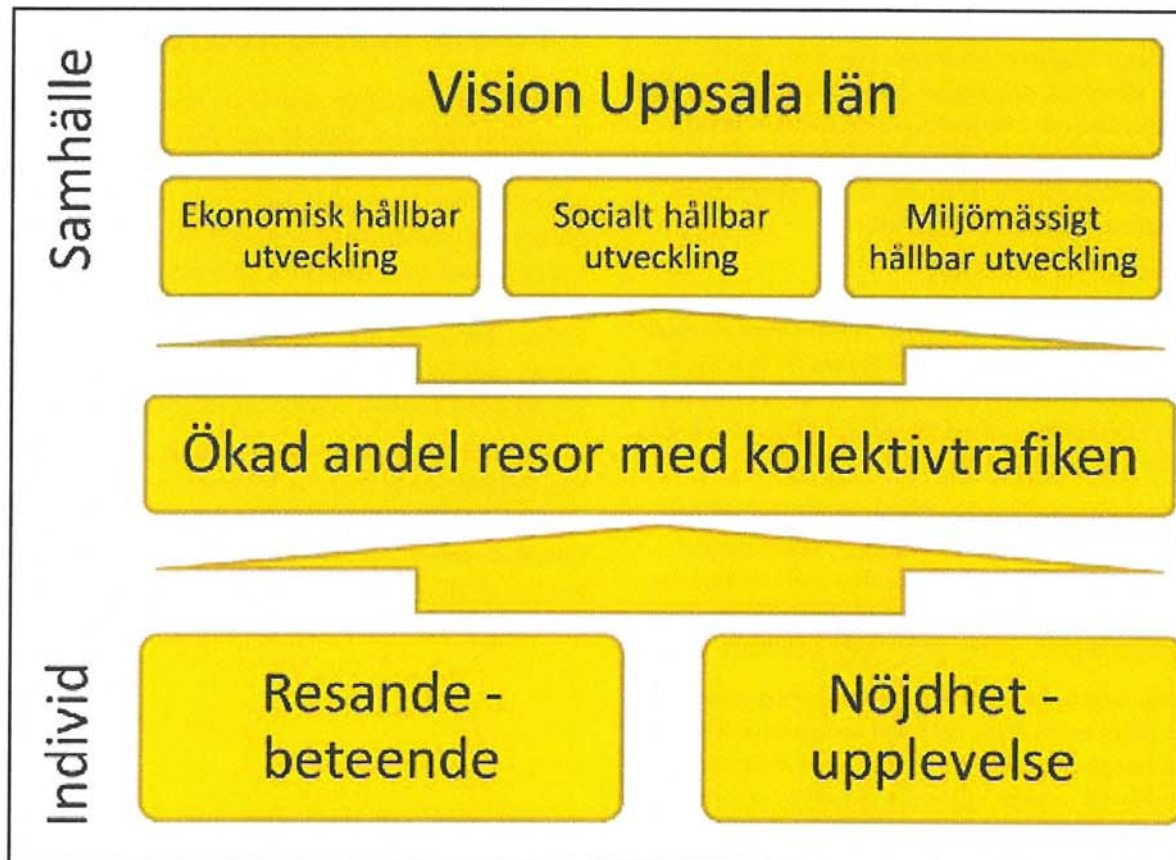
Inledningsvis beskrevs den nya lagstiftningen och att utvecklingsperspektivet är tydligt uttryckt i både propositionen och trafikutskottets betänkande. Denna tydliga koncen-tration på samhällsutveckling en nyhet i lagen.

2.2 Ramverket

Visionen i Uppsala läns regionala utvecklingsplan lyder

"Uppsala län ska vara en attraktiv kunskapsregion i Europa med hållbar tillväxt som ledstjärna"¹³

Det samhällsmål som landstinget skall arbeta mot för att möta länets vision är en långsiktigt hållbar samhällsutveckling i alla tre dimensionerna; ekonomisk, social och miljömässig. Landstinget måste också arbeta utifrån de krav som individen ställer på kollektivtrafiken – att möta resbehoven och hålla vad som utlovas. Kraven från samhället och från individen är ömsesidigt beroende av varandra och ram-verket har utformats med hänsyn till båda. Kittet mellan individen och samhället är definitionen av verksamhetens uppgift och dess övergripande mål – att få fler att resa med kollektivtrafiken istället för med bilen.



Trafikförsörjningsprogrammets ramverk

2.3 Vad är hållbar regional utveckling?

För att styra mot visionen har den regionala utvecklingsplanen formulerat fem strategiska områden för hållbar utveckling i länet:

- Tillgänglighet. Länet har attraktiva och moderna kommunikationer för hållbarhet och utveckling.
- Kompetens. Länet skall vara en hållbar kunskapsregion i världsklass som främjar utveckling av nya och befintliga arbeten för alla.
- Innovativt. I länet skall det finnas ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv med bredd och spets.
- Klimatneutralt. Länet skall minska klimatpåverkan och utveckla en långsiktigt hållbar energitillförsel.
- Attraktivt. Länet erbjuder goda livsvillkor och attraktivt boende.

Under 2012 genomför regionförbundet arbete med att ta fram en ny regional utvecklingsstrategi och landstinget följer och deltar i detta arbete. Bedömningen är dock att vision och strategiska områden inte kommer att förändras i den mån att trafikförsörjningsprogrammets inriktning på hållbar regional utveckling behöver omvärderas.

Begreppet hållbar utveckling spreds globalt i samband med det som allmänt kallas Brundtlandkommissionen¹⁴ och innebär att dagens behov skall uppfyllas utan att framtida generationers möjligheter äventyras. Detta förutsätter en fungerande ekonomi, delaktighet och social utveckling samt att miljön inte utarmas. Perspektivet långsiktig hållbarhet finns också uttryckt inom mål på flera politiska områden som angör till kollektivtrafikens utveckling, såsom transportpolitik och regional tillväxtpolitik.

Ekonomiskt hållbar utveckling

Den ekonomiska utvecklingen syftar till att skapa resurser i samhället för att invånarna skall få ett bra liv och för att näringslivet ska kunna utvecklas. Målet är att få en så hög ekonomisk utveckling som möjligt utan att den skadar den socialt- eller miljömässigt hållbara utvecklingen.

Ekonomisk forskning visar att tillväxt sker i täta miljöer med många kontakter mellan människor, vilket skapar förutsättningar för en stark kunskapsbas med en kvalificerad forskning och utbildning. Tillgänglighet blir ett viktigt redskap för att bygga en ekonomisk hållbar tillväxt.

Ett samhälle som är i tillväxt förutsätter en hög sysselsättningsgrad vilket också är en del i den sociala utvecklingen. På samma sätt ger ekonomisk tillväxt resurser för att ställa om ekonomin till en mer miljömässigt hållbar utveckling.

Socialt hållbar utveckling

En socialt hållbar utveckling innebär att individen kan skapa ett eget gott liv och delta i samhället. Detta omfattar både materiell välfärd, som konsumtion av varor och tjänster, och immateriell välfärd, som hälsa, trygghet och möjlighet till arbete och utbildning.

En socialt hållbar utveckling innebär bland annat att invånarna blir bättre utbildade och att de har bättre hälsa. Detta gynnar den ekonomiska utvecklingen eftersom en bättre utbildad arbetskraft ger högre kvalitet på arbetet. Friska människor har också ett större deltagande i arbetslivet.

Miljömässigt hållbar utveckling

På global nivå måste en miljömässigt hållbar utveckling begränsa klimatpåverkande aktiviteter som utsläpp av klimatgaser. På regional och lokal nivå är det också viktigt att luften är ren och fri från buller.

Dagens samhälle bygger på att det är bilen som tillför tillgänglighet. För att klara klimat och miljömål är det viktigt att komma bort från detta och låta gång, cykel och kollektivtrafik vara bärare av tillgängligheten.

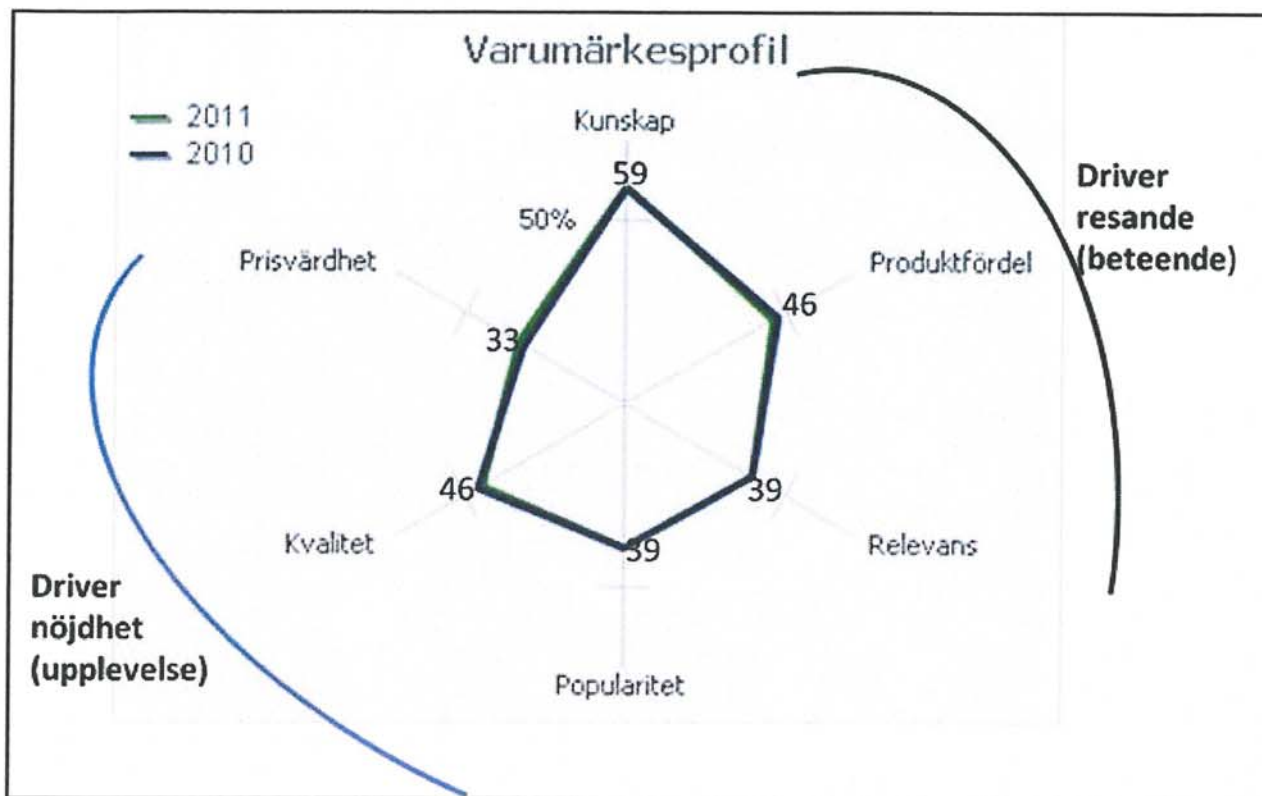
Många av de faktorer som skapar en miljömässigt hållbar stad är de som också skapar en ekonomisk attraktiv stad. En miljömässigt hållbar utveckling gynnar även en socialt hållbar utveckling, då en miljökris drabbar olika grupper olika hårt.

2.4 Vad får individen att resa?

För att kollektivtrafiken skall bidra till en hållbar utveckling måste individer välja att resa med hållbara färdmedel istället för med bil. Landstinget kan inte endast arbeta mot samhällsmålen, utan måste också arbeta mot mål för den resemarknad som man agerar på. För att en individ skall resa kollektivt krävs det både möjlighet och en vilja att resa kollektivt. Att kunna resa kollektivt innebär både att individen vet hur den reser kollektivt och att det finns ett utbud som gör att individen kan resa kollektivt. Att vilja resa kollektivt har med den samlade nöjdheten att göra.

Landstinget har under 2011 genomfört en analys ur kollektivtrafikbarometern, som idag endast mäter upplevelser av den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i Uppsala län. Framöver behövs verktyg som gör det möjligt att mäta upplevelser av all regional kollektivtrafik.

¹⁴ Rapporten "Vår gemensamma framtid" skrevs på uppdrag av FN år 1987, av Världskommissionen för miljö och utveckling som leddes av Gro Harlem Brundtland



UL:s varumärkesprofil ur kollektivtrafikbarometern 2011

Att kunna resa kollektivt

De faktorer som gör att individen kan resa kollektivt utgörs huvudsakligen av kunskap, produktfördel och relevans. Kunskap innebär bland annat att individen har kännedom om de som levererar kollektivtrafik, hur information kan sökas och hur de ansvariga kan kontaktas. Kunskap innebär också förståelse av trafiksystemet, där tidtabellen, vad resan kostar och hur betalning sker är de viktigaste ingredienserna. Kunskap har också att göra med förståelsen av vilka produktfördelar kollektivtrafiken har gentemot bilen. Kollektivtrafikens huvudsakliga produktfördel är att inte köra bil. Därmed kan man undvika stress och använda restiden till annat. En annan produktfördel är att det är billigare att resa kollektivt än med bil. Kollektivtrafiken är relevant om det finns resmöjligheter för individen. Detta påverkas av hur linjenätet är uppbyggt och hur avgångarna är anpassade efter resbehovet. Även restiden i förhållande till bilen är en viktig faktor för kollektivtrafikens relevans.

Att vilja resa kollektivt

För att vilja resa kollektivt krävs det att kollektivtrafikresan inte upplevs som oangenäm. Detta sammanfattas i begreppet nöjdhet. De faktorer som framförallt driver nöjdheten är den upplevda prisvärdheten, kvaliteten och populariteten. Populariteten styrs av individens känslor och relation till kollektivtrafiken, om tjänsten kan rekommenderas till vänner och bekanta och om de ansvariga för kollektivtrafiken upplevs som lyhörda för synpunkter och klagomål. Är kollektivtrafiken populär så är det lättare att vilja åka kollektivt då det är mer socialt accepterat.

Kvaliteten omfattar de så kallade hygienfaktorerna; att kollektivtrafiken kommer fram i tid och att fordon och hållplatser är rena och snygga. Även komfort och bemötande påverkar kvalitetsupplevelsen. Kvalitet har också den förmågan att en ökad kvalitet kan leda till större vilja att resa kollektivt, men på sikt blir den nya kvalitetsnivån normgivande. Kvaliteten är också relativ, det vill säga ju högre kvalitet konkurrerande transportsätt kan erbjuda, ju högre kvalitet måste kollektivtrafiken erbjuda för att upprätthålla samma nöjdhetsnivå.

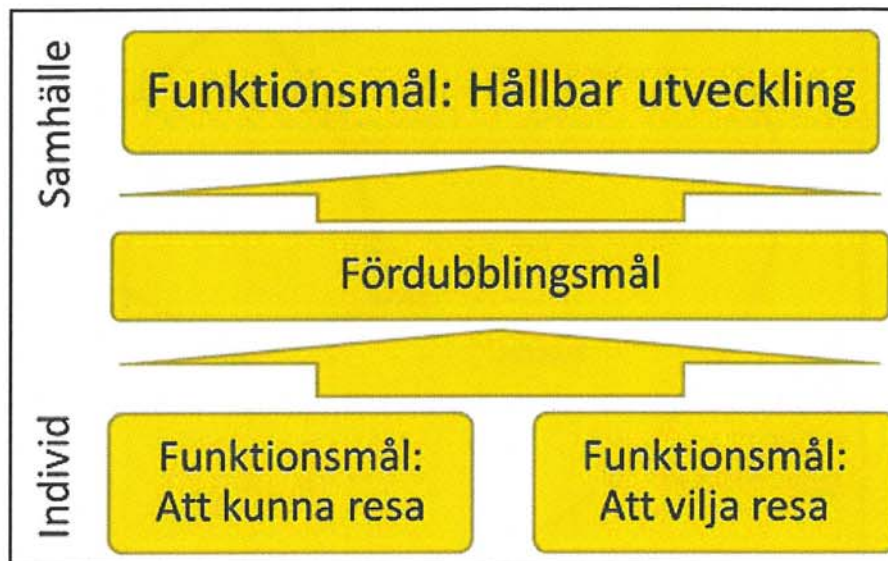
Prisvärdheten är en sammanvägning av priset och den tjänst som kollektivtrafiken erbjuder. Detta innebär att en bra tjänst kan upplevas som prisvärd, även om den är dyrare.

Del två: Mål och nuläge

3. Bidraget till samhället och individen

3.1 Målmodell

Det övergripande ramverket ger att landstinget måste ta hänsyn till både samhälle och individ när kollektivtrafiken utvecklas. Kopplat till den hållbara utvecklingens tre dimensioner formuleras övergripande funktionsmål som har att göra med vilken typ av resmöjligheter som ska erbjudas i Uppsala län. Ett antal funktionsmål som styr mot ökat resande och nöjdhet formuleras också, baserade på den analys av attityder och drivkrafter som landstinget genomfört under slutet av 2011. Dessa funktionsmål syftar till att ge individen en attraktiv kollektivtrafik. Målen om ett fördubblat resande med kollektivtrafiken och en fördubblad andel resor i förhållande till bilen är centrala i ramverket och centrala i målmodellen. De är kvittot på att arbetet mot individ och marknad går i rätt riktning och en förutsättning för att kollektivtrafiken på bästa sätt ska kunna bidra till en långsiktigt hållbar utveckling. Funktionsmålen kommer att följas upp genom ett antal indikatorer.



Trafikförsörjningsprogrammets målmodell kopplar till det övergripande ramverket.

3.2 Kollektivtrafikens bidrag till en ekonomiskt hållbar utveckling

Kollektivtrafikens bidrag till en hållbar ekonomisk utveckling sker på flera sätt. Det finns tillfällen då närhet inte alltid kan lösa frågor om tillgänglighet. Genom att erbjuda effektiva persontransporter kan kollektivtrafiken minska trycket på bostadsmarknaderna genom att öka det för individen nåbara utbudet av bostäder. Upptåget har gjort det möjligt att bo i Tierp och ändå ha en rimlig restid till arbeten i Uppsala.

Speciellt viktigt är detta när en ort expanderar kraftigt i invånartal, då bostadssituationen blir lite bättre än utan pendlingsmöjligheter. Kollektivtrafiken bidrar till att det också utanför ekonomins centrum går att ta del av den täta regionens fördelar.

För att göra det möjligt att långsiktigt höja tillgängligheten 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 formulerar landstinget följande funktionsmål:

Funktionsmål: Ekonomiskt hållbar utveckling

Resmöjligheter som knyter ihop länet och storregionen och avlastar infrastrukturen

3.3 Kollektivtrafikens bidrag till en socialt hållbar utveckling

Det som beskrevs i föregående stycke ger också avtryck på en socialt hållbar utveckling, men det finns också några ytterligare aspekter.

Det är säkrare att åka kollektivt än att åka i bil. Antalet skadade och dödsolyckor med bil är proportionerligt mycket fler än skadade och döda i olyckor med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bidrar till ökad trafiksäkerhet vilket i sin tur innebär ökad hälsa för invånarna. En trygg och säker skoltrafik är av särskilt vikt med hänvisning till FN:s barnkonvention. Jämställdhet är också en viktig del av en socialt hållbar utveckling. Genom att skapa lika förutsättningar för män och kvinnor att välja kollektivtrafiken som färdmedel kan kollektivtrafiken också bidra till det transportpolitiska målet om ett jämställt transportsystem och därigenom till en ökad jämställdhet i samhället.

För människor som inte har körkort eller tillgång till bil har kollektivtrafiken en avgörande roll. Därför är en kollektivtrafik som är tillgänglig och användbar för så många som möjligt en bärande del för socialt hållbar utveckling.

För att göra samhället i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid tillgängligt för så många som möjligt, bidra till människors välbefinnande och göra det möjligt att i en växande region se ett minskande antal trafikolyckor formulerar landstinget följande funktionsmål:

Funktionsmål: Socialt hållbar utveckling

Resmöjligheter som är säkra och trygga och skapar valmöjligheter för olika samhällsgrupper

3.4 Kollektivtrafikens bidrag till en miljömässigt hållbar utveckling

Statistik från energimyndigheten ger att transportsektorn står för cirka en fjärdedel av landets totala slutliga energianvändning och sektorn domineras ännu av oljebaserade bränslen. Detta medan bostads- och service samt industri-sektorn till stor del fasat ut oljeberoendet. Inom transportsektorn står vägtrafiken för 93 % av energianvändningen och persontransporterna står för ungefär dubbelt så stor energianvändning som godstransporterna¹. Det blir tydligt att en stor överflyttning från bil till kollektivtrafik är ett måste för att kunna nå målet om en begränsad klimatpåverkan och kollektivtrafiken måste dessutom göra sig fri från fossila bränslen. I en framtid där kostnaden för biltransporter sannolikt stiger är det viktigt att föra fram att kollektivtrafiken står för en robusthet i transportsystemet.

Med hänsyn till flera dimensioner av en miljömässigt hållbar utveckling måste också buller och emissioner av partiklar som påverkar luften begränsas. Dessa faktorer har i stor utsträckning också bäring på mål som rör hälsa och levnads-villkor. Kollektivtrafikens egna utsläpp ska begränsas, men i sammanhanget bör också lyftas fram att kollektivtrafiken är yteffektiv i förhållande till bilen och på flera kan sätt bidra till en mer attraktiv miljö.

För att göra det möjligt att bibehålla människors tillgänglighet och samtidigt begränsa klimatpåverkan, samt skapa förutsättningar för en god livsmiljö formulerar landstinget följande funktionsmål:

Funktionsmål: Miljömässigt hållbar utveckling

Resmöjligheter som är energieffektiva och begränsar påverkan på miljön lokalt, regionalt och globalt

3.5 En ökad andel resor med kollektivtrafiken stöttar hållbar utveckling

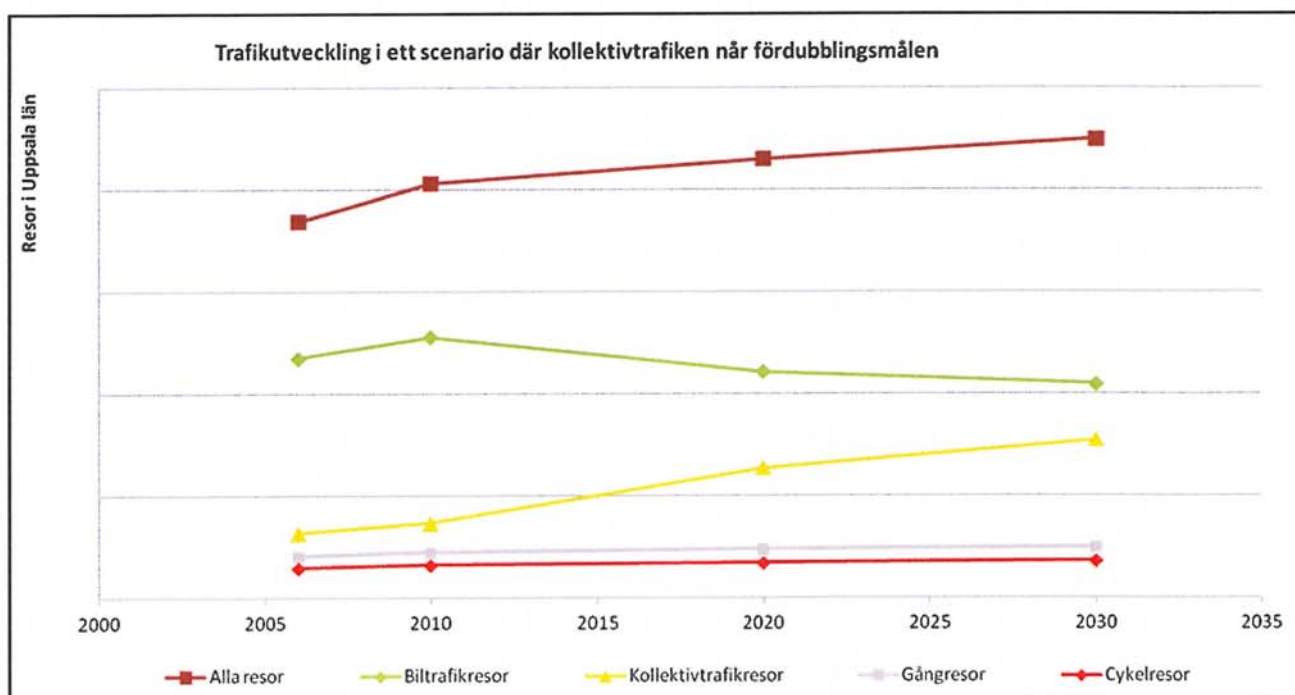
En ökande befolkning och ökande pendling ställer ökande kapacitetskrav på infrastrukturen. Kapacitetsbriser i infrastrukturen är ett hinder för både ekonomisk och socialt hållbar utveckling genom att tillgängligheten och rörligheten begränsas. Med en överflytt från bil till mindre ytkrävande färdmedel kan nuvarande och framtida kapacitetsproblem i infrastrukturen avhjälpas. Genom att minska andelen resor med bil till förmån för hållbara färdmedel; kollektivtrafik, gång och cykel kan också klimatpåverkan och emissionerna minska.

När människor reser mindre bil till förmån för kollektivtrafiken skapas en uppåtgående spiral där det också blir möjligt att ytterligare utveckla trafiken. Arbetet mot hållbar utveckling måste därför vara marknadsorienterat för att få så många personer som möjligt att resa kollektivt. Risken är annars att subventionen av kollektivtrafiken minskar vilket i sin tur innebär minskat utbud och därigenom minskad tillgänglighet för länets invånare. En nedåtgående spiral.

En viktig del i kollektivtrafikens uppdrag är därför att arbeta med åtgärder för att öka kollektivtrafikens marknadsandelar på ett sätt som harmoniserar med tidigare anslagen inriktning på hållbar utveckling.

Fördubblingsmål: Ökad andel resor med kollektivtrafiken

Resandet med kollektivtrafik skall vara dubbelt så stort 2020 som 2006 och marknadsandelen skall vara dubbelt så stor 2030 som 2006. Detta inkluderar både samhällsfinansierad och kommersiell trafik.



Trafikutveckling i ett scenario där kollektivtrafiken når fördubblingsmålen.

Figuren illustrerar ett räkneexempel över vad som krävs för att nå fördubblingsmålen. I exemplet avtar den totala resandeutvecklingen något och gång och cykel antas ligga kvar på en lika stor andel resor som idag. Det ger att resandet med kollektivtrafik måste öka kraftigt, samtidigt som resandet med bil måste minska i nästan lika stor omfattning.

Många samlade åtgärder kommer att behövas för att skapa detta kraftiga trendbrott. Kollektivtrafikens utbud och marknadsföring måste anpassas till resenärernas behov och preferenser och en kontinuerlig uppföljning och utveckling av leveransen måste också ske så att resenärerna möter det som kollektivtrafiken lovar vid hållplatsen.

Det räcker dock inte med åtgärder inom kollektivtrafiken för att nå mål om en kraftigt ökad marknadsandel. Det krävs även åtgärder i transportsystemet som är såväl styrande som beteendepåverkande. Kollektivtrafiken är också i hög grad beroende av täthet och de befintliga miljöer som idag har en god kollektivtrafik bör stärkas och utvecklas. De olika aktörerna måste samverka och fördubblingsmålen backas till exempel upp av Uppsala kommuns eget mål om att hälften av de motoriserade resorna i staden ska ske med kollektivtrafik år 2030.

3.6 Att ge individen möjlighet att resa

Skall kollektivtrafiken bidra till en hållbar utveckling måste den utformas så att den ger individen en möjlighet att resa. Detta innebär att det måste byggas upp ett linjenät/system som tillfredställer många individers resbehov över hela dygnet. Systemet måste också vara konkurrenskraftigt gentemot bilen, framförallt med avseende på restiden.

Kollektivtrafikens produktfördelar måste nyttjas så att det skapar ett mervärde för individen som reser kollektivt. Individen måste också ha kunskap om hur den kan resa kollektivt. Detta innebär att systemet måste utformas på ett enkelt och begripligt sätt. Även betalsystem och prismodellen måste utformas så att det är lätt att förstå.

Funktionsmål: Att kunna resa

Kollektivtrafiken skall utformas så att ett så stort antal individer som möjligt har möjlighet att resa kollektivt med hänsyn till de resurser som finns tillgängliga

3.7 Att få individen att vilja resa

För att individen skall resa kollektivt räcker det inte med att kunna resa, det måste också finnas en vilja att resa. Detta innebär att individen måste vara nöjd med den tjänst som levereras.

Det avgörande för om individen vill resa kollektivt är om den uppfattar tjänsten som prisvärd. Detta består av en kombination av det pris som individen betalar och kvaliteten på den tjänst som levereras. Till detta kommer också individens bedömning av om det är socialt acceptabelt att åka kollektivt.

Funktionsmål: Att vilja resa

Kollektivtrafiken skall utformas så att alla individer som kan resa kollektivt reser kollektivt



4. Nuläge och indikatorer

4.1 Funktionsmål: Ekonomiskt hållbar utveckling

Detta funktionsmål syftar till att långsiktigt höja tillgängligheten 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.

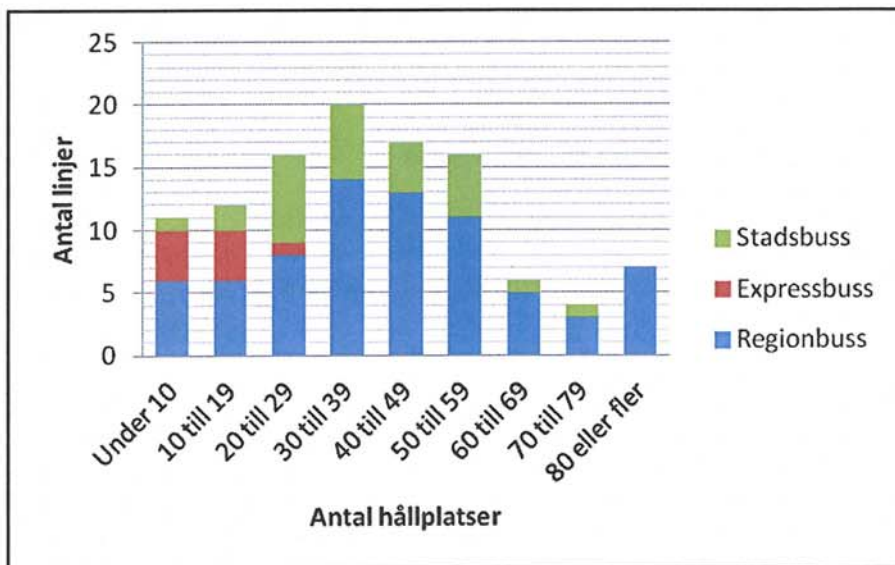
Resmöjligheter som knyter ihop länet och storregionen och avlastar infrastrukturen

Idag finns ingen utarbetad konceptuell struktur för länets kollektivtrafik och det omfattande linjenätet ter sig delvis komplext. Den storregionala tågtrafiken utgör ett överordnat nät med stor betydelse för det vardagliga resandet, men har idag ett utbud som är osäkert med avseende på sin varaktighet. Kollektivtrafiken behöver långsiktigt byggas upp i ett system som skapar förutsägbarhet över tid och förmedlar länets inriktning för bebyggelseutvecklingen.

Resmöjligheter som kan flytta över stora grupper av resenärer från bil och därmed lösa upp knutarna i regionens och städernas infrastruktur

behöver vara konkurrenskraftiga, det vill säga likvärdiga eller bättre än bilen med avseende på framförallt pris och restid. Antalet hållplatsuppehåll är en av flera faktorer att se över, se figur nedan.

Det finns goda ekonomiska incitament för att välja kollektivtrafiken i flertalet relationer. Dessa incitament behöver synliggöras för resenärerna genom marknadsföring och kommunikation. Det finns också anledning att se över prisstrukturen för att sänka tröskeln in till kollektivtrafiken och skapa en prissättning som är logisk.



Antal hållplatser per busslinje. Stadsbuss = stadsbussarna i Uppsala och tätortstrafiken i Bålsta, Expressbuss = de bussar som i tidtabellen anges som expressbuss. Regionbuss = alla andra busslinjer i tidtabellen exklusive skollinjer. Källa: UL

	Indikatorer – resmöjligheter för en ekonomiskt hållbar utveckling	Nuläge	2015	2020	2025	2030
1	Restidskvoter mellan utpekade orter i RUS:en					
2	Genomsnittligt antal nåbara arbetsplatser för länsinvånarna inom 60 min med kollektivtrafik					

1: I arbetet med en ny utvecklingsstrategi tar regionförbundet under 2012 fram en målbild för länet. I denna pekas storregionala städer samt delregionala och lokala orter ut och landstinget ämnar därefter ta fram ett nuläge och måltal för restidskvoter (restid kollektivtrafik/restid bil) för resor mellan dessa.

2: Arbete pågår för att kunna ange nuläge och måltal.

4.2 Funktionsmål: Socialt hållbar utveckling

Detta funktionsmål syftar till att göra samhället i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid tillgängligt för så många som möjligt samt för att i ett växande transportsystem se ett minskande antal trafikolyckor och incidenter.

Resmöjligheter som är säkra och trygga och skapar valmöjligheter för olika samhällsgrupper

Kollektivtrafiken är idag ett jämförelsevis säkert färdmedelsval, men för att ta ytterligare steg mot nollvisionen måste trafiksäkerheten i och kring kollektivtrafiken höjas ytterligare. Trygghetsaspekter syftar till upplevelsen av säkerhet och har ofta att göra med att vänta på och färdas i kollektivtrafiken sena kvällar och nätter. Samtidigt gör möjligheterna att faktiskt kunna åka kollektivt även på dessa tider antagligen att rattonykterhet begränsas i viss mån, samt att gångväg hem i otrygg miljö kan undvikas.

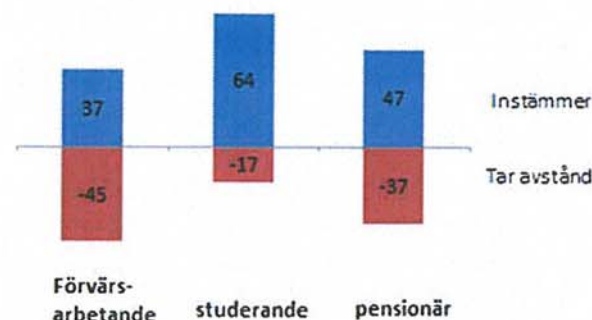
Idag saknar landstinget mer omfattande kunskap om hur upplevelsen av kollektivtrafiken skiljer sig eller överens-

stämmer mellan olika grupper i samhället. Det har också under lång tid saknats fokus på att planera utbudet ur ett jämställdhetsperspektiv. Idag vet vi exempelvis att fler kvinnor än män reser kollektivt, vilket tyder på att män av olika anledningar väljer bort kollektivtrafiken.

Resmöjligheterna måste vara användbara för personer med funktionsnedsättning. Landstingets huvudsakliga mål på området är att den som själv eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till hållplatsen/stationen också ska kunna åka med kollektivtrafiken och att 90 % av funktionsnedsatta ska kunna använda kollektivtrafiken. Området behöver prioriteras inte minst med tanke på att andelen äldre i befolkningen ökar och om 20 år i vissa av länets kommuner kan utgöra cirka en tredjedel av befolkningen.

Goda länkar in i systemet i form av pendlarparkering för bil och cykel, liksom säkra och gena cykel- och gångstråk utan fysiska hinder är viktiga faktorer för tillgänglighet, men svåra att kartlägga och målsätta då ansvaret idag är splittrat.

Kan använda UL för de flesta resor jag gör



Upplevd relevans för UL inom några olika socioekonomiska segment. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

	Indikatorer – resmöjligheter för en socialt hållbar utveckling	Nuläge	2015	2020	2025	2030
1	Antal incidenter i kollektivtrafiken i förhållande till producerade km					
2	Upplevd trygghet i kollektivtrafiken					
3	Andel kvinnor/män som reser kollektivt en gång i veckan eller mer %	31/23				
4	Andel ungdomar/pensionärer som reser kollektivt en gång veckan eller mer %	61/25				
5	Andel fullt tillgängliga fordon % (Stadsbuss/Regionbuss/Tåg)	0/0/100	50/70/100	100/100/100	100/100/100	100/100/100
6	Andel fullt tillgängliga knutpunkter/större hpl/bytespunkter %	X/X/X	25/25/25	50/50/50	100/100/100	100/100/100
7	Andel färdtjänstberättigade av invånarna i Uppsala län %	3,9	3,8	3,5	3,2	3

- 1: Arbete pågår med att sammanställa nuläge och måltal
- 2: Arbete pågår med att sammanställa nuläge och måltal
- 3: Nuläge ur kollektivtrafikbarometern 2011, arbete pågår med att fastställa måltal
- 4: Nuläge ur kollektivtrafikbarometern 2011, ungdomar = 15-25 år. Arbete pågår med att fastställa måltal.
- 5: Nuläge ur FRIDA år 2010, se också bilaga 3.
- 6: Nuläge saknas, se också bilaga 3.
- 7: Andelen inkluderar i nuläget år 2011 färdtjänstberättigade och befolkning i sex av länet åtta kommuner.

4.3 Funktionsmål: Miljömässigt hållbar utveckling

Detta funktionsmål syftar till att göra det möjligt att bibehålla människors mobilitet och samtidigt begränsa klimatpåverkan samt skapa förutsättningar för en god livsmiljö i stad och tätort.

Resmöjligheter som är energieffektiva och begränsar påverkan på miljön lokalt, regionalt och globalt

Kollektivtrafikens fordon har högre energiåtgång än personbilen men tack vare att de tar fler passagerare blir de mer energieffektiva. Höjd beläggingsgrad, en mer flexibel fordonsflotta och en mer energisnål körstil som underlättas av prioriterad framkomlighet för kollektivtrafiken är faktorer som kan göra kollektivtrafiken mer energieffektiv. Med ett ansvar också för länets färdtjänst skulle sannolikt både ekonomiska och energimässiga vinster kunna göras på ett övergripande plan.

Del två: Mål och nuläge

För kunna begränsa klimatpåverkan krävs en övergång till fossilfria bränslen och/eller övergång till ett trafiksystem som drivs av fossilfri el. En öppenhet för olika bränslen krävs, landstingets nuvarande strategiska satsning riktar in sig på infasning av biogas som bränsle i busstrafiken. Upptåget körs redan idag på 100 % miljömärkt el och för stadstrafiken i Uppsala finns sedan länge diskussioner om framtida elektrifierat transportsystem.

Förutom koldioxidutsläpp behöver kollektivtrafiken minska sina emissioner av andra skadliga ämnen. Miljöklassificeringen av tyngre fordon ställer krav på utsläppsnivåer av kolmonoxid, kolväten (ej metan), kväveoxider (s k NOx) och partiklar, där vissa härrör sig från avgaser och vissa från däck.

Framförallt inne i Uppsala stad är emissioner ett problem och från och med 2013 kommer en miljözon att upprättas inom staden. Bullernivåer som överstiger gränsvärden är också framförallt ett problem inne i Uppsala stad, där förhållanden på vissa håll blir mer och mer kritiska.

Av flera anledningar, såsom tillgänglighet, restid och inte minst energieffektivitet och möjlighet att begränsa utsläpp och buller är åtgärder som skapar smidig på- och avstigning i fordonen en viktig faktor att arbeta med.

	Indikatorer – resmöjligheter för en miljömässigt hållbar utveckling	Nuläge	2015	2020	2025	2030
1	Energiförbrukning per passagerarkm					
2	Belägningsgrad Upptåg/Regionbuss %	43/17				
3	Emissioner per passagerarkm					
4	Andel fossilfritt trafikarbete					

1: Arbete pågår med att ta fram nuläge och måltal.

2: Nuläge avser helår 2011 för Upptåget och de regionbusslinjer som går i de huvudsakliga resandestråken. För stadstrafiken i Uppsala finns idag inte möjlighet att mäta belägningsgrad.

3: Arbete pågår med att ta fram nuläge och måltal.

4: Arbete pågår med att ta fram nuläge och måltal.

4.4 Fördubblingsmål: Ökad andel resor med kollektivtrafiken

Resandet med kollektivtrafik skall vara dubbelt så stort 2020 som 2006 och marknadsandelen skall vara dubbelt så stor 2030 som 2006. Detta inkluderar både samhällsfinansierad och kommersiell trafik.

Utvecklingen mot ett fördubblat antal resor och en fördubblad andel resor med kollektivtrafiken totalt sett behöver ta fart genom en utvecklad trafik och bebyggelseplanering i samklang och genom en effektivisering av befintlig

trafik. Basåret för fördubblingsmålen följer branschens utsatta basår 2006. En stor resandeutveckling syntes efter lanseringen av Upptåget mot Gävle och Upplands-Väsby år 2005. Denna håller nu på att mattas av, men kan ta fart igen i och med att kapaciteten höjs vid SL-pendelns trafikstart i december 2012. Även busstrafiken måste fortsättningsvis se en uppåtgående resandetrend för att kunna uppnå målen. Satsningar av större karaktär kommer att vara nödvändiga, liksom nya innovativa lösningar inom hela branschen. Valet av kollektivtrafik som färdmedel kommer också att behöva stöttas genom styrande beslut på kommunal och regional nivå.

	Fördubblingsmålen	2006	2010	2015	2020	2030
1	Antal resor (miljoner)	24, 1	28, 4	38, 3	48, 2	
2	Andel resor		22 %			40 %

1: Antal resor avser än så länge resor med UL:s trafik

2: Andelen tas ur kollektivtrafikbarometern och avser andelen kollektivtrafik och taxi i förhållande till det totala motoriserade resandet (kollektivtrafik, taxi, bil som förare och passagerare samt moped/MC)

4.5 Funktionsmål: Att kunna resa

Detta mål syftar till att påverka beteendet, det vill säga individens färdmedelsval. Detta omfattar de faktorer som skapar mervärden för kollektivtrafiken i jämförelse med bilen.

Kollektivtrafiken skall utformas så att ett så stort antal individer som möjligt har möjlighet att resa kollektivt med hänsyn till de resurser som finns tillgängliga

En osäkerhet avseende möjligheterna att köpa biljett och vilken biljett som krävs har i Uppsala län visat sig ha en negativ inverkan på uppfattningen om kollektivtrafiken. Zonsystemets uppbyggnad, antalet biljettyper och försäljningskanalerna är då avgörande faktorer.

Kollektivtrafikens produktfördelar mot bilen är framförallt att slippa köra och leta parkering, vilket undviker stress och för längre resor gör att tiden kan utnyttjas till annat. Som tidigare nämnt finns också goda ekonomiska incitament som idag inte kommuniceras.

En tidtabell som möter behoven, ett linjenät som når rätt målpunkter och att restiden är konkurrenskraftig mot bilen avgör hur relevant trafiken upplevs. Analys ger att nio av tio har mindre än en kilometer fägelvägen till kollektivtrafiken men bara fyra av tio upplever att kollektivtrafiken i Uppsala län är relevant. Hälften av befolkningen i länet har nära till en kollektivtrafik som de inte anser sig kunna använda för sitt vardagsresande. Det låga betyget på kollektivtrafikens relevans beror sig troligen delvis av ett utbud som inte tillräckligt matchar resbehoven. Men det är rimligtvis också en effekt av otillräcklig kännedom om utbudet, där t ex varierande linjedragningar och svårlästa tidtabeller skapar en osäkerhet om vilka resmöjligheter som finns.

Indikatorer – att kunna resa	Nuläge	2015	2020	2025	2030
Andel som anser att de har kunskap om kollektivtrafiken %	59				80
Andel som anser att det finns fördelar med att resa kollektivt %	46				65
Andel som anser att det finns resmöjligheter för dem %	39				65

Nuläge ur kollektivtrafikbarometern 2011

4.6 Funktionsmål: Att vilja resa

Detta mål syftar till att säkerställa leveransen. Det omfattar de så kallade hygienfaktorerna såsom att trafiken är pålitlig, ett gott bemötande och att fordonen är hela och rena.

Kollektivtrafiken skall utformas så att alla individer som kan resa kollektivt reser kollektivt

Missnöjet med störningsinformationen är idag stort, liksom missnöjet med informationen inför planerade förändringar i trafiken, vilket påverkar uppfattningen om kollektivtrafikens kvalitet.

Andra faktorer som påverkar upplevelsen av kvalitet är bemötande, komfort (framförallt trängsel) och fordonens standard. Landstinget måste framöver jobba hårdare med att följa upp de krav som ställts i trafikavtalen.

Upplevelsen av att kunna komma i kontakt med och få respons från de som planerar och utför kollektivtrafiken påverkar både populariteten och upplevelsen av kvaliteten och betyget avseende lyhördhet är idag lågt.

Endast en tredjedel anser idag att UL:s trafik är prisvärd. En tänkbar förklaring är att det finns kunskapsbrister om prispöjden, där fördelen med periodkort inte når fram till de som reser sällan. Att resa sällan är idag cirka 50-100% dyrare än att resa dagligen. Priset kan alltså utgöra en barriär för att locka nya resenärer in i systemet.

Indikatorer – att vilja resa	Nuläge	2015	2020	2025	2030
Andel som anser att kollektivtrafiken är populär %	39				80
Andel som anser att kollektivtrafiken håller en bra kvalitet %	46				90
Andel som anser att det är prisvärt att resa kollektivt %	33				75

Nuläge ur kollektivtrafikbarometern 2011

4.7 Sammanfattade och prioriterade åtgärdsområden

Landstinget har utifrån målen identifierat 11 huvudsakliga åtgärdsområden varav fem har att göra med kollektivtrafikens roll i den övergripande bebyggelseutvecklingen och samhällplaneringen. Dessa områden är avgörande för att på lång sikt kunna styra över resande från bil till kollektivtrafik och för att kollektivtrafiken ska kunna bidra till ökad regional tillgänglighet.

De övriga sex är åtgärdsområden som till största delen ligger inom kollektivtrafiksystemet och syftar till att skapa resmöjligheter som är enkla, attraktiva och genom ökad regional tillgänglighet bidrar till ett långsiktig hållbart samhälle.



Del tre: Åtgärdsområden

5. Åtgärder inom samhällsplaneringen

5.1 Integrerad planering av kollektivtrafik och bebyggelse

På lång sikt har lokalisering av bostäder och verksamheter och den övergripande fysiska strukturen en avgörande betydelse för om resande kan överföras från bil till kollektivtrafik. Ny bebyggelse som tillkommer i lägen där kollektivtrafiken redan är bra ger goda förutsättningar för såväl befintliga som nya resenärer. Befintlig stadsbebyggelse behöver utvecklas och förtätas, liksom regionalt kringnodpunkter och stråk där många reser. Samplanering mellan kollektivtrafik och bebyggelse är av vikt med hänsyn till både miljö och tillgänglighet. Särskilda utmaningar finns i arbetet med landsbygdens resmöjligheter, där en spridd bebyggelse har medfört en relativt sett låg standard på kollektivtrafikutbudet.

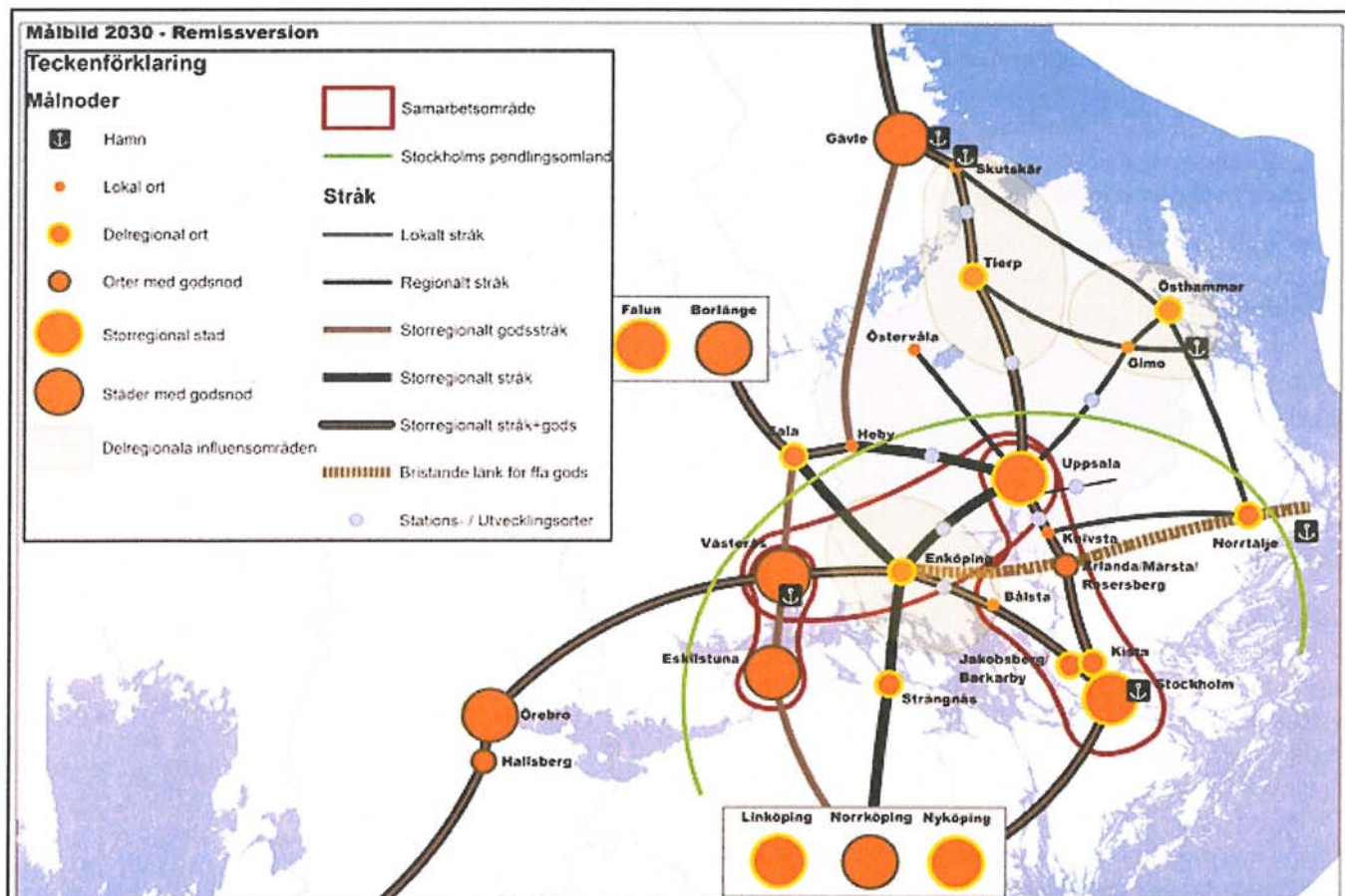
Resandet med kollektivtrafik är stort i länets huvudsakliga bebyggelsestråk; tätheten gör det möjligt att erbjuda en kollektivtrafik som tillmötesgår behovet av vardagligt resande. Exempelvis kan spekuleras om trafiksituationen inne i Uppsala om alla de människor som dagligen kommer in med regiontrafiken istället skulle komma med bil. Troligt är att den omfattande arbetspendlingen då inte skulle vara möjlig,

med högre arbetslöshet och svårare för företagen i Uppsala att rekrytera som följd.

Regionförbundet genomför under 2012 arbete en ny regional utvecklingsstrategi. Ett förslag på strukturell målbild för länet och kopplingarna till storregionen har tagits fram. Målbilden visar noder och stråk med två övergripande inriktningar: 1) Regionala samband för kommunikation och tillgänglighet, och 2) regionala ors- och områdesstruktur för hållbar tillväxt och goda livsvillkor.¹

Utvecklingen av kollektivtrafiken bör framöver ske med målbilden i åtanke. Redan idag följer de stora resandeströmmarna med kollektivtrafiken i huvudsak de utpekade stråken och landstinget välkomnar initiativet att skapa en gemensam syn på en orsstruktur som kan ligga till grund för utvecklingen av lokala och regionala nodpunkter i kollektivtrafiksystemet.

Samverkan och dialog med kommunerna och regionförbundet avseende trafik-, bebyggelse- och infrastrukturplanering är en förutsättning för att lyckas uppnå fördubblingsmålen. Till att börja med ska landstinget upprätta forum för samverkan kring fysisk planering och den operativa driften av kollektivtrafiken.



Målbild 2030, remissversion. Källa: Regionförbundet.

1 Regional utvecklingsstrategi – målbild. Remissförslag 2012-03-09.

5.2 Mobility management

I det sammantagna transportsystemet sker hela resan från a till d men kollektivtrafiken tar dig från b till c. Genom samverkan mellan de hållbara färdmedlen kan konkurrenskraften mot ensamående i bil stärkas.

Mobility management är ett samlingsbegrepp för mjuka åtgärder som styr mot miljömässigt hållbart resande. Generella satsningar syftar ofta till att förbättra allmänhetens förståelse av problem kopplade till färdmedelsval samt vad som kan göras för att lösa dessa problem, inklusive beteendeförändring.

Individuella satsningar utgår från enskilda individers förutsättningar och beskriver både problem och möjligheter för den enskilde. Satsningar kan också göras via arbetsplatser. Gröna resplaner kan beskrivas som ett åtgärds paket som implementeras av arbetsgivare för att uppmuntra mer hållbara färdmedelsval bland anställda. Arbetet med mobility management bör vara strategiskt och kontinuerligt och samlade insatser ger ofta att summan av effekterna blir större än den enskilda åtgärden. I början av 2012 startade landstinget ett program för aktiviteter av denna karaktär. Syftet är att samla arbetet och staka ut vägen framöver. Samverkan med kommunerna är en viktig faktor.

5.3 Ekonomiska styrmedel

Ekonomiska styrmedel är ett mycket effektivt sätt att påverka transportsystemets användning. Många av dessa åtgärder beslutas på nationell nivå, exempelvis trängselavgift och olika typer av skatter på fordon och bränslen, men vissa åtgärder kan beslutas av kommunerna. Genom samverkan inom regionen, och med andra storstadsregioner i landet, är det också möjligt att påverka besluten på nationell nivå

Inriktningen bör vara att gynna de hållbara färdmedlen. Åtgärder som bör övervägas är att utveckla parkeringsstrategier och policies för parkeringsavgifter, samt att utreda förutsättningar för trängselavgifter. I dessa frågor ska landstinget vara pådrivande och informera om den samhällsnytta som insatserna medför.

5.4 Prioritering av kollektivtrafiken i gatu- och vägnätet

Restiden är en av de tyngst vägande faktorerna för val av färdmedel. Det handlar oftast om relativ snabbhet, det vill säga hur snabb kollektivtrafiken är i förhållande till bilen. Genom att ge kollektivtrafiken eget utrymme och prioritet i trafiksignaler, där det behövs, skapas goda förutsättningar för en kollektivtrafik som är konkurrenskraftig mot bilen. Denna typ av åtgärder har också bäring på den lokala miljön i och med att buller och emissioner kan begränsas. Störst effekt får satsningarna om de genomförs i sammanhängande stråk. Kommuner och väghållare har här en nyckelroll och landstinget har ett ansvar för att komma med

förslag och visa på var insatser bör prioriteras för störst effekt. Nära kopplat till prioritering av kollektivtrafiken ligger åtgärder som påskyndar på- och avstigning vid hållplatser och stationer.

5.5 Utbyggd infrastruktur

Prioritering och ekonomiska styrmedel kan lösa kapacitetsbrister på kort sikt. Den väntade befolkningsökningen tillsammans med en eftersträvd regionförstoring som bygger på goda kommunikationer kommer dock på sikt att kräva kapacitetshöjningar i infrastrukturen. Den kapacitetsutredning² som nyligen genomförts för det svenska järnvägsnätet pekar på vissa brister i kapacitet i Stockholm-Mälardalenregionen. Regionens bedömning att ändå att bristerna underskattas givet nyare prognoser för befolkningstillväxten.

Den resandeökning som syns på både pendeltåg och regionaltåg, framförallt i högtrafik, ger att fyrspar på sikt kommer att krävas på hela sträckan mellan Stockholm och Uppsala. Den redan beslutade utbyggnaden av Mälardalen mellan Stockholm och Kalhäll är essentiell, liksom dubbspåren mellan Skutskär och Furuvik och genom gamla Uppsala. Ytterligare åtgärder kommer dock att krävas för att få ut systemeffekterna av Citybanan. I och med en utvecklad pendeltågstrafik på den enkelspåriga Dalabanan finns redan från start små marginaler för att hantera störningar. På ännu längre sikt kommer ny järnväg att krävas för att hantera resandeflöden i relationer som idag saknar järnväg. Sedan långt tillbaka har i länet funnits en samsyn kring behov av järnväg mellan Enköping och Uppsala, Arosälänken.

Det kan också finnas ett behov av att höja kapaciteten vid vissa av kollektivtrafikens terminallägen och nodpunkter i länet. Vid Uppsala resecentrum är det redan idag mycket svårt att i högtrafik få rum med tillkommande kollektivtrafik.

6. Åtgärder inom kollektivtrafiksystemet

6.1 Kollektivtrafikens struktur i Uppsala län

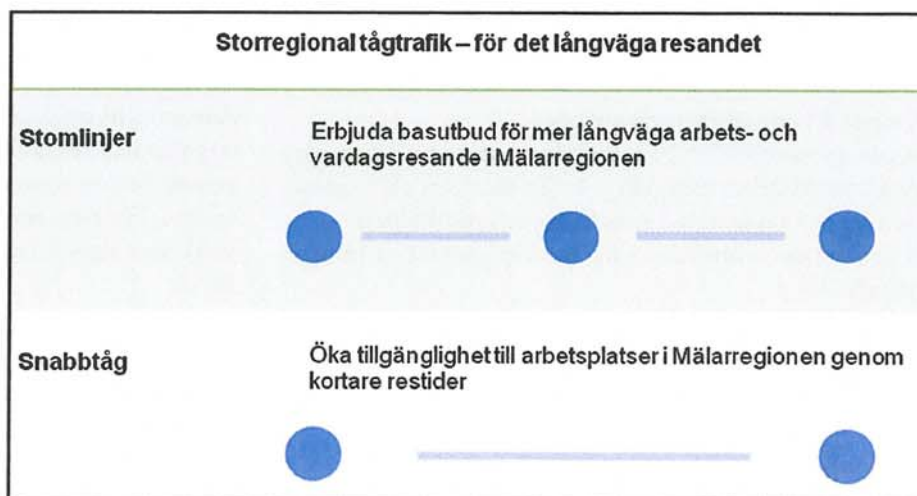
För att kollektivtrafiken ska bidra till regionens vision och mål är inriktningen att skapa ett sammanhållet och väl samordnat system som är enkelt att kommunicera mot marknaden. Utifrån hur resandeunderlaget och konkurrensmöjligheterna mot bilen ser ut måste kollektivtrafiken i större grad planeras i ett system där trafiken byggs upp i nivåer.

Övergripande principer för linjenätsplaneringen är:

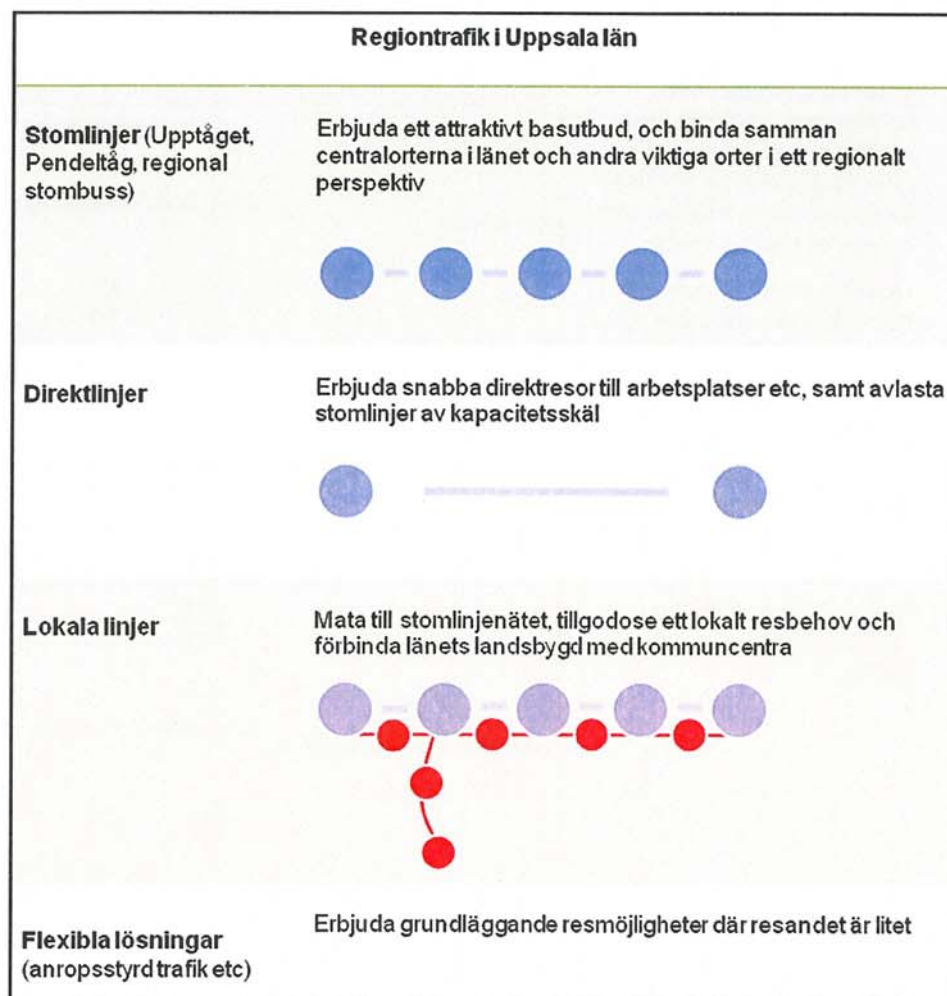
- Trafik-, bebyggelse- och infrastrukturplanering sker integrerat vilket ger kollektivtrafiken goda förutsättningar att utvecklas på ett positivt sätt.
- Kollektivtrafiken byggs upp kring ett stomnät med hög turtäthet, korta restider och en tydlig, lättbegriplig struktur. Stomnätet kompletteras av exempelvis direktlinjer och linjer av mer lokal karaktär.
- Strategiska bytespunkter skapas mellan de olika trafikslagen. Pendlar- och infartsparkeringar för bil och cykel bidrar till att hela resan fungerar.

Den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län beskrivs i tre strukturskisser som redovisar storregional tågtrafik, regiontrafik i Uppsala län samt stadstrafik i Uppsala län. En mer ingående beskrivning av de olika konceptens funktionalitet och tillämpningsområden finns i bilaga 2.

Hur den storregionala tågtrafiken bör utvecklas beskrivs mer ingående i nästa stycke.



Schematisk beskrivning av storregional tågtrafik



Schematisk beskrivning av regiontrafik

Del tre: Åtgärdsområden

Regiontrafiken i Uppsala län ska utvecklas på ett sätt som skapar förutsägbarhet för invånarna om vilket utbud som kan förväntas. Flera faktorer spelar in, men i utgångsläget är det rimligt att följa befolkningstätheten. Ett förslag på utgångsläge illustreras i tabellen.

Antal boende inom 2 km	Andel berörda invånare	Regiontrafik
100 - 300	9 %	Flexibla lösningar/Lokala linjer
300 - 1500	13 %	Lokala linjer/Stomlinjer
1500 <	75 %	Stomlinjer/Direktlinjer/Stadstrafik

Exempel på utgångsläge för kollektivtrafikstrukturer i Uppsala län

Knappt 3 % av länets invånare bor i så pass glesa områden (< 100 invånare inom två kilometer) att allmän kollektivtrafik blir svårt att motivera ekonomiskt. Genom t ex organiserad samåkning och pendlarparkeringar kan dessa områden ändå ha möjlighet till ett hållbart resande.

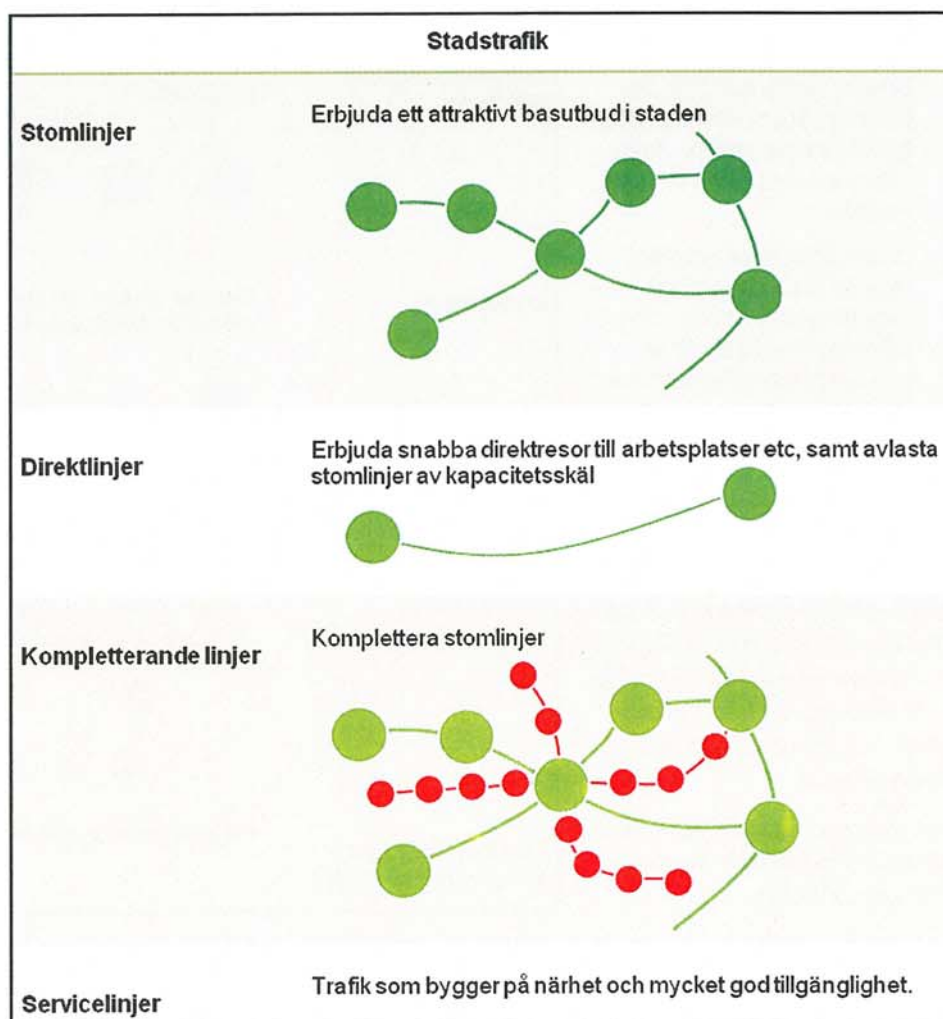
Utifrån standard på vägnätet och efterfrågan kan i nästa steg olika flexibla lösningar diskuteras. Åtgärder kan till exempel vara att

- Analysera om nuvarande utbud svarar upp mot det resbehov som finns. Finns det turer som bör flyttas, läggas till eller tas bort? Finns det andra möjligheter att öka resandet?
- Låta en och samma tur utföra så många trafikuppgifter som möjligt. Om arbetsresor, skolresor och sjukresor kan samordnas ökar möjligheterna för linjelagd busstrafik. Använd rätt fordon till trafikuppgiften.
- Undvika parallell trafik där det inte krävs av kapacitetsskäl och se över om linjerna i området kan effektiviseras genom att slås samman. Istället kan linjer mata in till ett stråk för att stärka underlaget där och på så vis höja standarden i hela systemet.
- Se över om trafiken kan omarbetas till anropsstyrd trafik.

Anropsstyrd trafik är ett effektivt koncept som skapar en trygghet i att resmöjligheten finns men tär inte ekonomiskt genom fordon som regelbundet körs mer eller mindre tomma. För vissa områden med denna täthet kan linjelagd trafik vara aktuell, framförallt där samordningsmöjligheter finns.

Där resandeunderlaget är större finns möjlighet till lokala linjer och/eller stomlinjer och där det bedöms nödvändigt även direktlinjer. Stadstrafik är aktuellt i större, täta och sammanhängande områden.

Landstinget definierar i detta sammanhang även tätortstrafiken i Bålsta och Enköping som stadstrafik. Det bör framöver utredas om det finns fler tätorter där det är lämpligt att bedriva stadstrafik.



Schematisk beskrivning av stadstrafik

Stadstrafiken har ett liknande upplägg som regiontrafiken, men som en följd av tätheten blir utbudet mer heltäckande. Grundläggande nivåer för (gång)avståndet till hållplats är vägledande för planeringen.

Avstånd till hållplats	Stadstrafik
500 m	Stomlinjer/Direktlinjer
300 m	Kompletterande linjer
< 100 m	Servicelinjer

Stomtrafiken bör planeras efter principen ”Tänk spår – kör buss”, vilket innebär prioritering i gaturum och trafiksignaler, taktfast tidtabell, lite längre hållplatsavstånd och en långsiktighet där linjerna sällan förändras. Trafiken bör vara tät över hela trafikdygnet så att det är möjligt att resa utan tidtabell och för alla typer av reseärenden. Direktlinjer och kompletterande linjer motsvarar regiontrafikens lokala linjer och direktlinjer. Servicelinjer är trafik som vänder sig till resenärer som har behov trafik som bygger på närhet och mycket god tillgänglighet.

Nodpunkter i systemet där byten sker och pendelparkering möjliggörs är också en del av strukturen. Utifrån hur resandet ser ut idag finns redan ett stort antal hållplatser och stationer där många kliver på dagligen och som trafikeras av många linjer. Tiden som tillbringas vid hållplatsen/stationen har en avgörande roll för hur resan upplevs som helhet och är en stor del av den totala resuppostringen³. Det finns goda incitament för att satsa på att hållplatser och stationer är attraktiva, funktionella och tillgängliga, i första hand de som utnyttjas mest. Åtgärder framöver inkluderar att peka ut strategiskt viktiga nodpunkter som utformas tillgänglighetsanpassat och funktionellt. Styrning av bytesmöjligheter ska sedan ske i första hand till dessa.

6.2 Den storregionala tågtrafikens utveckling

Den storregionala tågtrafiken är en länsöverskridande angelägenhet som måste omfattas av en samsyn länen emellan. Länet i Stockholm-Mälardalenregionen har ett gemensamt intresse av att tillsammans utveckla och långsiktigt garantera en regional tågtrafik av tillräcklig omfattning utifrån regionens behov och för Uppsala län är också tågtrafiken norrut, inte minst mot Gävle, en viktig del i ett sammanhängande system.

Den regionala tågtrafiken är ryggraden i det regionala transportsystemet i och är därför en förutsättning för att målen i de länsvisa och läns-gemensamma utvecklingsplanerna ska kunna uppfyllas. Detta gäller i hög grad de strategiska områden som Uppsalas nuvarande regionala utvecklingsplan bygger på.

- Genom att möjliggöra dagliga resor över längre avstånd är den regionala tågtrafiken betydelsefull för att skapa förutsättningar till en fortsatt regionförstoring
- Spårtrafikens höga kapacitet och energieffektivitet möjliggör att arbets- och vardagsresandet kan fortsätta öka på ett sätt som är långsiktigt hållbart
- Regional tågtrafik uppfattas som attraktiv och har en strukturerande effekt såtillvida att den bidrar till en önskad samhälls- och stadsutveckling i goda kollektivtrafiklägen



³ Begreppet ”resuppostring” omfattar t ex väntetid, res-tid, bytestid och pris och är en mental bild hos resenären.

Den regionala kollektivtrafiken bör som helhet fungera som ett sammanhållet system i vilket de omdrivliga gränserna mellan aktörer och trafikslag ter sig så enkla möjligt. I ett sådant system utgör spårbinden kollektivtrafik den naturliga stommen. Trafikutbudet i den regionala tågtrafiken behöver därför fungera som ett system snarare än som enskilda linjer och avgångar, ett system som av såväl resenärer som övriga samhällsaktörer uppfattas som förutsägbart och bestående över tid.

Framtidsvisionen för den gemensamma utvecklingen är ett gemensamt storregionalt stomnät som utgår från den nuvarande regionala tågtrafiken inom TiM-området. Det storregionala stomnätets uppgift ska vara att fungera som basstrafik för arbets- och vardagsresande mellan större orter. Trafiken ska också vara stomme för- och tätt integrerad med övrig regional kollektivtrafik. Utbudet behöver därför utformas enligt vedertagna principer för stomtrafik; fasta linjesträckningar, enhetligt uppehållsmönster och enkla, styva tidtabeller där infrastrukturen så medger. Trafiken ska bedrivas med moderna, tillgängliga och för regional kollektivtrafik ändamålsenliga fordon. Exempel på ett möjligt storregionalt stomnät återfinns i bilaga 2.

En gemensam standard bör eftersträvas med timmestrafik hela trafikdygnet (ca 06-23) vardagar, förstärkt till halvtimmestrafik i rusningstid och varannantimmestrafik på helger. I vissa relationer är det nödvändigt att bedriva tätare trafik medan det också finns och framöver kommer att finnas relationer där timmestrafik inte kan motiveras ekonomiskt. För hela regionen är tillgängligheten till Stockholm och Arlanda av särskild betydelse.

Vid sidan om den storregionala stomtrafiken har regionen behov av en snabbare trafik som med kortare restider kan binda samman de stora städerna i Stockholm-Mälardalen; Uppsala, Västerås, Örebro, Eskilstuna, Nyköping, Norrköping och Linköping samt de i RUFSS 2010⁴ utpekade regionala kärnorna i Stockholms län. Samma behov finns också norröver mot Gävle.

Utbyggnaden av regional snabbtågstrafik kräver att spårkapacitet och resandeunderlag ger utrymme för ett sådant trafiksystem, utan att förutsättningarna för den regionala stomtrafiken försämrats.

6.3 Tillgänglighetsanpassning

Personer med funktionsnedsättning har samma behov och önskemål som andra att använda fysisk miljö, att delta i samhällslivet och att använda samhällets tjänster. Alla efterfrågar snabba, säkra, bekväma och trygga resor. Tillgängligheten skall genomsyra hela transportkedjan, inte bara enstaka punkter, alla delar i resan måste fungera. Trafikförsörjningsprogrammet ska ange tidsbestämda mål och åtgärder som görs för att anpassa trafiken till behov hos personer med funktionsnedsättning. Programmet ska också ange bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

4 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010

Målet om en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning, som antagits av Riksdagen, till år 2010 har inte nåtts. Det innebär att landstingets ansträngningar måste öka för att målet om en tillgänglig kollektivtrafik ska nås. Målet är dessutom inte en färdig produkt utan efterhand som ny kunskap och erfarenhet kommer fram innebär det att tillgänglighetsarbetet drivs som en kontinuerlig process mot ökad användbarhet.

Landstingets huvudsakliga mål på området är att

- Alla som själva eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till och från hållplats/station skall kunna resa med kollektivtrafiken. Resan får inte vara den länk som brister
- 90 % av de funktionsnedsatta ska ha möjlighet att använda den allmänna kollektivtrafiken

Med fokus på synskadade, hörselskadade och rörelsehindrade har dessa mål tidigare gällt med år 2014 som horisont. I förhållande till fordonsflottan och till att statusen är okänd för knutpunkter, större hållplatser och bytespunkter⁵ ser landstinget i dagsläget att målen kan nås tidigast år 2020. Arbetet mot att kunna erbjuda vardagliga resmöjligheter för alla måste intensifieras med första prioritet på platser och sträckor där resandet är störst. I och med det öppna marknadstillträdet måste också tillgänglighet inom den kommersiella trafiken bevakas.

Knutpunkter, större hållplatser och bytespunkter

Preciserade åtgärder och de knutpunkter, större hållplatser och bytespunkter som avses för regiontrafiken återfinns i bilaga 3. Statusen på de platser som avses är idag okänd och en inventering av aktuella platser måste genomföras. Hållplatser som ska prioriteras inom stadstrafik behöver också identifieras. Anpassningen ska sedan följa den tidplan som framgår i bilagan och av indikatorerna i avsnitt 4.2, där full tillgänglighet nås allra senast år 2025.

Fordon

Ett nuläge och vilka åtgärder som avses för fullt tillgängliga fordon anges i bilaga 3. Upptågets fordon var alla fullt tillgänglighetsanpassade enligt dessa kriterier år 2010, medan det finns brister i bussflottan i stadstrafiken och regiontrafiken. Måltalen har också specificerats i bilagan och i avsnitt 4.2, där full tillgänglighet nås år 2020.

För att underlätta för allergiker gäller alltid att djur medtas längst bak i bussen och på Upptågen finns i varje vagn en djurfri del. Toalett finns på Upptåget.

Informationssystem, biljettsystem och bemötande

Hemsidan ska anpassas enligt de definierade standarder som finns och detta ska kunna genomföras under år 2012. På UL Center anpassas lokaler och utrustning och personalen utbildas i bemötande under 2012.

5 Se bilaga 3

Tidtabellerna anpassas så att de är tillgängliga på alternativa sätt. I tidtabellen anges också de turer, linjer och platser som är tillgängliga. Detta sker fr o m tidtabellstrycket år 2013. Även det nya biljettsystemet anpassas så att det är enkelt att använda. Utbildning i bemötande av funktionsnedsatta ska genomföras för personal inom samtliga områden under 2012.

Fullt tillgängliga linjer

Landstinget definierar en fullt tillgänglig linje som att både de fordon som trafikerar linjen och de hållplatser som linjen trafikerar är tillgängliga enligt de åtgärder som preciseras i bilaga 3. Det går idag inte att ange en enda fullt tillgänglig linje enligt denna definition. Avsikten är att kunna ge tydligare riktlinjer avseende prioritering och tidshorisont i trafikförsörjningsprogrammets slutversion. De huvudsakliga resandestråken i region och stad kommer då att främjas i första hand.

Upptåget är en fullt tillgänglig linje med avseende på fordonstyp, men stationernas utformning kan ändå brista i kvalitet. Stadsbussarnas linjer 9, 10, 13, 20, 40, 41, 42, 110 och 115 körs idag till fullo med fordon som har utfällbara ramper. Linje 40, 41 och 42 är den så kallade Mjuka linjen som har karaktären av servicelinje med en för detta funktionsenlig fordonstyp.

Färdtjänst och ledsagarservice

Överflyttning från färdtjänst till allmän kollektivtrafik är önskvärt då det sparar resurser för samhället och medför en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För att stärka samordningsmöjligheterna mellan allmän och särskild kollektivtrafik är landstingets strävan att också ålägga ansvaret för färdtjänst.

I och med att den allmänna kollektivtrafiken aldrig kommer att kunna garantera full tillgänglighet för alla med funktionsnedsättning kommer dock färdtjänsten fortsatt vara ett viktigt inslag i den sammanlagda kollektivtrafiken.

För den som inte på egen hand kan ta sig fram till kollektivtrafiken finns en ytterligare möjlighet genom ledsagarservice. Landstinget anser det angeläget med en enhetlig och lättillgänglig ledsagarservice som täcker behov av ledsagning i såväl regional- som interregional kollektivtrafik. Ansvaret för organisation, upphandling och information bör definieras vad avser ledsagning och landstinget kommer att söka samarbete med ansvariga i avsikt att kunna redovisa platser som är tillgängliga även i detta avseende.

Samverkan

Inom området samverkan ska landstinget arbeta för att uppnå engagemang och delaktighet i hela kollektivtrafikförvaltningen för arbetet med ökad tillgänglighet. Genom kunskap om målkonflikter i tillgänglighetsarbetet skapas ett kollektivtrafiksystem som är anpassat för alla resenärer. Landstinget ska också arbeta för att tillsammans med väghållare och ansvariga för hållplatser och stationer uppnå ett tillgängligt transportsystem.

6.4 Biljettsystem och prisbild

Den allmänna kollektivtrafiken bör ha en biljettsstruktur och en zonindelning utan undantag och med en prissättning som är kommunikerbar. I takt med att fler aktörer kommer in på marknaden behövs lösningar för att skapa gemensamma säljplattformar för all kollektivtrafik och på sikt ett biljettsystem som kan hantera flera bolag på ett för kunden enkelt sätt.

Historiken med att ansvaret för kollektivtrafiken i Uppsala län varit uppdelade mellan två huvudmän (UL och UB) har medfört svårigheter för kunderna, framförallt för de som reser sällan, att köpa biljett vid resa mellan systemen.

Utöver biljetterbudanden för resor lokalt i länet finns gemensamma med de angränsande länen. Här har mycket förändrats de senaste åren med anledning av utökad tågtrafik till framförallt Gävle och Stockholm. En stor utmaning de närmaste åren blir att skapa gemensamma erbjudanden och tekniska plattformar så att kunden upplever resan mellan länen som prisvärd och enkel.

Försäljning av UL:s biljetter sker idag via ombud, internet, automater, ombord och mobiltelefon. Till dessa kommer försäljning via andras försäljningssystem, såsom Resplus, Resebyråer, Ticnet m fl.

Våren 2013 lanserar UL ett nytt biljettsystem baserat på kontaktlösa resekort. Hela UL-trafiken får då samma system vilket innebär enhetligt biljettsortiment och samtidigt en förenklad försäljning via ul.se. Försäljning av biljetter beräknas öka markant via digitala kanaler såsom internet och mobila betalningar och i framtiden väntas internetförsäljningen och biljetter i mobiltelefon stå för 60-70% av all försäljning.

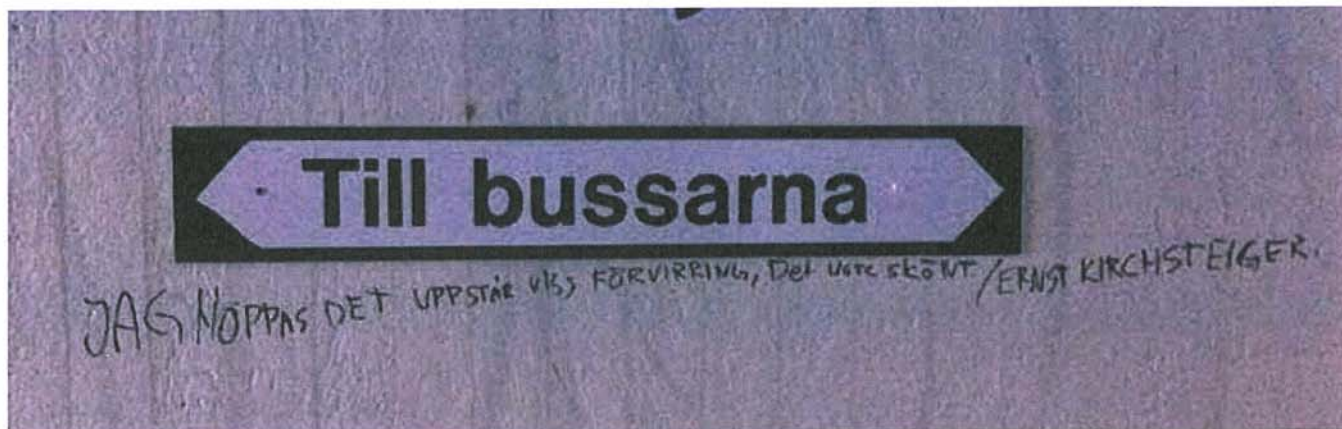
Hur kan UL:s nya biljettsystem samspela med de kommersiella aktörerna? De större aktörerna har redan idag egna försäljningskanaler och biljettsystem. Deras intresse kommer troligen att fokuseras kring information via UL om sina produkter och att kunna kombinera sin produkt med en UL-resa vilket idag kan göras via Resplus. De mindre eller mellanstora trafikföretagen kan komma att vilja samarbeta mer och då även sälja sina biljetter via UL. Praktiskt kan det vara komplicerat och kostsamt att integrera dessa i ett befintligt biljettsystem. En möjlig lösning för ett förenklat samarbete är att sälja gemensamma produkter via mobila plattformar där en optisk läsare i fordon validerar och separata back-office system fördelar intäkterna.

UL:s utveckling när det gäller pris och sortiment samt försäljningskanaler ska beskrivas i strategier som är väl förankrade med de angränsande länen och kommersiella aktörer som önskar bedriva trafik i länet.

6.5 Kommunikation och information

UL får idag låga betyg avseende lyhörddhet och (störnings) information. Många anser sig veta var information finns att söka men det förefaller ändå finnas kunskapsbrister kring trafikutbudet. Idealt ska kanalerna för information omfatta all kollektivtrafik, där det till att börja med endast finns en gemensam databas för trafikutbudet (Samtrafikens Resrobot).

trafikutbudet har i detta avseende också en viktig roll och kan till exempel ske mer individanpassat och i utbildnings-syfte för att höja kunskapen om kollektivtrafiken och visa på vilka fördelar den medför. För att förstå marknaden bättre och kunna planera och marknadsföra trafiken utifrån individens behov krävs kunskap om olika samhällsgruppers upplevelser av kollektivtrafiken. Landstinget bör därför de närmaste åren fördjupa sig på detta område.



Det finns idag flera kanaler för att nå UL, där UL Center och hemsidan är de främsta. Vad gäller lyhörddheten måste landstinget tydligt definiera hur synpunkter, förslag och klagomål tas om hand och kommunicera detta ut mot resenärerna. Kanalerna för detta omfattar förutom UL även kommunerna, som traditionellt förmedlat synpunkter från invånarna till trafikhuvudmannen, samt de trafikföretag som i första ledet möter resenärerna.

På hemsidan förmedlas både planerade och oplanerade störningar i trafiken och sedan 2011 går det också att via SMS prenumerera på störningsinformation som rör en viss linje och under vald tid.

Realtidsinformation och störningsinformation underlättar för resenären under resans gång och utgör områden som kan utvecklas för en ökad kvalitetsupplevelse. Idag finns realtid för Stadsbussarna i Uppsala på UL:s hemsida och mobilapplikation och inom kort kommer även realtid för regionbussarna att integreras på webb och mobil. Hösten 2012 kommer en förbättrad hemsida att lanseras där funktion och navigation har förenklats. Det nya biljettsystemet kommer att leda fler kunder direkt in på hemsidan för att köpa sina resor och detta innebär nya beteenden och behov av nya tjänster. I och med mobilens utveckling och spridning syns ett ökat behov av att söka sin resa direkt i mobilen. Ny teknik ger möjligheter för nya informationskanaler, vilket måste tas tillvara, men också bevakas ur ett tillgänglighetsperspektiv. Att t.ex. använda sociala medier för framtida kundkontakter är ett naturligt steg då kommande generationer använder de nya kanalerna dagligen.

Vad gäller kännedom om trafikutbudet är formgivningen av tidtabellen avgörande och ett område som behöver förbättras avseende tydlighet och innehåll. Marknadsföringen av

6.6 Miljöskydd

Landstingets nuvarande strategiska satsning för en övergång till fossilfri drift är infasning av biogas. Biogasdriftens fördel är en kraftig reduktion av koldioxidutsläpp, men också av emissioner och partiklar. Biogasen fasas successivt in i UL:s regionbusstrafik under kommande tioårsperiod och i Uppsala körs stadstrafiken idag både på biogas och fossila bränslen, också med en successiv ökning av andelen biogas.

Landstinget har tidigare haft som målsättning att UL:s kilometerproduktion ska vara till 80 % fossilfri år 2014 och Uppsala kommuns översiktsplan anger att kollektivtrafiken i kommunen ska vara helt fossilbränslefri till år 2020.

Som ett steg i att klara miljö kvalitetsnormerna för partiklar, PM 10 och kväveoxider i luften införs år 2013 en miljözon i centrala Uppsala. Miljözonen⁶ berör dieseldrivna fordon över 3,5 ton och innebär att dessa endast får köras i zonen i sex år efter första registreringsdatum, med vissa undantag beroende på fordonens miljöklass. Landstinget kommer genom trafikavtalen säkerställa att den allmänna busstrafiken inom zonen klarar kraven.

Även valet av trafikslag har bäring på miljön. Landstingets ambition på såväl kort som lång sikt är att fortsätta utveckla tågtrafiken i länet; resmöjligheterna med pendeltåg inom länet och över länsgränserna och snabba resmöjligheter över länsgränserna i den storregionala tågtrafiken. För stadstrafiken i Uppsala finns diskussioner om framtida elektrifierat transportsystem och möjligheter ska utredas vidare tillsammans med kommunen. Framförallt är det spårväg och/eller spårtaxi som varit föremål för utredningar hittills, men det finns idag teknik som gör det möjligt att på olika sätt också

⁶ Trafikförordning (1998:1276) 4 kap. 23 §.

köra buss på el, t ex trådbuss eller elhybrid.

Åtgärder som underlättar på- och avstigning vid hållplatser och stationer medför minskade ståtider vilket minskar miljöpåverkan. Aktuella åtgärder är t ex låga insteg och biljettvisering i flera dörrar, dessa åtgärder styr också generellt mot enkelhet och tillgänglighet i kollektivtrafiken.

Infartsparkeringar i stadens ytterkanter bidrar till att minska trängseln inne i staden och därmed både buller och emissioner. Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken minskar utsläppen och bidrar till färre starter och stopp vilket också sänker bullernivåerna. Möjligheterna till en mer flexibel fordonsflotta bör också utredas vidare.



Del fyra: Regional kollektivtrafik på en öppen marknad

7. Inträdet på marknaden

7.1 Krav på trafikföretag och myndighet

Kollektivtrafikföretag ska informera berörd kollektivtrafikmyndighet om den trafik man avser utföra och i de fall företaget avser upphöra med trafiken. Information om vilken eller vilka linjer som ett företag avser bedriva kollektivtrafik på skall vara myndigheten tillhanda senast 21 dagar innan trafikstart/upphörande. Vidare föreskrifter kan meddelas av Transportstyrelsen.

Lagen preciserar också skyldighet för kollektivtrafikföretag att lämna information om omfattningen av trafiken till ett gemensamt informationssystem, Samtrafikens databas. Detta sker också med 21 dagars framförhållning. Informationen till Samtrafiken ska innehålla uppgifter om linje, typ av färdmedel, vilka hållplatser som trafikeras samt tidtabell.

Kollektivtrafikföretag har också skyldighet att till regeringens utsedda myndighet Trafikanalys lämna de uppgifter som krävs för att kunna följa och utvärdera utvecklingen på kollektivtrafikmarknaden.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska årligen redovisa den samhällssubventionerade trafiken. Lagstiftningen ställer också krav på att genom trafikförsörjningsprogrammet uttrycka målen med länets kollektivtrafikförsörjning och därigenom ge en bild av vilken trafik som myndigheten ämnar handla upp. I övrigt ställs i lagstiftningen inga specifika krav på myndigheten i avseendet att tillgodose ett konkurrensneutralt tillträde. Propositionen uttrycker dock en önskan om ett konkurrensneutralt tillträde och landstinget identifierar framförallt två frågor som behöver lösas för att detta tillträde också fullt ut ska gagna resenären. Dessa är tillträdet till infrastruktur och ett gemensamma biljett- och informationssystem, där biljettsystemet är en mer långsiktig fråga att arbeta med.

7.2 Tillträde till infrastruktur

För att marknaden i praktiken ska kunna fungera som öppen krävs att alla företag på lika villkor kan få tillträde till den infrastruktur som krävs för att driva kollektivtrafik. Det handlar främst om tillträde till terminaler och hållplatser, men också om rätten att få nyttja eventuella kollektivtrafikkörfält och vändytor med mera. Givet de komplexa ägarförhållanden och den skilda ansvarsfördelning som råder idag kring kollektivtrafikens infrastruktur så har området inte givits någon egen paragraf i lagen, med frågan diskuteras i propositionen. Regeringen betonar där att frågan om ansvar för-, tillgång till- och prissättning av infrastruktur måste följas upp för att kunna vidta åtgärder som säkerställer en

tillfredsställande upplåtelse av infrastruktur.

I Uppsala län är den i propositionen beskrivna problematiken kring ägande och ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur ett faktum och landstinget har initierat en utredning för att klarlägga ansvarsfördelningen och vad det innebär för respektive parter.

En modell för att prioritera trafik behöver utarbetas, för de fall där kapaciteten inte räcker till. Landstinget anser i detta sammanhang specifikt att linjer som går regelbundet över dagen och i täta intervall ska prioriteras framför linjer som har ett glesare utbud och att de mål som trafikförsörjningsprogrammet satt upp ska vara vägledande. Landstinget ämnar komplettera slutversionen av trafikförsörjningsprogrammet med en redogörelse för under vilka premisser tillträdet till infrastruktur kan ske i Uppsala län. I nuläget konstateras att kapacitetsbris redan råder i högtrafik vid resecentrum i Uppsala och eventuella anmälningar om kommersiell trafik kommer att behöva behandlas med särskilda lösningar från fall till fall.

7.3 Biljett- och informationssystem

För de som vill resa med kollektivtrafiken är ett enkelt och tillgängligt biljettsystem viktigt. Ett antal biljettsamarbeten finns redan idag i form av periodkort för resor över länsgränsen. Den enda försäljningskanal som idag på en och samma enkelbiljett kan ha flera trafikbolag är Samtrafikens Resplus som via e-handel eller automater säljer enkelresor som kombinerar flera trafikbolag eller även rena UL biljetter.

I takt med att trafikutövarna blir fler kommer problemen att bli större om inte de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetar tillsammans med branschen för en bättre kompatibilitet och flexibilitet i biljettsystemet, se stycke 6.4. Det pågår också en nationell utredning om ett övergripande gemensamt biljettsystem.

Samtrafikens nationella databas kommer till en början att vara det gemensamma informationssystemet för all kollektivtrafik. Landstinget håller också öppet för att tillhandahålla information från trafikföretag på UL:s hemsida, men rutiner för detta måste utarbetas. Utvecklingstakten av den kommersiella kollektivtrafiken får bestämma i vilken mån det på längre sikt är nödvändigt att utveckla fler gemensamma informationskanaler.

7.4 Samspelet mellan idag upphandlad och kommersiell kollektivtrafik

Dagens utbud av regional kollektivtrafik beskrivs i bilaga 1.

Landstinget vill också lyfta en fråga som hittills inte beretts något större utrymme vare sig i proposition eller i de diskussioner som förts inom branschen kring den nya lagstiftningen. Konkurrens och kapacitetsbrist vid knutpunkter kan leda till att idag upphandlad trafik ser ett minskat resande och därmed försvårar att dessa avtal fullföljs. Att i större omfattning ändra trafiken inom befintliga avtal för att ge utrymme för kommersiell trafik låter sig heller inte göras, med hänvisning till lagstiftningen om offentlig upphandling.

För att undvika processer som ger stora merkostnader för de regionala myndigheterna och därmed skattebetalarna anser landstinget det viktigt att de förutsättningar som ska råda för ett konkurrensneutralt tillträde inte stressas fram utan tillåts utredas utifrån de specifika förutsättningar som råder på kort och lång sikt inom respektive län.



8. Inriktning allmän trafikplikt

8.1 Huvudsaklig inriktning

Landstingets ambition är att utveckla kollektivtrafiken så att länets utveckling främjas. Det finns inget egenvärde i att upprätthålla en viss typ av driftsform, utan förutsättningarna för att uppnå samhällsmålen skall bestämma detta. Olika driftsformer, egen producerad, upphandlad och kommersiell trafik, har olika för- och nackdelar.

Landstingen vill lyfta fram det grundläggande problemet i att inga garantier kan lämnas mot resenärerna avseende den kommersiella trafikens varaktighet. För att få en systemövergripande kollektivtrafik måste ett antal förutsättningar utvecklas för att samordna trafiken, informationen och tillträdet till infrastrukturen. Landstinget skall värna om att konkurrensen inte urholkas med långsiktiga privata monopol.

Ambitionen från landstinget är att hålla en öppenhet för att kommersiell trafik på längre sikt ska kunna utgöra ett större inslag i den regionala kollektivtrafiken. Genomförda samråd har inte heller gett belägg för att kommersiella initiativ kan väntas i någon större omfattning under den närmaste tiden.

Den huvudsakliga inriktningen för allmän trafikplikt kopplar till lagstiftningen, länets vision och till möjligheterna att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling ekonomiskt, socialt och miljömässigt, se kapitel två och tre. Denna huvudsakliga inriktning lutar sig också mot beskrivningarna i kapitel ett om det öppna marknadstillträdet och behovet av regional kollektivtrafik i Uppsala län. Mål som formulerats i kapitel tre utgår ifrån ett av landstinget identifierat översiktligt behov av resmöjligheter som:

- Långsiktigt höjer tillgängligheten till arbete och utbildning genom pendling, underlättar för företag att etablera sig och rekrytera rätt arbetskraft samt tryggar möjligheterna att leva och verka i hela länet.
- Gör samhället i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid tillgängligt för så många som möjligt samt i en växande region bidrar till ett minskande antal trafikolyckor och incidenter.
- Gör det möjligt att bibehålla människors tillgänglighet och samtidigt begränsar klimatpåverkan, samt skapar förutsättningar för en god livsmiljö.

I förhållande till den regionala utvecklingen är kollektivtrafiken en mycket viktig del av invånarnas och företagens vardag. För att fortsatt möta de vardagliga resbehoven och till år 2030 fördubbla marknadsandelen ser landstinget behov att ett stabilt helhetssystem.

• Helhetssystem

En stor del av kollektivtrafikens nytta ligger i de nätverkseffekter som genereras av ett helhetssystem. Det är därför av stor vikt att kollektivtrafiken även framöver fungerar sömlöst, med möjlighet till byten och resor för varierande ärenden vid olika tidpunkter, i ett system.

• Stabilitet

Uppsala län har en relativt sett hög andel kollektivtrafikresor av den totala persontrafiken. En stabil och bra kollektivtrafik är en faktor som inverkar på människors val av bostads och arbetsort och förändringar i trafikutbudet får direkt effekt på invånarnas vardag. Den stora arbetspendlingen såväl inom länet som till och från omgivande län förutsätter stabilitet för att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt alternativ till bilen.

Två mer specifika aspekter anser landstinget också grundläggande för den regionala kollektivtrafikens utveckling.

• Miljöhänsyn

Kollektivtrafikens tunga fordon bidrar idag till utsläpp och emissioner som påverkar klimatet och luften negativt. Dessa effekter måste begränsas för att kunna uppnå miljömål som finns lokalt, regionalt och globalt. Trängsel och buller är två ytterligare faktorer som kan begränsas genom ökat kollektivt resande.

• Tillgänglighet för funktionsnedsatta

Med hänvisning till EU:s förordningar om passagerarrättigheter¹ och till mål om en socialt hållbar utveckling måste människor med funktionsnedsättning i kontinuerligt ökande utsträckning beredas möjlighet att använda kollektivtrafiken för sitt vardagsresande.

8.2 Specifika bedömningar

Lagstiftningens proposition uttrycker en bedömning av den kommersiella trafikens omfattning som ett komplement till den allmänna:

*"Det får anses mer sannolikt att den kommersiella snarare kompletterar den upphandlade trafiken och kan svara mot en efterfrågan som den regionala myndigheten inte identifierat"*².

1 EU nr 181/2011 och EG nr 1371/2007

2 Prop 2009/10:200 s 43

Landstinget gör en liknande bedömning och ser möjligheter för kommersiell trafik som med en nischad produktutveckling skapar ett mervärde för resenären. Det kan också vara så att trafik som utför ett enskilt och direkt trafikuppdrag kan brytas loss ur helhetssystemet utan att systemvinster går förlorade. Innovativa lösningar för persontransporter i glesbygd är ett annat område där mindre kommersiella företag med god platskännedom kan ha en framtida roll.

Det finns idag kommersiell trafik som fungerar integrerat med övrig regional kollektivtrafik och det finns ingen anledning att ändra på detta så länge som utbudet är på en nivå som stöttar landstingets mål med kollektivtrafiken. Landstinget kommer att följa utvecklingen av trafik och har en handlingsberedskap för att göra något om utvecklingen hotar de regionala målen. Kontinuerlig dialog mellan myndighet och trafikföretag, initierat från båda håll, är en förutsättning för en god samverkan.

Den storregionala stomtrafik på spår som beskrivs i avsnittet "Den storregionala tågtrafikens utveckling" bedöms inte ha möjlighet att vara kommersiellt lönsam i en omfattning som motsvarar regionens behov. Utvecklingen av det regionala stomnätet kräver därför att överenskommelser görs mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om trafikens omfattning och finansiering. Samhällets åtagande för den regionala snabbtågstrafiken som beskrivs i samma stycke bör dock i första hand avse att säkerställa en fortsatt utbyggnad av infrastruktur samt delta i samarbeten eller sluta avtal om trafikplanering, information och prissystem.

Del fem: Genomförande

9. Ekonomi

9.1 Effektiv kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken i länet skall vara framgångsrik måste den bedrivas ekonomiskt effektivt. En balans mellan kostnader och produktion måste hittas och en prisnivå som gynnar resandet utan att urholka ekonomin måste etableras. Landstinget avser att återkomma med en analys av de faktorer som driver kostnader och säkerställer intäkterna.

9.2 Kostnaden för fördubblingen

Kostnaden för fördubblingen bestäms till stor del av hur det nya resandet kommer att gestalta sig. Förutsättningen för att genomföra fördubblingsmålen utan högre kostnader är att resandeökningen sker i fordon som inte är fullsatta. Detta är samma princip som flyget och långdistanstågen har arbetat utifrån under många år. En tom sittplats som får en passagerare är en intäkt utan kostnad.

I en första analys framgår det att en stor del av turerna även i rusningstrafiken aldrig har mer än 50 procent belägningsgrad. För de stora linjerna, 804, 811, 848 och 844 har omkring 80 % av turerna en belägningsgrad som är lägre än 50 %. De finns alltså möjligheter att öka resandet kraftigt morgonrusningen utan att detta kräver stora förstärkningar. Landstinget avser att återkomma med en djupare analys av hur stor del av en resandeökning som kan klaras av med existerande kapacitet.

Det största kapacitetsproblemet finns inom tågtrafiken där Upptåget redan idag är mycket ansträngt kapacitetsmässigt. En stor del av kapacitetsproblemen finns på sträckan Upplands Väsby – Uppsala vilka kommer att lösas med den kapacitetsökningen som sker när SL-pendeln kör sträckan från och med december 2012.

För att ytterligare skapa resurser till en fördubbling av resandet måste Landstinget arbeta med framkomlighetsfrågorna. Dessa finns speciellt i Uppsala där en ökad genomsnittshastighet kan bidra till en ökad kapacitet och en bättre konkurrens gentemot bilen.

10. Inblandade aktörer

I detta kapitel går vi in på vilka aktörer som är inblandade i att kollektivtrafiken utvecklas i önskvärd riktning. Ansvarsfördelningen avseende viss infrastruktur förändrades i och med att landstinget tog över ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Uppsala län. Vad detta innebär och får för effekter håller i dagsläget på att utredas.

Landstinget i Uppsala län utgör regional kollektivtrafikmyndighet och har huvudansvaret för den regionala kollektivtrafiken. Myndighetsansvaret är delegerat till kollektivtrafiknämnden, som i sin tur ger uppdrag åt kollektivtrafikförvaltningen, UL. UL har en funktion inom alla i trafikförsörjningsprogrammets preciserade åtgärdsområden och ansvarar också för uppföljning av mål och indikatorer.

De **trafikföretag** som har avtal med landstinget har en viktig roll för att nå framförallt de mål om t ex kvalitet och popularitet som trafikförsörjningsprogrammet satt upp. Landstinget ansvarar för att de avtal som finns följs upp och en god samverkan mellan trafikföretag och förvaltning är avgörande.

Beroende på i vilken utsträckning kommersiell kollektivtrafik etableras i länet har också kommersiella företag en roll i utvecklingen mot målen. Trafik som ger mervärden till resenärerna påverkar upplevelsen av hela kollektivtrafiksystemet positivt. Idag står också exempelvis SJ för en stor andel av de resor som är en del i att nå fördubblingsmålen.

Kommunerna är i och med sitt planmonopol en avgörande part inom den fysiska planeringen. Täthet i bebyggelsen och en planering som stärker kollektivtrafiken ökar kraftigt möjligheterna att kunna uppnå fördubblingsmålen. Kommunerna är också väghållare för kommunala vägar och har därför ansvaret för att genomföra åtgärder i vägnätet som ökar kollektivtrafikens framkomlighet och säkerhet. Detta innebär också ett ansvar för vissa åtgärder som säkerställer tillgängliga hållplatser.

Kommunerna har också huvudansvar för vissa ekonomiska styrmedel, där till exempel parkeringsavgifter och parkeringsnormer är styrande för bilanvändandet.

Trafikverket är väghållare för det statliga vägnätet och ansvarar därmed för motsvarande åtgärder som kommunerna för det kommunala vägnätet. Trafikverket har också ansvaret för det statliga järnvägsnätet och den långsiktiga planeringen av hela transportsystemet. Ett ytterligare viktigt ansvarsområde är tilldelningen av tåglägen som Trafikverket gör. Inom detta område pågår utredning kring att möjlig-

göra tilldelning av ramavtal för tåglägen över en längre period, något som landstinget ser som viktigt för att kunna säkerställa långsiktighet i den regionala tågtrafiken.

Regionförbundet tar fram och beslutar om den regionala utvecklingsstrategin som sätter länets huvudsakliga vision och mål. Regionförbundet är också planupprättare för länets långsiktiga infrastrukturplanering. Det innebär att Regionförbundet har en viktig samordnande roll för satt tillgodose en kapacitet i infrastrukturen som motsvarar behoven. Regionförbundet och kommunerna har tillsammans med landstinget ansvaret för att integrera planering av kollektivtrafik och bebyggelse.

MÄLAB ägs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Sörmland. Bolaget har samordningsansvaret för den storregionala tågtrafiken och för att upphandla en storregional tågtrafik som tillgodoser behoven i dessa län. Finansieringsansvaret ligger dock hos respektive kollektivtrafikmyndighet.

Transportstyrelsen är den myndighet som fått i uppdrag att vara tillsynsmyndighet för den nya kollektivtrafiklagstiftningen. De fungerar då som anvisande instans för tillämpning av lagen.

Trafikanalys är den myndighet som årligen kommer att utvärdera den nya lagstiftningen. Det innebär bland annat att se över utvecklingen på marknaden och följa upp myndigheternas arbete.

Samtrafiken har ansvaret för den databas som håller samman all trafikantinformation. Genom reseplaneraren Resrobot får resenärerna tillgång till det sammantagna utbudet av kollektivtrafik.

11. Trafikförsörjningsprogrammets fortlevnad

11.1 Det första regionala trafikförsörjningsprogrammet

Inför det slutliga första programmets antagande behöver landstinget också fördjupa sig avseende

Uppsala läns första regionala trafikförsörjningsprogram är ett försök till att sätta ramarna för den regionala kollektivtrafikens utveckling i förhållande till den övergripande regionala utvecklingen. Trafikförsörjningsprogrammet är en produkt som ska vara långsiktig och aktuell. De långsiktiga målen måste kontinuerligt följas upp för att säkerställa att utvecklingen går i utstakad riktning.

Programmet kommer att behöva uppdateras i det fall utvecklingen på den öppna marknaden kräver en omvärdering av inriktningen för allmän trafikplikt. Praxis av den nya lagstiftningen kommer antagligen också att uppdaga ytterligare frågor än de som tagits upp i detta program, samt reda ut vissa av de problem som här har identifierats. Detta gör att landstinget måste skapa utrymme för att kunna uppdatera programmet under de närmaste åren.

I huvudsak är dock landstingets inriktning att programmet ska utgöra en grund för trafikens utveckling i flera år framöver. I propositionen anges en gång under varje mandatperiod som en ungefärlig inriktning för revidering av programmet.

Kontinuerlig samverkan med regionens olika berörda aktörer utifrån trafikförsörjningsprogrammets anslagna inriktning är viktigt framöver och samrådsprocessen avstannar inte i och med programmets antagande. För att införliva programmet i den dagliga verksamheten kommer landstinget också fortsättningsvis att ta fram en årlig trafikförsörjningsplan. Denna har syftet att redovisa planerad trafikutveckling för nästkommande år och kommer då att luta sig på trafikförsörjningsprogrammet och specificera åtgärder som styr mot de långsiktiga målen. De åtgärdsområden som trafikförsörjningsprogrammet behandlar är då centrala.

- tillgängligheten för funktionsnedsatta för att kunna sätt tydligare mål och tidshorisonter i arbetet mot fullt tillgängliga resmöjligheter
- förutsättningar för tillträde till infrastruktur
- analys av trafikförsörjningsprogrammets ekonomiska effekter, framförallt kopplat till fördubblingsmålen

De indikatorer som ska följas upp är beroende av att vissa begrepp är definierade och att rätt verktyg för mätning finns till hands. I de fall detta saknas i nuläget är ambitionen att återkomma i programmets slutliga version. Valet av indikatorer är också något som landstinget särskilt önskar få in synpunkter kring under trafikförsörjningsprogrammets remisstid.

11.2 Fortsatt utredningsbehov

Landstinget ser ett fortsatt utredningsbehov inom ett antal områden, som kommer att utgöra påföljande och kompletterande delar till trafikförsörjningsprogrammet. Dessa är

- strategier för tåg- och busstrafik, inklusive stadstrafik
- fördjupad kunskap om olika gruppers och resenärs-segments upplevelser av kollektivtrafiken, med specifikt ett behov av fördjupad kunskap för att kunna utveckla trafiken ur ett jämställdhetsperspektiv
- strategi för service och leverans, med resenären i fokus
- miljöstrategi

Källförteckning

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 *om kollektivtrafik på järnväg och väg*
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 *om passagerares rättigheter vid busstransport*
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 *om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer*
- Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
- Lind (2010) *Avindustrialiseringen av Sverige: Myt och verklighet*. Ekonomisk Debatt, 2010:7
- MÅLAB (2011) *Underlag till trafikförsörjningsprogram i Stockholm-Mälardalenregionen*
- Regeringens proposition 2009/10:200 *Ny kollektivtrafiklag*
- Regionförbundet Uppsala län (2008) *Uppländsk drivkraft*
- Regionförbundet Uppsala län (2011) *Nytt perspektiv på lokala arbetsmarknader i Uppsala län*
- SCB (2010) Befolkningsprognos för Uppsala län totalt och per kommun 2010-2030
- SCB, Statistik om boende (2010-12-31) och arbetspendlande (2009-12-31)
- SKL, Vägverket, Banverket och Boverket (2007) *Trafik för en Attraktiv Stad*
- SLL Tillväxt, miljö och regionplanering (2012) *Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050*
- SLL, Regionplanenämnden och Länsstyrelsen i Stockholms län (2010) *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen*
- Statens energimyndighet (2011) *Transportsektorns energianvändning 2010*, ES 2011:05
- Svensk kollektivtrafik (2011) *Kollektivtrafikbarometern*
- Trafikverket (2012) *Kapacitetsutredningen, remissversion*
- UL (2011) *Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030*
- UL (2011) *Trafikförsörjningsplan 2012*
- UL (2011) *Färdplan 2014*
- Uppsala kommun (2010) *Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun*
- Vägverket (2010) *Utveckling av anropsstyrd trafik*, Publikation 2010:7



Landstinget i Uppsala län

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län - remissversion

Bilagor

KTF2012-0076
UL, Kollektivtrafikförvaltningen
April 2012

Innehåll

Bilaga 1: Dagens regionala kollektivtrafik

Allmän och särskild kollektivtrafik	4
Kommersiell kollektivtrafik	4
Länsgränsöverskridande kollektivtrafik	4

Bilaga 2: Utveckling av kollektivtrafikens struktur i Uppsala län

Generell struktur	7
Storregional tågtrafik	7
Regiontrafiken i Uppsala län	8
Stadstrafik	10
Färdtjänst och sjukresor	10

Bilaga 3: Åtgärder och måltal tillgänglighetsanpassning

Åtgärder hållplatser och stationer	12
Prioriterade hållplatser och stationer	13
Åtgärder fordon	14

Bilaga 1: Dagens regionala kollektivtrafik

Allmän och särskild kollektivtrafik

Uppsala län har, i förhållande till sin befolkning, ett av landets största utbud av kollektivtrafik. Den samhällsfinansierade trafiken består av regiontrafik (regionbuss och Upptåg), stadsbusstrafik i Uppsala och tätortstrafik i Bålsta och Enköping. För stadstrafiken i Uppsala sker sedan några år tillbaka ett successivt införande av stomlinjer och ambitionen är att till år 2015 lansera ett nytt helhetsnät. Det finns också samhällsupphandlad trafik som körs på avtal hos länets grannmyndigheter; SL:s pendeltåg till Bålsta och från och med december 2012 till Uppsala, samt några länsöverskridande linjer med buss. Den så kallade UVEN-trafiken har under flera år drivits av SJ genom avtal med MÅLAB och de tidigare trafik huvudmännen i Uppsala, Västmanland, Södermanland och Östergötland.

Skoltrafik inom ramen för landstingets avtal finns i Uppsala, Knivsta, Östhammar, Tierp och Enköping. Heby och Håbo upphandlar själva skolskjutstrafik, medan Enköping upphandlar viss skolskjutstrafik själva. Älvkarleby kommun har ingen organiserad skoltrafik, eleverna använder den vanliga regiontrafiken.

Anropsstyrd trafik, för vilken landstinget har ansvaret, finns en linje i Enköping. Två linjer i Älvkarleby, en linje i Tierp och fyra linjer i Östhammar drivs också med kompletterande anropsstyrda turer. Det finns även så kallad kompletteringstrafik i Enköping och Tierp, för vilka kommunerna har finansieringsansvaret. Östhammars kommun finansierar också glesbygdsfärdtjänst, som inte faller under samma definition som den vanliga färdtjänsten.

Landstinget ansvarar för sjukresor på fyra linjer till och från Uppsala.

Färdtjänst och riksfärdstjänst ligger i Uppsala län fortfarande under kommunalt ansvar.

UL har sedan tidigare hanterat bussgoods inom den upphandlade trafiken, denna verksamhet tas sommaren 2012 över av SmartPak.

Kommersiell kollektivtrafik

Den kommersiella tågtrafiken till och från länet utgör ett betydelsefullt inslag i länets regionala kollektivtrafik. Trafiken bedrivs av SJ i stråken Stockholm-Uppsala-Tierp-Gävle och Stockholm-Bålsta-Enköping-Västerås. Exempelvis kan nämnas att relationen Uppsala C-Stockholm C och omvänt hade totalt 12 500 påstigande en vardag hösten 2011¹.

Landstinget känner idag till ett tiotal företag som kör mer eller mindre långväga busstrafik med uppehåll i länet. I de flesta fall handlar det i dagsläget om trafik med start/mål eller uppehåll i Uppsala, ett företag gör också uppehåll i Tierp. Den kommersiella busstrafiken utgör idag ett margi-

nell inslag avseende vardagsresande. Busstrafiken mellan Uppsala och Arlanda och busstrafiken mellan Uppsala och Stockholm kan dock sägas utgöra ett inslag av regional kollektivtrafik.

Länsgränsöverskridande kollektivtrafik

Det finns idag både kommersiell och samhällsfinansierad kollektivtrafik som är länsgränsöverskridande.

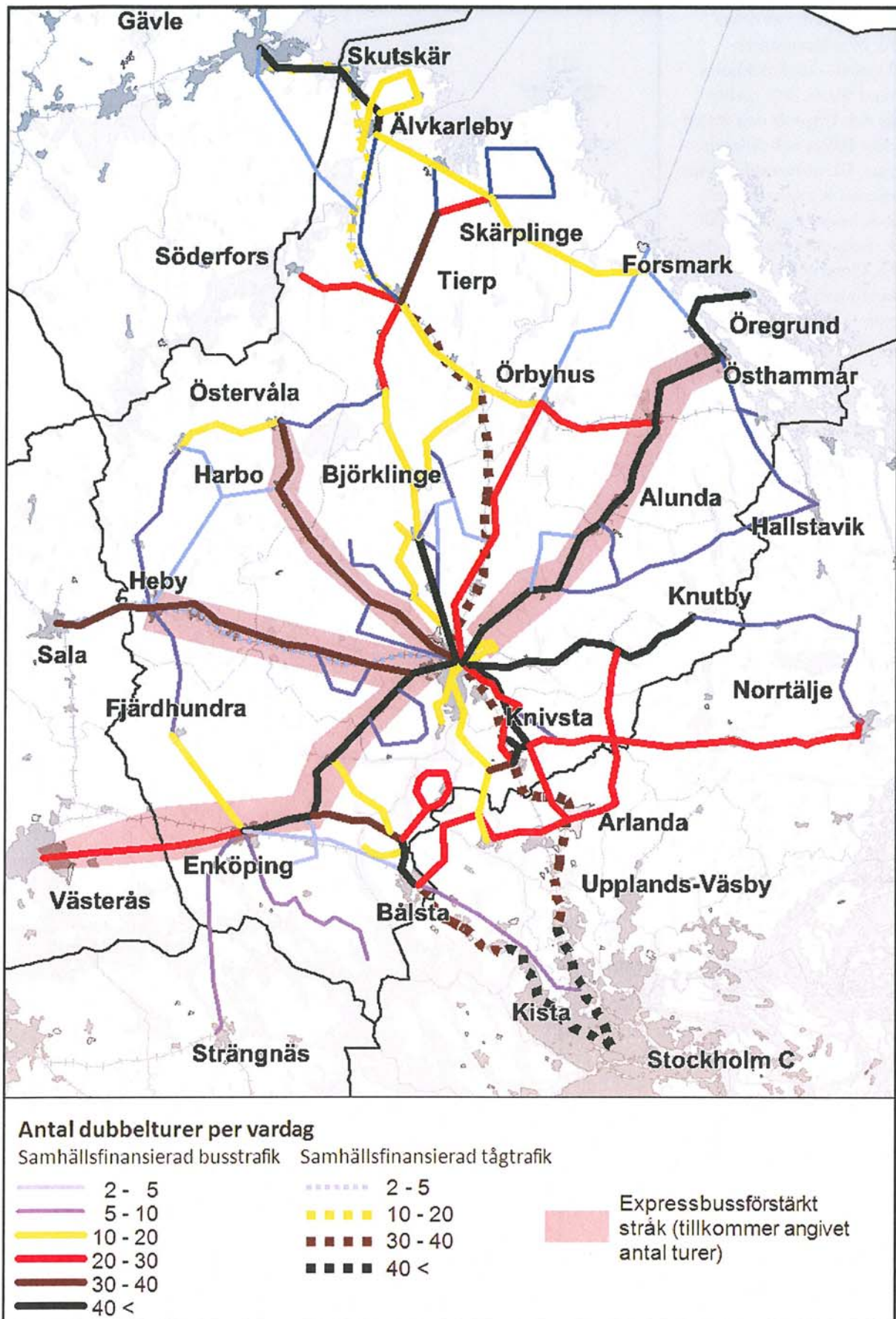
MÅLAB sköter administration och samordning av den länsöverskridande storregionala tågtrafiken i Mälardalen. TiM-avtalet mellan SJ och MÅLAB är ett övergripande samverkansavtal som framförallt möjliggör kombinationsbiljetter för allmän trafik och SJ:s tågtrafik. Trafiken drivs dock av SJ, som planerar och utför trafiken under eget ansvar och på kommersiella premisser. MÅLAB har också för fyra sträckor rena trafikavtal med SJ, innebärande att utbudet är preciserat och finansieras av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Däribland för UVEN, som idag trafikerar Uppsala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping.

SJ:s trafik till och från länet är omfattande. Regionaltåg mellan Stockholm och Uppsala, med uppehåll i Märsta och Knivsta, går i stort sett med timmestrafik över trafikdygnet, med förtätning till halvtimmestrafik i rusningstid. I pendlingsriktningen mot Stockholm på morgonen och från Stockholm på eftermiddagen går även direkttåg utan mellanuppehåll.

Mellan Linköping och Gävle, via bl a Stockholm C, Arlanda och Uppsala trafikerar SJ med framförallt regionaltåg men också med intercittytåg. Cirka fyra turer om dagen i vardera riktningen gör också uppehåll i Tierp. SJ:s intercittytåg (enstaka turer regionaltåg) går också på Ostkustbanan – Dalabanan; Stockholm – Arlanda – Uppsala – Sala och vidare mot Östersund/Mora. Utbudet omfattar cirka 10 turer per dygn i vardera riktningen.

På Mälärbanan går regionaltåg i stråket Stockholm-Västerås – Örebro/Hallsberg – (Göteborg), cirka 20 turer per dygn i vardera riktningen med uppehåll i Bålsta och Enköping på de flesta, men inte på alla, turer.

Några regionala kollektivtrafikmyndigheter i Mälardalen driver länsöverskridande pendeltågstrafik. UL:s Upptåget går mellan Gävle och Upplands-Väsby och passerar alltså två länsgränser. SL:s pendeltåg går idag in i Uppsala län, till Bålsta. För att stärka kapaciteten och förbättra pendlingsmöjligheterna mellan Uppsala och Stockholm kommer SL:s pendeltåg från december 2012 också att förlängas till Uppsala. Denna förlängning ersätter då Upptåget på sträckan Upplands-Väsby – Uppsala, via Arlanda. Upptåget kommer från denna tidpunkt istället att börja trafikera sträckan Uppsala-Sala, med mellanliggande stationer, vilket också medför att den ovan nämnda UVEN-trafiken slutar trafikera sträckan Uppsala-Sala.



Den samhällsfinansierade regiontrafiken idag inom, till och från Uppsala län. Exklusive skol- och gymnasielinjer och sjukresebussar. Tåortstrafik och stadstrafik ingår inte heller i kartan.

Både UL och SL driver också busstrafik över länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm. SL ansvarar för en linje mellan Norrtälje och Uppsala och för en linje mellan Bålsta och Arlanda, via Sigtuna. UL ansvarar för linjer som trafikerar Knivsta-Sigtuna, Uppsala-Arlanda, Uppsala-Hallstavik, Knutby-Arlanda, Knutby-Norrtälje, Öregrund-Hallstavik samt direktbusstrafik på sträckorna Uppsala-Arlanda, Enköping-Arlanda och (Enköping)-Bålsta-Kista.

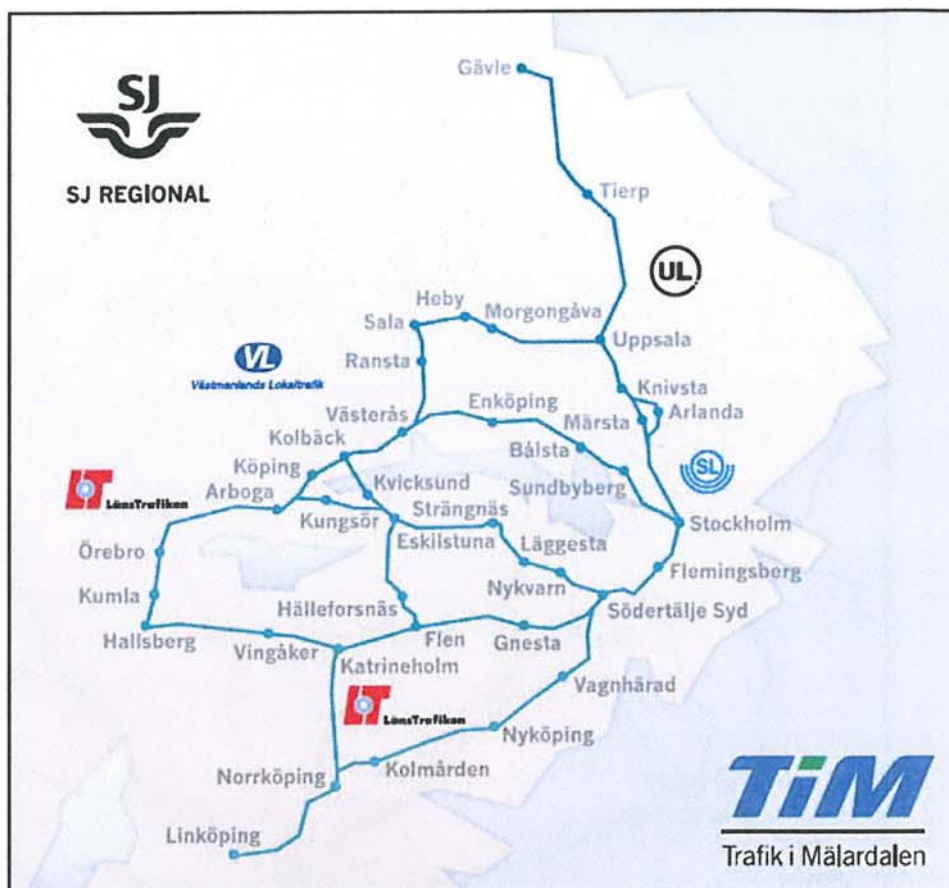
Som tidigare nämnt finns också kommersiell busstrafik mellan Uppsala och Arlanda, samt mellan Uppsala och Stockholm, som landstinget bedömer tillgodose ett vardagsresande. Det är Swebus och Bus4You som står för denna trafik.

UL har även regionbusstrafik som passerar länsgränserna in i Gävleborg, Västmanland och Sörmland. Mellan (Älvkarleby)- Skutskär och Gävle går tät trafik, idag benämnd Skutskärspendeln. Ytterligare en linje går från Tierp, via Skärplinge, till Gävle. En expressbusslinje går mellan Gävle och Forsmark, via Skutskär och en direktlinje mellan Tierp och Gävle.

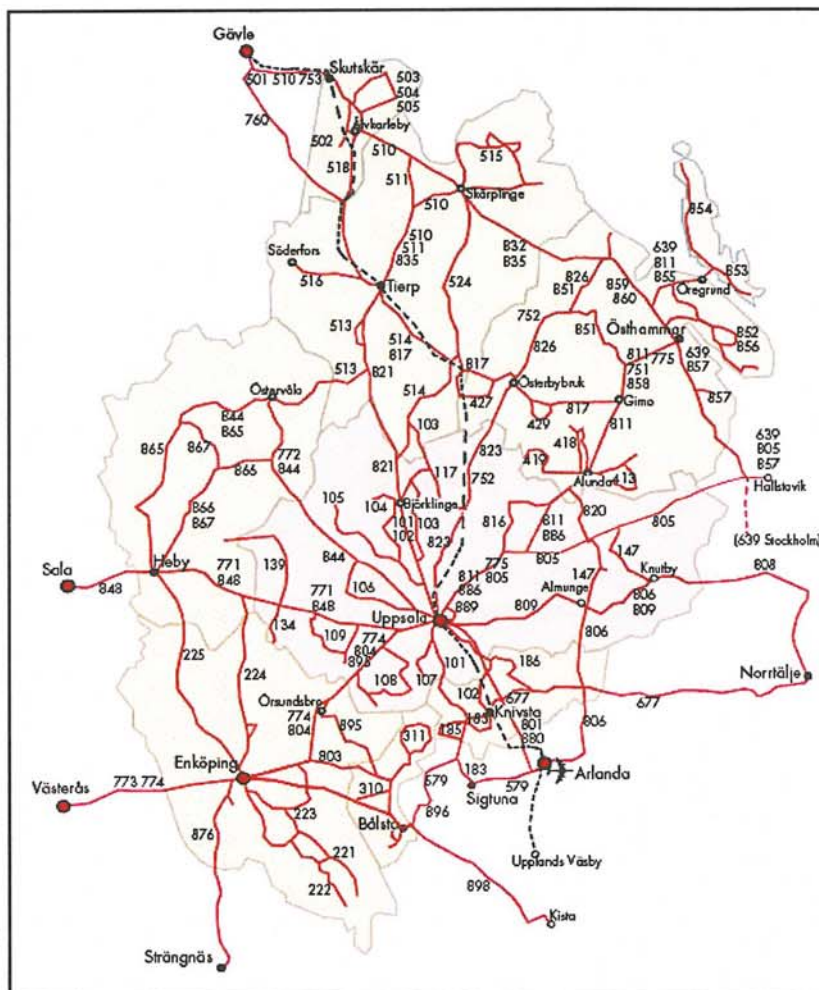
In i Västmanlands län har UL idag busstrafik mellan Uppsala och Sala respektive Västerås, mellan Västerås och Uppsala också i form av direkttrafik.

Trafiken mellan Uppsala län och Södermanlands län omfattas av en linje Enköping – Strängnäs.

Linjekarta över UL:s regiontrafik. För karta över stadstrafiken i Uppsala hänvisas till UL:s hemsida.



Sträckor och stationer som omfattas av TiM-avtalet. Källa: TiM.



Bilaga 2: Utveckling av kollektivtrafikens struktur i Uppsala län

Generell struktur

För att kollektivtrafiken ska bidra till regionens vision och mål är inriktningen att skapa ett sammanhållet och väl samordnat system.

Övergripande principer för linjenätsplaneringen är:

- Trafik-, bebyggelse- och infrastrukturplanering sker integrerat vilket ger kollektivtrafiken goda förutsättningar att utvecklas på ett positivt sätt.
- Kollektivtrafiken byggs upp kring ett stomnät med hög turtäthet, korta restider och en tydlig, lättbegriplig struktur². Stomnätet kompletteras av exempelvis direktlinjer och linjer av mer lokal karaktär.
- Strategiska bytespunkter skapas mellan de olika trafikslagen. Pendlar- och infartsparkeringar för bil och cykel bidrar till att hela resan fungerar.

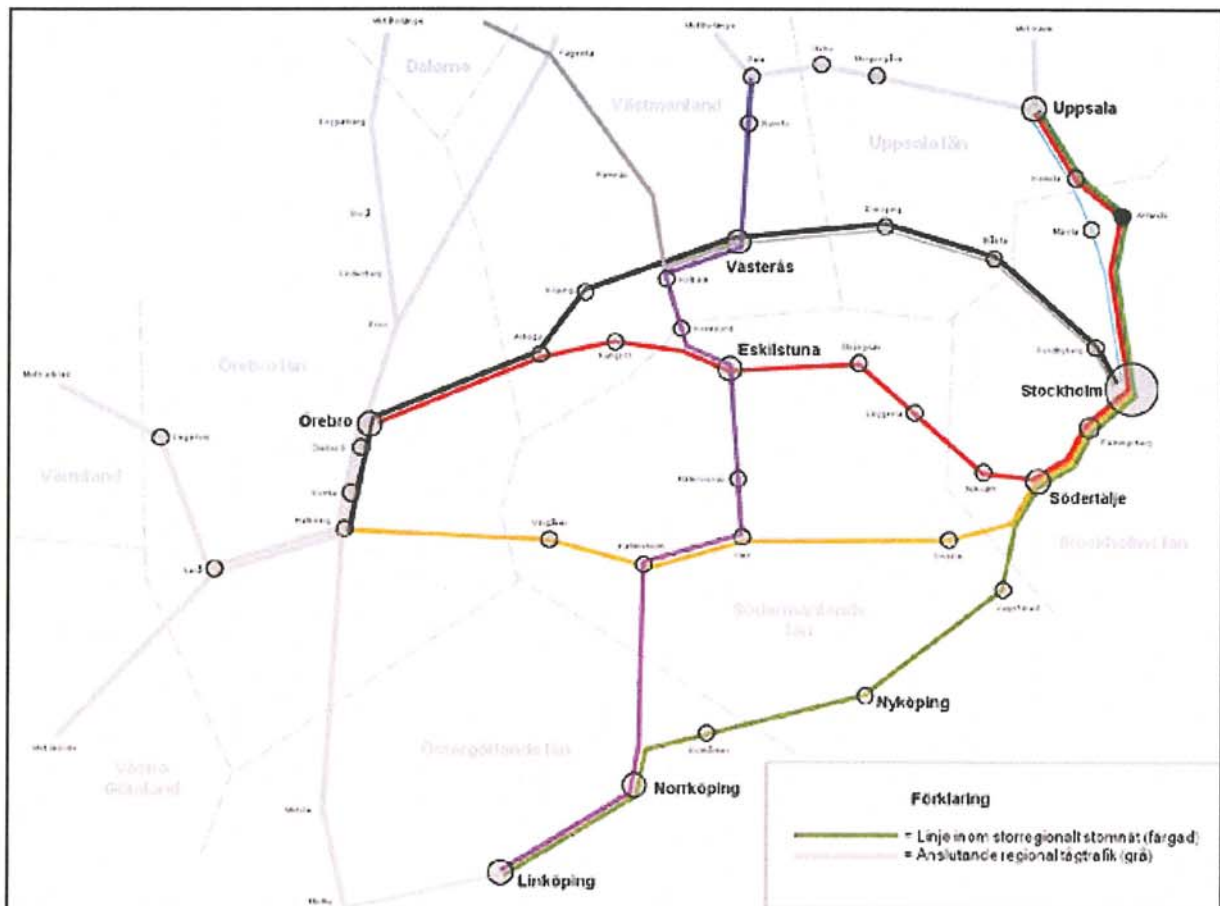
Strukturskisser för trafikupplägg återfinns i programmet huvuddokument.

Storregional tågtrafik

Inriktningen i Mälardalen är att skapa ett storregionalt stomnät för tågtrafiken, där samhället tar ett ansvar för att trafiken är långsiktig och bestående. Som komplement till stomnätet finns en ambition att skapa förutsättningar för en snabbare trafik med direkt regionaltågtrafik som kan drivas på kommersiella grunder.

Det storregionala stomnätets uppgift är fungera som basstrafik för arbets- och vardagsresande mellan större orter såväl inom som mellan länen i Stockholm – Mälardalenregionen samt vid behov mot orter i anslutande län.

- Trafiken ska kännetecknas av vedertagna principer för stomtrafik.
- Trafiken ska bedrivas med fasta linjesträckningar och enhetligt uppehållsmönster
- Trafikens ska, där infrastrukturen så medger, bedrivas med styva tidtabeller
- Trafiken ska bedrivas med enhetliga, moderna och för regional kollektivtrafik ändamålsenliga fordon



Exempel på linjer med regionaltåg inom TiM-området i ett möjligt storregionalt stomnät. Jämfört med dagens trafik är flera linjer genomgående genom Stockholm för att möjliggöra bättre nord-sydliga förbindelser och ge fler städer en direkt koppling till Arlanda.

Vid sidan om den storregionala stomtrafiken med regional-tåg finns behov av en snabbare trafik, regionala snabbtåg. En förutsättning för att sådan trafik ska kunna komma till stånd är att spårkapacitet och resandeunderlag ger utrymme för detta. Direkt regionalstågstrafik får inte etableras på bekostnad av trafiken i det storregionala stomnätet.

Regiontrafiken i Uppsala län

Regiontrafiken står för en betydande del av kollektivtrafiken i länet och svarar upp mot många olika behov. Regiontrafiken kan beskrivas med följande byggstenar:

- Stomtrafik: Pendeltåg, stombusslinjer
- Direktlinjer
- Lokala linjer
- Flexibla lösningar (anropsstyrd trafik, skollinjer etc)

Stomtrafik

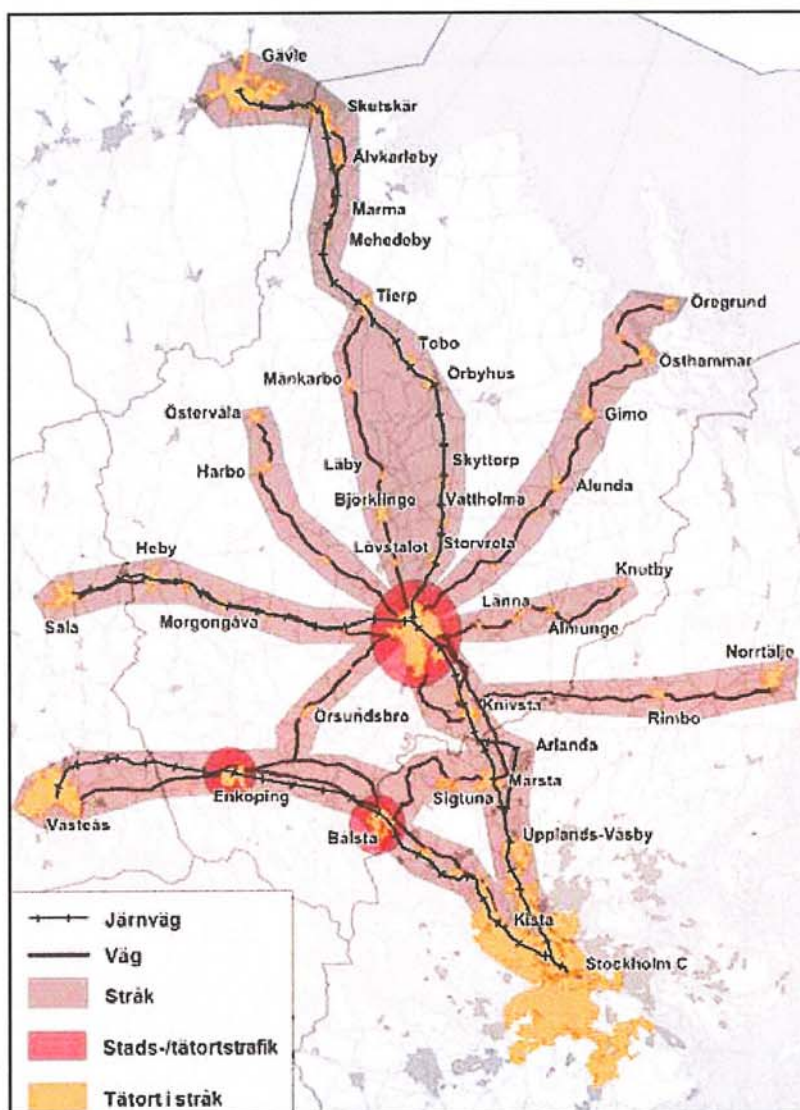
Stommen i regiontrafiken utgörs av tågtrafiken och stombusslinjer. Den definition som tidigare gällt inom UL är att regiontrafikens stomlinjer:

- Har betydelse för det långväga resandet inom och utanför länet.
- Binder samman centralorterna i länet och andra viktiga orter i ett regionalt perspektiv.
- Har regelbunden, tät och snabb trafik och är dragen den rakaste vägen mellan viktiga resmål av regional betydelse. Visst lokalt resande kan medges men endast på det långväga resandets villkor.

De huvudsakliga resandestråken inom, till och från Uppsala län. Utveckling av regiontrafikens stomtrafik avser i första hand dessa stråk.

Utmärkande för stomtrafiken är att trafiken sker i stråk där resandeunderlaget är stort vilket motiverar en väl utbyggd trafik. Stomtrafiken kännetecknas även av:

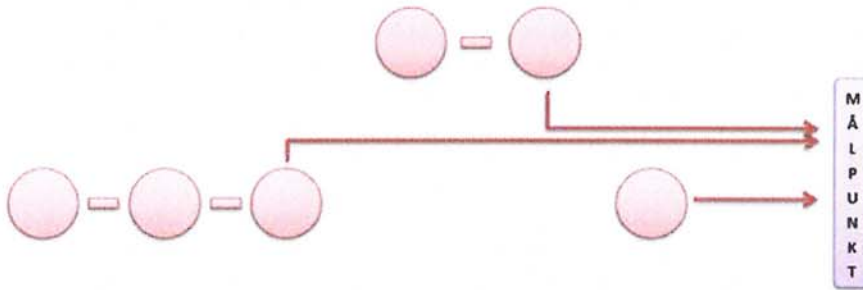
- Hög turtäthet – En stomlinje trafikeras med en jämn och hög turtäthet längs hela sin stäckning. I regiontrafiken kan 30-minuterstrafik vara ett riktvärde, men kortare intervaller än så krävs för att möjliggöra resande utan tidtabell.
- Snabbhet – Stomtrafiken bör ges hög framkomlighet och vid behov egen bana eller egna körfält. För att nå målet om snabbhet bör stomlinjerna ha längre hållplatsavstånd än övriga linjer.
- Långsiktighet – Ett stomnät bör vara grovmaskigt och sällan förändras vilket gör det extra tydligt och upplevs som pålitligt. Detta ger underlag för långsiktiga investeringar i infrastruktur och samhällsbyggnad som annars inte skulle kunna göras.
- Stomtrafiken ska fungera för alla typer av reseärenden (arbete, utbildning, fritid, tjänste, besök, inköp etc.) och under alla veckans dagar från tidig morgon till sen kväll. Stomtrafiken bör även ha trafik efter midnatt någon eller några dagar i veckan.



Direktlinjer

Stomlinjerna kan kompletteras av direktlinjer i relationer där stomtrafikens kapacitet inte räcker till eller där restiderna inte blir tillräckligt konkurrenskraftiga. Direktlinjer har färre uppehåll och mer direkt sträckning mellan större start- och målpunkter där resandet är stort. Direktbusslinjer införs oftast för arbetspendling där det finns ett tillräckligt resandeunderlag. Detta skapar ett effektivt system där utnyttjandet av bussarnas kapacitet maximeras samtidigt som det ger korta åktider för resenären.

Trafikeringsprinciperna kan variera. Förutom traditionella direktlinjer finns "stafettprincipen" som innebär att linjen har en lokal uppgift med relativt många hållplatser längst ut på linjen, för att sedan övergå till att vara en direktförbindelse på resten av sträckan. Genom att kombinera flera sådana linjer skapas ett trafikeringsupplägg med god geografisk täckning samtidigt som restiderna blir korta.



Schematisk beskrivning av direkttrafik med "stafettprincipen"

Lokallinjer

Stombussar och direktbussar kompletteras av lokallinjer med mindre maskvidd och tätare hållplatsstopp. Lokallinjerna matar till stomlinjenätet samtidigt som de tillgodoser det lokala resbehovet och förbinder länets landsbygd med kommuncentra. Lokaltrafiken är mer flexibel än stomtrafiken och förändras i takt med att kommunens befolkning och bebyggelse förändras.

Lokallinjer fungerar för flera typer av resor, arbetsresor och i begränsad utsträckning även fritid och besök. I vissa fall samverkar lokallinjer och skolskjuts för att ge ökad trafikförsörjning på landsbygden.

En stor del av landsbygdstrafiken, framförallt den svagare trafiken, har ofta skoltrafiken som stomme och tidtabellen är uppbyggd efter skolornas tider. Linjerna trafikeras normalt under vardagar (mån-fre), men med begränsat eller inget utbud på kvällar, helger och lov. Lokallinjer kan också vara anropsstyrda.

Flexibla lösningar där resandet är litet

För vissa områden är resandeunderlaget så litet att traditionella lösningar med linjelagd trafik är svåra att motivera ekonomiskt. För att ändå kunna erbjuda grundläggande resmöjligheter kan det vara nödvändigt att hitta andra former för den sortens resor. Ett första steg kan vara att definiera lägsta krav för linjetrafik, till exempel minst 5 turer per dag och riktning där intäkterna täcker minst en viss del av kostnaderna. Finns inte underlag för detta bör man se över olika åtgärder för att öka resandet eller hitta andra lösningar.

Exempel på åtgärder är:

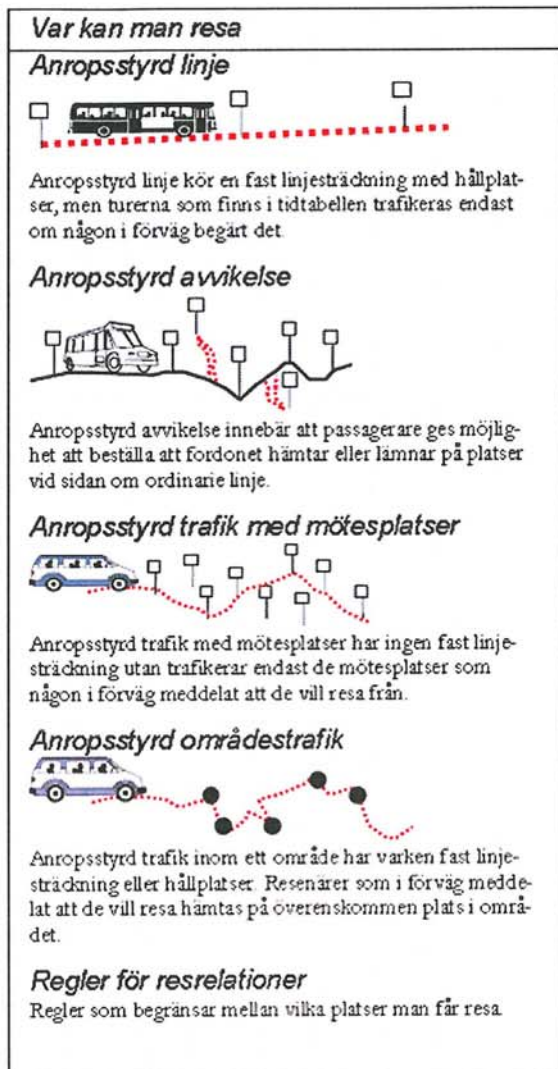
- Analysera om nuvarande utbud svarar upp mot det resbehov som finns. Finns det turer som bör flyttas, läggas till eller tas bort? Finns det andra möjligheter att öka resandet?
 - Låt en och samma tur utföra så många trafikuppgifter som möjligt. Om arbetsresor, skolresor och sjukresor kan samordnas ökar möjligheterna för linjelagd busstrafik. Använd rätt fordon till trafikuppgiften.
 - Undvik parallell trafik där det inte krävs av kapacitetsskäl och se över om linjerna i området kan effektiviseras genom att slås samman. Istället kan linjer mata in till ett stråk för att stärka underlaget där och på så vis höja standarden i hela systemet.
 - Se över om trafiken kan omarbetas till anropsstyrd trafik.

Anropsstyrd trafik är en lösning som normalt syftar till att:

- Erbjuder kollektivtrafik med god tillgänglighet och korta gångavstånd – till exempel för färdtjänstberättigade, äldre och resenärer med funktionsnedsättning.
- Förbättrar tillgängligheten genom att skapa ett grundutbud för personer utan bil – främst unga och äldre.
- Mata till huvudstråk och underlätta införande av ett tydligt stomlinjenät.
- Minska kostnader genom att trafiken endast går när det finns en efterfrågan (motsatt effekt kan dock uppstå beroende på hur systemet utformas).
- Tillgodoser behovet av service- och fritidsresor, däremot ej arbetspendling.

Anropsstyrd trafik har en större flexibilitet i tid och rum än en vanlig linje. Den tidmässiga flexibiliteten avser när det är möjligt att resa. Alternativ till en vanlig tidtabell kan vara förbestämda tidpunkter för ankomst vid ändhållplatsen och/eller vid några av hållplatserna längs sträckan. Viss

trafik går utan tidtabell, men inom ett förbestämd tidsintervall där man har möjlighet att beställa en resa. En extrem variant är att beställning av trafiken är möjlig under hela trafikdygnet. Den geografiska flexibiliteten avser linjens sträckning och hur påstignandet organiseras.



Indelning av anropsstyrd trafik enligt Glitter-projektet.
Källa: Vägverket 2010.

Stadstrafik

Stadstrafik finns idag i Uppsala medan Bålsta och Enköping har så kallad tätortstrafik. Det finns skäl att framöver också utveckla denna tätortstrafik mot nät som består av:

- Stomlinjer
- Direktlinjer
- Kompletterande linjer/Kommunlinjer
- Servicelinjer

I mindre tätorter är det dock inte nödvändigt att alla koncepten existerar tillsammans och på sikt kan det även vara aktuellt att etablera trafik av stadskaraktär i fler tätorter.

Stomtrafiken planeras efter principen ”Tänk spår – kör buss”, vilket innebär prioritering i gaturum och trafiksignaler, taktfast tidtabell, lite längre hållplatsavstånd och en långsiktighet där linjerna sällan förändras. Stomtrafiken bör ha en egen identitet för att skapa en tydlighet mot resenären. Trafiken bör vara tät över hela trafikdygnet så att det är möjligt att resa utan tidtabell och för alla typer av reseärenden. I Uppsala kommuns översiktsplan beskrivs ett möjligt framtida kollektivtrafiknät med stomtrafik och kompletteringslinjer, där vissa av stomlinjerna i framtiden kan trafikeras med spårvagn.

Direktlinjer kan sättas in där stomtrafikens kapacitet inte räcker till eller där restiderna inte blir tillräckligt konkurrenskraftiga. I vissa relationer kan det bli aktuellt att den regionala stombusstrafiken utför direkttrafik i staden.

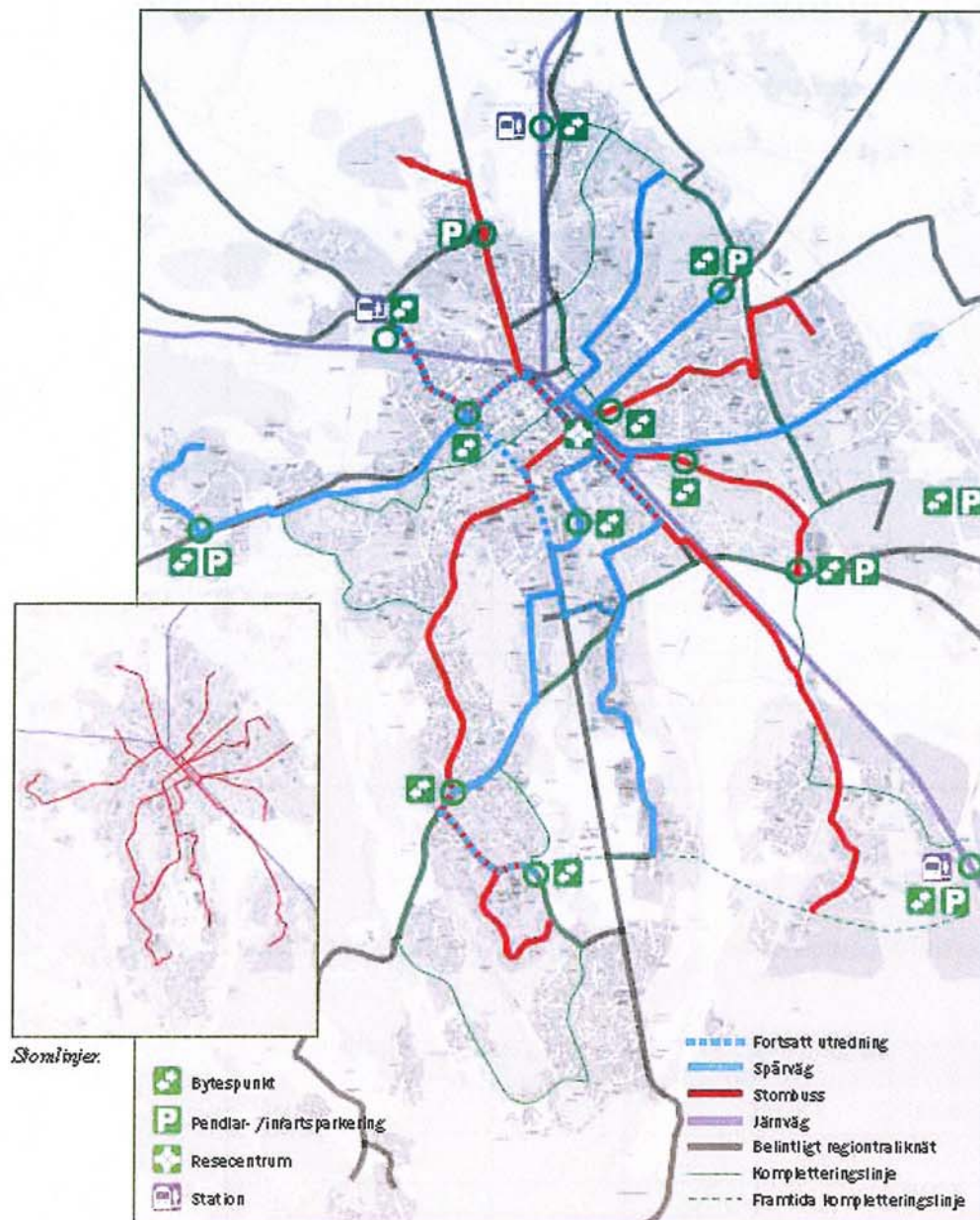
Linjer som inte har det resandeunderlag som krävs för stomtrafik kan ses som kompletterande linjer eller kommunlinjer.

Servicelinjer är trafik som vänder sig till resenärer som har behov trafik som bygger på närhet och mycket god tillgänglighet. I Uppsala finns idag konceptet Mjuka linjen.

Färdtjänst och sjukresor

Överflyttning från färdtjänst till allmän kollektivtrafik är önskvärt då det sparar resurser för samhället och medför en ökad valfrihet för personer med funktionsnedsättning. För att stärka samordningsmöjligheterna mellan allmän och särskild kollektivtrafik är strävan att landstinget också ska åläggas ansvaret för färdtjänst. Även för de sjukresor som landstinget idag ansvarar för är en ökad samordning med andra resor önskvärd.

I och med att den allmänna kollektivtrafiken aldrig kommer att kunna garantera full tillgänglighet för alla med funktionsnedsättning kommer dock färdtjänsten fortsatt vara ett viktigt inslag i den sammanlagda kollektivtrafiken. Detta gäller även för sjukresor.



Stadens kollektivtrafik integrerat med regiontrafiken. Stombussar i en första etapp infällda till vänster. Ur Översiktsplan för Uppsala kommun 2010.



Mjuka linjen i Uppsala är en servicelinje med fokus på närhet och tillgänglighet.

Bilaga 3: Åtgärder och måltal tillgänglighetsanpassning

Åtgärder hållplatser och stationer

Knutpunkt/omstigningspunkt (mer än 300 påstigande /dygn)

Åtgärder/År	Basår 2010	2015	2020	2025	2030
Plattforms-/kantstenshöjd	X	25	50	100	100
Ledstråk	X	25	50	100	100
Allmänbelysning	X	25	50	100	100
Belysning i vänthall	X	25	50	100	100
Sittbänk (med arm- och ryggstöd)	X	25	50	100	100
Realtidsinformation	X	25	50	100	100
Taktil informationstavla	X	25	50	100	100
Talutrop	X	25	50	100	100
Handikapptalett (där byggnad finns)	X	25	50	100	100

Måltal anges i procent

Större hållplatser (mer än 100 påstigande / dygn) **och Bytespunkter** (mellan 50 och 100 påstigande /dygn)

Åtgärder/År	Basår 2010	2015	2020	2025	2030
Plattforms-/kantstenshöjd	X	25	50	100	100
Ledstråk	X	25	50	100	100
Allmänbelysning	X	25	50	100	100
Väderskydd med belysning	X	25	50	100	100
Sittbänk (m arm och ryggstöd)	X	25	50	100	100
Realtidsinformation	X	25	50	100	100

Måltal anges i procent

Värde för basåret 2010 är inte känt. Ansvar för hållplatser åvilar väghållaren och för vissa åtgärder även landstinget. Landstinget definiera vilka platser som avses med hjälp av APR-systemet³ och kallar därefter till möten angående vilka åtgärder som behöver göras. Landstinget undersöker samtidigt vilka eventuella statsbidrag som kan finnas för genomförandet.

Prioriterade hållplatser och stationer

Pendeltågstationer

Station > 300 påstigande/dag	Station 100 - 300 påstigande/dag	Station < 100 påstigande/dag
Uppsala Centralstation	Skyttorp station	Älvkarleby station
Upplands Väsby station	Vattholma station	Mehedeby station
Arlanda C	Skutskär station	Furuvik
Knivsta station	Tobo station	Marma station
Tierp station		
Gävle Central		
Örbyhus station		
Storvreta station		

Upptågets stationer efter antal påstigande per genomsnittlig dag 20110201-20120131. Källa: APR

Hållplatser regionbusstrafik

Knutpunkt > 300 påstigande/dag	Större hållplats 100 - 300 påstigande/dag	Bytespunkt mellan 50 och 100 påstigande/dag
Uppsala resecentrum	Västerås Centralstation	Knivsta-Ar terminalen
Bålsta station	Heby torg	Järlåsa station
Enköpings station (resecentrum)	Örsundsbro centrum	Skyttorp station
Enköping Gustav Adolfs plan	Gävle Rådhuset	Skolsta
Uppsala Klostergatan	Uppsala Ekonomikum	Knutby skola
Östhammar busstation	Skutskär centrum	Gävsta skola
Arlanda terminal 5	Uppsala Vaksala torg	Långhundra Åby vägsäl
Tierp station	Arlanda terminal 4	Vassunda
Gimo bussterminal	Österbybruk bussterminal	Månkarbo gångtunneln
Alunda bussterminal	Skärplinge bussterminal	Tärnsjö centrum
	Östervåla busstation	Läby kyrka
	Vänge kyrka	
	Morgongåva station	
	Uppsala Skolgatan	
	Knivsta station	
	Gävle Vasaskolan	
	Almunge skola	
	Uppsala Gränby Centrum	
	Arlanda terminal 2-3	

Knutpunkter, större hållplatser och bytespunkter i UL:s regionbusstrafik. Påstigande per genomsnittlig dag 20110201-20120131. Källa: APR

Prioriterade hållplatser ska kompletteras med aktuella hållplatser för stadstrafik.

Åtgärder fordon

Fordon stadstrafik

Åtgärder/År	Basår 2010	2015	2020	2025	2030
Läggolv/Lågentré	94	97	100	100	100
Rullstolsplats	11	50	100	100	100
Inre automatiskt hållplatsutrop	100	100	100	100	100
Inre informationsskylt	86	100	100	100	100

Måltal anges i procent

Fordon regionbusstrafik

Åtgärder/År	Basår 2010	2015	2020	2025	2030
Läggolv, lågentré, ramp eller lift	67	70	100	100	100
Rullstolsplats	70	70	100	100	100
Inre automatiskt hållplatsutrop	60	100	100	100	100
Inre informationsskylt	89	100	100	100	100

Måltal anges i procent

Fordon pendeltågstrafik

Åtgärder/År	Basår 2010	2015	2020	2025	2030
Läggolv/Lågentré	100	100	100	100	100
Ramp/Lift	100	100	100	100	100
Rullstolsplats	100	100	100	100	100
Inre automatiskt hållplatsutrop	100	100	100	100	100
Inre informationsskylt	100	100	100	100	100
Yttre informationsskylt	100	100	100	100	100

Måltal anges i procent