

Handläggare  
Kihlberg Jenny

Datum  
2011-11-11

Diarienummer  
KSN-2011-0536

Kommunstyrelsen

## **Samråd om förutsättningar och framtidsbild för kollektivtrafiken i Uppsala län**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslås besluta

**att** avge skrivelse till Upplands Lokaltrafik AB enligt **bilaga 1**.

### **Ärendet**

Upplands Lokaltrafik AB har den 27 september 2011 översänt förslag till Samråd om förutsättningar och framtidsbild för kollektivtrafiken i Uppsala län på remiss, **bilaga 2**.

Samrådshandlingen ska ses som första steget mot ett regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, som enligt nya kollektivtrafiklagen ska vara beslutat senast 1 oktober 2012.

### *Föredragning*

Allmänt är "Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030" en bra och utförlig nulägesbeskrivning, och utgör basen i den trestegsraket som slutligen formaliseras i den regionala myndighetens Trafikförsörjningsprogram. Arbetet med att ta fram underlag till det regionala trafikförsörjningsprogrammet kommer att fortgå det närmsta året, se figuren nedan.



Figur: Process för framtagande av trafikförsörjningsprogram för Uppsala län

Kommunen har deltagit i processen med framtidsbildens framtagande genom representanter från kommunledningskontoret och gatu- och trafikkontoret som deltagit i den externa referensgruppen. I denna referensgrupp har även representanter från de andra kommunerna, Regionförbundet och landstinget deltagit. Kommunens representanter har även haft separata möten med UL samt ett samarbete skett inom projektet ”Attraktiva stomlinjer och stadsstråk”.

Förslaget till kommunens yttrande har tagits fram genom samarbete mellan kommunledningskontoret och gatu- och trafikkontoret. Gatu- och trafiknämnden har den 1 november fått en draging av framtidsbilden och information om synpunkterna.

I det fortsatta arbetet bör kommunens arbete med att skapa en attraktiv kollektiv trafik inarbetas och studier bör även göras för att undersöka möjligheterna till att integrera region- och stadstrafiken. En mer konkret målbild för kollektivtrafiken bör utarbetas, som bl.a. visar helhetsnät, hållplatser och turtäthet. På tjänstemannanivå finns ett bra samarbete kring utvecklingen av stadstrafiken och detta bör fördjupas och ansvar och roller bör återigen klargöras i och med att myndigheten bildas. För att nå fördubblingsmålet och skapa en attraktiv och hållbar stad har kommunens en viktig roll med att skapa bra framkomlighet för kollektivtrafiken samt i stadsutveckling stödja kollektivtrafiken med att förtäta utmed stråken och i goda kollektivtrafiklägen. Kommunen bör sedan påverka så att kollektivtrafiken kundanpassas och trafikeringen enligt målbilden förverkligas. Tillsammans är det även viktigt att arbeta för att göra medborgarna positivt inställda till kollektivtrafiken.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Inte aktuellt i detta ärende.

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt  
stadsdirektör

Handläggare  
Kihlberg Jenny

Datum  
2011-12-07

Diarienummer  
KSN-2011-0536

## Upplands lokaltrafik

### Samråd om förutsättningar och framtidsbild för kollektivtrafiken i Uppsala län

Upplands Lokaltrafik har till Uppsala kommun (kommunen) skickat samrådshandlingar om förutsättningar och framtidsbild för kollektivtrafiken i Uppsala län, "Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030". Synpunkter utgår främst ifrån de medskickade frågeställningar som finns i remissen.

#### Allmänt

"Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030" är en bra och utförlig nulägesbeskrivning och utgör basen i den trestegsraket som slutligen formaliseras i den regionala myndighetens Trafikförsörjningsprogram och som ska vara klart till i oktober 2012.

Arbetet med att ta fram underlag till det regionala trafikförsörjningsprogrammet kommer att fortgå det närmsta året. Utredningar som kommunen anser att det finns extra behov av att genomföra är:

- Fördjupad analys av dagens resande och behov i kollektivtrafiken
- Utvecklat kund- och marknadsperspektiv i analysen
- Fördjupningsstudier av stadstrafiken i Uppsala. Detta kommer kommunen delvis göra inom projektet attraktiva stomlinjer och stadsstråk, men det bör sker i nära samarbete och i samförstånd.

I det första Trafikförsörjningsprogrammet som ska beslutas 2012 måste vissa inriktningsmål finnas med, till exempel;

- Fossilfria bränslen till de olika trafikslagen. Ska biogasen kompletteras med eldrivna fordon, och ska man skifta till biogas på regionbussar och el på stadsbussar eftersom biogasen inte kommer att räcka till?
- Transportsätt, det finns ett antal olika alternativ som kan börja trafikera redan i morgon som Bus-Rapid-Transfer, BRT. Andra trafiksystem som trådbussar och spårtaxi tar längre

tid men kan fortfarande vara komplement och/eller delmål mot en eventuell framtida spårvagnslösning.

- Depåfrågan, region-, stad- eller båda på depån i Fyrislund. Även om det troligen i ett första ske blir en stor depå i Fyrislund kommer det att krävas ytterligare depåkapacitet. Uppsala är en växande stad och en utrymmeskrävande depå bör planeras för redan nu, eftersom lokaliseringen är mycket viktigt för effektiv logistik.
- Tidtabellsstyrd- och anropsstyrd trafik.

Framtidsbild 2030 är främst inriktad på regionbusstrafik i stråk. Det är även viktigt att stärka tågtrafiken och att vi gemensamt arbetar för förbättrad kapaciteten på Ostkustbanan, Dalabanan samt för en ny järnväg längs Arosstråket. Även nya stationer bör möjliggöras i framförallt Bergsbrunna och Vänge.

Kommunens arbete med att skapa attraktivare stadstrafik i framtiden måste arbetas in i det fortsatta arbetet. En bra och attraktiv stadstrafik gynnar hela länet då många har sina arbetsplatser i staden. Kommunen planerar att fortsätta med fördjupad analys inom projektet Attraktiva stomlinjer och stadsstråk och förutsätter att det påbörjade samarbetet fortsätter och fördjupas så att en gemensam målbild och förslag till åtgärder kan tas fram. Ett prestigelöst och kreativt samarbete mellan berörda ses som en förutsättning för att lyckas skapa en attraktiv och framgångsrik kollektivtrafik så att fördubblingsmålet nås. En stor utmaning ligger framför oss.

#### • Stämmer beskrivningen av kollektivtrafikens förutsättningar?

Kollektivtrafikens förutsättningar överensstämmer med kommunens bild. Bilden är dock väl traditionell. Kommunens hade gärna sett att dokumentet utvecklade skrivningar om alternativa fortskaffningsmedlet för kollektivtrafiken.

Resandet på stadstrafiken har ökat med 20 procent de senaste 10 åren, nu ska resandet öka med 100 procent de kommande 10 åren. För att lyckas med detta mål anser kommunen att det krävs fokusering på;

- Kundfokusering, alltid utgå ifrån vad som är bäst för kunden/resenären, vilket bygger upp tilliten till kollektivtrafiken. Ett exempel är biljettsamordning.
- Bättre styrning och uppföljning inom kollektivtrafiken för att kunna prioritera och göra rätt åtgärder. Kommunen skulle gärna se bättre uppföljning av ekonomin med linjeredovisning om vilka linjer som är livskraftiga samt uppföljning av resandet och resandeströmmar.
- I framtiden blir det allt viktigare med att integrera bebyggelse- trafik och infrastrukturplanering, vilket framtidsbilden framhåller. Kommunen har i ÖP2010 pekat ut stomlinjestråken som utvecklingsområden och studier görs för att se vilka möjligheter det finns till förtätning. Även om goda kollektivtrafiklägen efterfrågas vid etablering i bostadssökande så finns det även andra kvalitéer som efterfrågas och som inte alltid

överrensstämmer med kollektivtrafiken. Här måste det finnas en viss flexibilitet och samarbete för att skapa god tillgänglighet och möjlighet till hållbart resande.

• **Är framtidsbild och mål väl avvägda och i linje med en hållbar utveckling för länet?**

Framtidsbilden och målen upplevs vara rätt beskrivna. När det gäller målen bör dessa prioriteras enligt nedan för att undvika den utspädningseffekt som annars riskeras att uppstå.

1. Fördubblingsmålet
2. Tillgänglighet och miljö
3. Målsättningar
  - ekonomi
  - jämställdhet
  - säkerhet och trygghet

• **Vad är viktigast att fokusera på för att kollektivtrafiken ska vara ett strategiskt verktyg för att utveckla ett hållbart samhälle och nå angelägna samhällsmål beträffande tillgänglighet, regional utveckling, miljö mm?**

För Uppsala kommun är den viktigaste frågan hur man ska åstadkomma ett ökat resande med kollektivtrafiken på bekostnad av bilismen, som måste minska i staden. Turtäthet, god framkomlighet attraktiva restider ser kommunen som viktigt att fokusera på, men även att fordon, hållplatser och bytespunkter som håller hög kvalité samt når viktiga målpunkter.

• **Vilka åtgärder kan/bör olika aktörer genomföra för att stödja framtidsbilden?**

Ett konstruktivt och intimt samarbete med ett "holistiskt" synsätt. Det bör arbetas fram en mer konkret målbild som tydligt visar hur bl.a. trafikeringen kommer att se ut. Kommunerna har ett särskilt ansvar för tillgänglighet och framkomlighet. Myndigheten och kommunen måste arbeta intimt samman och stödja varandra i frågor som spårtaxi, trådbuss eller spårvagn samt inom mobility management.

• **Vilka utredningar bör kollektivtrafikmyndigheten/UL fokusera på i det fortsatta arbetet med ett regionalt trafikförsörjningsprogram för länet?**

Följa upp och analysera resmönstren i de olika trafikslagen, och varför väljs kollektivtrafiken bort till förmån för bilen? Integrering av region och stadstrafiken.

En strategi som helt har glömts bort är "kundorienteringen", utan den blir det ingen fördubbling. Hur kan branschen förenkla för resenären t.ex. vad det gäller biljettyper, biljettköp, information?

• **I målformuleringen använder vi centralorter definierade utifrån pendlingsmönster. Vilka faktorer bör vägas in och vilken hierarki bör användas i en sådan indelning?**

Viktiga faktorer är analys av resandeströmmar, var stiger man på och var kliver man slutligen av, och vid vilken tid åker man. Kan resandeströmmarna påverkas för att sprida ut resandet över dagen, för att skapa en jämnare trafik och inte behöva dimensionera efter topparna.

Kommunstyrelsen

Gunnar Hedberg  
Ordförande

Astrid Anker  
Sekreterare

# Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030

Underlag för dialog om inriktning och principer för  
kollektivtrafikens utveckling i Uppsala län



Samrådshandling från projektet KUL 2020

Dnr: UL 2011/172



**Foton:**

Bernth Johansson, Bo Eriksson och UL.



# Innehållsförteckning

<b>Inledning</b>	<b>4</b>
<b>Del 1. Framtidsbild, målområden och mål</b>	
<b>Framtidsbild för Uppsala län 2030</b>	<b>10</b>
<b>Målområden</b>	<b>12</b>
<b>Mål</b>	<b>13</b>
<b>Del 2. Nuläge och utmaningar</b>	
<b>Planeringsförutsättningar</b>	<b>20</b>
Sammanfattning	28
<b>Dagens utbud</b>	<b>29</b>
Sammanfattning	35
<b>Resenären och resandet</b>	<b>36</b>
Sammanfattning	51
<b>Tillgänglighet</b>	<b>52</b>
Sammanfattning	57
<b>Miljö</b>	<b>58</b>
Sammanfattning	61
<b>Del 3. Strategier</b>	
<b>Strategier</b>	<b>62</b>
<b>Vad säger du?</b>	<b>69</b>
<b>Källhänvisningar</b>	<b>70</b>

## **Bilagor och underlags-PM (finns att hämta på UL:s hemsida):**

Bilaga 1: Översiktsplanering och utveckling i Uppsala läns kommuner och grannlän

Bilaga 2: Arbetpendlingen i Uppsala län

Bilaga 3: Betalsystem och priser

Bilaga 4: Nationella mål och riktlinjer

Undelags-PM: Trafikkoncept regiontrafik och anropsstyrd trafik

# Inledning



## Mot ett regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län

Den 1 januari 2012 träder en ny lag för kollektivtrafiken i kraft. Den innebär bland annat att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län som ansvarar för att det upprättas ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Kollektivtrafiken får därmed en tydligare politisk styrning.

Denna samrådshandling om kollektivtrafikens roll i Uppsala län är första steget på vägen mot ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Handlingen ger förslag på mål och strategier för hur kollektivtrafiken kan bidra till att nå regionens vision om att "Uppsala län ska vara en attraktiv kunskapsregion i Europa med hållbar tillväxt som ledstjärna" (Regionförbundet Uppsala län, 2008). Handlingen utgör också ett brett kunskapsunderlag som delvis kräver vidare analys och utredning. Arbetet har drivits av Upplands Lokaltrafik, UL, i samarbete med länets kommuner, Regionförbundet och Landstinget. Projektet har kallats KUL 2020.

Under hösten 2011 vill UL samråda om vilken framtidsbild som ska gälla för kollektivtrafiken och samhällsplaneringen. Tidshorizonten är år 2030. Vår ambition är att skapa en gemensam bild av var vi står idag och vilka utmaningar som ligger längre fram.

Synpunkterna på samrådshandlingen kommer att tas om hand av UL och, i den mån de inte hinner hanteras, tillsammans med utredningen lämnas över till Landstinget som från 1 januari 2012 utgör ansvarande myndighet för kollektivtrafiken i Uppsala län.

Under 2012 sker i Landstingets regi en ny samrådsomgång där materialet utvecklats och analyserats ytterligare. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska sedan vara beslutat senast 1 oktober 2012.

## Fortsatt arbete

Efter samrådet kommer vi att gå igenom alla synpunkter och ta ställning till hur de bör hanteras. Arbetet med att ta fram underlag till det regionala trafikförsörjningsprogrammet fortgår under året. Utredningar som vi ser behov av att genomföra är:

- Fördjupad analys av dagens resande och behov i kollektivtrafiken
- Utvecklat kund- och marknadsperspektiv i analysen
- Indelning av kollektivtrafiken i stråk/trafik av olika styrka, som stöd och vägledning för såväl samhälls- som trafikplaneringen
- Fördjupningsstudier av stadstrafiken i Uppsala
- Analys av kollektivtrafikens framkomlighet och punktlighet
- Analys av trängselsituationen och kapacitetsbehov
- Ytterligare förslag på åtgärder som stödjer vision och mål
- Analys av konsekvenser och måluppfyllelse av programmet
- Dialog med trafikföretag angående kollektivtrafikens utveckling



Figur: Process för framtagande av trafikförsörjningsprogram för Uppsala län

## Utgångspunkt i en hållbar samhällsutveckling

Utgångspunkten för detta programförslag är att kollektivtrafiken är ett verktyg för att skapa en hållbar samhällsutveckling. Kollektivtrafiken ska bidra till regionens mål att "Uppsala län ska vara en attraktiv kunskapsregion i Europa med hållbar tillväxt som ledstjärna". Hållbarhet beskrivs i de tre dimensionerna

- Ekologisk
- Ekonomisk
- Social

För att utvecklingen ska kunna betraktas som hållbar måste den gå framåt på alla tre områdena. Kollektivtrafiken bidrar ofta till att lösa flera problem samtidigt och tillsammans med andra insatser kan en utbyggd kollektivtrafik på ett kostnadseffektivt sätt bidra till en hållbar utveckling.

Kollektivtrafiken bidrar till att nå samhällets mål inom miljöområdet framförallt i områden där resandeunderlaget är stort och kollektivtrafiken är attraktiv och drivs energieffektivt med fossilfria bränslen. Kollektivtrafiken kan också bidra till att skapa mer attraktiva stadsmiljöer.

Primärt främjar kollektivtrafiken en långsiktigt uthållig ekonomisk utveckling genom att den ökar tillgängligheten i samhället och därmed tillgången till bostäder, arbetsplatser och arbetskraft.

Kollektivtrafiken bidrar till en socialt sammanhållen utveckling genom att öka tillgängligheten till arbetsmarknad, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Behovsanpassade kollektivtrafiklösningar bidrar till ett inkluderande och jämställt transportsystem som alla kan ta del av.

Framtidsbilden och förslagen på mål och strategier har också sin utgångspunkt i det nationella fördubblingsmålet om att kollektivtrafiken ska nå en fördubblad marknadsandel på sikt. Antalet resor ska fördubblas till 2020, jämfört med år 2006. Målet om fördubblat resande till 2020 är också antaget i de gemensamma ägardirektiven till UL. En utveckling av resandet i denna riktning är en indikator på att kollektivtrafiken och transportsystemet utvecklas i en hållbar riktning.

## Lagen i korthet

Den 1 januari 2012 träder en ny lag för kollektivtrafiken i kraft. Den innebär en stor organisatorisk förändring genom bildandet av nya regionala kollektivtrafikmyndigheter. Myndigheterna ersätter därmed dagens trafik huvudmän i länen. I Uppsala län kommer Landstinget att bilda den nya kollektivtrafikmyndigheten.

Myndigheterna ska besluta om regionala trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt, dvs den trafik som samhället avser ta ansvar för.

Myndigheten kan överlämna befogenhet att ingå avtal till aktiebolag eller kommun. En viktig roll för myndigheten blir att ta fram strategier och mål för kollektivtrafikens utveckling på lång sikt, och hur den kan bidra till en önskad samhällsutveckling.

Lagen innebär också, från och med 1 januari 2012, fritt marknadstillträde för trafikföretag som önskar konkurrera. Redan i oktober 2010 öppnades marknaden för persontrafik på järnväg.

Jämfört med betänkandet En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39), som föregick propositionen, är marknadsöppningen i lagen inte lika långtgående. I betänkandet skulle myndigheten först pröva marknadsens förmåga att på kommersiella grunder tillhandahålla tjänsten.

## Regionala trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

- Klart senast 1 oktober 2012
- Omfattar all regional kollektivtrafik, både kommersiell och upphandlad
- Integrerade program för trafik, infrastruktur, samhällsbyggnad, regional utveckling och tillväxt
- Konkreta mål och handlingsplaner
- Långsiktiga och aktuella
- Grund för beslut om allmän trafikplikt och avtal

Trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall ett landsting ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska enligt lagen innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja genom allmän trafikplikt
- Åtgärder för att skydda miljön
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning
- Bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
- Omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

## Roller och ansvarsfördelning

Det avtal som träffats mellan kommunerna och Landstinget i Uppsala län innebär att Landstinget i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet tar över det ekonomiska, strategiska och utförmässiga ansvaret för länets kollektivtrafik. Politiskt ansvariga bli den nya kollektivtrafiknämnden, med en bred förankring i länet.

Möjlighet till kommunala tillköp av trafik finns, men är avsett att förkomma i begränsad omfattning och under begränsad tid.

Skolskjutstrafik är fortfarande ett kommunalt ansvarsområde i enlighet med skollagen. Kommunerna kan i överenskommelse med Landstinget uppdra myndigheten att upphandla skolskjuts och samordna den. Kommunen bestämmer omfattningen av trafiken och betalar därefter. Möjlighet att låta skolelever åka med den linjelagda trafiken med av kommunen köpta skolkort finns också kvar. Överenskommet mellan parterna är att samordning mellan skolskjuts och

linjelagd trafik bör ske i möjligaste mån.

Avtalet innebär nya former för samverkan. Samverkan ska ske mellan Landstinget, kommunerna och Regionförbundet i frågor som rör strategiska ärenden, stadstrafik, lokala frågor, operativa trafikfrågor och eventuella tillköp. Samverkansformer ska också utarbetas för att integrera planeringen av kollektivtrafik med den kommunala och regionala samhälls- och infrastrukturplaneringen. Samverkan leds av kollektivtrafiknämnden.

Utformning och dimensionering av investeringar i nya och befintliga anläggningar är ett gemensamt ansvar och lokalisering av investeringar sker i samråd mellan berörd kommun och Landstinget.

## Organisation och process

Projektet har drivits av UL i nära samarbete med regionens aktörer. Genom en extern referensgrupp som består av länets kommuner, Regionförbundet och Landstinget har löpande kommunikation skett. Separata möten har också genomförts med samtliga kommuner samt Trafikverket.

Följande personer har deltagit i projektorganisationen:

### Styrgrupp:

Malte Burwick, VD UL

Caj Rönnbäck, Planeringschef UL

### Projektledare:

Erik Sjaunja (Malin Gibrand bitr), Trivector

### Projektgrupp UL:

Anders Bergquist, statistikansvarig/analytiker

Cecilia Forslund, utredare samhällsplanering

Katharina Staflund, planeringsstrateg

### Extern referensgrupp:

Andreas Lytter	Östhammars kommun
Annelie Welén	Enköpings kommun
Björn Stålfors	Heby kommun
Caroline Quistberg	Regionförbundet i Uppsala län
Erik Klippmark	Älvkarleby kommun
Fredrik Holmgren	Håbo kommun
Göran Carlén	Uppsala kommun
Helena Broberg	Tierps kommun
Helena Gåije	Tierps kommun
Jenny Kihlberg	Uppsala kommun
Lars Olof Fagerström	Landstinget i Uppsala län
Maria Lundholm	Östhammars kommun
Marianne Hagman	Enköpings kommun
Mats Eriksson	Knivsta kommun
Ola Kahlström	Regionförbundet i Uppsala län
Per Odelmalm	Uppsala kommun
Torkel Kjösnes	Uppsala kommun

Även Helene Bermell, Trafikverket har deltagit vid ett möte. Deltagare som slutat sin tjänst under projektets gång har varit Björn Bergkvist, Östhammars kommun Richard Grönborg, Håbo kommun och Agneta Svensk, Enköpings kommun.

Samverkan har också skett med Tomas Ahlberg, MÅLAB, trafikhuvudmännen i Mälardalens gemensamma bolag för regionalafrik tågtrafik i Mälardalen.

### Referensgrupp UL:

Anders Engemar	Trafikavdelningen
Ellen Åberg	Försäljningsavdelningen/ Kundtjänst
Håkan Åhlin	Drift och infrastruktur
Johan Damström	Försäljningsavdelningen
Johan Wezelius	Marknadsavdelningen
Nikodemus Kyhlén	Försäljningsavdelningen
Stina Nordlund	Informationsavdelningen
Sture Jonsson	Informationsavdelningen
Thomas Montgomery	Trafikavdelningen

Även Stefan Adolfsson, kvalitetsansvarig, har deltagit vid ett möte.

# Framtidsbild, målområden och mål



# Framtidsbild för Uppsala län 2030

## **”Uppsala län ska vara en attraktiv kunskapsregion i Europa med hållbar tillväxt som ledstjärna”**

(Regionförbundet Uppsala län, 2008)

Kollektivtrafiken bidrar till regionens vision genom att skapa tillgänglighet på ett sätt som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart. Framtidsbilden har formulerats utifrån denna vision och de sex målområden som har identifierats under framtagandet av samrådshandlingen:

- Resenären och resande
- Tillgänglighet
- Miljö
- Ekonomi
- Jämställdhet
- Säkerhet och trygghet

### **Resenären och resandet – Kollektivtrafik är det självklara resvalet för de allra flesta**

År 2030 har kollektivtrafikens marknadsandel ökat kraftigt i förhållande till bilens. Detta gör att transportsystemet har blivit effektivare då resorna sker kostnadseffektivt och med förhållandevis liten miljöbelastning – ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Kollektivtrafiken är en viktig del i vad som annars skulle vara ett överbelastat och oframkomligt trafiksystem. Men det är inte trängseln på vägarna och de stigande drivmedels- och parkeringskostnaderna som i första hand driver på kollektivtrafikens resandeutveckling. Kollektivtrafiken är ett fördelaktigt val för de allra flesta då den är inkluderande och tillgodoser varierade resbehov. Särskilt i de starka stråken är kollektivtrafiken ett attraktivt alternativ och ofta förstahandsval för både daglig- och sällanresor.

### **Tillgänglighet – Kollektivtrafiken är en integrerad del av samhällsutvecklingen**

År 2030 är kollektivtrafiken en av de allra viktigaste byggstenarna i den dynamiska region som länet tillsammans med sin omgivning utgör. En avgörande faktor för regionens positiva utveckling är en samordnad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering i stråk.

Utvecklingen i dessa stråk binder samman regionen och ger människor stora valmöjligheter när det gäller bostad, utbildning, arbete, service och kulturutbud. På samma sätt har företagen fått större rekryteringsunderlag. Den regionala tillgängligheten säkrar på så vis en social och ekonomisk hållbarhet.



Kollektivtrafiken bidrar till social hållbarhet också genom att skapa möjligheter för alla att delta i samhället på lika villkor. Kollektivtrafiken år 2030 är fullt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, något som är till gagn för fler, till exempel äldre, barnfamiljer och resenärer med mycket bagage.

### **Miljö - Kollektivtrafiken är miljöanpassad och energieffektiv**

Kollektivtrafiken år 2030 är miljöanpassad och energieffektiv, grundläggande egenskaper för ekologisk hållbarhet. Detta har uppnåtts genom en ökad marknadsandel i förhållande till bil och genom en omställning till förnybara bränslen.

### **Ekonomi - Kollektivtrafiken är samhällsekonomiskt effektiv**

Att trafiken år 2030 till största delen utvecklats utifrån behov och områdesspecifika förutsättningar och i en takt som ekonomin klarat av har varit en grundförutsättning för en stabil och långsiktig utveckling – en ekonomisk hållbarhet inom kollektivtrafiken.

### **Jämställdhet - Kollektivtrafiken bidrar till ett jämlikt samhälle**

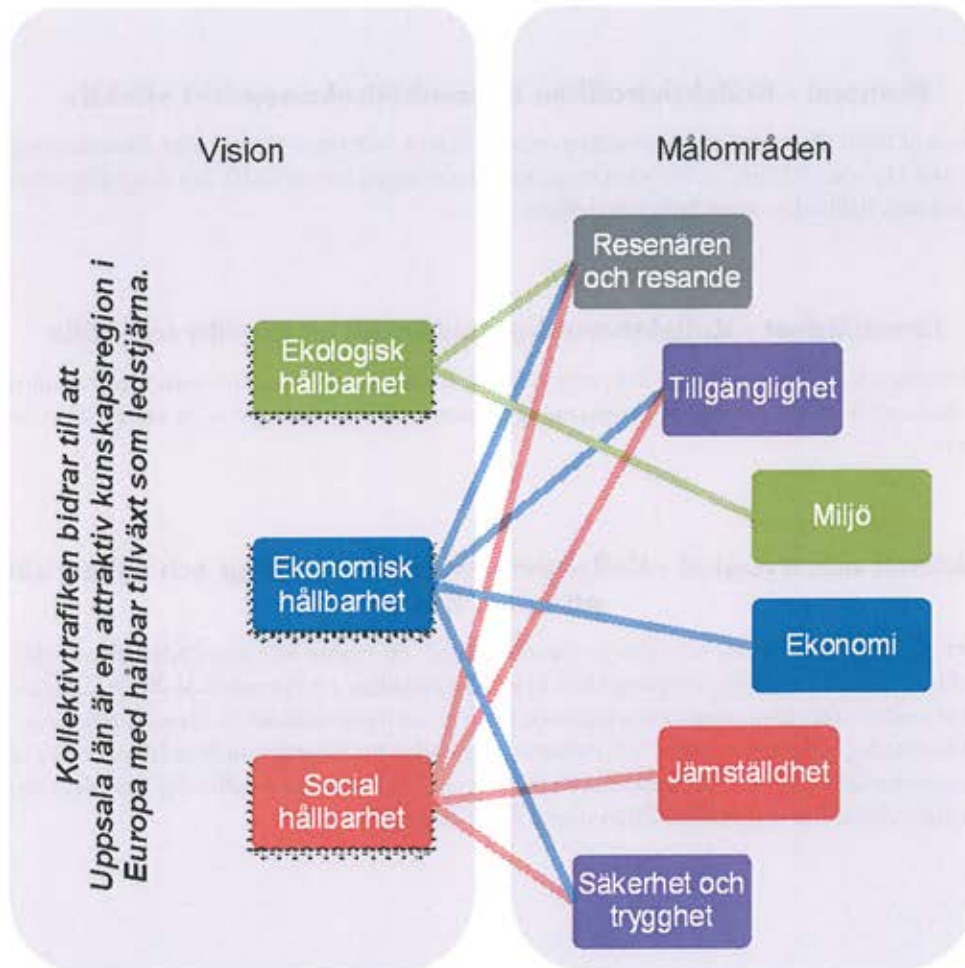
Kollektivtrafiken år 2030 är en viktig del i ett attraktivt, konkurrenskraftigt och samordnat trafiksystem som ger män och kvinnor jämställda förutsättningar i det vardagliga resandet – en viktig del av social hållbarhet.

### **Säkerhet och trygghet - Kollektivtrafiken är ett tryggt och säkert sätt att ta sig fram**

Kollektivtrafiken år 2030 bidrar till visionen om en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i trafiken. Även ur ett trygghetsperspektiv är kollektivtrafiken ett bra resval år 2030. Hälsa och trygghet är centralt för människors välbefinnande och för en social hållbarhet. Genom minskade sjukvårdskostnader, egendomsskador och indirekta kostnader för produktionsbortfall påverkas också den ekonomiska hållbarheten. Samhället måste också kunna fungera vid en allvarlig kris eller störning, och kollektivtrafiken har utformats utifrån denna förutsättning.

## Målområden

Framtidsbildens sex målområden stöttar regionens vision men kopplar också till nationella mål som finns inom transportpolitik, miljö, regional tillväxt och tillgänglighet. De nationella målen återfinns i bilaga 4. Nedan en sammanfattning över målområden och hur de kopplar till regionens vision och vår framtidsbild.



För respektive målområde föreslås specifika mål som gäller på lång sikt. Målen är tydliga och mätbara via så kallade indikatorer. Målen bör senare etappindelas för att ge en bild av vad som bör ha uppnåtts på kortare sikt, som steg på vägen mot visionen.

# Mål

## Resenären och resandet

Ett kollektivtrafiksystem som på allvar kan konkurrera med bilen bidrar på flera olika sätt till visionen med hållbar tillväxt som ledstjärna. En ökad andel kollektivtrafik på bekostnad av bilen understödjer angelägna samhällsmål när det gäller exempelvis miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet. Ökad marknadsandel bör därför vara ett överordnat mål för kollektivtrafikens utveckling.

### **Mål: År 2030 har kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till biltrafiken fördubblats.**

Kollektivtrafikbranschen har på nationell nivå lanserat fördubblingsmålet, som innebär fördubblad marknadsandel på lång sikt och fördubblat resande till år 2020. Vår ansats, med basår 2006, är ett delmål med fördubblat antal resor till 2020 och en fördubblad marknadsandel till 2030, vilket skulle innebära att knappt hälften av alla motoriserade resor i länet år 2030 är kollektivresor.

#### Indikatorer:

- Marknadsandelen följs upp i Kollektivtrafikbarometern<sup>1</sup>
- Årlig räkning av antal kollektivtrafikresor i Uppsala län

### **Mål: Andelen resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken ska successivt öka.**

Kollektivtrafiken ska tillgodose varierade resbehov och vara ett fördelaktigt val för de allra flesta. I en attraktiv region kan kollektivtrafiken också mycket väl vara ett inslag som bidrar till identiteten.

#### Indikatorer:

- Resenärernas uppfattning av kollektivtrafikens service och kvalitet följs upp i Kollektivtrafikbarometern (nöjd-kund-index respektive hur nöjd man är med senaste resan)



<sup>1</sup> Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik

## Mål

### Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar om hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter de har behov av eller önskar. Tillgänglighet behandlas på tre nivåer:

- Geografisk tillgänglighet och markanvändning, det vill säga läge, avstånd, täthet och så vidare.
- Utbudsstandard, som till exempel rör restid, reskostnad, turtäthet och information om resmöjligheterna.
- Funktionsanpassad tillgänglighet handlar om förekomsten av fysiska barriärer på gångbanor, hållplatser och fordon.

#### **Mål: Bebyggelseutvecklingen ska koncentreras till de starka kollektivtrafikstråken**

De starka kollektivtrafikstråken ska ses som strukturbildande för nya bostads- och verksamhetsområden. Detta borgar för en god tillgänglighet på makronivån och är en av de viktigaste förutsättningarna för en positiv utveckling av kollektivtrafiken och för en hållbar tillväxt.

#### **Indikatorer:**

- Utveckling av antal boende och verksamma i närheten av de starka kollektivtrafikstråken relativt den totala befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i länet
- Utveckling av antal boende och verksamma i närheten av stationer och större knutpunkter

#### **Mål: Från medelstora tätorter till närmaste centrumort eftersträvas max en halvtimmes restid och minst 10 restillfällen per riktning på vardagar**

Genom att definiera en grundläggande nivå för *delregional tillgänglighet* kan kollektivtrafiken bidra till att skapa tillgänglighet till arbetsplatser och service i länets olika delar.

Med medelstora tätorter avses orter med minst 1000 invånare. Ett förslag på 12 centrumorter<sup>2</sup> har tagits från Regionförbundet, baserat på pendlingsmönster. Utbudet av service och skolor med mera har också kartlagts för dessa centrumorter. 10 restillfällen per dag i respektive riktning innebär en tur varannan timme klockan 06–24. Då det inte finns några längre luckor i tidtabellen än max två timmar fungerar kollektivtrafiken för flera olika resärenden.

#### **Indikator:**

- Kartläggning av kollektivtrafikens standard i länets medelstora tätorter<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Uppsala, Enköping, Bålsta, Skutskär, Tierp, Östhammar, Gimo, Heby, Österbybruk, Örbyhus, Östervåla och Söderfors.

<sup>3</sup> I nuläget uppfylls målet i 14 av länets 18 medelstora och stora tätorter, utöver de 12 centrumorterna. Björklinge, Slottsskogen och Karlholmsbruk är gränsfall avseende restidsmålet. Tärnsjö är gränsfall avseende utbudsmålet.

### **Mål: Från länets centrumorter bör det gå att nå ett regionalt centrum på max en timme med minst 10 restillfällen per riktning på vardagar**

De lokala arbetsmarknaderna är inte isolerade enheter, samverkan dem emellan och i synnerhet med större regionala centra är viktigt. Kollektivtrafiken bör bidra till denna *regionala tillgänglighet*. Därigenom säkras tillgängligheten från länets olika delar till högre utbildning, kvalificerad sjukvård, omfattande kommersiell service med mera. Som regionala centra räknas Uppsala, Stockholm, Västerås och Gävle.

Max en timmes restid (inklusive eventuella byten) och minst 10 resmöjligheter per dag i respektive riktning innebär att det från en stor del av länet, via närmsta centrumort, är rimligt att resa över dagen till ett regionalt centrum.

#### **Indikator:**

- Kartläggning av kollektivtrafikens standard i länets centrumorter<sup>4</sup>

### **Mål: En resenär som själv eller med hjälp av en ledsagare kan ta sig till eller från en hållplats ska kunna resa med kollektivtrafiken**

En god tillgänglighet på mikronivå, utan fysiska barriärer, gynnar många – exempelvis personer med olika former av funktionsnedsättningar, barnfamiljer och resenärer med mycket bagage. Inte bara fordon och hållplatser/stationer är viktiga att tillgänglighetsanpassa, anslutande infrastruktur behöver också ses över.

Genom att göra kollektivtrafiken användbar för så många som möjligt kan den bidra till social hållbarhet, att alla får möjlighet att delta i och bidra till samhällsutvecklingen.

#### **Indikatorer:**

- Andel tillgänglighetsanpassade kollektivtrafikfordon
- Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser och stationer
- Resenärernas upplevelse av informationens tillgänglighet och hur enkelt det är att köpa färdbevis följs upp i Kollektivtrafikbarometern



<sup>4</sup> I nuläget uppfylls målet i 9 av länets 12 centrumorter. I Söderfors uppfylls inte målet, medan Östhammar och Östervåla är gränsfall.

## Mål

### Miljö

Trafiken ska anpassas så att dess miljöpåverkan minimeras. Det bästa sättet att åstadkomma detta är att verka för att fler bilister ska välja att åka kollektivt. Samtidigt måste man för att nå visionen aktivt verka för att kollektivtrafiken ytterligare ska förbättras på miljöområdet. Det ska inte råda tvivel om att kollektivtrafik, tillsammans med gång och cykel, behåller sin ställning som det miljöanpassade sättet att färdas.

#### **Mål: Kollektivtrafiken ska bli alltmer energieffektiv**

Effektiv energianvändning är en nyckelfaktor för såväl ekologisk som ekonomisk hållbarhet. Därför är det relevant att följa upp energiåtgång per passagerarkilometer i kollektivtrafiken.

##### Indikator:

- Energiåtgång i relation till trafikarbete (J/pkm eller kWh/pkm)

#### **Mål: Kollektivtrafiken ska drivas med förnybar energi**

Inom kollektivtrafiken finns stora möjligheter att minska koldioxidutsläppen. Om en större andel av transportarbetet sker med kollektivtrafik, som dessutom drivs av förnybar energi, kan transportsektorns klimatpåverkan minskas avsevärt.

##### Indikator:

- Andel av kollektivtrafikens trafikarbete som är oberoende av fossila bränslen.

Utöver målen om energieffektivitet och minskad klimatpåverkan måste utvecklingen av kollektivtrafiken även ta hänsyn till exempelvis de miljö kvalitetsnormer som finns för luftkvalitet och buller.



## Mål

### Ekonomi

Ökat resande ger ökade intäkter som i sin tur ger goda förutsättningar att utveckla trafiken ytterligare och locka än fler resande. Detta bildar i enlighet med framtidsbilden en stabil grund för en långsiktig utveckling av hela kollektivtrafiksystemet.

#### **Mål: Kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt effektiv.**

God trafikekonomi är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta att utvecklas långsiktigt. De mål som UL tidigare jobbat efter i enlighet med kraven från ägarna ger bra generella bilder, men ingen djupare bild för trafiksystemets olika delar. Mål som fångar in flera aspekter av samhällsekonomin är att föredra och fortsatt utredningsarbete kring målbild för ekonomin kommer att ske efter samrådet. Förslag på indikatorer nedan:

Indikatorer:

- Kostnadstäckningsgrad för kollektivtrafiksystemet som helhet.
- Kostnad per resa (totala trafikrelaterade kostnader / antalet resor)

## Mål

### Jämställdhet

Transportsystemet ska utformas så att hänsyn tas till både kvinnors och mäns behov – på lika villkor. En bättre utbyggd kollektivtrafik förbättrar tillgängligheten för både kvinnor och män till arbets- och utbildningsmarknaderna och kan skapa förutsättningar för ökad jämställdhet i samhället.

#### **Mål: Kollektivtrafiken ska utformas så att jämställdhet mellan könen främjas.**

Jämställdhetsperspektivet kan användas som ett medel för att få nöjdare resenärer, sänkt tröskel till kollektivt resande och i slutändan ökat kollektivresande, både bland kvinnor och män.

Indikator:

- Nöjdheten, som följs upp i Kollektivtrafikbarometern, ska vara lika hög för män och kvinnor.
- Andel kvinnor respektive män som reser kollektivt.

# Mål

## Säkerhet och trygghet

”Trygghet” är det samma som att vara trygg medan ”säkerhet” är det samlade resultatet av åtgärder eller egenskaper som minskar sannolikheten att olyckor eller andra oönskade händelser skall inträffa. Trots de olika ordens innebörd, finns det en symbios dem emellan. Inom kollektivtrafiken är det väsentligt att arbeta med båda delarna, med målet att öka människors välbefinnande i enlighet med framtidsbilden.

### **Mål: Ingen ska skadas för livet eller dödas i trafiken.**

För dem som reser kollektivt är risken att dödas i trafiken väsentligt mycket lägre än för dem som reser med bil. En överflyttning från bil till kollektivtrafik minskar i sig antalet dödade och skadade i trafiken, men för att ta ytterligare steg mot nollvisionen måste trafiksäkerheten i och kring kollektivtrafiken höjas ytterligare.

Indikator:

- Antal olyckor och incidenter i kollektivtrafiken.

### **Mål: Kollektivresenärer ska känna sig trygga.**

Den goda kollektivtrafiken erbjuder en trygg och säker resa för alla resenärer. Resenärer som inte känner sig trygga när de reser kollektivt kommer efter hand att sluta använda kollektivtrafiken.

Säkerhetsläget kan ibland vara mycket gott samtidigt som resenärer och personal upplever otrygghet, eftersom tryggheten i så stor utsträckning är beroende av andra personers agerande. Resenärerna kan också uppleva otrygghet till exempel när kollektivtrafiksystemet som resenären vill använda är opålitligt, trasigt, med inställda förbindelser och brutna anslutningar med mera.

Indikator:

- Upplevd trygghet följs upp i Kollektivtrafikbarometern.
- Uppföljning av brottsliga handlingar och ordningsstörning i kollektivtrafiken.



# Mål

## Sammanfattning

Resenären och resande	<ul style="list-style-type: none"> <li>• År 2030 har kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till biltrafiken fördubblats.</li> <li>• Andelen resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken ska successivt öka.</li> </ul>
Tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebyggelseutvecklingen ska koncentreras till de starka kollektivtrafikstråken.</li> <li>• Från medelstora tätorter till närmaste centrumort eftersträvas max en halvtimmes restid och minst 10 restillfällen per riktning på vardagar.</li> <li>• Från länets centrumorter går det att nå ett regionalt centrum på max en timme med minst 10 restillfällen per riktning på vardagar.</li> <li>• En resenär som själv eller med hjälp av en ledsagare kan ta sig till eller från en hållplats ska kunna resa med kollektivtrafiken.</li> </ul>
Miljö	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektivtrafiken ska bli alltmer energieffektiv.</li> <li>• Kollektivtrafiken ska drivas med förnybar energi.</li> </ul>
Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt effektiv.</li> </ul>
Jämställdhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektivtrafiken ska utformas så att jämställdhet mellan könen främjas.</li> </ul>
Säkerhet och trygghet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen ska skadas för livet eller dödas i trafiken.</li> <li>• Kollektivresenärer ska känna sig trygga.</li> </ul>

# Planeringsförutsättningar



## Regionalt utvecklingsprogram – Uppländsk Drivkraft

Uppsala län har ett regionalt utvecklingsprogram (RUP) ”Uppländsk Drivkraft” som pekar ut riktningen för regionen mot år 2020. Programmet har tagits fram i samverkan mellan olika aktörer i länet och fastställdes av Regionförbundets Förbundsfullmäktige 18 december 2008.

Programmet beskriver regionens förutsättningar och möjligheter och ser till länets långsiktiga utveckling. Visionen är ”Uppsala län ska vara en attraktiv kunskapsregion i Europa med hållbar tillväxt som ledstjärna”. De planeringsmål som är *direkt* kopplade till kollektivtrafiken är:

- Kollektivtrafikens marknadsandel har ökat kraftigt
- De starka regionala/storregionala stråken har utvecklats vidare
- Uppsala län har en hög internationell tillgänglighet
- Moderna kommunikationssystem är både utbyggda och utvecklade
- Omställningen till ett energieffektivt samhälle pågår
- Övergång till förnybara energikällor pågår
- Länet har utvecklat former för en hållbar samhällsplanering

Ett underlag till RUP:en är underlagsrapporten ”Långsiktig strategi för utveckling av kollektivtrafiken i Uppsala län”, antagen av Regionförbundets förbundsfullmäktige i mars 2006. I rapporten redovisas mål, strategier och exempel på handlingsinriktningar. För tillfället genomförs en översyn av RUP:en och en ny version förväntas vara beslutad under 2012.

## Kommunala planer

Syntesen av länets utvecklingsplaner, med avstamp i gällande översiktplanering och pågående projekt, ger att vi kan förvänta oss en fortsatt befolkningstillväxt i de södra länsdelarna. För övriga länet är det rimligt att anta att utvecklingen också fortsätter som under senare år, med en svagt minskande eller växande befolkning.

Stora arbetsplatsområden kommer fortsatt att vara koncentrerade till Uppsala stad och beroendet av pendlingsmöjligheter inom och ut från länet fortsatt stort. Men det saknas inte förutsättningar för en bredare

utveckling; översiktsplanerna håller generellt beredskap för en stark tillväxt i befolkning och arbetsplatser. Flera händelser i nutid och nära framtid gör att en fortsatt bevakning och analys av läget i länet är nödvändig. För att nämna några finns i norra länet återupptagande av driften i Dannemora gruva, möjligt slutförvar för kärnbränsle i Forsmark och nyöppnade Tierp Arena.

Uppsala är ett län med en stor landsbygdsbefolkning och kommer så att vara även framöver. Mellan 2005 och 2010 har dock andelen boende utanför tätort minskat med en procent, men i absoluta tal har landsbygdbefolkningen vuxit med 425 personer under perioden<sup>1</sup>. Det pågår permanentning av sommarhus framförallt kring kusten och i många kommuner märks ett intresse för verksamhetsrelaterat landsbygdsboende.

Flera kommuner är i dagsläget beroende av att kunna erbjuda de boendemiljöer som efterfrågas för att stimulera inflyttning och det finns ett mörkertal där många mer eller mindre permanent bosatta är folkbokförda på annat håll. Kommunerna börjar mer och mer se ett behov av boendetyper som kan stimulera kvarboende och möjligheterna till bostadskarriär inom kommunen. Ett exempel är behovet av studentbostäder och förstagångsboende, men exploateringsviljan för flerbostadshus med mindre lägenheter är dock ofta låg. Bostadsefterfrågan från en åldrande befolkning är också central.

Fördelarna med tät byggnation vid knutpunkter och att hänvisa nybyggnation av bostäder till de stora stråken måste kunna framhållas bättre, bland annat genom en tydlig inriktning för regiontrafiken.

## Befolkningsutveckling till 2030

Befolkningsprognosen som kommer att utgöra ett grundscenario för antagande om framtidens befolknings- och resandeutveckling har beställts från SCB. Prognosen utgår från utvecklingen de senaste 5 åren och gör en årsvis redovisning fram till år 2030. Prognosen är således mer att betrakta som en framskrivning givet de senaste fem årens förutsättningar.

Ett annat sätt att bedöma befolkningsutvecklingen är att utgå ifrån en vision om framtiden. En sådan ansats återfinns i RUFSS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) 2010.

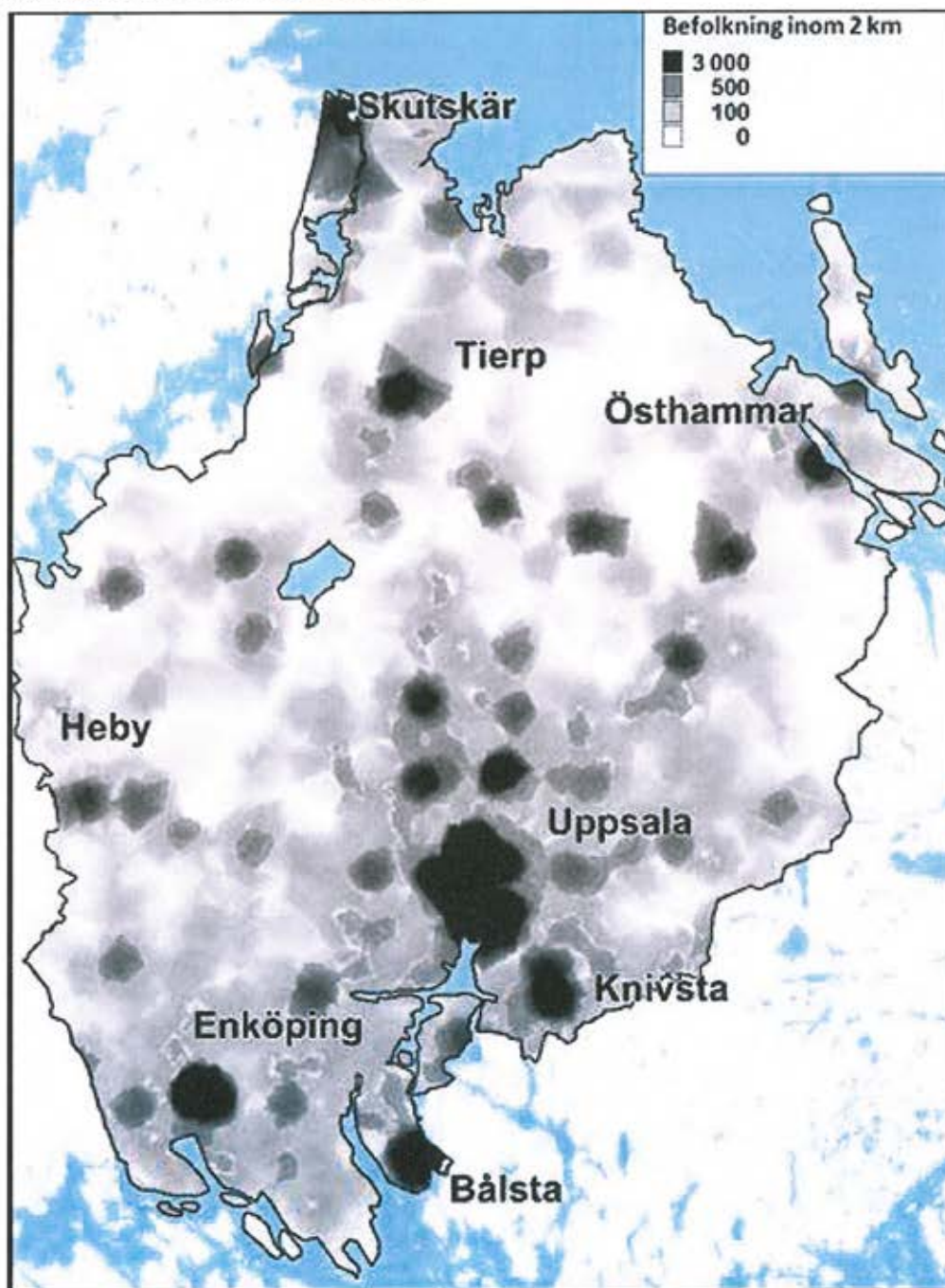
<sup>1</sup> SCB 2011

I RUFSS 2010<sup>2</sup> har två olika grundantaganden tagits fram för befolkningsutvecklingen, ett alternativt hög och ett alternativt låg. Till år 2050 spås en ökning om 39 % i högscenariot för Uppsala län och i lågscenariot 24 %. Basåret i RUFSS är 2005 och givet den tillväxt som skett mellan 2005 och 2010 stämmer det relativt väl med SCB:s prognos om en ökning på 10,5 % 2010 – 2030.

Befolkningsutvecklingen i länet som helhet är god. Länet har en större befolkningstillväxt än riket totalt, men som tidigare konstaterat är det i länets södra och mellersta delar, i stråken mot Stockholm, som de stora

befolkningstygdpunkterna och tillväxten finns. Här finns också till stor del den mångtliga och spridda landsbygdsbefolkningen.

Länet har en stråkstruktur där tätorterna ligger på pärlband längs de större infrastrukturstråken. Av länets sammanlagda 335 000 invånare bor 140 000 i Uppsala stad och drygt 110 000 i annan tätort med över 1000 invånare. Omkring 17 000 bor i mindre tätorter och resterande cirka 68 000 på ren landsbygd.<sup>3</sup>



Figur: Befolkningstäthet 2010. Källa: SCB. Egen bearbetning och framställning.

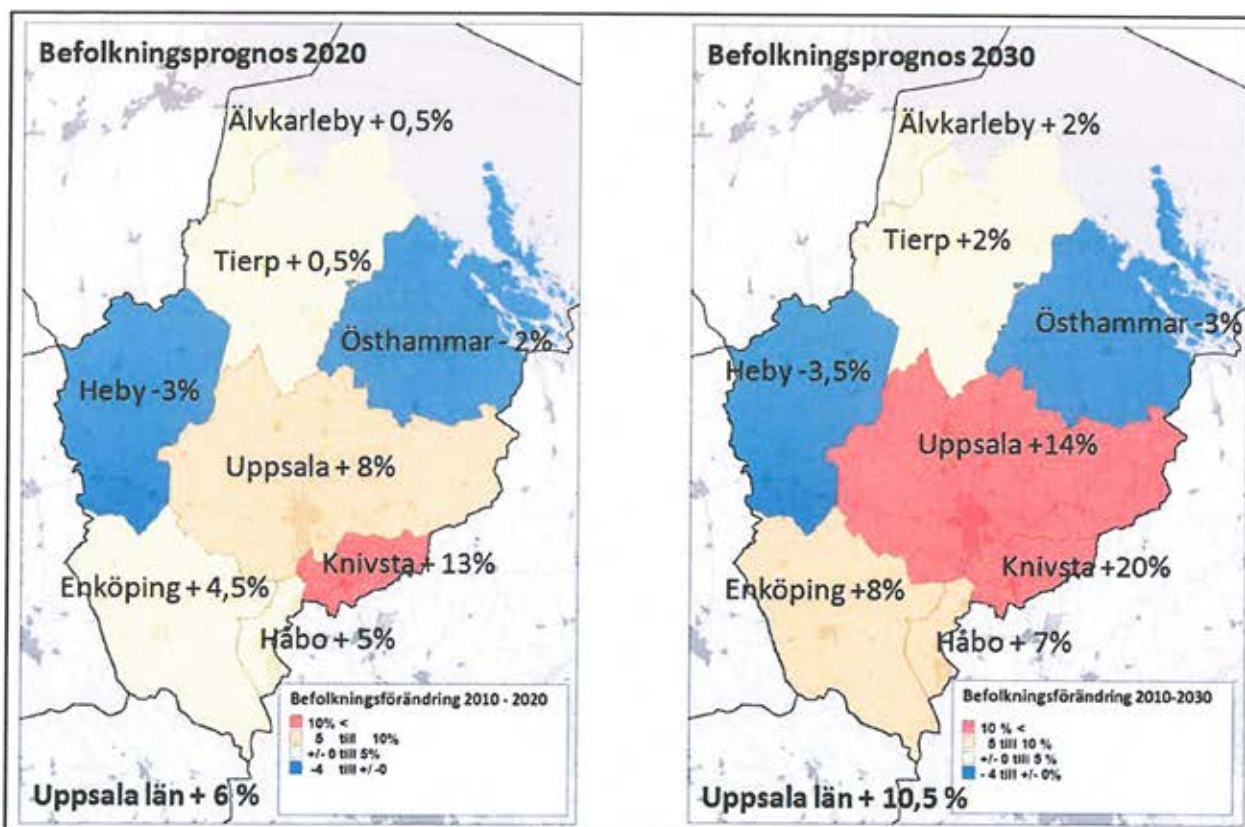
Under de senaste 25 åren har länet vuxit med cirka 80 000 invånare, varav cirka 17 000 plus Heby kommun om drygt 13 000 under de senaste fem åren. Tillväxten i befolkning har i princip uteslutande skett i Uppsala, Häbo, Enköping och sedan utbrytningen ur Uppsala kommun 2003 också i Knivsta. Åldersfördelningen över länet visar också variationer, bland annat med en markant högre andel i pensionsåldern i länets norra delar.

På kommunnivå sammanfaller befolkningsutvecklingen med tillgången på goda kommunikationsmöjligheter. Länets södra kommuner (Uppsala, Häbo, Enköping och Knivsta) har en liknande utveckling som länet totalt. Knivsta och Häbo tillhör landets allra snabbast växande kommuner. Uppsala, men också Enköping ökar stadigt. Gemensamt för dessa kommuner är att tillgängligheten till en stor arbetsmarknad, Stockholm och/eller Uppsala nås under timmen med kollektivtrafik och från Enköping och Häbo är också Västerås ett alternativ för de som arbetspendlar.

I Älvkarleby och Tierp är befolkningstillväxten knappt märkbar, men befolkningen har i närtid inte heller minskat. Älvkarleby har en nära tillgång till den stabila arbetsmarknaden i Gävle, medan Tierp samspelar med

både Gävleregionen och Uppsala-Stockholm. I Heby och Östhammar har befolkningen över de senaste åren minskat, om än på marginalen.

Prognosen har stämts av mot kommunernas egna prognoser. Värt att nämna är att Enköping, Uppsala och Knivsta kommuner har prognoser som visar långt kraftigare befolkningstillväxt än SCB-prognosen. SCB:s framskrivning ger en stark ökning de första åren men därefter en avtagande tillväxt, vilket skiljer sig från dessa kommuners egna antaganden. Även Tierp, Häbo och Älvkarleby har genom sin översiktsplanering eller egna uppskattningar kunnat ge en mer detaljerad syn på befolkningsförändringen fram till 2030. Kommunspecifika antaganden återfinns i bilaga 1. Heby och Östhammars kommuner har inte kunnat ge några mer precisa uppskattningar om kommande befolkningsförändringar. Däremot har från båda håll mottagits kommentarer om att de senaste fem årens utveckling, som SCB-prognosen bygger på, inte känns rättvisande för kommande utveckling. Detta kan också skönjas i statistiken för det första halvåret 2011, där befolkningen i både Heby och Östhammars kommuner vuxit<sup>4</sup>.



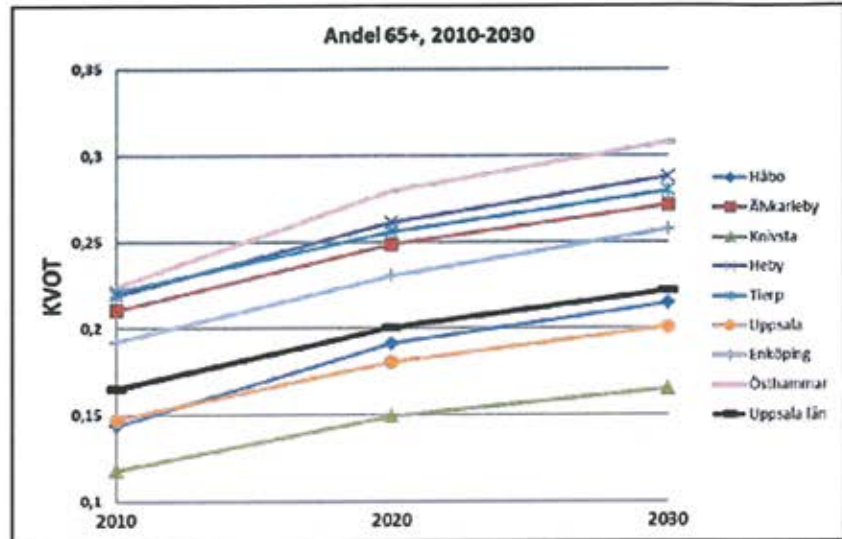
Figurer: Befolkningsprognos till 2020 och 2030 (basår 2010). Källa: SCB. Egen framställning.

Befolkningsutvecklingen för med sig en förändrad åldersstruktur, där andelen äldre växer. Allt färre kommer med andra ord att försörja allt fler. I några av länets kommuner är nästan en tredjedel av befolkningen i pensionsåldern om 20 år om utvecklingen följer de senaste fem åren. Detta ställer nya krav på kollektivtrafiken.

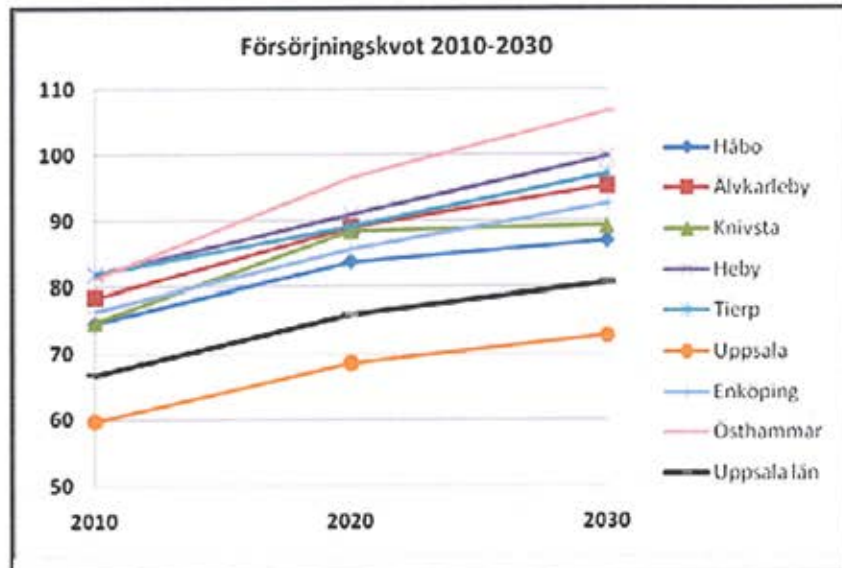
Försörjningskvoten visar hur många barn, ungdomar och äldre som går på varje hundratal i yrkesverksam ålder. Förutom enbart en åldrande befolkning, kan det vara inflyttning av äldre till tidigare sommarboende som avspeglar sig.

Knivsta och Häbo, som idag har en stor inflyttning av barnfamiljer, ser en avstannande trend från 2020, som också syns i Uppsala kommun, liksom i länet som helhet. Övriga kommuner ser en mer eller mindre konstat höjning av försörjningskvoten fram till år 2030.

För länet som helhet ligger andelen unga 19-24 år idag på omkring 10 %. Fram till 2030 har andelen i denna åldersgrupp sjunkit till dryga 8 %.



Figur: Andel befolkning över 65 år 2010-2030. Källa: SCB. Egen framställning



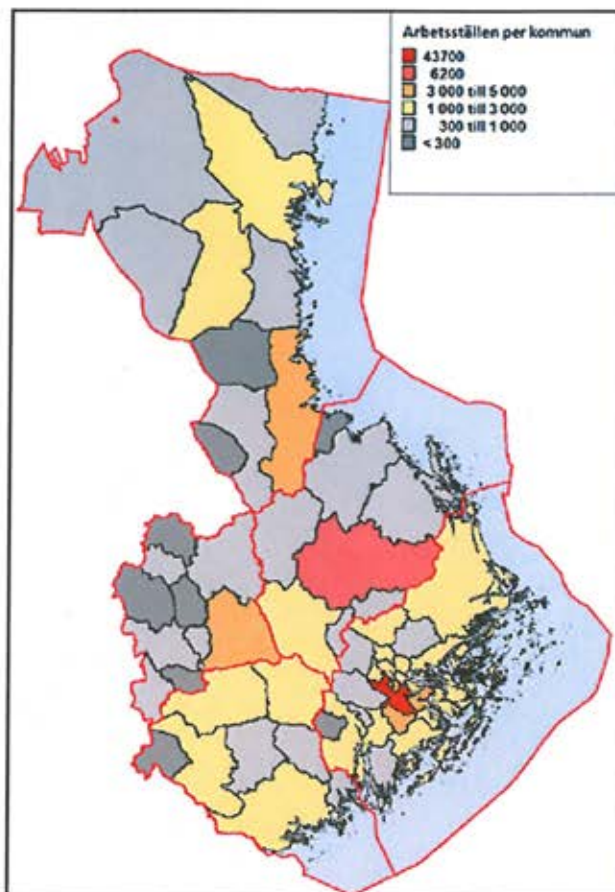
Figur: Försörjningskvot 2010-2030. Källa: SCB. Egen framställning

## Näringsliv, utbildning och arbetsmarknad

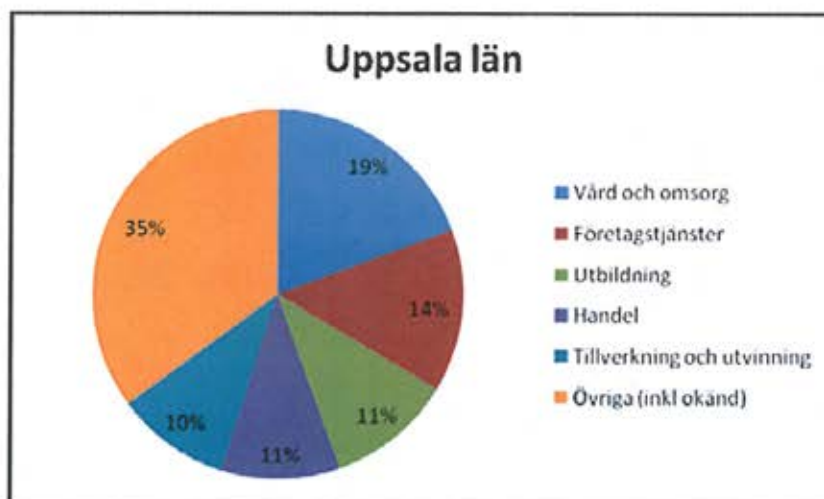
Näringslivet fortsätter att förändras. De traditionella norduppländska näringarna industri och jordbruk minskar till följd av effektiviseringar och geografisk omfördelning av verksamheter på global nivå. Samtidigt ökar tjänsteföretag och kunskapsintensiva näringar som är beroende av täthet och kommunikation. Åtgärder som skapar tillgänglighet till en större arbetsmarknad och möjliggör för företag att hitta arbetskraft i ett större område blir allt viktigare. Etablering av verksamheter ses i ökad grad utanför storstadsområdet där utrymme finns och markhyrorna är lägre. Bra kollektivtrafik är därmed en faktor som både kan minska utflyttning och bidra till ökad inflyttning och etablering av verksamheter.

Uppsala län hör, med undantag för Älvkarleby som har ett större pendlingsutbyte med Gävle, till Stockholms funktionella arbetsmarknadsregion. I denna funktionella region dras folk och verksamheter framförallt till målpunkterna Stockholm, Arlanda och Uppsala. Näringslivet influeras av universitet och högskolor med innovationer inom avancerad teknologi. Life Science och logistik är exempel på verksamheter som har starkt fäste i regionen. Inom länet finns också mindre lokala arbetsmarknader, sett till pendlingsmönstren. Dessa har kartlagts av Regionförbundet<sup>5</sup>. Förutom Uppsala har 11 orter i länet en inpendling som utifrån definitionen<sup>6</sup> ger dem status som centrumort. Kartan på nästa sida visar länet lokala arbetsmarknader.

Vad gäller de förvärvsarbetande i länets fördelning över branscher är vård, omsorg/ sociala tjänster den enskild största näringen med nära 26 000 anställda i Uppsala län. I bilaga 1 återfinns kortare kommunvisa beskrivningar av näringslivet. Vård och omsorg, utbildning och sociala, kulturella och personliga tjänster är branscher som är starkt kvinnodominerade. Männerna dominerar i gengäld till exempel bygg, tillverkning och transportbranscherna. Även information- och kommunikationsbranschen är starkt mansdominerad medan handel och företagstjänster har en relativt jämn fördelning mellan könen.



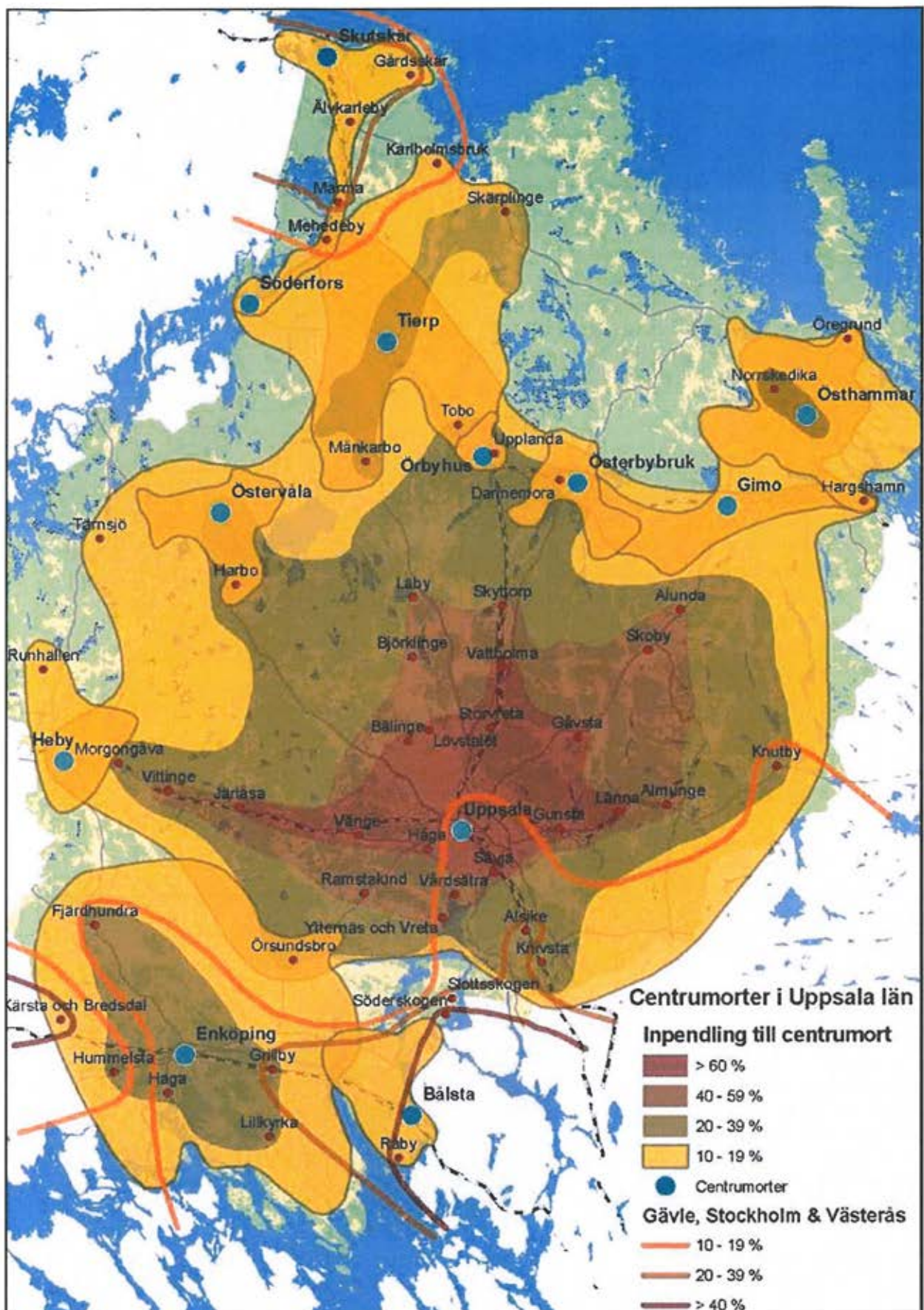
Figur: Antal arbetsställen (med minst en anställd) per kommun i Mälardalen och Gävleborg år 2010. Källa: SCB. Egen framställning.



Figur: Branschfördelning sett till andel förvärvsarbetande dagbefolkning i Uppsala län, 2008. Källa: SCB. Egen framställning.

5 Regionförbundet i Uppsala län 2011

6 Inpendling med mer än 10 % av den arbetsföra befolkningen i någon annan tätort



Figur: Lokala arbetsmarknader i Uppsala län 2006. Ur: "Nytt perspektiv på lokala arbetsmarknader i Uppsala län", Regionförbundet i Uppsala län 2011.



## Infrastruktur

### Järnvägen 2010-2021

Persontrafikens utveckling har under flera decennier inneburit att människor reser längre sträckor men till ungefär samma kostnad i tid. Resandet med de regionala tågen i Mälardalen har från 1997 till 2010 i princip fördubblats från ca 8 miljoner tågresor till drygt 15 miljoner. Resandeökningen förväntas fortsätta i en takt av ca 4-5% per år<sup>7</sup> och måste de kommande åren mötas med en trafikutökning genom både längre tåg med fler sittplatser och fler tågavgångar. En exempeluträkning ger att en fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken till år 2030 innebär att persontrafiken på tåg ökar med 150%<sup>8</sup>.

Järnvägsobjekt i den nationella planen är bland annat Dalabanan mellan Uppsala och Borlänge, med den för länet mest aktuella etappen Uppsala – Heby – Sala. Denna ska rustas för bättre framkomlighet och höjda hastigheter och en förstudie finns framtagen. Förstudien innebär ökat fokus på fjärrtågtrafik.

Dubbelspår på Ostkustbanan genom Gamla Uppsala kommer att färdigställas tunder 2017, även dubbelspår på sträckan Skutskär – Furuviik byggs inom ramen för planen. Detta innebär att hela Ostkustbanan genom länet kommer att ha dubbelspår och åtgärderna är önskade sedan långt tillbaka. På Ostkustbanan finns i den nationella planen för Stockholms län Citybanan och investeringar för vissa kapacitetsåtgärder strax norr om Stockholm C. Utbyggnad av fyrspår på Mäljarbanan mellan Tomtebodå och Kallhåll sker också, men den sista etappen i detta arbete är lagd till slutet av planperioden.

Framöver kommer pendeltåg, regionaltåg, snabbpendlar, fjärrtåg och godståg samsas om kapaciteten. Till exempel FramKo-utredningen från

2008<sup>9</sup> beskriver ett system med pendel-, regional- och regionpendeltåg. Avregleringen av tågtrafiken innebär samtidigt att fler tågbolag kommer att etablera kommersiell persontrafik, primärt långväga trafik till och från Stockholm. Detta ställer ökade krav på en flexibel infrastruktur med tillräcklig kapacitet för att med god kvalitet möta ett flertal operatörer och skiftande trafikupplägg.

Den kraftiga resandeutvecklingen är en följd av arbetsmarknadens geografiska och innehållsmässiga förändring och en hög befolkningstillväxt i regionen – regionförstoring. Trängsel på vägarna och styrning av transporter till järnväg av miljöskäl bidrar också till utvecklingen, som till viss del har kunnat ske under förutsättning att infrastrukturen har utvecklats och blivit effektivare - regionförminskning. För järnvägens del byggdes Mäljarbanan och Svealandsbanan ut under 90-talet och Arlandabanan färdigställdes kring millennieskiftet. I övrigt har ökande efterfrågan på resor framförallt hanterats genom nya och effektivare trafikeringsupplägg med större fokus på regionala resor.



Detta har lett till att belastningen idag på många håll är högst ansträngd. Allvarliga flaskhalsar i infrastrukturen som förhindrar utvecklingen av regionaltågtrafiken i Mälardalen finns på enkelspårsträckorna Strängnäs-Eskilstuna, Folkesta-Rekarne, Arboga-Hovsta, Järna-Nyköping-Åby (Nyköpingsbanan), Sala-Västerås-Eskilstuna-Flen samt Uppsala-Sala-Borlänge. Även på dubbelspårsträckorna Tomtebodå-Kallhåll och Skavstaby-Arlanda-Uppsala finns besvärande kapacitetsbegränsningar. Regionaltågtrafiken i Mälardalen har de senaste åren haft stora problem med en månatlig punktlighet mellan 65-90% (+ 5 min) och en regularitet mellan 84-98%<sup>10</sup>. Infrastrukturbrister och operatörsrelaterade problem är de största störningsorsakerna. Även med de planerade åtgärderna i länsplanen genomförda kommer dessa problem att bestå.

7 MÅLAB 2011

8 IVA 2010

9 En bättre sats 2008

10 MÅLAB 2011

Den låga driftsäkerhet som regionaltågtrafiken idag har påverkar påtagligt negativt regionens funktionella arbetsmarknad och utgör i förlängningen ett hot mot den regionala tillväxten. Inte minst i förhållande till befintliga tillväxtpolitiska och transportpolitiska mål om tillgänglighet måste situationen betraktas som oacceptabel.

### Vägar och övriga objekt 2010-2021

Av de vägprojekt som finns i den nationella planen återfinns riksväg 56 i Heby kommun, mellan strax norr om Heby och Tärnsjö. Sträckan ska bli mötesfri landsväg i ny och rakare sträckning. I dagsläget är objektet inte prioriterat och det råder brist på medel för att kunna påbörja byggandet. Vägen ingår i trafikstråket ”räta linjen” som har planerade åtgärder även i omkringliggande län under planperioden. Stråket fungerar som avlastande länk för godstrafik som passerar Stockholm, men har också en ökande betydelse för arbetspendlare.

Riksväg 70 mellan Enköping och Fjärdhundra (Simtuna) blir mötesfri landsväg, arbetsplanen ställs ut under 2011. E18 mellan Enköping och Sagån färdigställdes under 2010 och sträckan vidare till Västerås ligger i planen för Västmanland fram till 2021.

I länsplanen finns det stora objektet länsväg 288 Jälla-Börstil i 4 etapper. Nyligen beslutades om en ändring i länsplanen, vilken innebär att den sista etappen, Gimo – Börstil, skjuts fram till nästa planeringsomgång. Detta på grund av att projektet fördröjs i den mån att omfördelning inom nuvarande plan inte kunnat genomföras utan allvarliga påföljder för andra namngivna objekt inom planen. Bygget på första etappen Jälla – Hov har pågått sedan en tid.

En planskild korsning i Knivsta finns också i länsplanen, med utbyggnad senast 2017. Mötesfri landsväg på delar av riksväg 55 som ingår i stråket ”Mälardiagonalen”, med fler körfält och planskilda korsningar i infarten Uppsala är ett ytterligare viktigt objekt för länet. Här planeras byggstart med början i Uppsala år 2015.

Andra aktuella infrastrukturobjekt i Uppsala län omfattar väg 282 omkring Funbo i Uppsala kommun, nytt resecentrum i Bålsta, en bytespunkt för kollektivtrafik i Litslena, Enköping samt motorväghållplats i Grillby, Enköping. För dessa objekt finns ännu inga beslut eller tidplaner.

## Planeringsförutsättningar- sammanfattning

Uppsala län har som helhet en god tillväxt, det finns dock stora skillnader geografiskt. Befolkningstillväxten sammanfaller till stor del med tillgången på goda kommunikationer och den tillväxt som skapas från de större städerna i och utanför länet.

Prognoser visar att länet fram till år 2030 ökar med drygt 10 procent vilket innebär ca 35 000 nya invånare. Andelen äldre kommer att öka och i några kommuner uppgå till ungefär en tredjedel. Detta ställer krav på såväl ökad kapacitet i kollektivtrafiken som en god utformning där kollektivtrafiken blir tillgänglig för alla.

Kommunernas planering av ny bebyggelse sker i varierande grad i bra kollektivtrafiklägen. En alltför spridd bebyggelse är svår att kollektivtrafikförsörja och leder också till ett ökat transportbehov. En central fråga är därför hur planeringen av bebyggelse och transportsystem kan integreras så att länet kan växa på ett hållbart sätt.

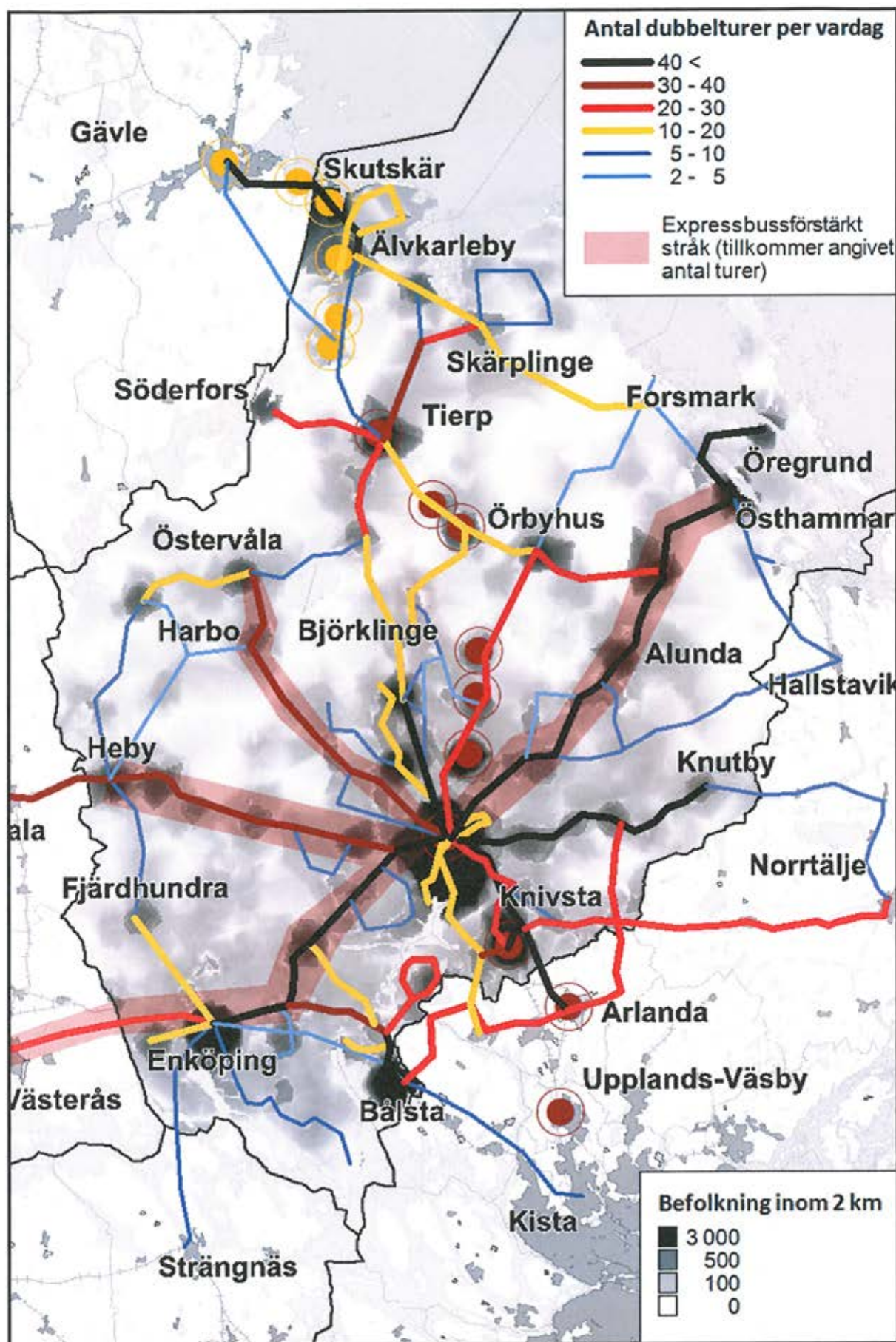
Näringslivet fortsätter att mer och mer gå mot tjänste- och kunskapsintensiva näringar. God kollektivtrafik som bidrar till att skapa tillgänglighet till större arbetsmarknader är ett viktigt verktyg för regionens utveckling.

Arbetspendlingen är omfattande och ställer krav på en väl fungerande infrastruktur. Inom järnvägen finns behov av att förbättra både kvaliteten och kapaciteten i systemet. Risken är annars att bristerna hämmar den regionala tillväxten.

Som ram för utvecklingsarbetet finns ett antal nationella mål inom transportpolitiken, regional utveckling och miljö att förhålla sig till (se bilaga 4).

# Dagens utbud





Figur: Utbudet i UL:s regiontrafik en vardag hösten 2011 i förhållande till befolkningstätheten i Uppsala län 2010.

## Kollektivtrafikutbudet i ett nationellt perspektiv

I ett längre perspektiv har kollektivtrafikens utbud på nationell nivå ökat i större omfattning än resandet, sett till antalet resor<sup>1</sup>. Vi vet dock att de längre resorna ökar och att det samtidigt är ett rimligt antagande att antalet mycket korta resor minskat i och med att priserna gått upp.

Uppsala län har, tätt följt av Stockholms län, störst utbud per invånare beräknat på kilometerproduktion för turer i tidtabell. I Uppsala fanns år 2010 104 km buss- och 10 tåtkilometer per invånare.<sup>2</sup>

## UL:s regiontrafik

UL:s regiontrafik består av Upptåget och ett stort antal busslinjer av olika karaktär och med varierande uppgifter. Forddonsparken omfattar totalt cirka 250 bussar och 11 tåg.

Någon utarbetad konceptuell struktur för regiontrafiken finns ännu inte och linjenätet ter sig delvis komplext. Av 85 linjer i tidtabellen<sup>3</sup> (exklusive skollinjer, sjukresebussar och anropsstyrd trafik) är det 16 linjer som har någon konceptuell benämning. Dessa är "Expressbuss" (9 st), "Snabbuss" (4 st), "Flygbuss" (1 st) "Industrilinj" (1 st), och "Nattrafik" (1 st). Lokala linjer med benämningar är "Skutskärspendeln", "Knivsta lokalbuss" och fyra linjer för "Bålsta tätort". Utöver dessa 85 finns fyra sjukresebussar som saknar linjenummer, 45 skollinjer och två anropsstyrda linjer. Sammanlagt blir det 136 linjer. Ovanpå detta finns ett 20-tal linjer som trafikerar mindre centralt belägna gymnasieskolor i Uppsala, från resecentrum, Knivsta och Storvreta. Dessa finns inte i regionbussarnas tidtabell, men på UL:s hemsida. Regiontrafikens utbud<sup>4</sup> en vardag illustreras i bilden på föregående sida.

## Stomlinjer

Stomlinjerna utgörs av den trafik som har betydelse för det långväga resandet inom- och utanför länet. I enlighet med konsortialavtalet mellan UL och dess nuvarande ägare gäller att stomlinjer finansieras av Landstinget och ska:

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



Figur: Stomlinjenätet och centralorter omkring år 2006.

Begreppet stomlinje och den definition som finns inom UL används inte i kommunikationen med resenärerna. Landstingsfinansierad trafik som har karaktären av stomlinje har både tillkommit och försvunnit sedan 2006, då beslut togs i enlighet med kriterierna ovan. 2009-2010 genomfördes en översyn av länets stomlinjer och av vilka orter som anses vara av centralortskaraktär och regionalt viktiga. Detta skedde med hänvisning till att definitionen behövde uppdateras och en eventuell omfördelning av ägartillskotten genomföras. Utredningens resultat presenterades på ägarsamrådet i april 2010, men ingen nytt beslut togs.

1 Transek 2006a

2 Trafikanalys 2011b

3 Tidtabell för hösten 2011

4 Exklusive skol- och gymnasielinjer, sjukresebussar och tätortstrafik i Bålsta

## Expressbuss, snabbuss, flygbuss

Benämningen Expressbuss är satt på linjer som trafikerar i vissa stombustråk, men med glesare uppehåll. Expressbuss kallas även de tre linjer som går från Uppsala och Gävle till Forsmark. Snabbuss kallas vissa andra linjer som också har en mer direkt sträckning; mellan Bålsta och Arlanda, Uppsala och Arlanda, Bålsta och Uppsala samt mellan Alunda och Uppsala. Dessa har i regel ett fåtal avgångar per vardag. Flygbussen går med täta och regelbundna turer mellan Uppsala och Arlanda via AR i Knivsta.

## Arbetsplatspecifika linjer

Några linjer försörjer arbetspendlingen till specifika arbetsplatser/ arbetsplatsområden. De går med ett mindre antal turer på vardagar och är anpassade efter arbetstiderna. Den så kallade industrilinen går mellan Tierp och Atlas Copco i Tierp. Forsmark trafikerar av linjer från Uppsala, Skutskär, Gävle och Östhammar. En linje går från Enköping via Bålsta till Barkarby och Kista.

## Nattrafik

Den linje som i tidtabellen benämns ”Nattrafik” är en anslutning mellan UL och SL på Arlanda och omfattar två turer per natt. På de flesta stomlinjer finns senare turer under natt mot helg och helgdag, men på vardagar går de sista turerna vid 23.00-24.00.

## Skoltrafik

De linjer som har en utpekad grundläggande funktion som skoltrafik gäller trafik i Uppsala (10 st), Knivsta (4 st), Östhammar (22 st, varav tre har anropsstyrd trafik under skollov), Tierp (6 st) och Enköping (2 st). 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 och sjukresebussar

Två anropsstyrda linjer finns i Östhammars skärgård, men det finns också turer kvällar och helger på vissa andra linjer som kräver förbeställning. Sjukresebussarna går mellan Uppsala och Öregrund, Enköping, Bålsta, Knivsta och Skutskär.

## Övrig trafik

Resterande regiontrafik består främst av bussar med lokal funktion inom en kommun. Ofta är turerna anpassade som matning till Upptåget eller någon av stombussarna. Flera linjer har också karaktären av tvärförbindelse mellan två större stråk, exempelvis mellan Heby och Enköping och Tierp och Östhammar. Många av linjerna med få turer per dag saknar helt eller delvis helgtrafik och har ofta undantag i tidtabellen för

dagar som inte är skoldagar, trots att de inte annonseras som skollinjer i tidtabellen. Men det finns också lokala upplägg med tät och regelbunden trafik, som lokalbussen som går med cirka 40 turer både vardag och helg mellan Knivsta och Alsike.

## Planerade utökningar och förändringar i regiontrafiken

Två stora projekt för Upptågstrafiken ligger i den nära framtiden. Dels förlängningen av SL:s pendeltåg till Uppsala via Arlanda och dels Upptågstrafik mot Heby och Sala. Uppsalapendelprojektet innebär att Upptåget trafikerar Gävle-Uppsala med omstigning till SL-pendeln i Uppsala. Detta frigör tåg som kan sättas i trafik mot Heby och Sala. Planerad trafikstart är december 2012.

Genomförandebeslut för Uppsalapendeln togs av UL:s och SL:s styrelser under 2009 och projekt drivs av UL och SL tillsammans. Fordon är beställda av SL och upplägget är en ny SL-linje Älvsjö-Stockholm C-Arlanda-Uppsala. Stationsanpassning, harmonisering av biljettsystem och depåkapacitet är några exempel på frågor som utreds. Avseende turtäthet är upplägget detsamma som idag för resenärer med Upptåget mellan Uppsala och Upplands-Väsby, kapaciteten bli däremot större med SL:s pendeltåg.

Förutsättningar för Upptågstrafik Uppsala-Morgongåva-Heby-Sala utreds i nuläget på uppdrag av Landstingen i Uppsala och Västmanland. Utredningen omfattar också ett möjligt stationsläge i Vänge. Intentionen är ett trafikupplägg med dubbelriktad timmestrafik vardag och varannan timme helg.

Längs väg 288 kommer den nya vägen delvis att medföra ett nytt trafikupplägg där en linje trafikerar den gamla vägen. Regionbussupphandlingen som pågår i dagsläget medför förändringar vad gäller krav på fordon och bränsle. Till exempel kommer låggolvsbussar att fasas in och sträckan mellan Enköping och Uppsala kommer att trafikerar av dubbeldäckare. I vissa fall kommer nya fordon innebära att turtätheten behöver höjas pga lägre kapacitet per fordon. Infasning av biogas istället för diesel kommer att ske etappvis.

## Stadstrafik i Uppsala

### Dagens utbud

I Uppsala finns de gröna stadsbussarna, för vilka ansvaret i dagsläget är fördelat på ett flertal aktörer. Stadsbusstrafiken i Uppsala består av 24 linjer varav tre är så kallade stomlinjer med hög turtäthet under stora delar av trafikdygnet. Närlinjekonceptet kallat

Mjuka linjen består av tre linjer i samverkan. Tre linjer är av arbetspendlings-karaktär och går endast måndag-fredag och del av dygnet. Orterna Storstvreta och Bålinge trafikeras av två respektive en linje. Sammanlagt används 119 fordon för den tidtabellagda stadsbusstrafiken<sup>5</sup>.

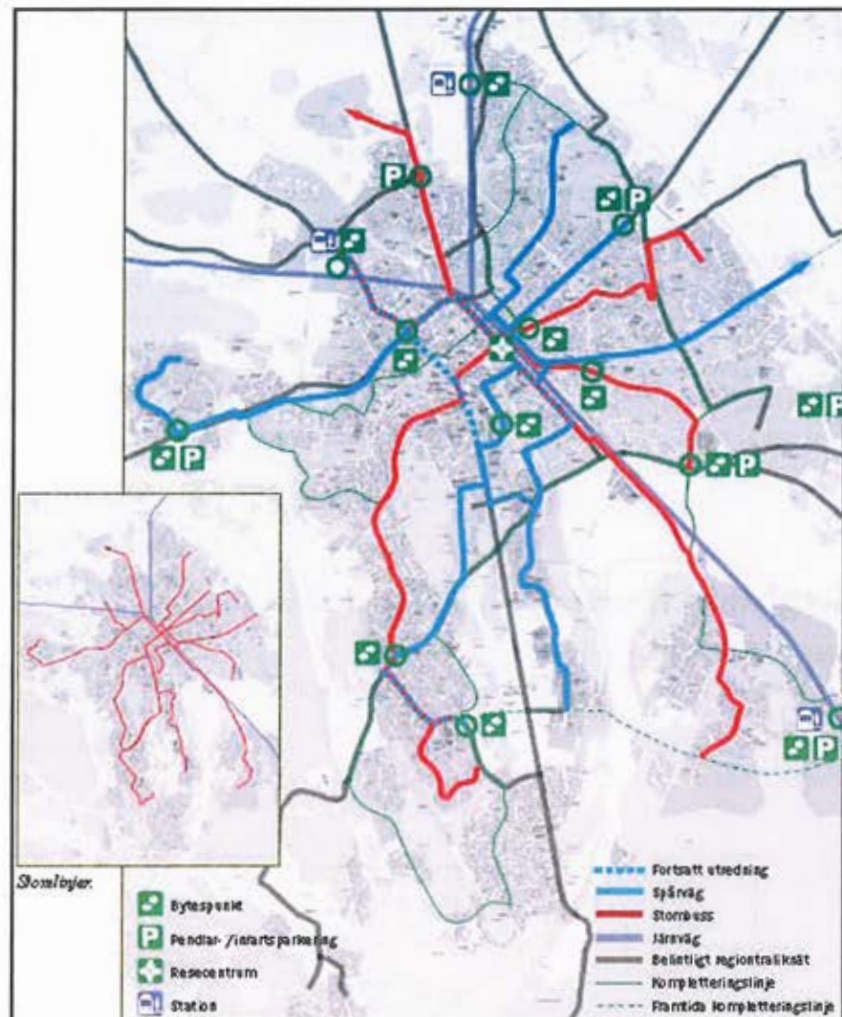
### Kollektivtrafiken i Uppsala kommuns översiktsplanering

Uppsala kommun har satt upp mål om att kollektivtrafiken ska vara fri från fossila bränslen år 2020 och att kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet ska uppgå till 50 % år 2030. I den prognos som gjorts över total persontrafik innebär det ett trefaldigande av antalet resor.

Det tänkta stomlinjenätet för stadstrafiken redovisas i en första etapp, med enbart bussar. Ett fullt utbyggt kollektivtrafiknät, med stomlinjer, kompletteringslinjer, bytespunkter, pendlar-/infartsparkeringar och regiontrafik redovisas också, med tre spårvagnslinjer som delvis ersätter och delvis kompletterar upp stombussarna.

400 meter anges som riktvärde för avstånd till stomlinjehållplats. Vad gäller knut-/bytespunkter för kollektivtrafik (både för byte stadstrafik-stadstrafik och för byten mellan region- och stadstrafik) pekas 13 stycken ut, förutom resecentrum. 10 av dessa pekas också ut som prioriterade. Pendlar-/infartsparkering pekas ut på sex platser i staden. Att koordinera stads- och regionlinjer och pendeltåg anges som något kommunen ska arbeta aktivt med, regiontrafiken ska också kunna göra ett jobb inne i staden.

För pendeltåg reserverar planen mark för fyra stationer inom staden: Bergsbrunna, Gamla Uppsala, Librobäck och Stenhagen. En station vid Stenhagen förutsätter att Enköpingsbanan byggs och ligger således långt fram i tiden.



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

Prioritet för kollektivtrafiken pekas ut på gator som inte anses kunna hantera stora trafikmängder och höga hastigheter. Dessa sammanfaller till en mindre del med det utpekade stomlinjenätet ovan. Stomlinjer i stråken Gottsunda-Nyby, Ultuna-Gränby och Stenhagen-Fyrislund anges som prioriterade för framkomlighetshöjande åtgärder.

Översiktsplanen håller också öppet för en utveckling av spårtaxi som huvudsakligt kollektivtrafiksystem. Kommunen har ansökt om statsbidrag för en testbana, varefter utvärdering av systemets möjligheter i Uppsala kan göras. Frågetecken finns bland annat för kapaciteten i ett spårtaxisystem. Ett systemval för kollektivtrafiken bör inte vänta längre än till 2015 och innan dess anger översiktsplanen att stombussnätet ska utvecklas till fullt. Ännu finns inget beslut om byggande av testbana för spårtaxi.

## Tätortstrafik i Bålsta och Enköping

Stadsbussar i Bålsta planeras och upphandlas av UL i samarbete med Håbo kommun. Trafiken består av fyra linjer med den främsta uppgiften att mata till/från Bålsta station. Trafiken ses över och kommer att upphandlas i den regionbussupphandling som genomförs under 2011.

I Enköping svarar kommunen för upphandlingen och styrningen av trafiken, men använder UL:s biljett/prissystem och biljettautomater. Stadsbussarna i Enköping består av sex linjer måndag-fredag och två linjer lördag, sön- och helgdag. Idag är integrationen mellan stadstrafiken i Enköping och UL:s regiontrafik dålig.

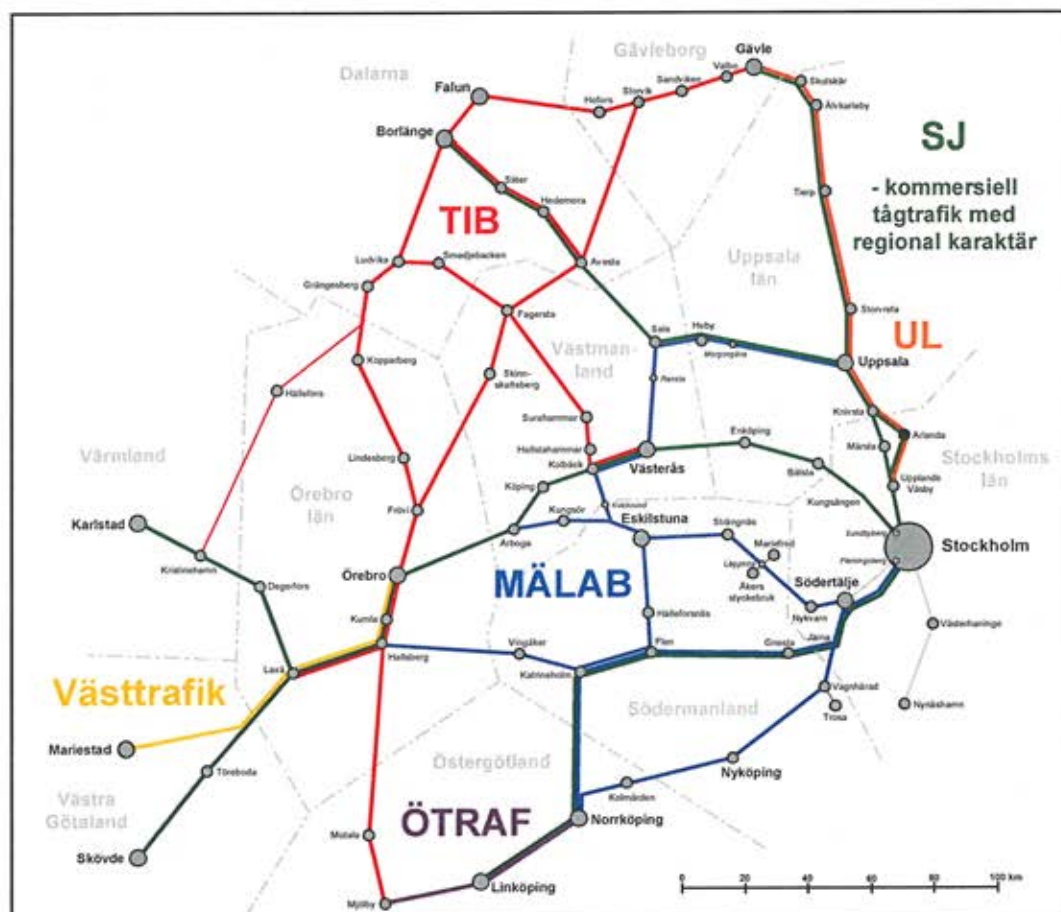
## Regional tågtrafik i Mälardalen

Den upphandlade och kommersiella regionala tågtrafiken i Mälardalen består av de trafiksystem/avtal som illustreras nedan(exkl. SL:s pendeltåg):

MÅLAB har, som trafik huvudmännens gemensamma bolag, administrationsansvaret för storregional tågtrafik. Bolaget sköter det så kallade TiM-avtalet med SJ, upphandlar viss trafik och driver samarbeten som ska underlätta resandet över länsgränserna.

Sedan lång tid tillbaka har det inom TiM-samarbetet varit en målsättning att i rusningstrafik ha minst dubbelriktad timmestrafik på samtliga regionaltåglinjer, med förtätning till halvtimmestrafik på vissa huvudlinjer. Den bristfälliga bankapaciteten medger idag inte en turtäthet som motsvarar efterfrågan på stora delar av järnvägsnätet i Mälardalen.

Av stor vikt för Uppsala län är SJ:s trafik på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala via Märsta och Knivsta och mellan Stockholm och Gävle, via Arlanda, Uppsala och Tierp. På Mälardalen går regionaltåg i stråket Västerås-Stockholm, idag med stopp i Enköping och Bålsta. Trafiken är inte upphandlad av MÅLAB och kan i teorin upphöra när som helst. Däremot ingår sträckorna i TiM-avtalen.



Figur: Dagens tågtrafiksystem i Mälardalen. Källa: MÅLAB



Längs Dalabanan mellan (Stockholm) - Uppsala och Borlänge/Mora trafikerar också SJ på kommersiella grunder. Uppehåll sker i Uppsala och Sala. Uppehåll i Heby och Morgongåva gör den så kallade UVEN (Uppsala-Västerås-Eskilstuna-Nyköping) som avtalats mellan MÅLAB och SJ. Antalet turer reducerades kraftigt inför 2011, samtidigt som kortgiltigheten för UL:s periodkort togs bort. Ett återinförande av denna hösten 2011 är ett steg mot att bygga förtroende och stabilitet inför en eventuell Upptågsstart på sträckan fr o m december 2012.

Regionaltåg med färre uppehåll och pendeltåg med flera uppehåll uppfyller olika funktioner och är viktiga var för sig. Men det är kombinationen av dem som skapar en både geografiskt och tidsmässigt tillgänglig och funktionell arbetsmarknad.

## Interregional busstrafik

Andra bussföretag som trafikerar i länet är Swebus, som framförallt kör mellan Stockholm och Uppsala. Inom staden finns stopp på resecentrum, samt Flogsta, Ekonomikum, Business park och Studentstaden. Swebus kör också vissa direkturer till och från Eskilstuna och Örebro. Bus 4 You trafikerar Uppsala – Stockholm – Göteborg med stopp i Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Nattbuss mellan Uppsala och Stockholm fredagar och lördagar körs av företaget Señor Svensson.

## Dagens utbud - Sammanfattning

Kollektivtrafiken i länet har utvecklats under en lång tid. Utbudet är omfattande och delvis svårt att följa. Behov finns av ett tydligare upplägg som kan locka nya resenärer och göra det enklare att resa med kollektivtrafiken.

För stadstrafiken i Uppsala planeras en uppbyggnad av ett nytt stomlinjenät, antingen som stombuss eller med stombuss/spårvagn. Här finns många strategiska frågor att hantera. Hur ska stadstrafik och regiontrafik integreras för en effektivare struktur? Vad är ett lämpligt systemval och utbyggnadsordning för stomtrafiken? Hur bör det kompletterande linjenätet se ut? Även tätortstrafiken i Enköping och Bålsta behöver strategiskt och operativt införlivas i det sammanlagda kollektivtrafiknätet, vilket också väcker frågan om behov av trafik även inom andra tätorter.

Den regionala tågtrafiken i Mälardalen består idag av ett flertal system, både kommersiell trafik och samhällsupphandlad. En viktig fråga för framtiden är vilken trafik som samhället ska ta ansvar för. Utbud och kvalitet är ett par nyckelfrågor.

Stora förändringar planeras inom tågtrafiken de närmaste åren. SL:s pendeltågstrafik ska förlängas till Uppsala, och i samband med detta är inriktningen att införa Upptågstrafik mellan Uppsala och Sala. Hur ska denna trafik integreras med övrig kollektivtrafik?

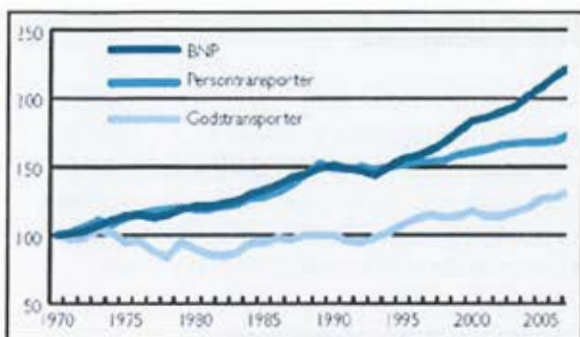
Det finns ett antal bussföretag som bedriver interregional trafik till och från Uppsala. Från och med 1 januari 2012 öppnas kollektivtrafiken för nya aktörer vilken kan innebära nya aktörer och trafikkoncept på marknaden. Viktiga frågor att hantera rör till exempel tillgång till hållplatser och samverkan mellan de olika aktörerna.

# Resenären och resandet



## Persontrafikens generella utveckling

Den ekonomiska tillväxten tillsammans med arbetsmarknadens geografiska och innehållsmässiga förändring har under en lång tid lett till ett ökande transportarbete. I Sverige har persontransporterna ökat i en relativt jämn takt med totalt 70 % under perioden 1970-2007. Diagrammet visar att persontransportarbetet började skilja sig från BNP-tillväxten i mitten av 1990-talet.



Figur: Utvecklingen av transportarbetet i Sverige 1970-2007, alla färdmedel. Ur "Ökad spårtrafik utvecklar Sverige" IVA 2009. Källa: SIKA och SCB.

Godstransporterna såg först en minskning men sedan mitten av 90-talet en ökning ungefär i takt med persontransporterna.

## Kollektivtrafikens resandeutveckling

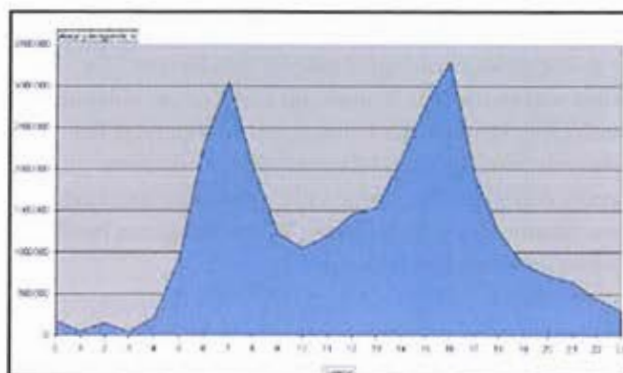
Under de senaste 10 åren har det absoluta antalet kollektiva resor i Sverige ökat med 19 %, varav en ökning för tågtrafik med 51 %. Som tidigare beskrivet under rubriken "Infrastruktur" ser det ut som att möjligheterna för en fortsatt resandeökning på järnväg i takt med efterfrågan inte kommer att vara möjlig under rådande omständigheter. Tågtrafiken står dock fortfarande endast för 12 % av det totala antalet kollektivresor i landet.

Antalet resor per invånare har också ökat under den senaste 10-årsperioden, med 12 %. Uppsala län har efter de tre storstadslänen flest resor per invånare – 85 stycken varav 72 bussresor och 13 tågresor. En genomsnittlig resa med kollektivtrafiken år 2010 var 20 km. Uppdelat på buss och tåg är siffrorna 14 respektive 56 km.<sup>1</sup>

1 Trafikanalys 2011b

## Det vardagliga resandet

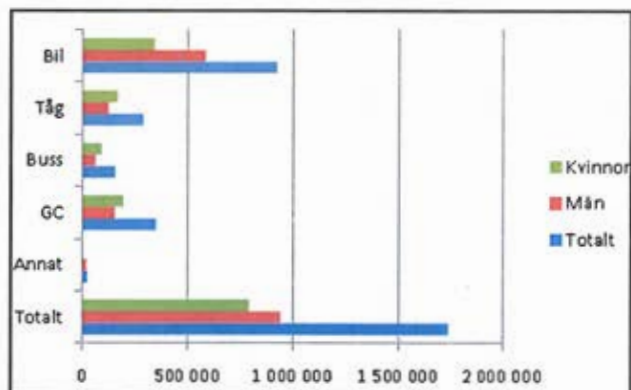
Beräknat på huvudresor och alla färdmedel utgör arbets- tjänste- och skolresor ungefär hälften av det totala antalet resor nationellt, men beräknat på delresor bara 30 %<sup>2</sup>. Resande med kollektivtrafiken idag domineras dock av det vardagliga resandet till arbete och skola, vilket också ger sig uttryck i diagrammet som illustrerar resandemängder för UL-trafiken fördelat över dygnet.



Figur: Antal påstigande i UL-trafiken fördelat över dygnet år 2010. Källa: UL.

## Mäns och kvinnors resvanor

Forskning visar att män och kvinnor gör ungefär lika många resor per person och dag. Reslängderna är desamma för män och kvinnor vid val av kollektivtrafik eller gång/cykel som färd sätt, men när det gäller bilåkande finns stora skillnader mellan könen. Män kör mer bil, vilket gör att de då också sammantaget reser längre men inte till motsvarande påslag av tid. Män får således tillgång till en större arbetsmarknad än kvinnor.<sup>3</sup>



Figur: Antal resor för arbetspendling i storstadsregionerna en genomsnittlig dag under året fördelat på färdmedel och uppdelat på män och kvinnor. Ur "Arbetspendling i storstadsregioner", Trafikanalys 2011. (SIKA 2007, SCB)

2 SIKA 2007

3 Se t ex VTI 2005

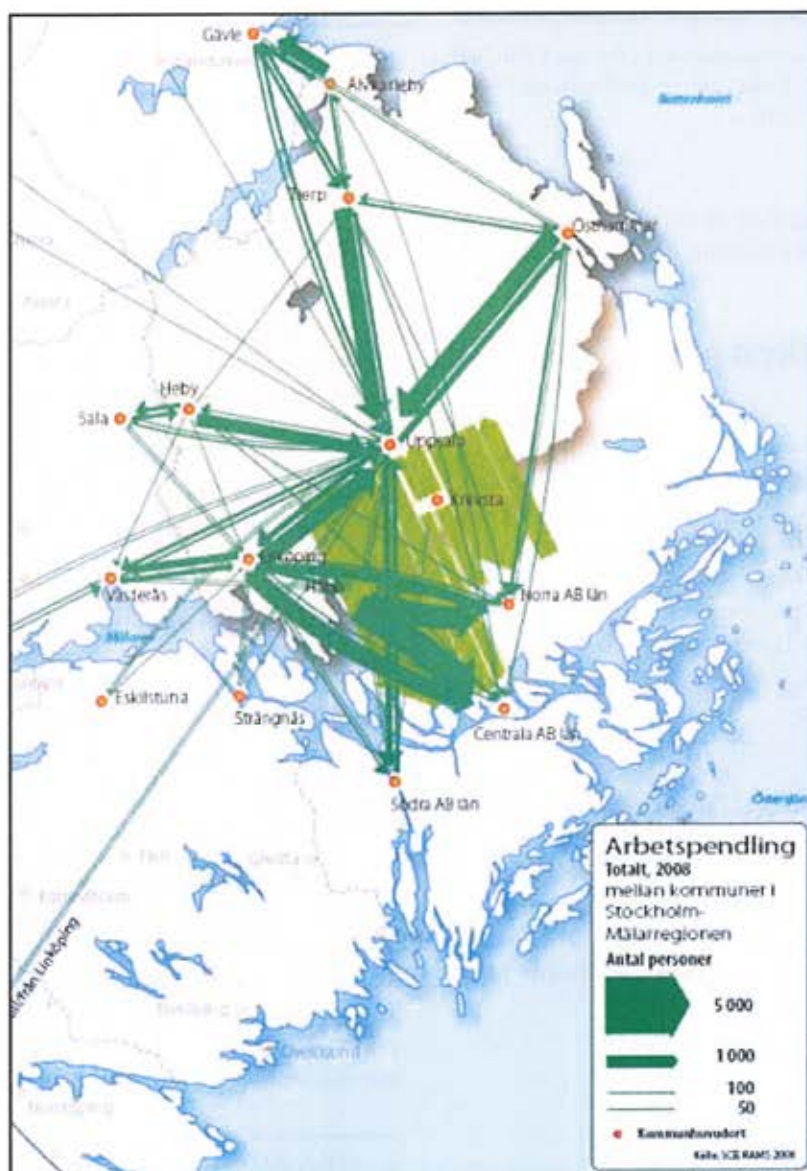
Männens resor är inriktade på arbetspendling i högtrafik, medan kvinnor reser mer oregelbundet. Ofta förklaras det med att det bland kvinnor finns en högre andel deltidsarbetande. Denna förklaring svarar dock inte för hela skillnaden. En studie på resvanor för olika livscykelgrupper i Stockholms län visar att kvinnor genomgående gör fler fritids- och serviceresor än män och har en konsekvent högre andel resor för hämtning/lämning av barn, även när hänsyn är tagen till skillnader i förvärvsgrad. Vid jämförelse av män och kvinnor där förutsättningarna är lika använder män i alla livscykelgrupper bil i högre utsträckning, för alla typer av reseärenden men framförallt för arbetsresor.<sup>4</sup> De skilda resvanorna kan framförallt förklaras av rådande samhällsstruktur där kvinnor tar störst ansvar för hem och familj och där bilåkande är en diskursivt manlig företeelse. En slutsats blir att regionförstoring utan tidsmässigt utvecklad kollektivtrafik i första hand gynnar män och inte kvinnor.

## Arbetspendling

Här ges en övergripande bild av arbetspendlingen i Uppsala län. Mer utvecklade och specifika beskrivningar återfinns i bilaga 2.

Arbetspendlingen i Uppsala län sker i betydande utsträckning till och från andra kommuner och län. Sammanlagt sker nära 36 000 utpendlingar över länsgränsen och cirka 16 500 över kommungräns inom Uppsala län. Länet har också cirka 12 000 inpendlare från grannlänen, varav cirka 2000 från vardera Gävleborg och Västmanland, 7 500 från Stockholm och 500 från Södermanland.

Pendlingen över länsgräns är störst i landet, vilket har sin förklaring i att inte bara Stockholms, utan också Västmanlands och Gävleborgs arbetsmarknader finns inom pendlingsavstånd. Pendlingen mellan Uppsala och Stockholm är det största enskilda flödet i landet.



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

Den stora vardagliga arbetspendlingen inom, till och från länet illustreras också nedan genom pendlingar mellan tätorter och arbetsområden. Relationerna i kartan med över 100 arbetspendlare är nästan 100 till antalet. Ur tabellen framgår att kvinnor dominerar i de mer kortväga pendlingsrelationerna in till Uppsala, vilket bekräftar de forskningsresultat som finns kring mäns och kvinnors skilda resvanor.

De lokala arbetsmarknaderna, som illustreras i kapitlet "Planeringsförutsättningar" ger att Uppsala stads pendlingsomland knyter i princip hela länet till sig, Enköping och Älvkarleby är de enda kommuner som till betydande del inte ingår i detta omland. Enköpings kommun är, när utomlänspendling exkluderas, i mångt och mycket en egen lokal arbetsmarknad. Även om stora flöden av arbetspendling finns mot Uppsala är det relativt sett många fler som pendlar in till centralorten Enköping. I Älvkarleby sker pendling in till Skutskär i första hand, då Gävle exkluderas.

Tierps kommun har en lokalt förankrad arbetsmarknad, med pendling in mot Tierps tätort och till viss del även mot Söderfors och Karlholmsbruk. Samtidigt pendlar många in till Uppsala. I Östhammar syns samma fenomen - kommunen knyts delvis till Uppsala, men

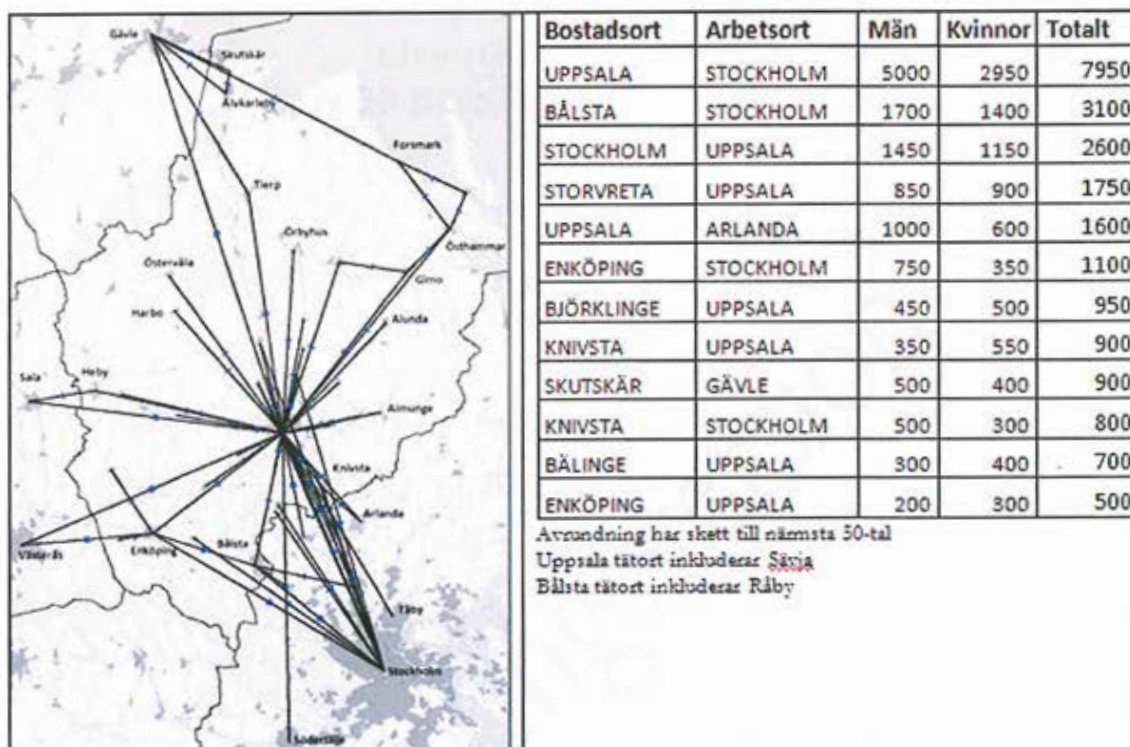
Gimo och Östhammar finns som självständiga och överlappande arbetsmarknader. Även Österbybruk har ett betydande eget pendlingsomland.

## Studiependling

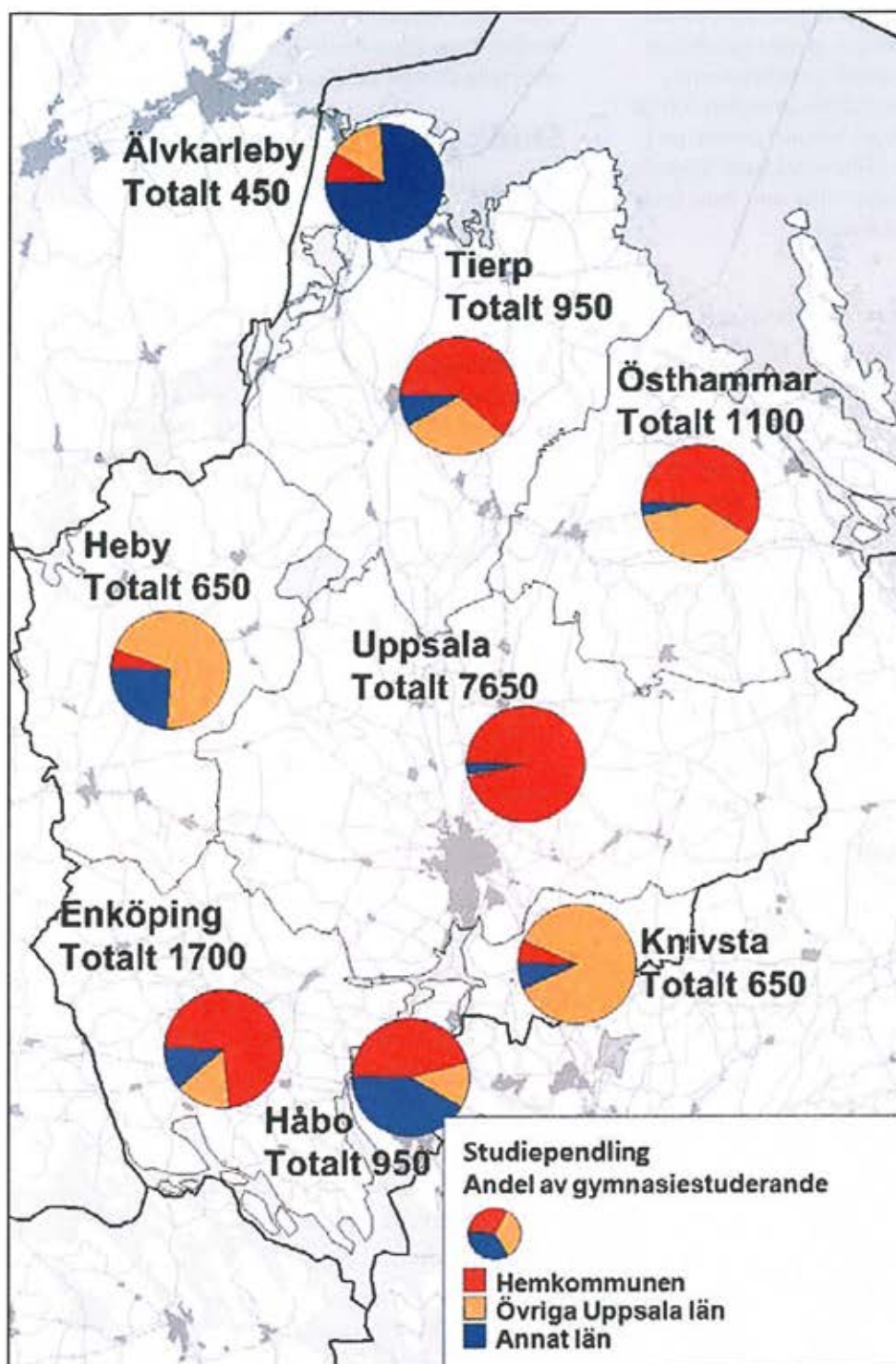
Uppsala är också ett län där många pendlar till sin studieort. Sedan det fria gymnasievalet infördes har gymnasieelevernas resbehov vuxit och förändras också från år till år.

I de kommuner som saknar eget gymnasium (förutom individuellt program), hänvisas eleverna till gymnasieskolor i kommuner de samverkar med. Heby kommun hänvisar i första hand till skolor i Uppsala, Tierp och Sala. I Älvkarleby finns samverkan med gymnasieskolorna i Tierp och Gävle. Gymnasieeleverna i Knivsta har främst möjlighet att studera i Uppsala.

Östhammars kommun har två kommunala gymnasier och en friskola, men samverkansavtal finns också med Tierp och Uppsala kommun. Tierp, Håbo och Enköping har kommunala gymnasier men många gymnasiestudenter väljer ändå utbildningar i annan kommun. I Uppsala finns ett stort antal gymnasieskolor att välja mellan.



Figur: Relationer med över 100 arbetspendlare 2009. Källa: SCB. Egen bearbetning och framställning. Tabell: Relationer med över 500 arbetspendlare 2009. Källa: SCB. Egen bearbetning.



Figur: Gymnasieelevernas rörlighet 2009. Källa: SCB. Egen framställning.

Studiependlingen till högskola/universitet är också betydande för länet. Av de som läser en grundläggande högskoleutbildning i Uppsala kommun (omkring 25 000 stycken) är cirka två tredjedelar folkbokförda i Uppsala kommun och ungefär 30 % i ett annat län<sup>1</sup>. Resterande 3-4 % är folkbokförda någon annanstans i Uppsala län. Studiependling sker också till grannlän, högskola/universitet finns bland annat i Västerås, Gävle och Stockholm. Det är dock svårt att säga något mer

specifikt om resmönstren då många högskolestudenter flyttar till sin studieort men samtidigt står kvar som folkbokförda i sin tidigare hemkommun.

<sup>1</sup> www.regionfakta.com

## Resande med kollektivtrafiken i Uppsala län

### Resande med UL

Resandeutvecklingen över de senaste fem åren syns i tabellen nedan.

År	Regionbuss	Grundskole- elever med regionbuss	Upptåget	Stadsbuss i Uppsala	Stadsbuss i Enköping och Bålsta	Totalt
2006	6 400 000	2 400 000	1 200 000	13 900 000	190 000	24 100 000
2007	6 500 000	2 400 000	2 800 000	13 600 000	190 000	25 500 000
2008	6 600 000	2 400 000	3 400 000	13 600 000	210 000	26 200 000
2009	6 300 000	2 200 000	3 600 000	14 400 000	270 000	26 800 000
2010	6 400 000	2 200 000	3 900 000	15 600 000	270 000	28 400 000

Tabell: Resandeutvecklingen under fem år.

Statistiken för Upptåget och Stadsbuss i Uppsala har reviderats efter trafikförsörjningsplanen 2010 i enlighet med ny skattningsmetod och mer omfattande inläst data.

Under senaste femårsperioden har resandet med UL-trafiken ökat med ca 18 %. Resandeökningarna, sett till antalet resenärer, har framförallt skett i Upptåget och stadsbusstrafiken i Uppsala. Även stadsbusstrafiken i Enköping och Bålsta har haft en markant ökning. Resande med Upptåget har haft en uppåtgående trend sedan augusti 2006 fram till hösten 2010. Därefter syns en stagnerande tendens. En tänkbar förklaring kan vara att bristen på sittplatser under högtrafik kan ha hämmat resandeutvecklingen, men utvecklingen behöver analyseras och följas upp med senare statistik innan slutsatser kan dras. Generellt finns behov av fördjupad analys av vad förändringar i resandet beror på.

Stommen i regiontrafiken kan beskrivas med 10 huvudstråk som har de största resandemängderna:

- Stockholm (Arlanda, Upplands-Väsby) – Knivsta – Uppsala
- Västerås – Enköping – Uppsala
- Sala – Heby – Uppsala
- Östervåla – Uppsala
- Tierp – Uppsala
- Öregrund – Östhammar - Uppsala
- Knutby – Uppsala
- Norrtälje – AR – Uppsala
- Enköping – Bålsta – Stockholm (Arlanda, Barkarby, Kista)
- Tierp – Skutskär – Gävle

Stråken illustreras på nästa sida. Generellt för regiontrafiken är de stora stråken och de tunga linjerna väl belagda i högtrafiktid. Under mellan- och lågtrafiktid är kapaciteten god och där finns möjlighet att öka resandet på ett kostnadseffektivt sätt.

Genom att hänvisa regionbusslinjer till dessa stråk framgår att resandet med regionbuss är störst i stråken Västerås-Enköping-Uppsala och Östhammar-Uppsala. Även Tierp-Uppsala har ett stort resande och läggs resandestatistik för Upptåget till blir det troligen det största stråket i länet.

De tre minsta regionbusstråken är Enköping – Bålsta - Stockholm, Knutby – Uppsala och Östervåla - Uppsala. Säsongsmonstren för resandet med regionbuss i stråken är likartade, med nedgångar under sommarmånaderna och toppar i början av höst- och vårtermin.

### Resande med regionalståg i Mälardalen

Totalt görs idag 50-60 000 resor per dag på regionalstågen i Mälardalen, vilket innebär cirka 15 miljoner resor per år<sup>1</sup>. En trafikankräkning från 2006<sup>2</sup>, utförd av Banverket, är den senaste mer detaljerade och omfattande statistik som finns.

1 MÅLAB 2011

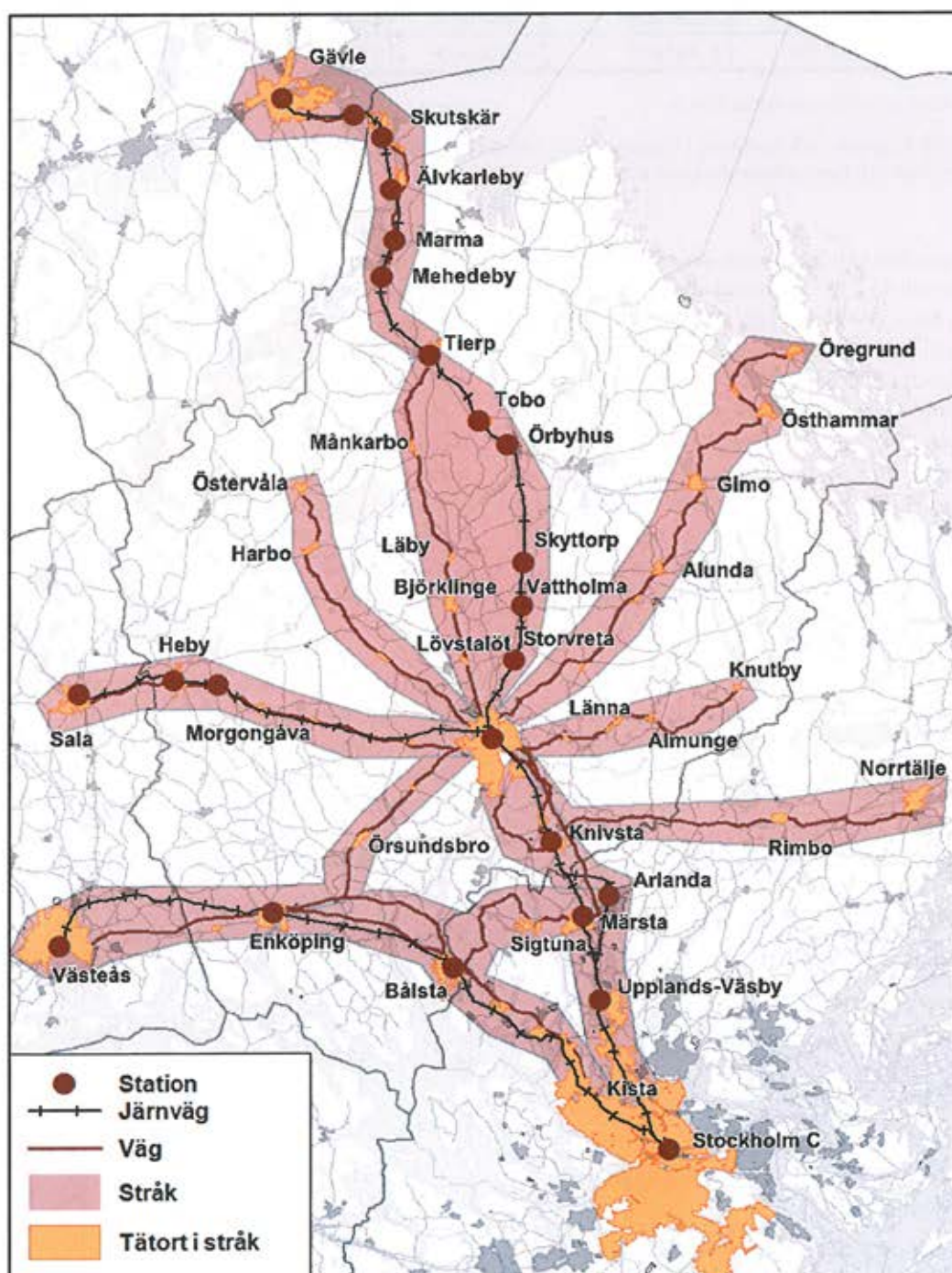
2 Banverket 2007

Trafikanträkning ger att antalet påstigande per dygn år 2006 var sammanlagt 27 000 i stråket Uppsala – Stockholm, varav 15 000 via Märsta och 12 000 via Arlanda. Knappt 13 000 påstigningar skedde i Uppsala, nästan 1 700 i Knivsta och drygt 800 i Märsta. Sträckan mellan Uppsala och Knivsta var en av de högst belastade i undersökningen med nästan 25 000 resenärer per vardagsmedeldygn. Högst belastning på enskild avgång hade tåg mellan Stockholm och Märsta.

Mälardalen mellan Örebro och Stockholm hade 10 500 påstigande per dygn, varav drygt 200 i Bålsta och knappt 1000 i Enköping.

En intressant iakttagelse från undersökningen är att könsfördelningen bland de påstigande var jämn på de flesta stationerna. Undantagen var bland annat Arlanda, med en högre andel män och Bålsta med en högre andel kvinnor.

Under de fem år som gått sedan denna trafikanträkning har resandet sannolikt ökat stort både längs Mälardalen och längs Ostkustbanan, en ny resanderäkning i Mälardalen genomförs under hösten 2011.

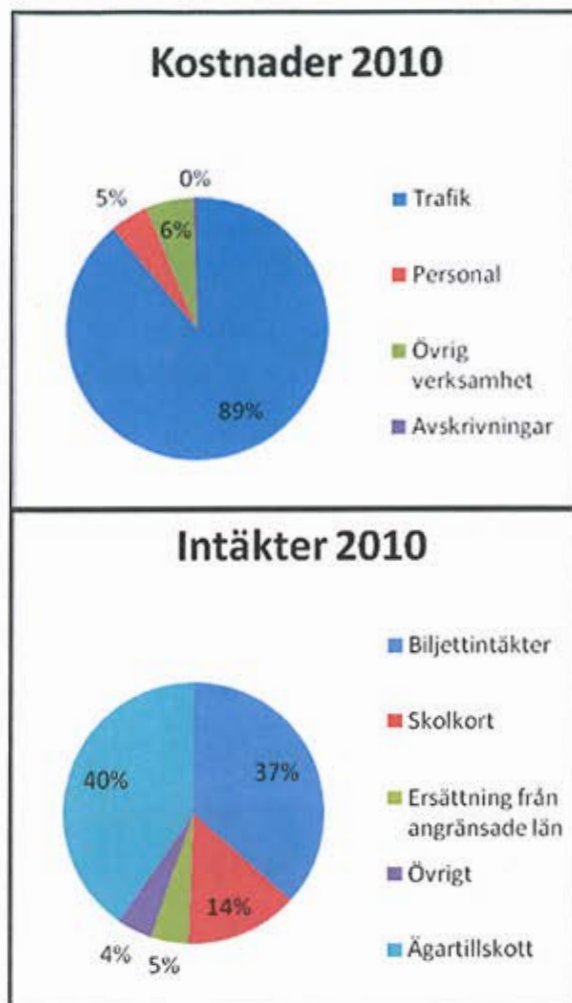


Figur: De tio huvudsakliga resandestråken i Uppsala län.



## Trafikekonomi

UL har idag för regiontrafiken en kostnadstäckningsgrad på 60 %, innebärande 40 % subventioneringsgrad. Upptåget står för en väsentlig del av kostnadstäckningen.



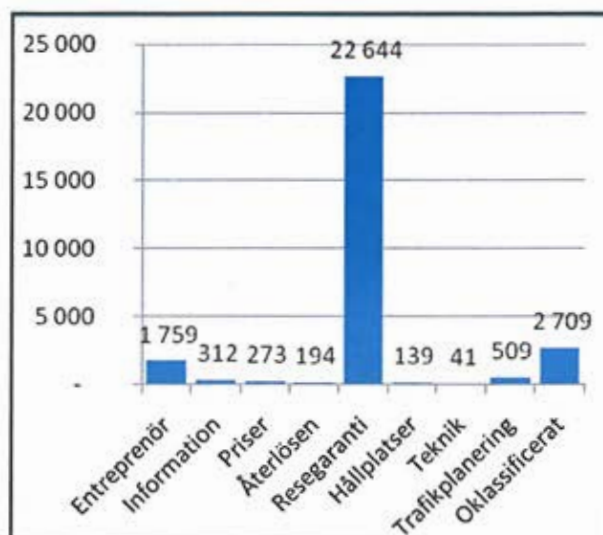
Figurer: Kostnader och intäkter för UL:s regiontrafik 2010. Källa: UL.

Stadsbusstrafiken i Uppsala hade år 2010 en kostnadstäckningsgrad på 52 % och tätortstrafiken i Enköping har en beräknad kostnadstäckningsgrad på 26 % för 2010.

## Kundnöjdhet

Under 2010 inkom 29 000 ärenden till UL:s kundtjänst. Resegarantiärenden har ökat beroende på felaktiga eller uteblivna leveranser från UL, framförallt i samband med väderförhållanden under vinter och vår 2010.

De konkreta synpunkter och förslag till förändringar som inkommit har främst varit synpunkter på trafikföretagens prestationer och trafikplaneringsfrågor.



Figur: Inkomna synpunkter under 2010 fördelat på ärendekategori. Källa: UL:s kundhanteringssystem.

I Kollektivtrafikbarometern intervjuas ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15-75 år, oberoende av hur mycket de reser med kollektivtrafiken. Urvalets storlek har utökats sedan sommaren 2009 då en resvanel tillkom undersökningen. Intervjuerna ligger till grund för ett samlat Nöjd Kund Index (NKI). Detta index bygger på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med UL?" och sammanställs för de som uppgett att de reser med UL minst en gång i månaden, vilket motsvarar ungefär hälften av de tillfrågade. Drygt 60 % säger sig vara ganska eller mycket nöjda med UL. Det nationella snittet per trafikhuvudman i samma urvalsgrupp (reser minst en gång i månaden) ligger på 63 %. Kundernas attityd till UL:s leverans har inte förändrats under de senaste åren, med undantag för 2005 då en mindre uppgång skedde som sedan hållit i sig.

De analyser som UL gjort av Kollektivtrafikbarometern visar att det är främst på två punkter som UL måste bli bättre; information till kunder och ett trafikutbud som bättre är anpassat till kundernas behov.

## Restidskvot – ett sätt att mäta konkurrenskraft

Ett vanligt sätt att redovisa kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen är att beräkna så kallade restidskvoter. Kvoten anger hur mycket längre eller snabbare det tar att åka med kollektivtrafik i jämförelse med bil.

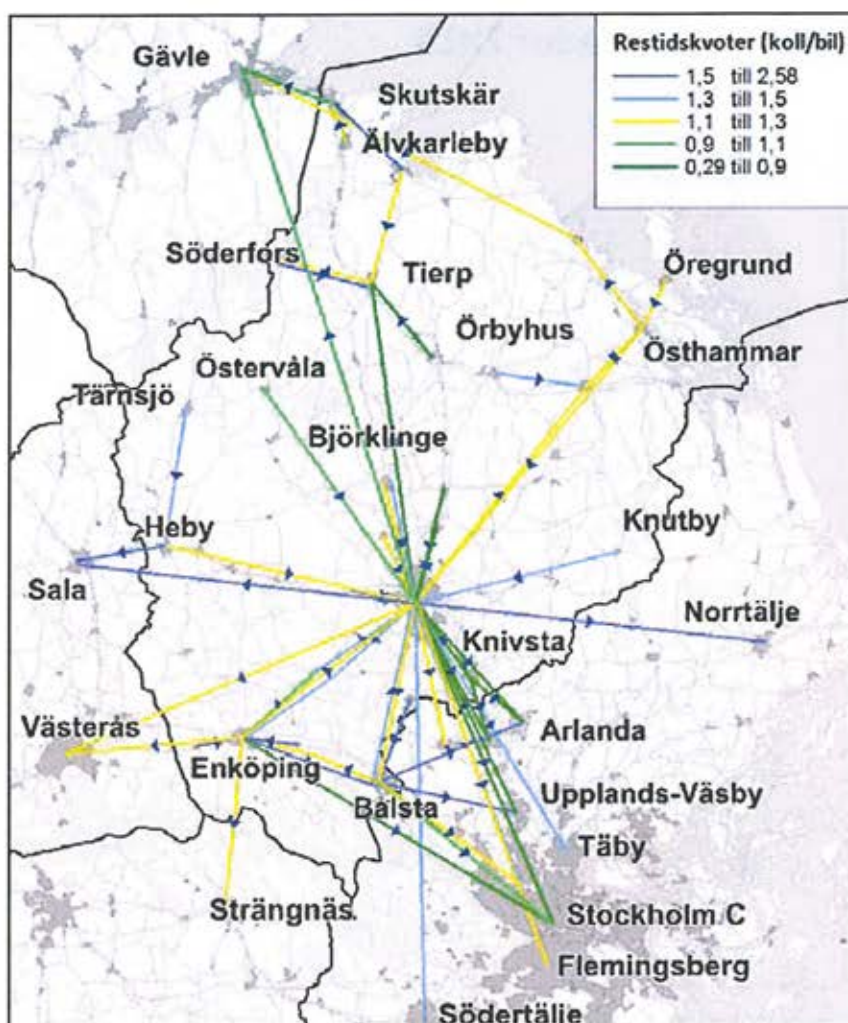
Restidskvoter kan beräknas på olika sätt. Det mest rättvisande är att utgå från den totala restiden från dörr till dörr, där man tar hänsyn till gångtiden till hållplatsen och byten. De olika delarna av resan upplevs också olika varför de brukar ha olika vikt. I Stockholm har undersökningar till exempel visat att 90 % väljer kollektivtrafiken när det går lika fort, men bara 35 % när det tar dubbelt så lång tid.<sup>5</sup> Generellt bör inte restiden med kollektivtrafik överstiga restiden med bil med mer än en halv gång, det vill säga en restidskvot på 1,5. I prioriterade relationer finns goda skäl att sträva efter lägre kvoter än så.

I bilden intill redovisas exempel på oviktade restidskvoter mellan hållplatser/stationer för ett antal resrelationer. De ger en bra bild av hur de olika relationerna förhåller sig till varandra.

De mest attraktiva relationerna finns där resan sker med tåg. I vissa av de större stråken är också buss ett konkurrenskraftigt alternativ. De relationer där kollektivtrafiken i detta avseende har lägst konkurrenskraft (blå färg), är huvudsakligen tvärrelationer, eller långa sträckor där resan sker med buss.

De kollektiva relationerna är generellt acceptabla i dessa fall där resans start- och målpunkt är utvalda centrala hållplatser/stationer, och där inga viktningar har gjorts för byten och väntetider. Begreppet "kollektiv resuppoiffning", KRESU, brukar användas i sammanhanget restidskvoter. Gångtid (från startpunkt till hållplats, vid byten och från sluthållplats till

målpunkt) brukar viktas med två gånger den verkliga tiden. Väntetid vid starthållplats räknas vanligtvis som tiden för turintervallet delat på två. Bytestid inkluderar viktad eventuell gångtid och väntetid som också viktas med två samt ett bytestillägg på fem minuter.



Figur: Schematiska restidskvoter. Källa: [www.resrobot.se](http://www.resrobot.se) och [www.eniro.se](http://www.eniro.se) Egen framställning.

En resa mellan Bergsbrunna och Arlanda tar 30 minuter med bil. Den kollektiva resan inleds med 5 minuters gångväg, varifrån stadsbuss tar dig till resecentrum, där du efter en väntetid på 14 minuter når Arlanda med Upptåget. Sammanlagd färdtid utan vikt blir 48 minuter och en restidskvot på 1,6. En viktad uträkning enligt ger att den upplevda restiden är 101 minuter<sup>6</sup>. Lägg ett påslag om 15 minuter på för bil (parkering, gångtid) blir den viktade restidskvoten 2,2.

<sup>6</sup> Gångtid: 5 min \* 2 = 10 min

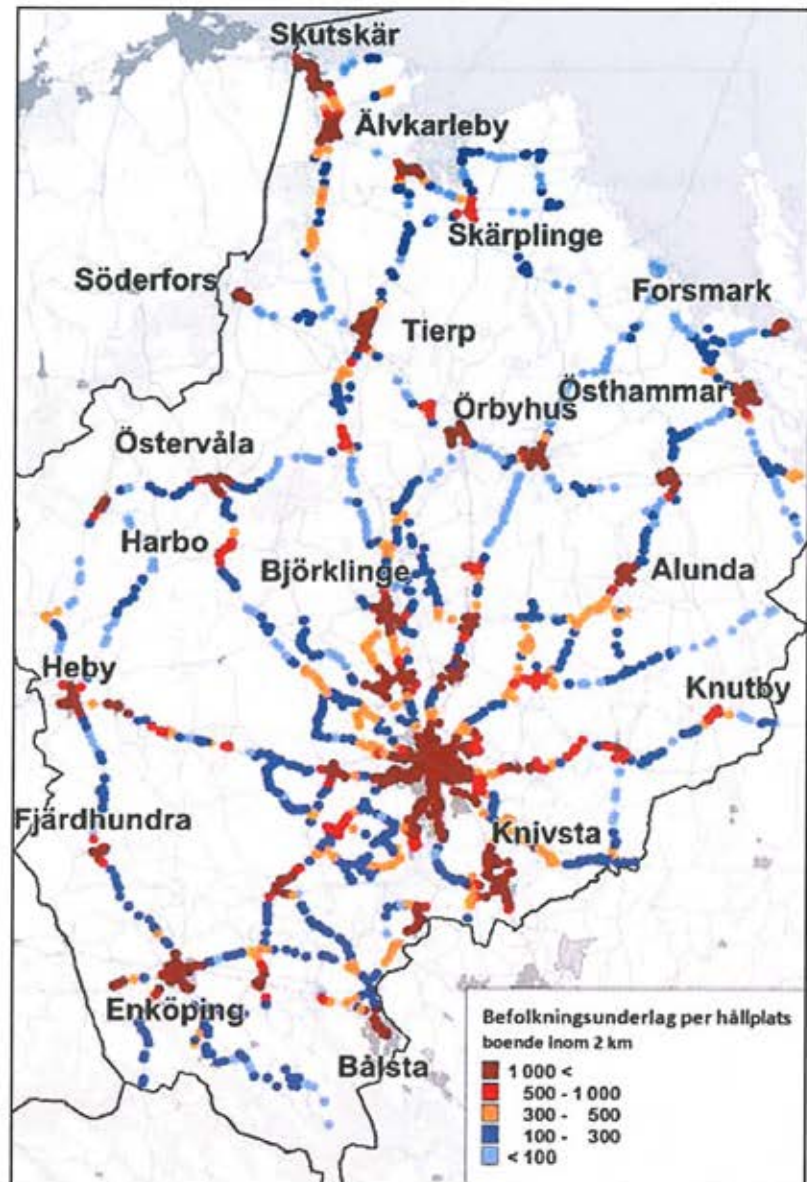
Väntetid starthållplats: Turintervall 30 min / 2 = 15 min

Bytestid: väntetid 14 min \* 2 + bytestillägg 5 min = 33 min

## Befolkningsunderlag per hållplats

En analys på befolkningsunderlag per hållplats för regiontrafiken ger att många hållplatser på landsbygden har mycket få boende inom en radie på två kilometer. Störst befolkningsunderlag finns givetvis i tätorterna, men det finns hållplatser på landsbygden som i detta avseende har lika stort eller större befolkningsunderlag som en hållplats i en mindre eller medestor tätort.

Figur: Befolkningsunderlag per hållplats för regiontrafiken. Källa: UL.



## Kollektivtrafikens marknadsandel

De marknadsandelar som redovisas i detta avsnitt är framtagna ur data från Kollektivtrafikbarometern<sup>7</sup>.

Drygt hälften av alla resor i Uppsala län sker med bil. Kollektivtrafikens andel, knappt var femte resa, är i princip lika stor som andelen gång och cykel tillsammans. Uppsala kommun har i särklass högst andel gång och cykel (26 %). Enköping, Tierp och Östhammar har en andel gång och cykel kring 15 %. De fyra kommunerna med högst andel gång och cykel har en stor andel arbetande inom den egna kommunen, vilket framgår i bilagan om arbetspendling.

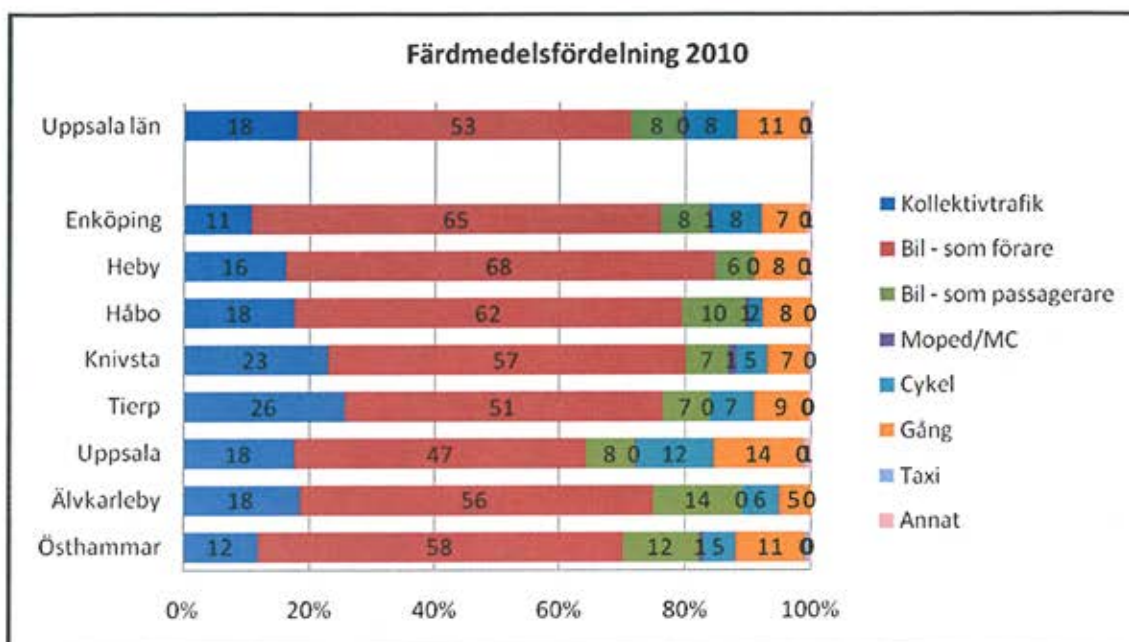
Den marknadsandel som brukar redovisas nationellt baserar sig på en indelning av kollektivtrafik och motoriserat resande enligt följande:

- Kollektivtrafik = Kollektivtrafik + Taxi
- Ej kollektivtrafik = Bil som förare och passagerare samt moped/MC

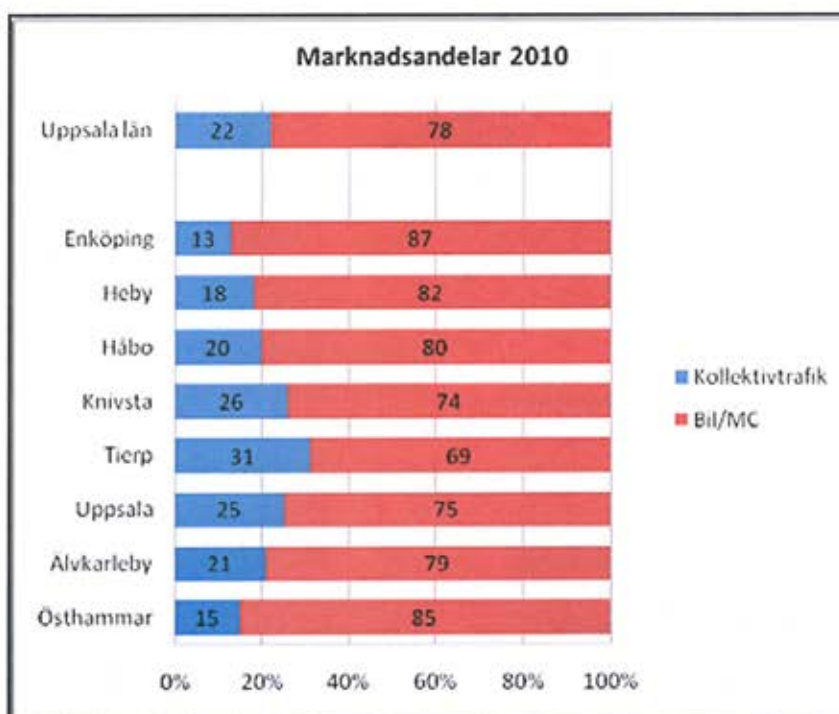
I Uppsala län har kollektivtrafiken en marknadsandel på 22 % i förhållande till bilens. På kommunnivå har kollektivtrafiken störst marknadsandel i Tierp (31 %) med Knivsta (26 %) och Uppsala (25 %) i tät följd. Färde-melesfördelning och marknadsandel per kommun och för länet som helhet återfinns i diagrammen på nästa sida.

<sup>7</sup> Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik.

I jämförelse med riket tar Uppsala län en tredjeplats. Bara Stockholm och Västra Götaland hade högre marknadsandel under 2010.



Figur: Färdmedelsfördelning 2010. Källa Kollektivtrafikbarometern. Egen bearbetning. I diagrammet är färdmedelsfördelningen gjord efter vad som varit det huvudsakliga färdmedlet. I kategorin Annat ingår färdtjänst, skolskjuts, båt, flyg och övrigt ospecificerat.



Figur: Marknadsandelar 2010. Källa Kollektivtrafikbarometern. Egen bearbetning.

## Vilka faktorer kan öka resandet med kollektivtrafik?

Resandet med kollektivtrafik påverkas av många olika faktorer. De kan delas in i följande huvudområden:

- Omvärldsfaktorer
- Kollektivtrafikens utformning/attraktivitet
- Styrande och beteendepåverkande åtgärder

### Omvärldsfaktorer

Resandet med kollektivtrafik styrs till stor del av bakgrundsfaktorer som handlar om hur omvärlden utvecklas. Exempel på viktiga omvärldsfaktorer är befolkningstillväxt, åldersfördelning, rumslig struktur, sysselsättning, konjunktur, bilnehav och bränslepris.

Vissa av omvärldsfaktorerna är svåra att påverka för kollektivtrafikens aktörer, medan det finns en växelverkan mellan andra faktorer och kollektivtrafiken. En väl utvecklad kollektivtrafik kan till exempel bidra till ökad befolkningstillväxt och en bättre fungerande arbetsmarknad. Däremot är exempelvis bränslepris en faktor som snarare är något att förhålla sig till och där det krävs beredskap för olika utvecklingsscenarier. På lång sikt har lokalisering av bostäder och verksamheter och den övergripande fysiska strukturen mycket stor betydelse för kollektivtrafiken.

### Kollektivtrafikens utformning

Hur kollektivtrafiksystemet utformas är naturligtvis väsentligt för hur resenärerna väljer färdmedel. Marknadsföring och prissättning är också grundläggande i sammanhanget. Vilka faktorer är då viktigast för att vinna över resenärer från biltrafik till kollektivtrafiken? Hur stor effekt de olika faktorerna har beror naturligtvis på vilket utgångsläge man befinner sig i och förutsättningarna i övrigt.

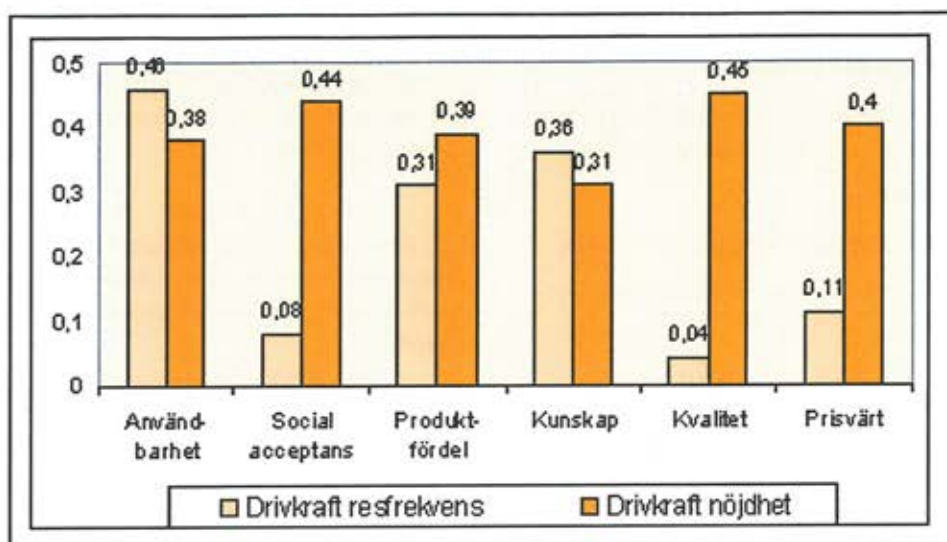
Utbudet i form av linjesträckning och restid är faktorer som har stark påverkan på resandet. Det handlar om kollektivtrafikens användbarhet, att resenären kan ta sig till sin destination vid önskad tidpunkt. Restiden är en av de tyngst vägande faktorerna, och rymmer flera komponenter som exempelvis turtäthet, åktid i fordon och bytestid mellan trafikslag. Här är restidskvoten ett bra mått på kollektivtrafikens konkurrenskraft. Ett alternativt sätt är att fastställa riktlinjer för hur mycket längre en resa med kollektivtrafiken får ta än samma resa med bil.

Hygienfaktorer kan ses som sådant som måste fungera för att kollektivtrafiken ska vara ett alternativ. Exempel är tillgänglighetsanpassning, säkerhet, städning och tillförlitlighet och att kollektivtrafiksystemet är enkelt att förstå och använda.

I en rapport från 2010<sup>8</sup> sammanställs fakta om resenärernas värderingar för olika områden och vilken betydelse de har när det gäller potentialen att öka resandet:

- Restid och åktid i fordonet är en av de tyngst vägande faktorerna vid val av färdmedel. Turtätheten är också av stor betydelse.
- Priset har betydelse för resenärernas val, men det råder inte ett proportionerligt förhållande. Kostnadsnivån synes ha större betydelse på lång sikt, även om en stark effekt kan synas direkt efter en prishöjning.
- Hållplatser, stationsmiljöer och service har främst betydelse för resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken.
- Fordonens betydelse för ökat resande är svår att ange. En viss effekt bör finnas för nya fordon med hög standard.
- Information kan ses som en grundläggande förutsättning för resande med kollektivtrafik.
- Kvalitetsbrister, förseningar och trängsel har stor påverkan på upplevelsen av resan. Däremot är det oklart i vilken utsträckning dessa faktorer påverkar resandet.
- Säkerhet och trygghet har stor betydelse för resenärerna men det saknas kunskap om inverkan på resandet.

Intressant i sammanhanget är att resenärens nöjdhet inte behöver leda till ökat resande. Diagrammet intill ger exempel på hur olika parametrar påverkar nöjdhet och resande. Det är således viktigt att ha god kunskap om vilka effekter som olika åtgärder kan förväntas leda till. Även om ett mål om nöjda kunder är centralt så behöver det inte leda till ökat resande i motsvarande grad.



Figur: Drivkrafter för merresande och nöjdhet, Västtrafik 2006. Statistik från Kollektivtrafikbarometern. Ur: KOLLframåt, underlagsrapport 2007.

## Styrade och lockande åtgärder i trafiksystemet

Det räcker inte med åtgärder inom kollektivtrafiken för att nå målen om ökat resande och ökad marknadsandel. Det krävs även åtgärder som är såväl styrande som beteendepåverkande.

I en studie<sup>9</sup> beställd av SIKÅ, nuvarande Trafikanalys, redovisas miljöpotential för olika åtgärder som minskar resandet med bil till förmån för hållbara färdmedel (kollektivtrafik, gång och cykel). Studien beskriver potentialen på nationell nivå. Avgifter för parkering vid arbetsplatser har den enskilt största potentialen, följt av höjd skatt på koldioxid. Stora potentialer finns även för konkurrenskraftig kollektivtrafik och samlat mobility management-arbete. Trängselavgifter beskrivs som en relativt effektiv och snabbverkande åtgärd för storstäderna.

1000 ton CO <sub>2</sub> /år	2020	2040
<b>Överflyttning genom prioriterad planering för hållbara färdmedel</b>		
Konkurrenskraftig kollektivtrafik i städer och stråk	-300	-400
Konkurrenskraftig cykeltrafik	-70	-90
<b>Styrmiddel för överflyttning till hållbara trafikslag</b>		
Trängselavgifter	-20	-20
Förmånsbeskattnings eller avgiftsbeläggning av parkering på arbetsplatser	-300	-800
Förmåner för miljöpassagerande till arbetet – parking cash out	-200	-350
Höjd skatt på koldioxid	-300	-600
<b>Mobility Management för överflyttning till hållbara trafikslag</b>		
Kampanjer för attityd- och beteendeförändring inom Mobility Management	-5	-10
Gröna resplaner på företag	-70	-140
Samlade Mobility Management-insatser	-150	-300

Figur: Översiktligt uppskattad överflyttningspotential i 1000 ton CO<sub>2</sub>/år från biltrafik till andra trafikslag baserat från potentialerfarenheter från faktiskt genomförda fall.

9 Trivector 2008

Parking cash out är ett ekonomiskt incitament som innebär att pendlare som har subventionerad parkering istället erbjuds kontanter om de använder ett alternativt färdmedel. Det finns exempel på olika typer av cash out-system från USA och Storbritannien.

Mobility management är ett samlingsbegrepp som innefattar många olika typer av "mjuka" åtgärder och kampanjer. Satsningar kan göras på en generell nivå på individuell nivå. 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 eller "individualiserad marknadsföring" 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, framförallt för att minska ensamåkning i bil. Arbetet med mobility management bör vara strategiskt och kontinuerligt. Samlade mobility management-insatser innebär att olika enskilda insatser används på en och samma gång i ett åtgärds paket. Summan av effekterna blir ofta större än den enskilda åtgärden.

## Resandeutveckling mot fördubblingsmålet

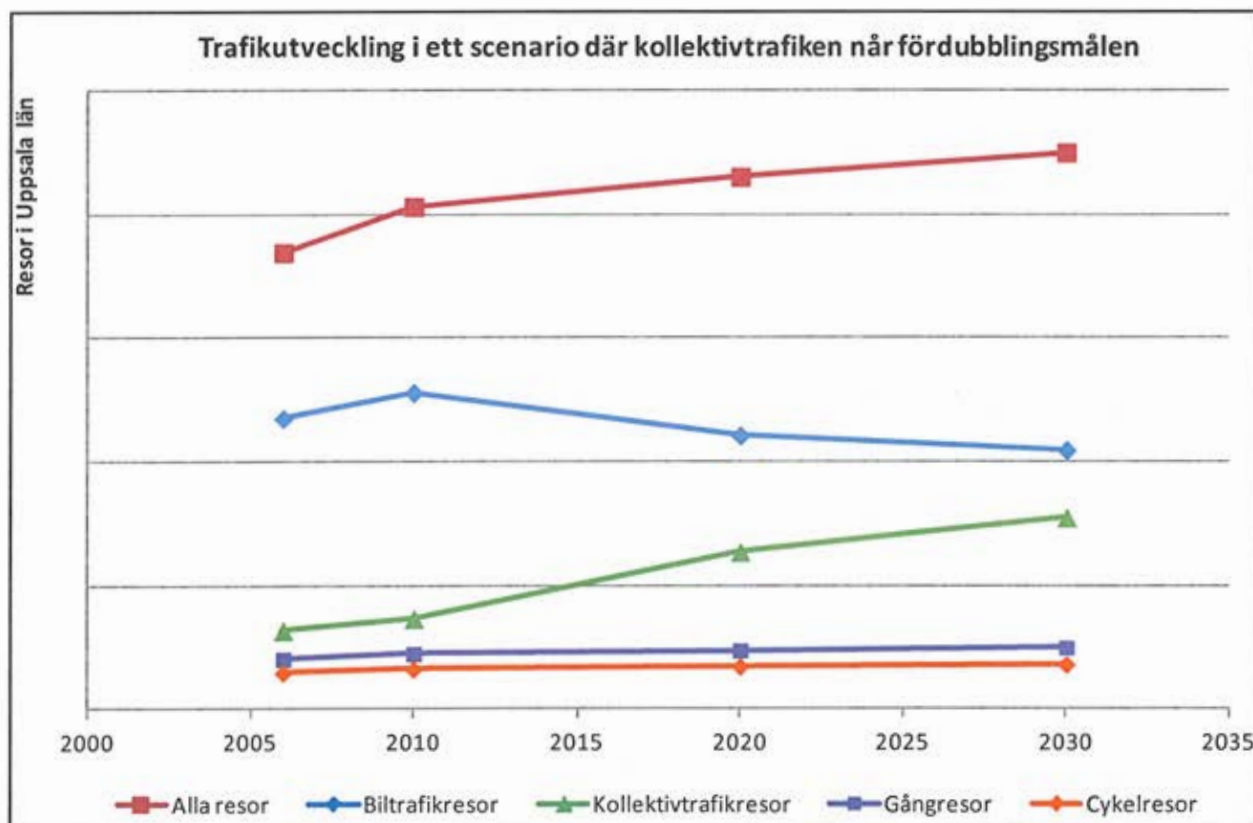
I dagsläget ligger UL:s regiontrafik över den procentuella utveckling som krävs för att nå fördubblingsmålet, tack vare den stora satsning som gjordes på Upptåget i periodens inledning. Regionbussarna ligger under målet och för att kunna uppnå fördubblingsmålet till 2020 måste sannolikt även resandet med regionbuss öka.

Stadsbusstrafiken i Uppsala har de senaste åren haft en positiv utveckling, men ligger i förhållande till basåret 2006 under fördubblingsmålet. För den kommersiella tågtrafiken i länet finns inte tillgänglig statistik för att göra en beräkning i förhållande till fördubblingsmålet. Ett rimligt antagande är att det på dessa sträckor finns stor potential att öka resandet givet att kapaciteten höjs.

Utifrån fördubblingsmålet har en analys gjorts av i vilken riktning framtidens resande måste utvecklas. Med en vision om att fördubbla resandet med kollektivtrafik till 2020 och fram till 2030 fördubbla marknadsandelen krävs att resandet med kollektivtrafik ökar kraftigt samtidigt som biltrafiken minskar.

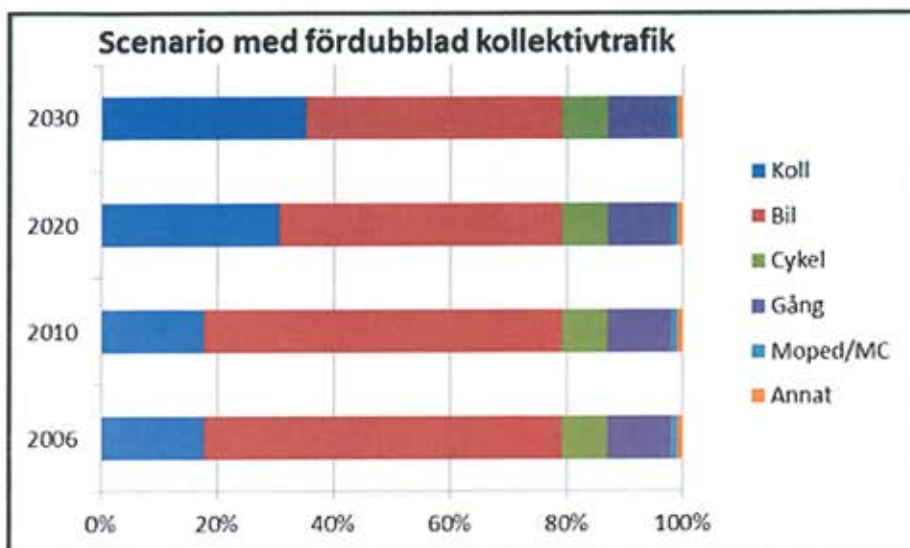
Följande antagande har gjort i denna uträkning:

- Antalet kollektivtrafikresor ska fördubblas från basåret 2006 till 2020.
- Marknadsandelen ska fördubblas från basåret 2006 till 2030. Som grund för marknadsandelen har utgångspunkten varit data från Kollektivtrafikbarometern 2010.
- Marknadsandelen för andra färdmedel än bil och kollektivtrafik har antagits vara konstant, t ex för gång och cykel.
- Med kollektivtrafikresor avses såväl resor i UL-trafiken som hos andra aktörer, t ex SJ. På grund av bristfälliga data har det varit nödvändigt att uppskatta volymen hos de kommersiella aktörerna.



Figur: Ett scenario där kollektivtrafiken når fördubblingsmålet.

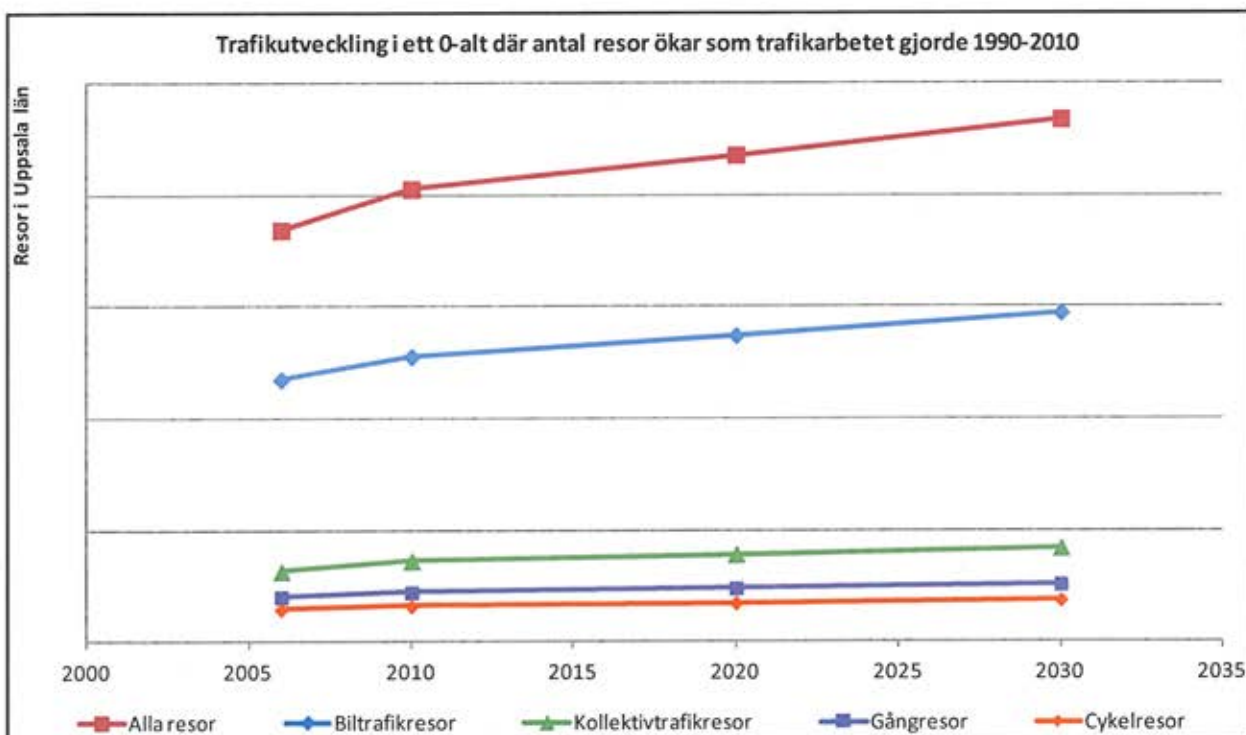
Marknadsandelarna vid de olika åren illustreras nedan:



Figur: Färdmedelsandelar i ett scenario där kollektivtrafiken når fördubblingsmålet.

Som analysen visar krävs det ett markant trendbrott i hur resandet utvecklas i framtiden. Det kommer att krävas kraftiga åtgärder för att nå målen, speciellt målet om fördubblad marknadsandel. Om åtgärderna uteblir och utvecklingen fortsätter på ungefär samma sätt som idag kommer utvecklingen inte att gå i riktning mot framtidsbilden. Detta illustreras i o-alternativet nedan.

I nollscenariot uppehåller kollektivtrafiken sin marknadsandel om cirka 22 %, då antagandet innebär att både bil och kollektivtrafik ökar i samma relativa takt.



Figur: Resandeutveckling i ett 0-alternativ där en kraftig satsning på kollektivtrafiken och åtgärder för att minska biltrafiken uteblir.





Figur: Det nationella och branschgemensamma fördubblingsprojektet har antagit mål om fördubblat antal resor till 2020 och fördubblad marknadsandel på sikt.

## Resenär och resande - sammanfattning

Drygt hälften av alla resor i Uppsala län sker idag med bil. För att skapa ett hållbart transportsystem bör inriktningen vara att öka resandet med kollektivtrafik på bilens bekostnad. Gång och cykeltrafik bör också öka sina andelar. I förhållande till bilen har kollektivtrafiken i länet idag en marknadsandel på 22 %.

Målen om fördubblat resande till 2020 och fördubblad marknadsandel till 2030 är offensiva och kräver ett trendbrott i hur resandet utvecklas. Kraftfulla åtgärder krävs såväl inom kollektivtrafiken som inom samhällsplaneringen. Styrande och beteendepåverkande åtgärder bedöms nödvändiga. Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen måste öka.

Kundnöjdheten har de senaste åren legat på en jämn nivå. UL:s analys är att det främst är inom områdena Information och Trafikutbud som kollektivtrafiken måste förbättras för att nöjdheten ska öka.

Det finns behov av en djupare analys av kollektivtrafikens nuvarande och potentiella resenärer för att ge underlag för bedömningar om vilken potential till resandeökningar som finns, och hur erbjudandet bör se ut för att svara upp mot behoven.

Det finns skillnader i hur män och kvinnor reser. Män, i egenskap av flitigare bilresenärer, har tillgång till en större arbetsmarknad än kvinnor. Med hänvisning till målet om jämställdhet behöver en utförligare utredning om hur kollektivtrafiken möter könsens skilda resbehov genomföras

På systemnivå krävs en fortsatt översyn av strukturen för kollektivtrafiken. Vilka stråk och vilken trafik ska prioriteras? Hur skapas kostnadseffektiva lösningar där resandet är litet? Ett viktigt område i förhållande till fördubblingsmålet är åtgärder för att öka resandet utanför rusningstid.

UL-trafiken finansieras idag till 40% med subventioner från samhället. En strategisk fråga är vilken nivå som är lämplig i Uppsala län sett till den samhällsnytta som kollektivtrafiken skapar. På vilket sätt kan taxeyesystemet utformas för att bättre svara upp mot de övergripande målen?

# Tillgänglighet



## Tillgänglighetsbegreppet

Tillgängligheten till samhället kan generellt definieras som "...den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av eller önskar"<sup>1</sup>. Kollektivtrafiken kan på många sätt bidra till en bättre tillgänglighet och cirka hälften av befolkningen är på något sätt beroende av kollektivtrafiken på grund av att man inte har körkort eller tillgång till bil.<sup>2</sup>

Tillgänglighet kan behandlas på tre olika nivåer<sup>3</sup>:

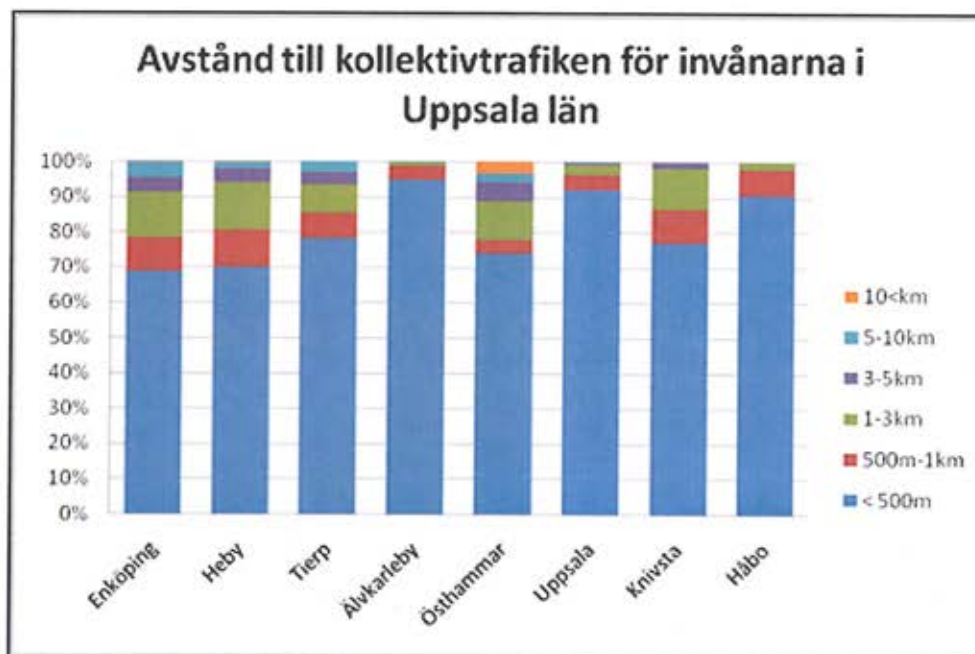
- På **makronivån** rör det sig om geografisk tillgänglighet och markanvändning, det vill säga läge, avstånd, täthet och så vidare.
- Tillgänglighet på **mesonivån** rör resornas standard, till exempel restid, reskostnad och turtäthet. Information om resmöjligheterna är också en del av tillgängligheten på mesonivån.
- **Mikronivån** handlar om förekomsten av fysiska barriärer på gångbanor, hållplatser och fordon.

## Geografisk tillgänglighet

### Närhet till kollektivtrafiken

Nästan nio av tio (88 %) har mindre än en kilometer fågelvägen till hållplats/station för regiontrafiken<sup>4</sup>, vilket har att göra med länets befintliga stråkstruktur. Men det är också ett resultat av hållplatsernas täthet utmed stråken. Läggs tätortstrafiken i Bålsta och stadsbussarna i Uppsala till blir resultatet dryga 90 %. Skillnaden är liten då stadsbussarna i Uppsala till stor del går på samma gator som regiontrafiken.

Runt 10 000 invånare i länet har tre kilometer eller mer fågelvägen till kollektivtrafik som inte är skoltrafik. I närheten<sup>5</sup> av de tio huvudsakliga stråken för resande som illustrerades i kapitel 7 bor cirka 75 % av länets befolkning. Cirka 80 % (av de som arbetar i länet och de som bor i länet men arbetar i grannlänerna) arbetar också i anslutning till dessa stråk.



Figur: Avstånd till kollektivtrafiken, inklusive stadsbussar i Uppsala och tätortstrafik i Bålsta, exklusive skol- och gymnasielinjer, sjukresebussar och tätortstrafik i Enköping. Källa: UL.

1 SKL m fl 2007

2 SKL m fl 2007

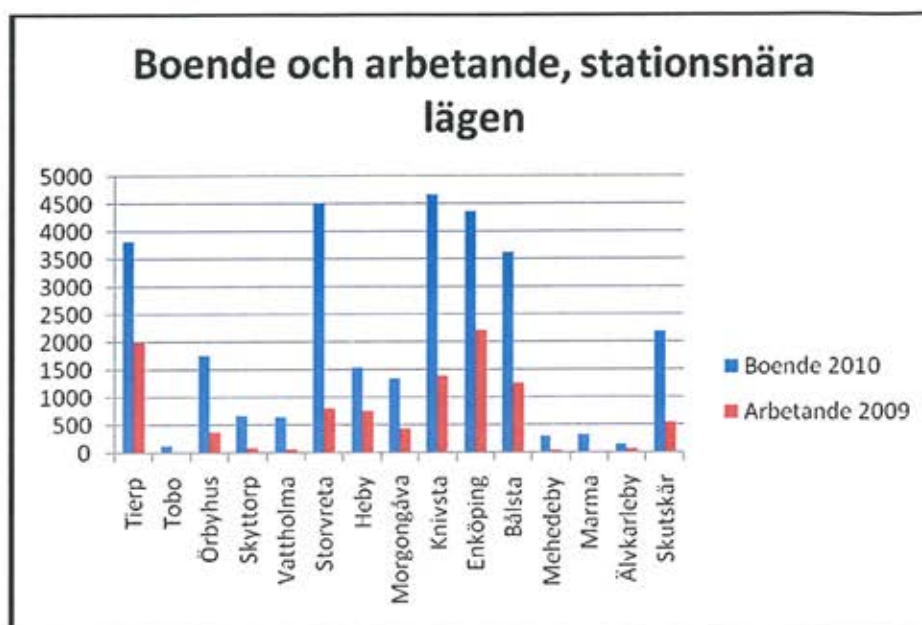
3 Indelningen är hämtad från det EU-finansierade forskningsprojektet ISEMOA – Improving seamless energy-efficient mobility chains for all.

4 Exklusive skol- och gymnasielinjer och sjukresebussar.

5 I tätort inom stråk eller på landsbygd inom 500 meter från stråk (ej järnväg)

## Stationsnära läge

Lokalisering av bostäder, arbetsplatser och service till goda kollektivtrafiklägen höjer andelen resande med kollektivtrafik. Koncentrationen av befolkning och arbetsplatser inverkar både på resandeunderlaget och på nyttan av platsen som målpunkt. Tågstationer drar generellt till sig mer folk och från längre avstånd än en busshållplats. Studier i bland annat Danmark har visat att bilanvändningen minskar för personer med arbetsplats i nära anslutning till en tågstation.



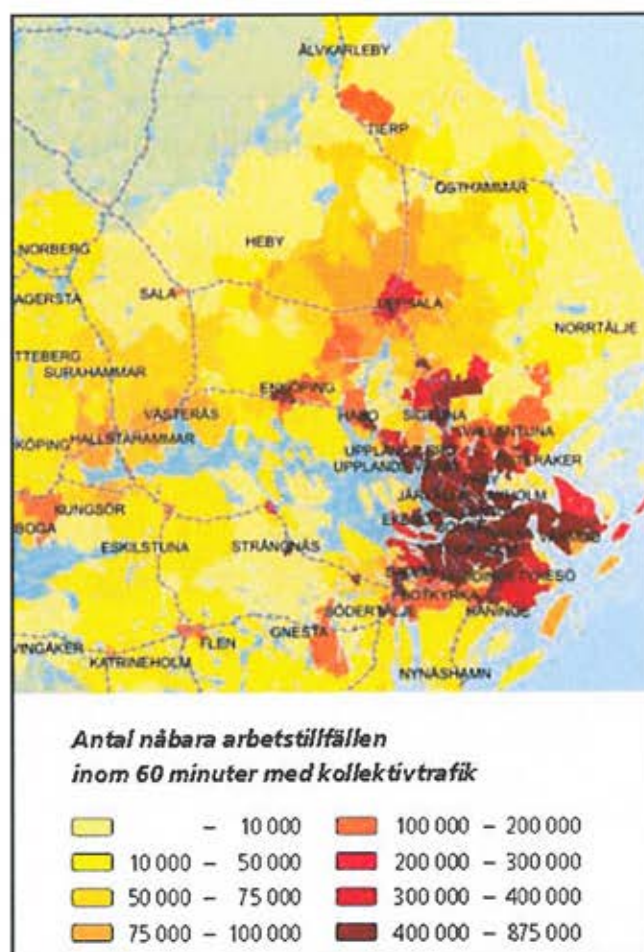
Figur: Boende och arbetande i stationsnära lägen i Uppsala län. Källa: SCB. Egen bearbetning.

För Uppstågets stationsorter (utom Uppsala) och för stationerna Enköping och Bålsta på Mälardalbanan och Morgongåva och Heby på Dalabanan, har området inom 1000 meter fågelvägen analyserats med avseende på befolkning och arbetsplatser. Se diagram ovan.

I förhållande till tätortens storlek har Älvkarleby och Tobo mycket få boende och arbetande inom stationens närområde, dessa stationer ligger en bit utanför tätortens centrum. Generellt finns ofta oanvänd mark kring tågstationer, bland annat visar en studie över stationsorterna längs Dalabanan att i snitt 8 % av marken inom en kilometers radie från stationerna är bebyggd.<sup>6</sup>

## Tillgänglighet till arbetsplatser

Tillgänglighet till arbetsmarknaden kan mätas som en funktion av antalet näbara arbetsplatser inom ett visst tidsintervall. En sådan analys genomfördes för kollektivtrafiken i Mälardalen i samband med arbetet inom samverkansprojektet En bättre sits. Analysen inkluderar dels åktiden, men också bytestid och eventuell väntetid vid hållplats.

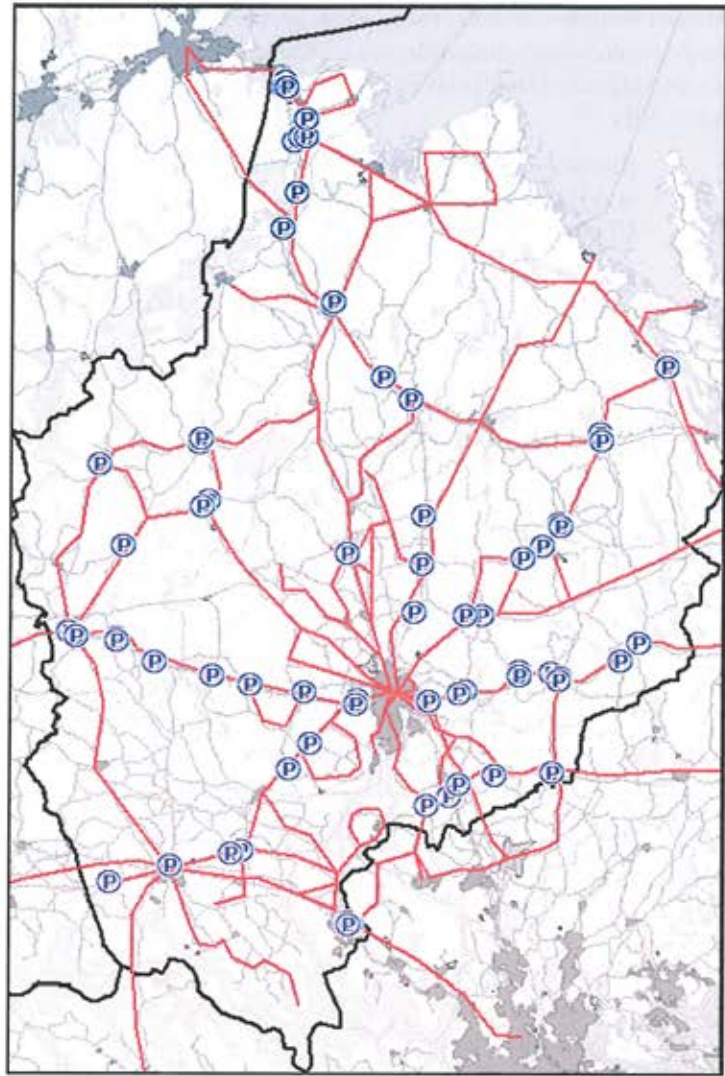


Figur: Antal näbara arbetstillfällen med kollektivtrafik. Ur "Uppländsk drivkraft" (RUP Uppsala län), 2008.

## Pendlar-/infartsparkeringar

Pendlarparkeringar och infartsparkeringar är viktiga delar i "hela resan". Dessa ökar tillgängligheten genom att fungera som en länk till kollektivtrafiksystemet från områden som har långt till kollektivtrafiken eller har ett glest utbud. Strategiskt utplacerade pendlarparkeringar bidrar till att öka resandet med kollektivtrafiken i och med att en lång bilresa kan omvandlas till en kortare bilresa och en kollektivresa. Möjlighet till cykelparkering är också viktigt. Pendlarparkeringar i stadens ytterkanter (även kallat infartsparkeringar) bidrar också till att minska trängseln inne i staden och medför således en bättre miljö i staden och kortare restider för alla trafikslag. Viktigt är att parkeringen möjliggör för en smidig övergång till kollektivtrafiken och att platsen är tillgänglig, säker och trygg.

I ett första steg har befintlig information om lokalisering av pendlarparkeringar samlats in. Dessa presenteras i kartan intill. Trafikverket genomförde år 2009 en inventering av 35 stycken av dessa pendlarparkeringar, framförallt med avseende på dimensionering och tillgänglighetsanpassning. Framöver finns behov av en fullgod inventering över hela länet där alla typer av pendlarparkeringar kartläggs, både för cykel och bil, anlagda och spontana.



Figur: Länets identifierade pendlarparkeringar tillsammans med regiontrafiknätet.

## Utbedsstandard

Tillgänglighet på mesonivån rör resornas standard, till exempel restid, reskostnad och turtäthet. Information om resmöjligheterna är också en del av tillgängligheten på mesonivån. Delarna har delvis kartlagts i kapitlet "Dagens utbud", i bilagan om betalssystem och priser samt under "Resenär och resande". En mer omfattande analys, sammanställning och bedömning av standarden behöver göras i fortsatt utredningsarbete.

## Tillgänglighet för funktionsnedsatta

Tillgänglighet inom kollektivtrafiken är en demokratifråga. För personer med funktionsnedsättning är det viktigt att hela resekedjan fungerar, från information, bemötande, fordon till infrastruktur. Idag har UL:s fordon och informationssystem bristande tillgänglighet och tillgängligheten vid utpekade knutpunkter och större hållplatser är okänd.

I UL:s ägardirektiv anges att kollektivtrafiken ska utformas så att den tillgodoser ett grundläggande behov av resor i hela länet och ger en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. UL:s mål är att ett tillgängligt kollektivtrafiksystem ska kunna erbjudas till 2014.

UL har antagit en plan för sitt tillgänglighetsarbete, Färdplan 2014. I Ägardirektivet anges att bolaget årligen ska redovisa hur anpassningen av trafiksystemet enligt Färdplan 2014 fortskrider. Policyn i Färdplan 2014 är att de allra flesta, oavsett funktionsnedsättning, ska kunna resa med UL enligt följande:

När UL planerar och upphandlar trafik och övriga tjänster skall det hela tiden göras enklare och bättre för personer med olika funktionshinder. Särskild kollektivtrafik (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts) används när den allmänna kollektivtrafiken inte kan tillgodose en persons speciella behov.

Målen i Färdplan 2014 har fokus på tre grupper av funktionsnedsatta; synskadade, hörselskadade och rörelsehindrade. Målet är att följande krav ska uppnås innan 2014:

- Alla som själva eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till och från hållplats skall kunna resa med UL. Resan får inte vara den länk som brister.
- Senast år 2014 skall minst 90% av de funktionsnedsatta ha möjlighet att använda den allmänna kollektivtrafiken.

Färdplan 2014 anger de aktiviteter som behöver genomföras i fordon, vid hållplatser, informationssystem och avseende samverkan för att ett tillgängligt kollektivtrafiksystem ska kunna erbjudas till 2014.

### Fordon

Tillgängligheten i stadsbussarna har förbättrats sedan 2010, men inte i takt med målen i UL:s Färdplan 2014. I januari 2011 hade UB 160 stadsbussar. Samtliga hade inre automatiskt hållplatsutrop och inre informationsskylt. Inga hade yttre automatiskt hållplatsutrop. Drygt 90% hade läggolv/lägentré och knappt 20% hade rullstolsplats.

Utvecklingen i regionbusstrafiken har skett i en negativ riktning, även om det är under en tillfällig tidsperiod, och inte i något fall enligt uppsatta mål i Färdplan 2014. UL hade i augusti 2011 ca 250 regionbussar, varav 180 inom ett tillfälligt interimavtal. Drygt 20% av dessa hade läggolv och ramp och ytterligare ca 15 % lift. Ca 15% hade rullstolsplats. Drygt 70 % hade inre automatiskt hållplatsutrop och informationsskylt, ingen av regionbussarna hade yttre hållplatsutrop.

Upptågetets fordon uppfyllde samtliga mål redan år 2010.

### Hållplatser och stationer

För området hållplatser inriktar sig Färdplan 2014 på knutpunkt/omstigningspunkt (mer än 300 påstigande / dygn) samt större hållplatser (mer än 100 påstigande / dygn) och vägen till och från dessa.

Utifrån statistik om antal påstigande har 10 knutpunkter och 20 större hållplatser identifierats, men tillgängligheten vid dessa är inte kartlagd. Några hållplatser sammanfaller med hållplatser i Trafikverkets "Prioriterade nät för funktionshindrade". Drygt 80 % av de utpekade hållplatserna för 2010 i detta nät har nu tillgänglighetsanpassats.

### Informationssystem och bemötande

För området informationssystem med UL som ansvarig anges i Färdplan 2014 att inga aktiviteter är genomförda sedan Färdplan 2010 inom områdena hemsida, upplysningen, tidtabeller och betalsystem. Detta innebär att informationssystemet inte är tillgängligt.

Inom området Bemötande har personalen inom UL genomgått en kurs i bemötande under 2011. Övriga verksamma inom UL:s ansvarsområde (förare/värd, trafikupplysare, övrig personal) har inte utbildats.

Ledsagarservice för tågresenärer finns på stationer i Uppsala, Enköpings, Knivsta och Tierps kommuner. Servicen omfattar bara tågresenärer.

### Samverkan

Målen i Färdplan 2014 avseende samverkan har inte uppfyllts. Däremot har tillgänglighetsfrågan blivit en ordinarie fråga inom samtliga möten på UL (styrelse, ledningsgrupp, avdelningsmöte, projektmöte).<sup>7</sup> Det finns också en referensgrupp i tillgänglighetsfrågan. Trafikverket region öst har nystartat ett regionalt tillgänglighetsråd tillsammans med region Stockholm där handikapporganisationer, trafikhuvudmän och kommunrepresentanter medverkar.



<sup>7</sup> Svensk kollektivtrafik 2011a (Uppgifter avser 2011-01-28)

## Tillgänglighet - sammanfattning

Tillgänglighet handlar om hur lätt medborgare och verksamma inom näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter de har behov av eller önskar. Tillgänglighet kan behandlas på olika nivåer, allt från regional tillgänglighet ur ett arbetspendlingsperspektiv till förekomsten av fysiska hinder i närmiljön. Att skapa tillgänglighet är kollektivtrafikens tydligaste bidrag till visionen om en hållbar tillväxt.

Kollektivtrafiken har idag en god yttäckning och ur det avseendet är den regionala tillgängligheten till arbetsplatser och service i länet generellt god. Antalet resmöjligheter per dag varierar dock stort och för många hållplatser är resandeunderlaget litet. Avvägning mellan hållplatsuppehåll och restid innebär en avvägning mellan två dimensioner av tillgänglighet. En utmaning för kollektivtrafiken är att på alternativa sätt möta upp resbehoven även där resandeunderlaget är lågt. I det stora hela är dock en samordnad bebyggelse- och kollektivtrafikplanering i stråk det som bidrar mest till ökad tillgänglighet.

Kollektivtrafiken måste på ett bra sätt samverka med övriga trafiksystemet för att hela resan ska fungera. Här är till exempel cykelparkeringar, pendlarparkeringar för bil och anslutande gång- och cykelvägar viktiga delar. Att hela resan fungerar är också centralt för personer med funktionsnedsättning. Idag kan konstateras att UL:s fordon och informationssystem har bristande tillgänglighet. Tillgängligheten vid utpekade prioriterade knutpunkter och större hållplatser behöver kartläggas för att tillgänglighetsarbetet ska kunna gå vidare.

# Miljö





## Mål

Kollektivtrafiken ska reducera sin egen miljöpåverkan samtidigt som kollektivtrafiken är ett verktyg i samhällets arbete att förbättra miljön. Flera mål på olika nivåer ger inriktningen för kollektivtrafikens miljöarbete. På nationell nivå bildar det transportpolitiska målet och de nationella miljö kvalitetsmålen en central grund. Utöver detta finns nationella klimatmål samt branschgemensamma miljörelaterade målsättningar för kollektivtrafiken i Sverige. I bilaga 4 beskrivs de nationella målen ytterligare.

På regional nivå har Landstinget, Regionförbundet och Länsstyrelsen antagit målsättningar med bäring på kollektivtrafiken och dess miljöpåverkan. Också på lokal nivå, exempelvis i kommunernas översiktsplaner, finns målsättningar av relevans.

I ägardirektivet till UL, daterat 2010, är målsättningarna på miljöområdet tydliga, och knyter an till målet avseende kilometerproduktionsandelar i Landstingets miljöprogram (se ovan):

- År 2012 ska minst 40 % av kilometerproduktionen med buss utföras med icke-fossila bränslen.
- År 2020 ska minst 90 % av kilometerproduktionen med buss utföras med icke-fossila bränslen.

I ägardirektivet förs också en diskussion kring vad som kommer att krävas för att klara omställningen. Här betonas att UL, om det krävs för att säkra en stabil tillgång och en förutsägbar prisbild för förnyelsebara drivmedel, bör engagera sig som ägare/delägare av såväl produktion som infrastruktur och depålösningar för leverans av icke-fossilt bränsle.

UL har också i sin egen miljöpolicy från 2008 slagit fast att man konkret skall bidra till att reducera miljöförstörande utsläpp till luften. Andelen fordon som drivs med energieffektiv och modern teknik, bl a icke fossila bränslen, ska öka samtidigt som det totala utsläppet av växthusgaser ska reduceras.

I ett inriktningsbeslut från 2008, som syftar till att definiera en intern klimatstrategisk inriktning för UL definieras ett antal viktiga punkter för det fortsatta arbetet. Utöver förslag på elektrifiering av stomlinjerna i stadstrafiken i Uppsala, betonas vikten av ökande andelar biogas i regionbusstrafiken. Denna satsning bör kompletteras med vidare utredningar och tester av

andra alternativ till diesel.<sup>1</sup>

I Uppsala kommuns Översiktsplan återfinns en diskussion med bäring på kollektivtrafikens klimatpåverkan och tillhörande målsättningar. Här slår man fast att inom Uppsala kommun ska Kollektivtrafiken vara helt fossilbränslefri senast 2020. Utöver detta betonar man också vikten av att miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) samt kvävedioxid i luft, inte överskrids.<sup>2</sup>

Merparten av övriga kommuner i länet har också målsättningar inom klimat- och miljöområdet, dock vanligen inte specifika mål för kollektivtrafiken.

## Nuläge

### Koldioxidutsläpp och andelar av kilometerproduktionen

UL:s bussar utförde under året 2010 drygt 24 miljoner enkelresor.<sup>3</sup> Den senast kända siffran från UL avseende koldioxidutsläpp från bussflottan återfinns i trafikförsörjningsplanen från 2008. Där noteras att koldioxidutsläppen år 2006 uppgick till 31 400 ton, varav 23 000 kom från regionbusstrafik och resten från stadsbusstrafik. Detta motsvarade 0,09 kg koldioxid per passagerarkilometer.

En miljö kalkyl för stadstrafiken i januari 2011 indikerar högre förväntade utsläpp 2011 för stadsbussarna, motsvarande drygt 9 500 ton för hela året.<sup>4</sup>

Avtalsrapporter från regionbussoperatörerna ger vid en sammanställning för år 2010 totala koldioxidutsläpp på knappt 23 300 ton år 2010. Detta motsvarar en mycket marginell ökning jämfört med utsläppen 2006 för regionbussarna.

För regionbussarna sker fortfarande nästintill 100 % av kilometerproduktionen, knappt 25 miljoner km år 2010, med diesel<sup>5</sup>, medan andelen förnybar kilometerproduktion inom stadstrafiken var ca 29 % i januari 2011, av totalt drygt 890 000 kilometer denna månad.<sup>6</sup> En grovt förenklad beräkning ger därmed en totalbild av kilometerproduktionen från regiontrafik och stadstrafik med knappt 10 % förnybara kilometer i nuläget. I pågående regionbussupphandling ställs successiva krav på en övergång till förnyelsebara drivmedel, särskilt biogas.

1 Upplands Lokaltrafik. 2008

2 Uppsala kommun 2010

3 Upplands Lokaltrafik 2010

4 Uppräknat till helår utifrån Miljö kalkyl januari 2011. UL:s interna material.

5 Avtalsrapport Miljö. UL 2010.

6 Miljö kalkyl januari 2011. UL:s interna material.

## Bussflottan

Av de totalt 419 bussarna inom länets samhällsupphandlade kollektivtrafik drivs 59 på biogas. Resterande bussar drivs på diesel. Detta motsvarar 15 % förnyelsebart drivna bussar. Av de 419 bussarna går knappt 250 bussar i regiontrafik, drygt 160 (varav 119 är tidtabellslagda) bussar i stadstrafik i Uppsala (här återfinns biogasbussarna), samt ett par bussar i stadstrafik i Enköping. Tidigare har fyra bussar under ett antal år drivits med biodiesel (RME).<sup>7</sup>

UL genomför, tillsammans med Nobina, pilottester avseende Dual Fuel-teknik med flytande biogas och diesel som gemensamt drivmedel i två efterkonverterade dieselbussar. Inledande resultat från dessa tester visar dock på större andelar diesel än man tidigare haft förhoppningar om. En riktigt lyckosam optimering med Dual fuel-teknik kan idag ge en bränslemix på uppemot 80-20 till fördel för biogas.

## Regionbusstrafiken utvecklas mot mindre miljöpåverkan

UL arbetar för att trygga tillgången på biogas inför framtiden. Idag saknas tillgång på biogas i de volymer som trafiken succesivt behöver. UL ser behovet av en stabil tillgång på drivmedel samt att priset ska vara rimligt och förutsägbart över tiden. Därför har UL tillsammans med Scandinavian Biogas Fuels bildat bolaget Biogas Uppland.

I den nu aktuella upphandlingen av regionbusstrafik stramar man åt kraven på förnyelsebart drivmedel, med fokus på biogas. Detta som grund för att verkställa ägardirektivet om en ökad fossilfri kilometerproduktion i regionbusstrafiken. I stadstrafiken måste andelen biogasdrivna fordon öka. Även andra tekniker kommer att behöva prövas.

## Framtida utmaningar

Det finns flera framtida utmaningar värda att nämna, som har tydlig bäring för kollektivtrafiken och miljöområdet inom ramen för UL:s uppdrag:

- **Biogastillgången:** Relaterad till krav på fossilfri kollektivtrafik och med ett geografiskt läge långt från den svenska naturgasledningen innebär en kraftfull satsning på biogas en utmaning avseende tillgången på drivmedel. Strategiska överväganden kring hur man skall kunna trygga tillgången blir därmed också en viktig del av det fortsatta arbetet.

<sup>7</sup> Fordonsdatabasen FRIDA, [www.ul.se](http://www.ul.se), [www.gub.se](http://www.gub.se), UL:s Avtalsrapport Miljö (2011) samt UL:s Miljökalkyl januari 2011.

- **Energieffektivitet:** Från flera håll inom branschen kommer nu inspel om att energianvändningen och energieffektivitet är minst lika viktiga parametrar att arbeta med som målsättningar om fossilfri kollektivtrafik. Detta perspektiv blir en stor utmaning att ta med sig in i kommande strategiska diskussioner om målsättningar på miljöområdet.

- **Miljözon i Uppsala:** Uppsala kommun har nu tagit beslut om att införa en sk miljözon fr o m 2013<sup>8</sup>. Zonen, som omfattar en del av innerstaden ställer miljökrav på samtliga tunga dieselfordon, inklusive bussar i upphandlad kollektivtrafik, som trafikerar zonen. Detta blir en viktig faktor i framtida överväganden avseende fordonsflottan.

- **Miljökvalitetsnormer:** Uppsala kommun har under flera år haft problem att uppfylla de lagstadgade miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid, och har därför också tagit fram ett åtgärdsprogram, som sedermera också reviderats (2009). Om inte de föreslagna åtgärderna, som utöver införandet av miljözonen år 2013 också bl a innefattar hastighetsbegränsningar och framkomlighetsbegränsningar visar sig effektfulla, kan ytterligare åtgärder bli aktuella. Detta påverkar förutsättningarna för busstrafiken på flera sätt.

- **Bullerproblematiken:** Allt fler forskningsrapporter uppmärksammar nu hälsoproblem relaterade till trafikbuller i städer. Samstämmigheten om att buller tycks påverka hälsan mer negativt än vad man tidigare trott är stor. Detta blir en viktig fråga för kollektivtrafiken i framtiden.

- **Elektrifieringen:** Det har tidigare diskuterats att elektrifiera delar av stadstrafiken inom Uppsala. Elektrifiering och hybridisering av bussar seglar nu upp som ett mer och mer reellt alternativ, inte minst om man följer utvecklingen i Asien, och hos tillverkarna. Att nogsamta studera denna utveckling, och samtidigt analysera vilka möjligheter den kan innebära regionalt i länet, och lokalt i Uppsala, blir en viktig del av framtida strategiska överväganden.

<sup>8</sup> Tidigare beslutades om ett införande januari 2012, men pga försenad upphandling av ny kollektivtrafik inom UL och i avvaktan på nya EU-regler avseende miljöklassificering av äldre fordon, skjuts införandet upp 1 år.

## Sammanfattning - Miljö

Kollektivtrafiken kan bidra till minskad miljöpåverkan på flera sätt. Dels genom att den, då många reser, är ett mer energieffektivt och miljöanpassat alternativ än bilen, och dels genom en höjning av fordonens miljöstandard. Rätt utformad kan kollektivtrafiken också bli ett bidragande tillskott i stadsmiljöns attraktivitet.

Inom UL pågår ett arbete med att ställa om till förnyelsebara drivmedel. Det är ett viktigt steg mot att göra kollektivtrafiken mer miljöanpassad. Att trygga tillgången på biogas är en strategiskt viktig fråga.

I Uppsala stad finns problem med att uppfylla miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid och en åtgärd som diskuteras är införande av en miljözon. Trafikbuller är en annan fråga som uppmärksammas mer och mer. Vilka krav ställer detta på kollektivtrafiken?

# Strategier



## Strategier

Mot bakgrund av de långsiktiga målen och framtidsbilden i kapitlet ”Framtidsbild, målområdet och mål” beskrivs här strategier som bör följas för att kollektivtrafiken ska utvecklas mot framtidsbilden. Ofta finns kopplingar från en och samma strategi till flera mål.

### Strategi: Skapa kapacitet för resandeutvecklingen

Att det överhuvudtaget finns utrymme för en resandeökning är en grundläggande faktor för att målet om ökat kollektivresande och högre marknadsandel ska kunna nås. Utrymmeskomforten och tillgången till sittplats påverkar också nöjdheten hos resenärerna.

#### Exempel på åtgärder:

- Ta utgångspunkt i fördubblingsmålet när trafiksystemet ska dimensioneras. Målet bör styra planering av turutbud, val av fordon, planering av kapacitetsåtgärder i infrastrukturen med mera.
- Fortsätt och utveckla samverkan med regionens aktörer för att skapa samsyn kring kapacitetsbehov på järnvägen.

### Strategi: Definiera starka stråk som bildar stommen för kollektivtrafiken och samhällsplaneringen

Den största potentialen för resandeökningar finns där resandet redan är stort. Genom att peka ut vilka stråk som är prioriterade i den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken, kan de få en strukturerande effekt för ny bebyggelse. Den nya bebyggelsen stärker i sin tur kollektivtrafiken, som då kan förbättras ytterligare.

Det finns också några regionalt och delregionalt viktiga kopplingar till och från centrumorter respektive medelstora orter utanför de starka stråken. Dessa kopplingar bör i första hand mata till en bytespunkt i de starka stråken. Målsättningen bör vara att även dessa kopplingar utvecklas mot starka stråk avseende restider och turutbud.

#### Exempel på åtgärder:

- Definiera de starka stråken, stomnätet, regionalt och i stadstrafik.
- Öka integrationen mellan olika trafikslag i de starka stråken.
- Definiera viktiga regionala och delregionala kopplingar till stomnätet.
- Samverkan och dialog med kommunerna avseende trafik-, bebyggelse- och infrastrukturplanering. Inriktningen bör vara att de starka stråken ska vara strukturbildande vid planering av nya bostads- och verksamhetsområden.
- Koncentrera större infrastruktursatsningar till starka stråk och regionalt viktiga kopplingar. För delregionalt viktiga kopplingar som ligger utanför stomnätet är normalt endast enklare framkomlighetsåtgärder aktuella.
- Etablera en central hållplats eller station med hög standard i varje större ort. I anslutning till hållplatsen bör finnas cykelparkering under tak samt bilparkering.

## Strategi: Gör kollektivtrafiken snabbare

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. Viktigt att tänka på är att det är hela resan från dörr

till dörr som är avgörande för hur resenären väljer färdmedel. Åtgärder för snabbare kollektivtrafik kan därför även inkludera gång- och cykelanslutningar, turtäthet (väntetid), bytespunkter med mera.

### Exempel på åtgärder:

- Kartlägg restider i förhållande till bilen i starka stråk för att avgöra var förbättringar har störst potential att locka över bilister till kollektivtrafiken.
- Cykelparkeringar bör finnas på alla större hållplatser, till exempel med minst 50 påstigande per dag.
- Utveckla turutbudet, framförallt i de starka stråken. En grov tumregel är att turintervallet inte bör överstiga den genomsnittliga åktiden.
- Se över linjedragningar och uppehållsmönster. En utgångspunkt kan vara att en hållplats eller station lokalt måste generera fler resor än de som förloras på grund av den restidsförlängning som hållplatsen medför.
- Genomför framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken. Analysera var framkomlighetsproblemen är störst och prioritera åtgärderna. Störst effekt får satsningarna om de genomförs i sammanhängande stråk.
- Genomför inventering av länets pendlarparkeringar och peka ut prioriterade platser för uppgradering eller nyanläggning.

## Strategi: Gör det enkelt att resa kollektivt

Är det enkelt att resa kollektivt blir tröskeln låg för att få nya förstagångsresenärer eller få sällanresenärer att resa mer. Alla vana resenärer har någon gång varit förstagångsresenär och sällanresenär.

### Exempel på åtgärder:

- Skapa tydliga trafikkoncept med tydliga linjer. Inga förgreningar eller varianter på körvägar bör förekomma. Det bör också vara så få linjer som möjligt i varje stråk.
- Taktfast tidtabell, avgångar på samma minuttal varje timme.
- Lättförståeligt biljett- och taxesystem, även för resor som går över länsgräns.
- Tillhandahåll tydlig och enkel information innan, under och efter resan.

## Strategi: Förbättra tillförlitligheten

Kvalitetsbrister såsom förseningar har stor påverkan på upplevelsen av resan.

### Exempel på åtgärder:

- Framkomlighets- och kapacitetsåtgärder. Några vanliga problem i busstrafiken är vänstersvängar, trafiksignaler utan bussprioritering och felparkerade bilar. Även varutransporter är ofta ett hinder i stadsmiljön. Störst effekt får satsningarna om de genomförs i sammanhängande stråk. På järnvägen handlar det främst om kapacitets- och underhållsåtgärder.
- Betalsystem och biljettvisering påverkar hållplatstidernas variation. Särskilt vid hållplatser med många påstigande bör förköpsmöjligheterna underlättas.
- Utred möjlighet till påstigning i samtliga dörrar.

## Strategi: Utveckla arbetet med mobility management

Mobility management är ett samlingsbegrepp som innefattar många olika typer av ”mjuka” åtgärder och kampanjer. Satsningar kan både göras på en generell nivå och på en individuell nivå. Generella satsningar syftar ofta till att förbättra allmänhetens förståelse av problem kopplade till färdmedelsval. Målgruppsinriktad marknadsföring kan fånga specifika kundsegment medan individualiserat marknadsföring utgår från enskilda individers förutsättningar och beskriver både problem och möjligheter för den enskilde.

### Exempel på åtgärder:

- Marknadsförings- och informationskampanjer för kollektivtrafiken.
- Gröna resplaner på företag för att uppmuntra hållbara färdmedelsval bland de anställda.
- Prova-på-perioder, gratis periodkort för bilister som vill prova att åka kollektivt.
- Kundsegmenteringsstudier och fokusgrupper är exempel på metoder som ger underlag till riktad marknadsföring mot målgrupper.

## Strategi: Analysera lämpliga 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.

### Exempel på åtgärder:

- Utveckla parkeringsstrategier och policier för parkeringsavgifter.
- Utred förutsättningar för trängselavgifter.

## Strategi: Anpassa kollektivtrafiken för funktionsnedsatta med utbyggnad först där resandet är störst

På lång sikt ska kollektivtrafiken vara tillgänglighetspassad fullt ut. På vägen dit måste man dock prioritera, och då är det lämpligt att i första hand bygga ut de stråk, där åtgärderna kommer många tillgodo.

### Exempel på åtgärder:

- Tillgänglighetsanpassa tåg, bussar, stationer, hållplatser och information i första hand där många reser.
- Tillgänglighetsanpassade matarpunkter. All anropsstyrd trafik och övrig svag trafik ska mata till punkter, som är funktionshinderanpassade, i det överordnade stornätet.

## Strategi: Höj beläggningsgraden

Kollektivtrafiken är bara energieffektiv när många reser med den. En buss eller ett tåg har högre energiåtgång än en personbil, men tack vare att kollektivtrafikfordonen kan ta fler passagerare blir de väsentligt mer energieffektiva. En hög beläggningsgrad samverkar också med målet om ekonomisk effektivitet.

### Exempel på åtgärder:

- Verka för en större tidsmässig spridning av resandet. Om skillnaden i belastning under rusningstid respektive under lågtrafiktid kan minskas, till exempel genom att diskutera skoltider och arbetstider med större skolor och arbetsgivare, kan fordonsflottan utnyttjas på ett effektivare sätt. Ofta måste kollektivtrafiken "gå före" och utöka turutbudet under lågtrafiktid (vilket initialt innebär att beläggningsgraden minskar) för att effekten ska uppnås.
- Rätt fordon till rätt trafikuppgift. Kollektivtrafiken kan utföras med många olika typer av fordon, från taxibilar via bussar av olika storlek till spårvagnar och tåg. Kapacitetsbehovet bör vara en väsentlig faktor vid fordonsval.
- Anropsstyrd trafik anpassad efter behov bl a på landsbygden.

## Strategi: Förbättra förarbeteende och satsa på fortsatt utveckling av fossilfri drift

Energieffektiviteten påverkas också av förarbeteende och fordonsteknik. Fordonsflottan måste dessutom anpassas så att den blir oberoende av fossila bränslen.

### Exempel på åtgärder:

- Genomför utbildningar i eco-driving.
- Ställ krav vid upphandlingar på energieffektivitet och fossilfri drift.



## Strategi: Genomför stora satsningar endast där det finns tillräckligt underlag

Stora satsningar med låg kostnadstäckningsgrad riskerar att bli "gökungar", som framtvingar nedskärningar i andra delar av trafiksystemet där resandet är större.

### Exempel på åtgärd:

- Definiera krav på kostnadstäckningsgrad, till exempel att minst hälften av tillkommande kostnader ska täckas av tillkommande intäkter, för stora satsningar såsom helt nya linjer.

## Strategi: Samordnade trafiklösningar

Samordning, till exempel mellan trafikslag och mellan svag trafik och stark trafik, är en grundpelare för ekonomisk effektivitet. I glesbygden bör man försöka låta en och samma tur utföra så många trafikuppgifter som möjligt. Överallt gäller att man ska undvika parallell trafik där det inte krävs av kapacitetsskäl. I stället bör man så långt det är möjligt mata in till ett samlat stråk för att stärka underlaget där och på så vis höja standarden i hela systemet.

### Exempel på åtgärder:

- Sök lösningar där den svaga trafiken kan samordnas med andra samhällsbetalda resor. Om arbetsresor, skolresor och sjukresor kan samordnas ökar möjligheterna för linjelagd busstrafik i glesbygd.
- Definiera lägsta krav för linjetrafik, till exempel minst 5 turer per dag och riktning där intäkterna täcker minst en tredjedel av kostnaderna. Finns inte underlag för detta bör man se över olika åtgärder för att öka resandet eller hitta andra lösningar, till exempel omarbete trafiken till skolturer och anropsstyrd trafik<sup>1</sup>. Inriktningen kan vara att alla invånare bör erbjudas minst 5 restillfällen per dag med linjetrafik eller med anropsstyrd trafik.
- Högre pris när hämtning sker vid dörren innebär att den anropsstyrda trafiken kan utvecklas utan att kostnaderna skenar.
- Se över parallell trafik. Där flera linjer går omlott kan det finnas utrymme för effektiviseringar. Detta går också i linjer med strategin att skapa tydliga trafikkoncept med tydliga linjer.

## Strategi: Beakta jämställdhet systematiskt i planeringen

För att kollektivtrafiken ska kunna bidra till att jämställdhet mellan könen främjas behöver mäns och kvinnors eventuellt skilda behov belysas i varje steg i planeringsprocessen för exempelvis nya linjer eller förändringar av befintliga linjer.

### Exempel på åtgärder:

- Klarlägg skillnader i kvinnors respektive mäns förväntningar på- och behov av kollektivtrafiken i Uppsala län via kundundersökning och befintlig forskning på området.
- Ta fram arbetssätt som beaktar skillnaderna, i planering och utförande av kollektivtrafiken. Målet med arbetssätten bör vara att de ska leda till förbättringar som genererar nya kollektivresenärer.

<sup>1</sup> Anropsstyrd trafik beskrivs i underlags-PM till samrådshandlingen

## Strategi: Säkra och trygga lösningar

En säker och trygg resa med kollektivtrafiken handlar inte bara om själva resan ombord på bussen eller tåget. Man ska inte heller riskera att skadas fysiskt, psykiskt, eller uppleva otrygghet, på vägen till och från hållplatsen eller vid väntan på hållplatsen eller stationen.

### Exempel på åtgärder:

- Verka för trafiksäkerhetsåtgärder i utsatta punkter på anslutningsvägar till hållplatser och stationer.
- Arbeta med tryggare miljöer kring hållplatser, terminaler och stationer, till exempel med belysning, röjning av buskage och eventuellt övervakningskameror.

Vision	Målområden	Mål 2030	Strategier
Kollektivtrafiken bidrar till ett tryggt och säkert samhälle i Europa med hållbar tillväxt som inkluderar.	Resenären och resande	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Fördubblad marknadsandel</li> <li>■ Nöjdare resenärer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Skapa kapacitet för resandeutvecklingen</li> <li>■ Definiera starka stråk som bildar stommen för kollektivtrafiken och samhällsplaneringen</li> <li>■ Gör kollektivtrafiken snabbare</li> <li>■ Gör det enkelt att resa kollektivt</li> <li>■ Förbättra tillförlitligheten</li> <li>■ Utveckla arbetet med <u>mobility management</u></li> <li>■ Analysera lämpliga stymedel</li> <li>■ Anpassa kollektivtrafiken för funktionsnedsatta med utbyggnad först där resandet är störst</li> <li>■ Höj belägningsgraden</li> <li>■ Förbättra förarbeteende och satsa på fortsatt utveckling av fossilfri drift</li> <li>■ Genomför stora satsningar endast där det finns tillräckligt underlag</li> <li>■ Samordna de trafiklösningar</li> <li>■ Beakta jämställdhet systematiskt i planeringen</li> <li>■ Säkra och trygga lösningar</li> </ul>
	Tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bebyggelseutveckling i starka kollektivtrafikstråk</li> <li>■ Delregional tillgänglighet</li> <li>■ Regional tillgänglighet</li> <li>■ Funktionshinderanpassad</li> </ul>	
	Miljö	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Alltmer energieffektiv</li> <li>■ Drivas med förnybar energi</li> </ul>	
	Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ekonomisk effektivitet</li> </ul>	
	Jämställdhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Utföras så att jämställdheten främjas</li> </ul>	
	Säkerhet och trygghet	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nollvisionen</li> <li>■ Trygga resenärer</li> </ul>	

# Vad säger du?

Under samrådet vill UL ha dina synpunkter.  
Några särskilt viktiga områden och frågeställningar är:

- **Stämmer beskrivningen av kollektivtrafikens förutsättningar?**
- **Är framtidsbild och mål väl avvägda och i linje med en hållbar utveckling för Uppsala län?**
- **Vad är viktigast att fokusera på för att kollektivtrafiken ska vara ett strategiskt verktyg för att utveckla ett hållbart samhälle och nå angelägna samhällsmål beträffande tillgänglighet, regional utveckling, miljö mm?**
- **Vilka åtgärder kan/bör olika aktörer genomföra för att stödja framtidsbilden?**
- **Vilka utredningar bör kollektivtrafikmyndigheten/UL fokusera på i det fortsatta arbetet med ett regionalt trafikförsörjningsprogram för länet?**
- **I målformuleringen använder vi centralorter definierade utifrån pendlingsmönster. Vilka faktorer bör vägas in och vilken hierarki bör användas i en sådan indelning?**



# Källhänvisningar

- Banverket (2007)** Trafikantråkningar Mälardalsområdet hösten 2006.
- Dalabanans intressenter (2011)** Dalabanan –ideér för utveckling av stationsorter.
- En bättre sits (2008)** FramKo, sammanhållet remissförslag – tidshorisont 2010-2011 samt 2016-2018.
- IVA (2010)** Hållbar mobilitet 2030 - en delrapport från projektet Transport 2030.
- Kottenhoff, K (KTH) och Byström, C (WSP) (2010)** När resenären själv får välja – sammanställning av attityder, perceptioner och värderingar.
- MÄLAB (2011)** Underlag till trafikförsörjningsprogram.
- Regionförbundet i Uppsala län (2006)** Långsiktig strategi för utveckling av kollektivtrafiken i Uppsala län. Underlagsrapport till Regional utvecklingsplan.
- Regionförbundet i Uppsala län (2008)** Uppländsk drivkraft. Regionalt utvecklingsprogram för Uppsala län.
- Regionförbundet i Uppsala län (2011)** Nytt perspektiv på lokala arbetsmarknader i Uppsala län.
- Regionplanenämnden SLL och Länsstyrelsen i Stockholm län (2010)** Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.
- SIKA (2007)** RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen.
- SKL, Vägverket, Banverket & Boverket (2007)** Trafik för en Attraktiv Stad, underlag, utgåva 2.
- SKL m fl (2007)** Koll framåt - Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.
- Svensk kollektivtrafik (2011a)** Kartläggning av tillgänglighetsarbete bland Sveriges trafikhuvudmän.
- Svensk kollektivtrafik (2011b)** Kollektivtrafikbarometern 2010
- Trafikanalys (2011a)** Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys.
- Trafikanalys (2011b)** Lokal och regional kollektivtrafik 2010.
- Trafikverket (2011a)** Kapacitetsbrister i järnvägsnätet, 2015 och 2021, efter planerade åtgärder. Remissversion.
- Trafikverket (2011b)** Kapacitetsutnyttjande och kapacitetsbegränsningar hösten 2010.
- Transek (2006a)** Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband: Bearbetning av SLTF-statistiken.
- Transek (2006b)** Mäns och kvinnors resande. Vilka mönster kan ses i mäns och kvinnors resande och vad beror dessa på?
- Trivector (2008)** Överflyttningspotential för person- och godstransporter för att minska transportsektorns koldioxidutsläpp – åtgärder inom Mobility Management, effektivare kollektivtrafik och tätortslösningar.
- Upplands Lokaltrafik (2008)** Redovisning av koldioxidutsläpp samt förslag till inriktning på UL:s klimatstrategi.
- Upplands Lokaltrafik (2010)** Trafikförsörjningsplan 2011.
- VTI (2005)** Män och kvinnor i trafiken - en litteraturstudie.
- [www.regionfakta.com](http://www.regionfakta.com)