Regionrådsberedningen

SKRIVELSE
2020-02-26

RS 2019-1147

Regionstyrelsen

Yttrande över samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

Föredragande regionråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Region Uppsala har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig gällande samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030.

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över Region Uppsalas samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030.

Regionrådsberedningens motivering

Resandet med kollektivtrafik mellan Stockholms län och Uppsala län har ökat under lång tid och intar idag en särställning i Mälardalen när det gäller resande över länsgränserna. Det finns redan ett etablerat och gott samarbete mellan Region Uppsala och Region Stockholm som syftar till att utveckla resandet över länsgränserna. Den förväntade fortsatta resandeökningen med pendel- och regionaltåg i Mälardalen innebär att berörda planeringsaktörer i än större utsträckning än idag behöver samverka rörande den framtida planeringen av kollektivtrafiken och dess infrastruktur.

Region Stockholms bedömer att samrådshandlingarna skulle vinna på att tydliggöras främst inom områden som är kopplade till det storregionala samarbetet och redan beslutade inriktningar inom samarbetet mellan de sju län i östra Mellansverige.

Det finns stor potential i att knyta samman östra Mellansverige. Ett viktigt led för att nå detta är ett storregionalt transportsystem som kombinerar spårbunden kollektivtrafik med turtäthet kring stationslägen.

Beslutsunderlag
Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030
Trafiknämndens protokollsutdrag den 28 januari 2020
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 16 december 2019
Tillväxt- och regionplanenämndens protokollsutdrag den 29 januari 2020
Tillväxt- och regionplanenämndens tjänsteutlåtande den 17 januari 2020

Irene Svenonius Kristoffer Tamsons

Regionstyrelsen
Regionledningskontoret
Hans-Erik Malmros

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-02-06

RS 2019-1147

Regionstyrelsen

Yttrande över samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

Ärendebeskrivning

Region Uppsala har genom remiss bjudit in Region Stockholm att yttra sig gällande samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030.

Beslutsunderlag

Regiondirektörens tjänsteutlåtande
Samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030
Trafiknämndens protokollsutdrag den 28 januari 2020
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 16 december 2019
Tillväxt- och regionplanenämndens protokollsutdrag den 29 januari 2020
Tillväxt- och regionplanenämndens tjänsteutlåtande den 17 januari 2020

Förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

> Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över Region Uppsalas samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030.

Regionledningskontorets förslag och motivering

Sammanfattning

Region Uppsalas förslag till trafikförsörjningsprogram ska utgöra det huvudsakliga styrdokumentet för utvecklingen av kollektivtrafik i Uppsala län och fungera som vägledande planeringsunderlag för kommuner och andra berörda aktörer. Förslaget beskriver dagens kollektivtrafikutbud och anger särskilda utvecklingsområden som Region Uppsala har för avsikt att arbeta med för att utveckla kollektivtrafiken i länet. Programmet innehåller

även en analys av behovet av kollektivtrafik, förslag på mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen samt en beskrivning av programmets genomförande.

Regionledningskontoret bedömer att förslagets mål och strategier ger en tydlig inriktning som bidrar till ett hållbart samhälle. Samrådshandlingar skulle dock kunna tydliggöras främst inom områden, som är kopplade till det storregionala samarbetet och redan beslutade inriktningar mellan de sju länen i östra Mellansverige.

Bakgrund
Region Uppsala har skickat förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030 på remiss till Region Stockholm. Förslaget är en revidering av 2016 års trafikförsörjningsprogram.

I förslaget till trafikförsörjningsprogram anges att det ska utgöra det huvudsakliga styrdokumentet när det gäller utvecklingen av kollektivtrafik i Uppsala län och fungera som vägledande planeringsunderlag för kommuner och andra berörda aktörer. Förslaget innehåller en beskrivning av dagens kollektivtrafikutbud samt anger särskilda utvecklingsområden som Region Uppsala har för avsikt att arbeta med för att utveckla kollektivtrafiken i länet. Det innehåller också en analys av behovet av kollektivtrafik, förslag på mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen samt en beskrivning av trafikförsörjningsprogrammets genomförande.

Ärenden har remitterats till trafiknämnden och tillväxt- och regionplanenämnden.

Överväganden

Region Stockholms yttrande till Region Uppsala över Samrådshandling för regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030.

Inledningsvis konstaterar Region Stockholm det goda samarbetet vi har med Region Uppsala är en förutsättning och framgångsfaktor för utvecklingen i vår del av Sverige.

Region Uppsalas mål och strategier i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, med fokus på tre nyttoperspektiv – samhälle, medborgare och resenärer – sätter fokus på att utvecklingen av kollektivtrafiken behöver ske med flera olika perspektiv och bidrar till ett hållbart samhälle.

Resandet med kollektivtrafik mellan Stockholms län och Uppsala län har ökat under lång tid och intar idag en särställning i Mälardalen när det gäller resande över länsgränserna. Det finns redan ett etablerat och gott samarbete mellan Region Uppsala och Region Stockholm som syftar till att utveckla resandet över länsgränserna där dagens trafik består av Region Stockholms pendeltågstrafik till Bålsta, Knivsta och Uppsala, regionaltågstrafik på Mälarbanan och Ostkustbanan som organiseras av Mälardalstrafik där SL och UL båda är delägare, fjärrtågtrafik i SJ:s regi samt busstrafik som förbinder målpunkter i ett antal reserelationer över länsgränsen i UL:s och SL:s regi.

Region Stockholms bedömer att samrådshandlingarna skulle vinna på att tydliggöras främst inom områden som är kopplade till det storregionala samarbetet och redan beslutade inriktningar inom samarbetet mellan de sju länen i östra Mellansverige. De sju länen i östra Mellansverige har gemensamt kommit överens om en strategisk inriktning, som bland annat syftar till att integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna i länen, verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena samt länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser.

Det finns stor potential i att knyta samman östra Mellansverige. Ett viktigt led för att nå detta är ett storregionalt transportsystem som kombinerar spårbunden kollektivtrafik med turtäthet kring stationslägen.

Region Stockholm anser att det vore önskvärt att trafikförsörjningsprogrammet tydligare knöt an till de storregionala strategierna som beskrivs i rapporten *ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige* och tydliggör kollektivtrafiken i Uppsala läns roll och betydelse för den storregionala utvecklingen.

Förslaget till trafikförsörjningsprogram skulle även vinna på att beskriva hur kollektivtrafiken kan bidra till ett genomförande av inriktningen i ÖMS genom att ange de noder i kollektivtrafiksystemet som är särskilt viktiga för det storregionala resandet samt hur dessa avses försörjas med kollektivtrafik.

<u>Målbild för det storregionala kollektivtrafiksystemet</u>
För att vidareutveckla den gemensamma målbilden för det storregionala kollektivtrafiksystemet är den samverkan som sker under benämningen En bättre sits viktig. I det arbetet har det identifierats att en särskild

utmaning för att kunna utveckla tågtrafiken på Ostkustbanan och Mälarbanan på medellång och lång sikt är att effektivt balansera efterfrågan på resor mellan pendeltåg, regionaltåg och storregional tågtrafik.
I den storregionala systemanalysen, som nyligen genomförts inom ramen för arbetet med En bättre sits föreslås att ett tågtrafiksystem utvecklas bestående av följande tågkoncept och roller:

- Regionexpress - ska förbinda flera storregionala nodstäder med korta restider
- Regionaltåg - ska betjäna regionaltågsstationerna (en per kommun utanför Stockholms län och i Stockholms län utpekade regionaltågsstationer)
- Pendeltåg - ska betjäna samtliga stationer och därigenom skapa underlag för lokalt resande samt erbjuda en grundläggande kollektivtrafikförsörjning.

Storregional samverkan
Den förväntade fortsatta resandeökningen med pendel- och regionaltåg i Mälardalen innebär att berörda planeringsaktörer i än större utsträckning än idag behöver samverka rörande den framtida planeringen av kollektivtrafiken och dess infrastruktur. Samverkan behöver inkludera både frågor om utvecklade arbetssätt, den kommersiella och den upphandlade trafikens respektive roller, taxor, fordon samt uppehållsmönster för trafiken. Region Stockholm ser fram emot en samverkan med Region Uppsala i dessa frågor.

Den pågående samverkan mellan Region Stockholm, Region Uppsala, Trafikverket med flera aktörer rörande pendeltågstrafiken inom arbetet med åtgärdsvalsstudie pendeltågssystemet är en viktig process för att öka förståelsen för systemet och hur olika delar samverkar. Detta syftar till att ta fram och genomföra en tydlig gemensam utvecklingsinriktning fram emot 2030 inklusive att identifiera ytterligare infrastrukturbehov. Region Stockholm ser fram emot en fortsatt god samverkan med Region Uppsala i detta arbete.

Mellanregionala målpunkter
En viktig uppgift för trafikförsörjningsprogrammet är att beskriva hur storregionala tågresor ska hänga ihop med annan regional kollektivtrafik, inte minst genom att förbättra bytespunkternas funktion men även på andra sätt underlätta för storregionala kombinationsresor. Förslaget till trafikförsörjningsprogram skulle med fördel kunna bli ännu tydligare i dessa delar.

När det gäller infrastrukturens utveckling för den storregionala tågtrafiken behöver denna ta sin utgångspunkt i en långsiktig bild av hur trafiken ska utvecklas. Beslut finns redan om utbyggnad av fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen, vilket innebär högre linjekapacitet. Detta behöver även följas av beslut om bland annat förbättrad kapacitet i järnvägens nodpunkter, särskilt Uppsala C och Märsta.

Tillgängligheten till Arlanda och storregionala nodstäder bedöms i ÖMS strukturanalys vara viktig för att kunna förstärka och länka samman bostads-, arbets- och utbildningsmarknaderna i östra Mellansverige. I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs att en utökad kapacitet mellan Uppsala-Arlanda-Stockholm är högst prioriterad. För att ytterligare förstärka trafikförsörjningsprogrammets strategiska relevans skulle programmet med fördel kunna peka ut andra mellanregionala målpunkter på ett tydligare sätt samt tydliggöra på vilket sätt kapaciteten skulle kunna utökas.

Ekonomiska konsekvenser
I samband med att det långsiktiga storregionala strategierna förverkligas kommer det att innebära kostnader för Region Stockholm. I nuläget leder det inte till några kostnader för Region Stockholm i samband med Region Uppsalas samråd om Uppsala läns regionala trafikförsörjningsprogram.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Hans-Erik Malmros
Förhandlingsdirektör

Beslutsexpediering:
Akt
Region Uppsala
Trafiknämnden
Tillväxt- och regionplanenämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2020-02-06

Samrådshandling

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030

Region Uppsala

Trafik och samhälle, november 2019

Innehåll

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

9. Viktiga begrepp..... 33

Bilagor:

Bilaga 1: Underlag för marknadsanalys

Bilaga 2: Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

Bilaga 4: Miljöbedömning

1. Inledning och sammanhang

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

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

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

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

1.1 Tillgänglighet och hållbar utveckling – kollektivtrafikens sammanhang

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Globala mål

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

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

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



2. Dagens kollektivtrafik

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

2.1 Utbud

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

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

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

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

2.2 Resande

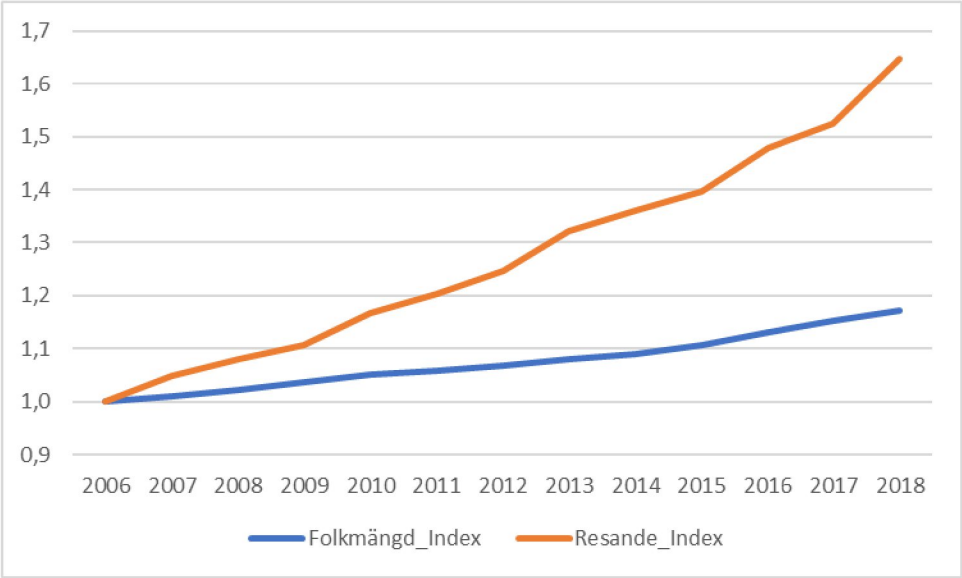
Drygt 50 miljoner resor gjordes med kollektivtrafiken i Uppsala län under år 2018. Utöver resandet inom UL:s trafik (inklusive SL-pendeln mellan Uppsala och Arlanda) som redogörs i Tabell 1 sker ca 2 miljoner resor årligen med SJ[2] och en knapp halv miljon resor med SL-pendeln från Bålsta.

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

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

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

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



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

2.3 Nöjdhet

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

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

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

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

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

• lyhördheten mot resenärerna
• upplevelsen av trygghet ombord.

2.4 Utveckling av kollektivtrafiksystemet

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

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

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

Bättre kundmöten

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

Trafik i Enköping, Bålsta och Knivsta

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

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

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

Stadstrafik Uppsala

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

Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun och staten ingått avtal om byggandet av ytterligare två spår mellan länsgränsen mot Stockholm och Uppsala. I avtalet ingår också byggandet av en station i Bergsbrunna.
I avtalet ingår att det ska byggas spårväg mellan Bergsbrunna och Gottsunda. Region Uppsala har åtagit sig att anskaffa fordon, bygga depå och trafikera spårvägssystemet.

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

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

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

Regionbusstrafik

Utvecklingen av regionbusstrafiken fortsätter i enlighet med trafikförsörjningsprogram och regionbusstrategin.
Regionbusstrategin bygger på tre linjetyper: stråklinjer, expresslinjer och landsbygdslinjer.

Tågtrafik

Med grund i samverkansavtal mellan Region Stockholm, Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro och Region Västmanland kommer stora delar av den storregionala tågtrafiken i Mälardalen att upphandlas från 2022 under varumärket Mälartåg.
För trafiken på Mälarbanan och delar av trafiken på Ostkustbanan avses giltighet för Movingobiljetter avtalas.
I upphandlingen kommer också den nuvarande Upptågettrafiken att ingå.

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

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

_____

3. Länets behov

3.1 Ett län med varierande förutsättningar

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

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

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

3.2 Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt

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

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

3.3 Några omvärldstrender som påverkar kollektivtrafikens utveckling

Urbanisering och det stadsnära omlandet

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

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

Resenärernas förändrade krav

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

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

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

Trafikutveckling som möjliggör nya koncept och tjänster

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

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

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

3.4 Behov

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

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

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

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

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

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

3.5 Storregionala behov

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

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

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

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

[3] En bättre sits 2015-09-17

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

3.6 Grundläggande utbudsnivåer

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

Storregional kärna (Uppsala)

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

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

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

Större tätorter (7000 invånare)

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

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

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

Övriga kommuncentra

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

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

Medelstora tätorter (1000 invånare)

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

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

Förbindelser ska finnas under helger och skollov.

Övriga tätorter (200 invånare)

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

Landsbygd i kollektivtrafikstråk

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

Övrig landsbygd

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

4. Mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen

4.1 Strategiska förhållningssätt

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

Hela resan-perspektivet ska genomsyra kollektivtrafikplaneringen

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

Konkurrenskraftig kollektivtrafik

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

Kollektivtrafiken ska bidra till miljömålen

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

Tillgängligt för alla och i hela länet

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

Långsiktighet och stabilitet

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

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

Kollektivtrafiken ska vara kostnadseffektiv

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

Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras

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

Ekonomiskt perspektiv

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

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

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

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

[4] Kollektivtrafikens samhällsnytta, Svensk Kollektivtrafik 2017

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

4.2 Mål och strategier

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

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

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



Figur 3: Trafikförsörjningsprogrammets nyttoperspektiv och mål.

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

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

[5] Med medborgare avses person som bor och/eller verkar i Uppsala län

4.3 Ett effektivt kollektivtrafiksystem

Mål

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

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

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

Strategier

Minska den faktiska restiden i de huvudsakliga resandestråken

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

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

Verka för en kollektivtrafiknormativ samhällsplanering

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

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

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

Utveckla tågtrafiken

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

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

Verka för en jämnare fördelning över trafikdygnet

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

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

4.4 Ett jämlikt kollektivtrafiksystem

Mål

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

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

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

Strategier

Utveckla resmöjligheterna på landsbygden och i de mindre orterna

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

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

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

Tillgänglighetsanpassa hållplatser och bytespunkter

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

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

Skapa bättre förutsättningar för resande utanför pendlingstopparna

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

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

Verka för ökat medborgarinflytande i kollektivtrafiken

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

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

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

4.5 Ett attraktivt kollektivtrafiksystem

Mål

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

Utvecklingen mot målet följs genom ett antal indikatorer, exempelvis

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

Strategier

Minska den upplevda restiden

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

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

Gör det enkelt att göra rätt för sig i kollektivtrafiken

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

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

Höj medborgarnas kunskap om de kollektiva resmöjligheterna

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

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

Förhöj integrationen med andra färdmedel

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

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

5. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

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

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

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

Prioriterade stråk och områden för tillgänglighetsanpassning

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

Nuläge 2019 och måltal

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

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

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

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

[6] Avser ramp/lift, rullstolsplats, audiellt utrop. Nuläge ur fordonsdatabasen Frida 2019.

[7] Definition av fullt tillgänglig hållplats, KT2018-0123, Region Uppsala

6. Kollektivtrafikens miljöpåverkan och åtgärder för att skydda miljön

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

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

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

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

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



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

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

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

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

7. Genomförande av trafikförsörjningsprogrammet

Tidsperspektiv

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

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

Plan för genomförande av Trafikförsörjningsprogrammet

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

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

Samverkan som nyckelfaktor för uppfyllelse av programmet

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

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

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

Övergripande beskrivning av aktörers ansvar

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

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

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

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

Avsiktsförklaringar som en del av genomförandet

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

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

Hållbar mobilitet

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

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

8. Förutsättningar och ramverk

8.1 Andra styrande dokument och mål

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

Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

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

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

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

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

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

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

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

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

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län

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

Länsplan 2018-2029[9] innehåller åtta mål fördelade under kategorierna:

[8] Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län (2017), Region Uppsala
[9] Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2018-2029, Region Uppsala

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

Regional Cykelstrategi

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

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

Nationella mål

Övergripande mål

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

Funktionsmål Tillgänglighet

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

Hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa

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

8.2 Allmän trafikplikt

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

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



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

8.3 Öppet marknadstillträde

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

8.4 Process för beslut om allmän trafikplikt

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



Figur 7: Process för allmän trafikplikt och upphandling av trafik

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

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

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

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

Samråd

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

8.5 Tillträde till hållplatser, terminaler och informationssystem

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

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

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

[10] I enighet med Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:2

9. Viktiga begrepp

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[11] EG nr 1370/2007 artikel 2
[12] EG nr 1307/2007 artikel 2

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

Region Stockholm
Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 1/2020

Sammanträdesdatum
2020-01-28

Datum för justering: 2020-01-28

Datum för anslag: 2020-01-29

Kristoffer Tamsons (M)
Jens Sjöström (S)

---

§ 7

Remiss Samrådshandling Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030
(TN 2019-1382)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande daterat den 16 december 2019 från förvaltningschefen för trafikförvaltningen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt följande.

1. Nämnden avger yttrande i enlighet med förvaltningens förslag.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

UTTALANDE

V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande (bilaga 4).

EXPEDIERAS TILL

Regionledningskontoret

Vid protokollet

Karoline Sandar

Bilaga 4

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE
2020-01-28

TN 2019-1382

Trafiknämnden
Ärende 7

Vänsterpartiet

Remiss angående regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

Det var mycket intressant att få ta del av Uppsala Läns förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram och Vänsterpartiet delar i stort trafikförvaltningens förslag till yttrande. Vi vill dock särskilt lyfta vikten av att prioritera utbyggnaden av fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län, och att följa upp det med beslut om förbättrade nodpunkter, särskilt Uppsala C och Märsta.

Planen framhåller att en ”utökad kapacitet i Stråket Uppsala – Arlanda – Stockholm är att betrakta som den högst prioriterade frågan för kollektivtrafiken i förhållande till att kunna uppnå den regionala visionen och målen.” I relation till det vill vi framhålla det önskvärda i att lösa ut A-train från OPS-avtalet för att möjliggöra en utökad kapacitet till rimliga priser och slippa stationsavgiften för av- och påstigning vid Arlanda. En effektivare och billigare trafik.

Region Stockholm

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-12-16

Ärende
TN 2019-1382

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2020-01-28, punkt 7

Regionledningskontoret
Registraturen
Landstingshuset

Remiss Samrådshandling Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden har fått samrådshandling för Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030 på internremiss från Regionledningskontoret

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 16 december 2019.

Remisshandling ”Samrådshandling Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030”

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Trafiknämnden avger yttrande enligt förslag.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-12-16

Ärende
TN 2019-1382

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till yttrande

Bakgrund

Region Uppsala har skickat förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030 på remiss till Region Stockholm. Förslaget är en revidering av 2016 års trafikförsörjningsprogram.

I förslaget till trafikförsörjningsprogram anges att det ska utgöra det huvudsakliga styrdokumentet när det gäller utvecklingen av kollektivtrafik i Uppsala län och fungera som vägledande planeringsunderlag för kommuner och andra berörda aktörer.

Förslaget innehåller en beskrivning av dagens kollektivtrafikutbud samt anger särskilda utvecklingsområden som Region Uppsala har för avsikt att arbeta med för att utveckla kollektivtrafiken i länet. Det innehåller också en analys av behovet av kollektivtrafik, förslag på mål och strategier för kollektivtrafikförsörjningen samt en beskrivning av trafikförsörjningsprogrammets genomförande.

Överväganden och motivering

Resandet med kollektivtrafik mellan Stockholms län och Uppsala län har ökat under lång tid och intar idag en särställning i Mälardalen när det gäller resande över länsgränserna. Dagens trafik består av Region Stockholms pendeltågstrafik till Bålsta, Knivsta och Uppsala, regionaltågstrafik på Mälarbanan och Ostkustbanan (organiseras av Mälardalstrafik där SL och UL båda är delägare), fjärrtågtrafik i SJ:s regi samt busstrafik som förbinder målpunkter i ett antal reserelationer över länsgränsen i UL:s och SL:s regi.

I den storregionala utvecklingsinriktningen ÖMS 2050 anges en strategisk inriktning för utvecklingen i Östra Mellansverige för att integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna genom att verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena samt länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra. Förslaget till trafikförsörjningsprogram skulle vinna på att beskriva hur kollektivtrafiken kan bidra till ett genomförande av inriktningen i ÖMS genom att ange de noder i kollektivtrafiksystemet som är särskilt viktiga för det storregionala resandet samt hur dessa avses försörjas med kollektivtrafik.

För att vidareutveckla den gemensamma målbilden för det storregionala kollektivtrafiksystemet är den samverkan som sker under benämningen En Bättre Sits (EBS) viktig. I det arbetet har det identifierats att en särskild utmaning för att kunna utveckla tågtrafiken på Ostkustbanan och Mälarbanan på medellång och lång sikt är att effektivt balansera efterfrågan på resor mellan pendeltåg, regionaltåg och storregional tågtrafik.

I den storregionala systemanalysen som nyligen genomförts inom ramen för EBS-arbetet föreslås att utveckla ett tågtrafiksystem bestående av följande tågkoncept och roller:

- Regionexpress - ska förbinda flera storregionala nodstäder med korta restider
- Regionaltåg - ska betjäna regionaltågsstationerna (en per kommun utanför Stockholms län och i Stockholms län utpekade regionaltågsstationer)
- Pendeltåg - ska betjäna samtliga stationer och därigenom skapa underlag för lokalt resande samt erbjuda en grundläggande kollektivtrafikförsörjning.

Den förväntade fortsatta resandeökningen med pendel- och regionaltåg i Mälardalen innebär att berörda planeringsaktörer i än större utsträckning än idag behöver samverka rörande den framtida planeringen av kollektivtrafiken och dess infrastruktur. Samverkan behöver inkludera både frågor om utvecklade arbetssätt, den kommersiella och den upphandlade trafikens respektive roller, taxor, fordon samt uppehållsmönster för trafiken. Trafikförvaltningen ser fram emot en samverkan med Region Uppsala i dessa frågor.

En viktig uppgift för trafikförsörjningsprogrammet är att beskriva hur storregionala tågresor ska hänga ihop med annan regional kollektivtrafik, inte minst genom att förbättra bytespunkternas funktion men även på andra sätt underlätta för storregionala kombinationsresor. Förslaget till trafikförsörjningsprogram skulle med fördel kunna bli tydligare i dessa delar.

När det gäller infrastrukturens utveckling för den storregionala tågtrafiken behöver denna ta sin utgångspunkt i en långsiktig bild av hur trafiken ska utvecklas. Beslut finns redan om utbyggnad av fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen, vilket innebär högre linjekapacitet. Detta behöver även följas av

beslut om bland annat förbättrad kapacitet i järnvägens nodpunkter, särskilt Uppsala C och Märsta.

Den pågående samverkan mellan Region Stockholm, Region Uppsala, trafikverket med flera aktörer rörande pendeltågstrafiken inom arbetet med ÅVS pendeltågssystemet är en viktig process för att öka förståelsen för systemet och hur olika delar samverkar. Detta syftar till att ta fram och genomföra en tydlig gemensam utvecklingsinriktning fram emot 2030 inklusive att identifiera ytterligare infrastrukturbehov. Trafikförvaltningen ser fram emot en fortsatt samverkan med Region Uppsala i detta arbete.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet är ett remissvar och innebär inga ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning
Beslutet är ett remissvar och förknippas inte med några väsentliga risker.

Sara Catoni
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

§ 11
Yttrande över trafikförsörjningsprogram för Uppsala län
TRN 2019–0244

Ärendebeskrivning

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över remiss om samrådshandlingen Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030. Tillväxt och regionplanenämnden yttrar sig över samrådshandlingen till regionstyrelsen. Ärendet har beretts på Tillväxt- och regionplaneförvaltningen i samråd med Trafikförvaltningen och utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms roll som regionplaneorgan.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2019-01-17
Förslag till yttrande, 2019-01-17
Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030 finns att läsa på www.regionuppsala.se

Förslag och yrkande

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag

Beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

1. Yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030, TRN 2019–0244, godkänns och överlämnas till regionstyrelsen.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande

V-ledamöter anmäler ett särskilt uttalande.

Beslutsexpediering:
Regionstyrelsen
Akt

Region Stockholm

SÄRSKILT UTTALANDE

Tillväxt- och regionplanenämnden
2020-01-29
TRN 2019-0192

Vänsterpartiet

Ärende nr 11

Yttrande trafikförsörjningsplan Uppsala län

Det var mycket intressant att ta del av Uppsala Läns förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram och Vänsterpartiet delar i stort förvaltningens förslag till yttrande. Vi vill dock särskilt lyfta vikten av att prioritera utbyggnaden av fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län, och att följa upp det med beslut om förbättrade nodpunkter, särskilt Uppsala C och Märsta. Planen framhåller att en "utökad kapacitet i Stråket Uppsala – Arlanda – Stockholm är att betrakta som den högst prioriterade frågan för kollektivtrafiken i förhållande till att kunna uppnå den regionala visionen och målen." Det storstadsregionala perspektivet borde även inbegripa förbindelse mot Västerås, Örebro och vidare till Oslo.

Tillväxt- och regionplanenämnden

YTTRANDE
2020-01-17

TRN 2019-0244

Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

registrator.lsf@sll.se

Yttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030

Inledning

Region Stockholm har beretts möjlighet att yttra sig över remiss om samrådshandlingen Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030.
Tillväxt- och regionplanenämnden ser positivt på att Uppsala län nu tar fram ett nytt trafikförsörjningsprogram. Nämnden ser det emellertid som önskvärt att trafikförsörjningsprogrammet tydligare knyter an till storregionala prioriteringar och visar på konsekvenser för den storregionala utvecklingen. Vidare anser nämnden att mellanregionala målpunkter med fördel skulle kunna pekas ut i programmet samt att konsekvenserna för de regionala stadskärnorna i Stockholmsregionen tydligare skulle kunna beskrivas.

Synpunkter

Programmets koppling till storregionala prioriteringar
De sju länen i östra Mellansverige (ÖMS) har gemensamt kommit överens om en strategisk inriktning, som bland annat syftar till att integrera arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna i länen, verka för en koncentrerad, tät och sammanhållen bebyggelse i de bästa kollektivtrafiklägena samt länka samman de storregionala nodstäderna med Stockholm och med varandra genom tvärförbindelser.

Det finns stor potential i att knyta samman östra Mellansverige. Tillväxt- och regionplanenämnden anser därför att det vore önskvärt om trafikförsörjningsprogrammet tydligare knöt an till de storregionala strategierna som beskrivs i rapporten *ÖMS 2050 – samverkan kring planering i östra Mellansverige*, och tydliggör kollektivtrafiken i Uppsala läns roll och betydelse för den storregionala utvecklingen.

Det föreslagna trafikförsörjningsprogrammet hänvisar inte till ÖMS-samarbetet och sambanden mellan programmets åtgärder och den strategiska inriktningen beskrivs inte heller. Med fördel kan ett resonemang föras om hur trafikförsörjningsprogrammet skulle kunna påverka den strategiska inriktningen i ÖMS 2050 på kort och på lång sikt.

Mellanregionala målpunkter
I programmet beskrivs att en utökad kapacitet mellan Uppsala-Arlanda-Stockholm är prioriterad. För att ytterligare förstärka trafikförsörjningsprogrammets strategiska relevans skulle programmet på ett tydligare sätt kunna peka ut andra mellanregionala målpunkter och tydliggöra hur trafikförsörjningsprogrammet påverkar tillgängligheten till dessa, samt tydliggöra på vilket sätt kapaciteten skulle kunna utökas. Med fördel kan de regionala stadskärnorna i Stockholmsregionen som finns beskrivna i RUFS 2050 lyftas i detta sammanhang.