



Region Uppsala

Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län

KT2017-0077
Kollektivtrafikförvaltningen UL
December 2018

Bakgrund och sammanfattning av strategin

Regionbusstrafiken i Uppsala län omfattar trafik på landsbygden och mellan tätorter inom Uppsala län samt till och från angränsande områden. När resenärer tillfrågas och när kommunerna i länet förmedlar sin syn på dagens regionbusstrafik framträder en övervägande positiv bild. Det finns ett omfattande utbud i de relationer där många pendlar till arbete och studier.

Uppsala län har en relativt sett omfattande landsbygdsbefolkning och därtill ett stort antal tätorter vars befolkning är i behov av vardagliga resmöjligheter för att kunna ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Regionbusstrafiken har med åren utvecklats för att möta resbehov av olika karaktär och systemet har vuxit till ett relativt komplext system som kan vara svårt att orientera sig inom. Vilka områden och stråk som ska prioriteras inom de begränsade resurser som finns har inte alltid varit tydligt. Under de senaste åren har satsningar gjorts med ökad trafik och nya trafikupplägg i några av de starkaste relationerna och årligen sker trafikutökningar till följd av hög belastning i delar av nätet. Under en längre period har resandets omfattning emellertid totalt sett varit densamma från år till år. Det innebär att kostnaden per resa i regionbusstrafiken kontinuerligt ökar.

Denna strategi med principer och linjetyper för regionbusstrafiken syftar till att etablera ändamålsenlig trafik som leder mot målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och samtidigt möter det varierande behovet av kollektivtrafik runt om i länet. Från grundläggande, servicebaserade resmöjligheter med god yttäckning till konkurrenskraftiga resmöjligheter med förmågan att locka vardagsresenärer från bilen i de starkaste relationerna. Inriktningen har varit att bibehålla och bygga vidare på den struktur som finns, men med bättre verktyg och ramar för att successivt utveckla trafiken i riktning mot att uppfylla målen.

Strategin presenteras i kapitel 3 och består av övergripande principer samt linjetyper med tillhörande linjetypspecifika principer. De övergripande principerna är sorterade i fem områden enligt nedan.

- **Principer vid planering av utbudets omfattning** – i syfte att skapa ett jämbördigt och förutsägbart utbud
- **Principer vid genomförande av förändringar i trafiken** – i syfte att skapa transparens och tydlighet i beslut
- **Principer vid den operativa planeringen av trafiken** – i syfte att skapa tydligare struktur för trafiken
- **Principer vid prioritering av satsningar på infrastruktur** – i syfte att styra investeringar dit de gör mest nytta

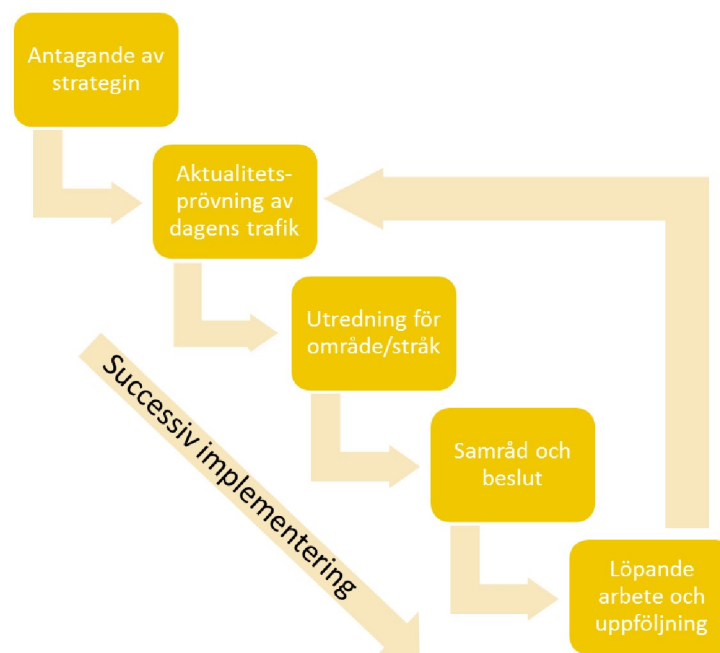
- **Principer vid kommunikation och profilering av trafiken** – i syfte att göra det enkelt för resenären att navigera i utbudet

De tre huvudsakliga linjetyperna utgörs av

- **Stråklinjer.** Möjliggör för flera typer av resande och innebär en avvägning mellan konkurrenskraft och yttäckning i medelstarka till starka relationer.
- **Expresslinjer.** Målbild för framtida kollektivtrafikutveckling i de allra starkaste stråken. Expresslinjer fokuserar på hög attraktivitet och stark konkurrenskraft med ett delsyfte att också kunna bidra till ortsutveckling genom utveckling av trafik, bytespunkter och kringliggande infrastruktur.
- **Landsbygdslinjer.** Trafikerar i områden med litet resandeunderlag, med yttäckning i fokus. Landsbygdslinjer kan vara helt eller delvis anropsstyrda.

Implementering av strategin kommer att ske successivt under en längre period och det kommer att krävas vissa fördjupade utredningar för områden och stråk. Större förändringar kommer att samrådats i särskild ordning och sedan ske kopplat till de årliga förändringar som normalt sker inför höstens tidtabellsskifte. Utveckling och införande av större förändringar föregås av en långsiktig process av samverkan, dialog och investeringar mot en gemensam målbild för alla berörda parter.

Figur 1. Process för genomförande och implementering av strategin.



Innehåll

Bakgrund och sammanfattning av strategin	
1. Uppdrag.....	4
1.1 Syfte.....	4
1.2 Avgränsningar	5
1.3 Metod.....	6
1.4 Angränsande styrdokument	6
1.5 Läsanvisning.....	7
2. Utgångspunkter för strategin.....	7
2.1 Trafikförsörjningsprogrammet och den regionala utvecklingsstrategin.....	7
2.2 Identifierade teman.....	9
2.3 Utvecklingsbehov.....	10
3. Strategi för regionbusstrafiken.....	14
3.1 Övergripande principer.....	14
3.2 Linjetyper och specifika principer.....	17
3.3 Kompletterande linjetyper.....	25
3.4 Länsöverskridande kollektivtrafik.....	25
4. Antagande, genomförande och konsekvenser.....	26
5. Praktisk tillämpning av strategin.....	29
Terminologi.....	31
Referensmaterial	34

Bilagor:

Bilaga 1 – Regionbusstrafiken idag

Bilaga 2 – Förutsättningar

Bilaga 3 – Grundläggande utbudsnivåer och Ortsstruktur

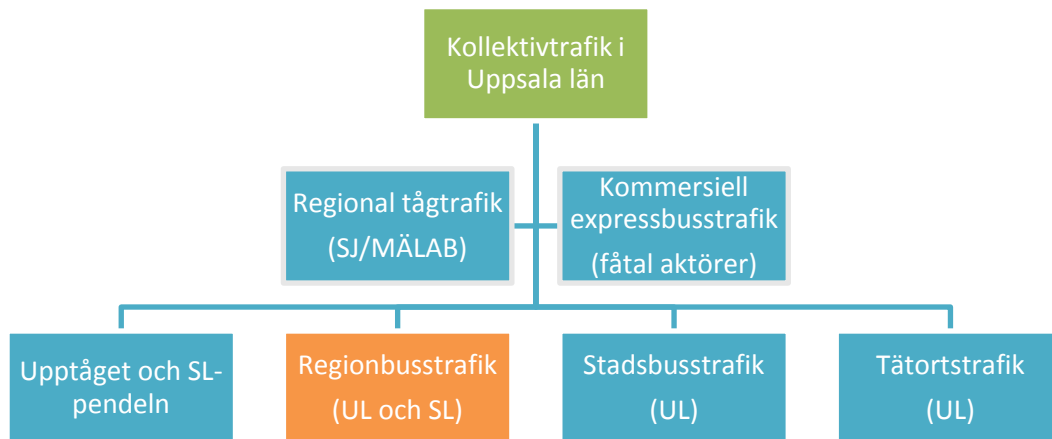
Bilaga 4 – Exempel på tillämpning av strategin

1. Uppdrag

Kollektivtrafikförvaltningen UL har fått i uppdrag av Region Uppsalas kollektivtrafiknämnd att sätta ramarna för den fortsatta utvecklingen av regionbusstrafiken genom att ta fram denna strategi för regionbusstrafiken. I uppdraget har även ingått att analysera anropsstyrd trafik som ett möjligt nytt inslag i helhetssystemet¹.

Tågtrafiken utgör en styrande parameter för planeringen av stora delar av regionbusstrafiken i Uppsala län. Samtliga kollektivtrafikslag är del i ett större kollektivtrafiknät vars inbördes samverkan och nätverkseffekter behöver upprätthållas och utvecklas. I figur 2 ges en schematisk bild över den sammantagna regionala kollektivtrafiken inom, till och från Uppsala län.

Figur 2. Sammanställning av befintliga kollektivtrafikslag i Uppsala län.

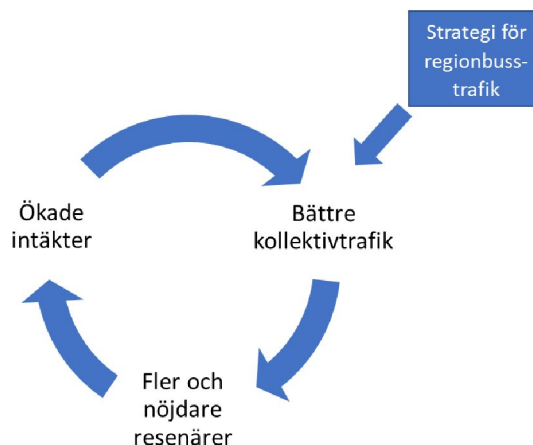


1.1 Syfte

Strategin för regionbusstrafiken tas fram för att ge vägledning om praktiska lösningar i planeringen av trafiken för att uppnå målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP). På sikt ska arbetet utifrån principerna leda till ett mer förutsägbart kollektivtrafikutbud runt om i länet: lika förutsättningar – lika utbud. Principerna tas fram för att succesivt och konsekvent utveckla trafiken därefter. I takt med genomförandet av principerna finns förhoppningen om att vända den stillastående trend som varit under en längre period och istället se ett ökat resande och i förlängningen en positiv utvecklingspiral för regionbusstrafiken.

¹ Anropsstyrd trafik finns idag i liten omfattning

Figur 3. Strategin väntas bidra till en positiv utvecklingsspiral för regionbusstrafiken.



1.2 Avgränsningar

Regionbusstrafik är den trafik som idag finansieras med stöd från samhället och bedrivs med buss i Uppsala län, undantaget stadsbusstrafiken i Uppsala stad och tätortstrafiken i Bålsta, Enköping och Knivsta. Idag kommuniceras tätortstrafik som en del av regionbusstrafiken men bör fortsättningsvis ses som separat trafik. Regionbusstrafik utför idag trafikuppdrag inom vissa tätorter i länet och funktionen i tätorter kommer därför att beröras.

Skolbusstrafik är ett kommunalt ansvar men utförandet har överlåtits från de flesta kommuner i länet till Region Uppsala. Samordningsvinster mellan regional kollektivtrafik och skolbusstrafik är eftersträvänsvärt varför skolelever också står för en betydande del av det resandebehov som strategin syftar till att omhänderta. Skolelevers rätt till resor till och från sin utbildning regleras dock av skollagen vilket medför att de busslinjer som primärt utgör skolbusstrafik behandlas separat. Tågtrafiken i Uppsala län är en ledande faktor i planeringen av stora delar av länets kollektivtrafik. Det är av vikt att kollektivtrafiken fortsatt fungerar som ett sammanhållet system, oavsett trafikslag. Relevanta kopplingar till tågtrafiken ingår i strategin.

Region Uppsala har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet full rådighet över den regionala kollektivtrafik som bedrivs under varumärket UL, men inte över alla de angränsande funktioner som ingår i helhetssystemet. Exempelvis delas rådigheten mellan flera olika aktörer vad gäller infrastruktur- och bebyggelseplanering. Strategin behandlar i huvudsak de områden där regionen har full rådighet men även länsöverskridande kollektivtrafik tas upp. Strategin ger även viss vägledning för prioritering av satsningar på infrastruktur.

1.3 Metod

Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län utgår ifrån mål och inriktning i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. En kartläggning av dagens regionbusstrafik, resande och resenärsupplevelser har gjorts och därtill har kunskap inhämtats genom intervjuer med tjänstemän i länets kommuner. Omvärldsanalys har genomförts i syfte att inhämta kunskap från andra regionala kollektivtrafikmyndigheter och motsvarande styrdokument.

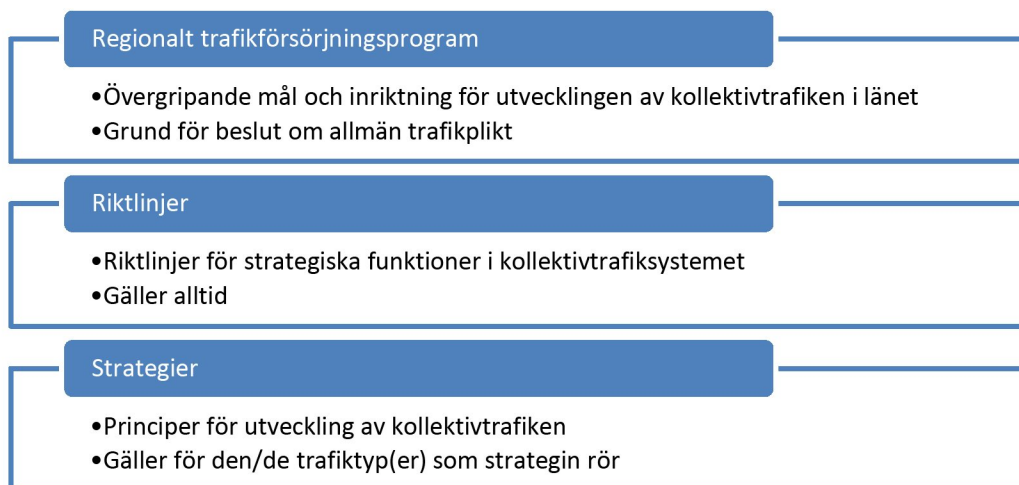
Under arbetsprocessen har arbetsmöten hållits med berörda tjänstemän från Kollektivtrafikförvaltningen UL (Region Uppsala), följt av en workshop där även tjänstemän från Nobina och Region Uppsalas enhet för hållbar utveckling deltog. Politisk förankring har skett löpande.

1.4 Angränsande styrdokument

Strategin för regionbusstrafiken i Uppsala län blir ett bland flera styrande dokument som reglerar utvecklingen av regional kollektivtrafik i Uppsala län. Genom det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) beslutar regionfullmäktige om långsiktiga mål och generell inriktning för kollektivtrafiken. TFP ligger sedan till grund för alla beslut om allmän trafikplikt och styr verksamheten på en övergripande nivå. Detaljeringsgraden i TFP är dock inte tillräcklig för att vägleda dagliga och årliga beslut som rör trafikens utveckling. Därav finns kompletterande styrdokument, med riktlinjer och strategier för funktioner och olika typer av trafik.

Kollektivtrafiknämnden har hittills antagit två dokument med riktlinjer (riktlinjer för utformning av hållplatser och riktlinjer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning) samt ”Strategier för stadstrafiken i Uppsala”. Riktlinjerna gäller alltid och kompletterar strategin för regionbusstrafik. Strategier för stadstrafiken i Uppsala är en parallell strategi med viktiga beröringsytor och samband som behöver bevakas och utvecklas mellan stadstrafiken och regionbusstrafiken.

Figur 4. Styrande dokument för utvecklingen av kollektivtrafik i Uppsala län.



1.5 Läsanvisning

Efter detta inledande kapitel som beskriver uppdraget och dess syfte följer i kapitel 2 de utgångspunkter som ligger till grund för strategin. Här sammanfattas inriktningen i bland annat TFP och fyra teman för strategin formuleras. Utifrån dessa teman beskrivs även de utvecklingsbehov som har identifierats i dagens regionbusstrafik.

Kapitel 3 utgör själva strategin, med övergripande principer i fem områden och huvudsakliga respektive kompletterande linjetyper som regionbusstrafiken ska bestå av. Kapitel 4 innehåller en översiktlig bedömning av strategins konsekvenser och hur den förhåller sig till de grundläggande utbudsnivåer för kollektivtrafiken som tidigare har fastställts i TFP. Kapitel 5 innehåller beskrivning för strategins tillämpning i praktiken.

2. Utgångspunkter för strategin

I detta kapitel beskrivs de utgångspunkter som ligger till grund för strategin i kapitel 3. Det omfattar Region Uppsalas fastställda mål och inriktning för kollektivtrafiken och en beskrivning av de utvecklingsbehov som identifierats inom dagens regionbusstrafik.

2.1 Trafikförsörjningsprogrammet och den regionala utvecklingsstrategin

Trafikförsörjningsprogrammets (TFP) mål styr Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet och därmed även utvecklingen av regionbusstrafiken. TFP har två kortsiktiga,

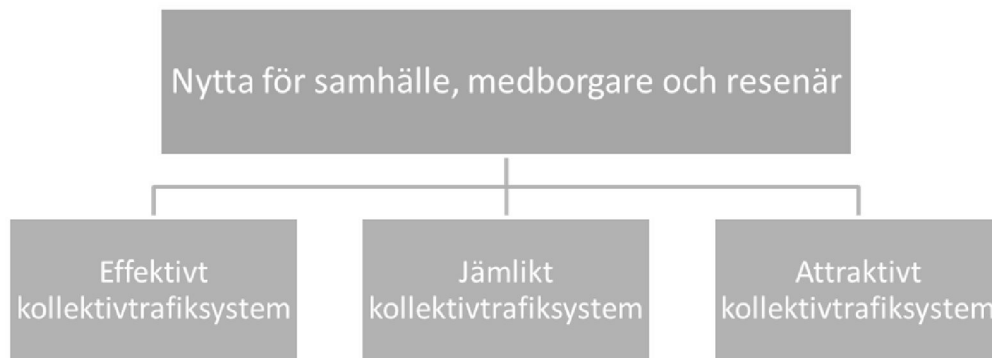
kvantitativa mål till år 2020 - fördubblingsmålet² och målet om fossilfri bussfordonsflotta. Utöver dessa bygger programmet på tre övergripande och långsiktiga mål:

Målet om ett **effektivt kollektivtrafiksystem** handlar om att handskas ansvarsfullt med skattemedlen genom ett utbud som är väl balanserat mot efterfrågan. Den ekonomiska grundförutsättningen är att kunna samlokalisera resandet till ett begränsat antal fordon. Men kollektivtrafiken har även ett samhällsuppdrag som innebär att tillgängliga resurser ska läggas där de gör mest nytta för samhällsutvecklingen. Det behöver inte alltid betyda att resurser ska läggas där de kommer flest till gagn, eller genererar störst resande.

Målet om ett **jämlikt kollektivtrafiksystem** styr mot att med kollektivtrafik kunna tillgodose vardagliga resbehov för allt fler. En viktig faktor är en grundläggande lokal och regional tillgänglighet som skapas genom att knyta ihop regiondelarna med varandra och erbjuda en lägsta nivå på kollektivtrafikutbudet. Likvärdiga resmöjligheter utifrån likvärdiga förutsättningar, såsom resandeunderlag, är också en faktor i ett jämlikt system.

Målet om ett **attraktivt kollektivtrafiksystem** berör viljan att resa kollektivt och särskilt kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Kollektivtrafikens mervärden kan lyftas främst genom att arbeta med turtäthet, restid och systemets generella tillgänglighet/enkelhet inklusive långsiktighet, stabilitet och samordning inom helhetssystemet.

Figur 5. Trafikförsörjningsprogrammets tre övergripande, långsiktiga mål bygger på att fånga nyttor för såväl samhället, som för medborgare (allmänhet) och resenärer.



Kollektivtrafikens, och därmed regionbusstrafikens, främsta syfte är att bidra till regional utveckling. Därav är målen i TFP utvecklade för att stötta målbilden i den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Värt att nämna är de mål och åtaganden i RUS som har direkt bäring på kollektivtrafiken:

- Fördubblat resande i kollektivtrafiken 2006 - 2020
- Fördubblat marknadsandel för kollektivtrafiken 2006 - 2030

² Dubbelt så många påstigande år 2020 jämfört med 2006.

Åtaganden i RUS som styr mot dessa och andra mål och som närmast har bäring på kollektivtrafiken är:

- Stärk sambanden mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik samt gång och cykel
- Utveckla samspelet mellan länets alla delar
- Ge förutsättningar för öppna och inkluderande mötesplatser

2.2 Identifierade teman

Utöver målen anger TFP tolv strategier som är att betrakta som identifierade inriktningar och utvecklingsområden i syfte att uppnå målbilden. Dessa har i denna strategi använts för att urskilja teman för regionbusstrafikens utveckling. Tillsammans med den övergripande målbilden i TFP och RUS samt uppdragets kravställning och syfte har det lett till fyra identifierade teman:

- Tillgänglighet för hela länet
- Konkurrenskraft där flest reser
- Tydlig och kommunicerbar struktur
- Jämbördigt och förutsägbart utbud

Dessa teman används i nästa kapitel för att belysa identifierade utvecklingsbehov.

2.3 Utvecklingsbehov

När resenärer tillfrågas och när kommunerna i länet förmedlar sin syn på dagens regionbusstrafik framträder en övervägande positiv bild. Den struktur som finns är värd att bibehålla, men utveckla. Nedan belyses utvecklingsbehov per identifierat tema (se avsnitt 2.2).

Tillgänglighet för hela länet

Regionbusstrafiken är yttäckande och det är få områden som står helt utan kollektiva förbindelser. Det finmaskiga linjenätet är emellertid i stora delar anpassat efter skolelevers resande med en eller ett fåtal turer per dag. Det innebär få relevanta förbindelser för övriga resenärer även om det innebär faktiska resmöjligheter även i mycket glesbefolkade delar av länet. Lösningar med anropsstyrd trafik lyfts ofta som ett intressant framtida alternativ eller komplement. En välfungerande lösning för trafikering av mer glesbefolkade områden ger ökad tillgänglighet för barn och ungdomar som är beroende av kollektivtrafiken för att själva ta sig till och från målpunkter. Att inkludera barnperspektivet i utveckling, planering och utförande av kollektivtrafiken skapar förutsättningar att barnen väljer att nyttja kollektivtrafik även som vuxna.

Många av de linjer som trafikerar mellan större tätorter i stråk tillåter påstigande vid alla hållplatser längs linjesträckningen.³ Många hållplatser har få eller inga påstigande och lever kvar från tidigare kollektivtrafiksystem. Dessa hållplatser når således inte upp till dagens krav på tillgänglighet och säkerhet – såväl för väntande resenär som för passagerare, förare och resterande trafik.

Identifierade utvecklingsbehov:

- Behov av att utveckla trafiken på landsbygden och att kunna erbjuda grundläggande resmöjligheter för fler.
- Behov av att hantera avvägningar mellan att erbjuda påstigning i närheten av hemmet och möjligheten att upprätta en acceptabel standard på den stora mängd hållplatser som detta medför.
- Behov av att skapa bättre förutsättningar att ta sig *till* kollektivtrafiken genom förhöjd standard på centrala och strategiska bytespunkter och dess anslutande infrastruktur inklusive pendlerparkering för bil och cykel. Detta skulle även skapa större upptagningsområden och därigenom stärka linjetrafik i svagare områden.

³ I enlighet med den i TFP fastställda grundläggande utbudsnivån för landsbygd i kollektivtrafikstråk som innebär att där erbjuda ett likvärdigt utbud som grundutbudet i stråket.

Konkurrenskraft där flest reser

Det finns idag ett omfattande utbud i de relationer där många pendlar till arbete och studier, men i delar av kollektivtrafiksystemet uppfattas linjer ha restider som inte är tillräckligt konkurrenskraftiga. I de starkaste relationerna finns potential att vinna över många resenärer från bil, vilket också visat sig när testresenärsaktiviteter har genomförts och följts upp. Få stopp (vid hållplatser och till följd av påverkan från annan trafik), gena körvägar och täta avgångar är centralt för förbättrade restider, både faktisk såväl som upplevd. Minskad upplevd restid genom ökad komfort och möjlighet att arbeta ombord är också något som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Identifierade utvecklingsbehov:

- Behov av att kunna prioritera och motivera infrastrukturåtgärder som främjar kollektivtrafikens framkomlighet till problempunkter som om de avhjälpas kan höja konkurrenskraften markant.
- Behov av att skapa bättre förutsättningar att ta sig *till* kollektivtrafiken genom förhöjd standard på centrala och strategiska bytespunkter och dess anslutande infrastruktur inklusive pendlarparkering för bil och cykel. Detta så att resenärer från ett större omland kan knytas samman och påstigande styras till ett begränsat antal bytespunkter.
- Behov av att minska den upplevda restiden genom mjuka faktorer som har att göra med fordonens utformning och komfort.

Tydlig och kommunicerbar struktur

En brist som identifierats är att det kan upplevas svårt att känna till det befintliga utbudet, vilket brukar hänga ihop med att utbudet inte alltid är lätt att kommunicera. Det kan för regionbusstrafiken bland annat härledas till två orsaker: förekomsten av ett i vissa fall otydligt linjenätssystem där flera parallella linjer fyller en funktion samt förekomsten av undantag i tidtabellen.

Kollektivtrafikstråkens mellanliggande landsbygd har goda förutsättningar för en utvecklad kollektivtrafikförsörjning, men när flera hållplatser i stråket används frekvent förlängs den totala restiden. Idag hanteras detta genom att trafikera med parallella linjer som fyller olika funktioner, exempelvis med förstärkningsbussar som komplement under högtrafik. Nackdelen är att trafikutbudet längs ett stråk blir komplext och ibland svårt att kommunicera.

Något som framträder ur kartläggningen av dagens regionbusstrafik är att linjerna idag inte är konsekvent planerade och kommunicerade utifrån funktion. Det medför svårigheter för resenärerna att förstå utbudet och vilken linje eller avgång som är det mest relevanta alternativet för dem.

Vad gäller undantag i tidtabell och varierande körvägar gäller det framförallt linjer som helt eller delvis bygger på skolelevers resande. Exempelvis förekommer ofta turer som endast går skoldagar och inte under helger och lov. För den skolresebaserade trafiken finns även ett kommunikationsproblem, då den är öppen för alla men inte alltid finns sökbar på hemsidan eller i reseplaneraren. Den allmänresenär som trots det nyttjar trafiken tvingas både känna till skolans lovdagar och under dessa resa med alternativt färdmedel. Linjernas flexibilitet står i kontrast mot den stabilitet som övrigt resande generellt är beroende av.

Identifierade utvecklingsbehov:

- Behov av att sortera in och tydliggöra linjer utifrån önskad funktion.
- Behov av att förbättra och tydliggöra den till delar skolresebaserade trafikens funktion även för andra resenärer.

Tydlighet och kommunicerbarhet kan även skapas genom förbättrade bytestpunkter i enlighet med det som beskrivs under föregående stycken.

Jämbördigt och förutsägbart utbud

Kartläggningen av dagens trafik visar att trafiken och utbudet varierar mellan områden som till synes har liknande förutsättningar. Regionbusstrafikens omfattning är till stor del en följd av olika ambitionsnivåer under den tid när kommunerna själva beställde och finansierade regional kollektivtrafik.⁴ Med hänsyn till likställighetsprincipen⁵ krävs förutsägbarhet och transparens; för att underlätta kommunernas planering och för att kunna kommunicera till invånare vad de kan förvänta sig av kollektivtrafiken. TFP ger ett visst stöd genom att ange grundläggande utbudsnivåer⁶ från tätorter av olika storlek. Samtidigt är det en ofullständig beskrivning, då det inte går att härleda stora delar av dagens utbudsmässiga variation ur dessa.

Identifierade utvecklingsbehov:

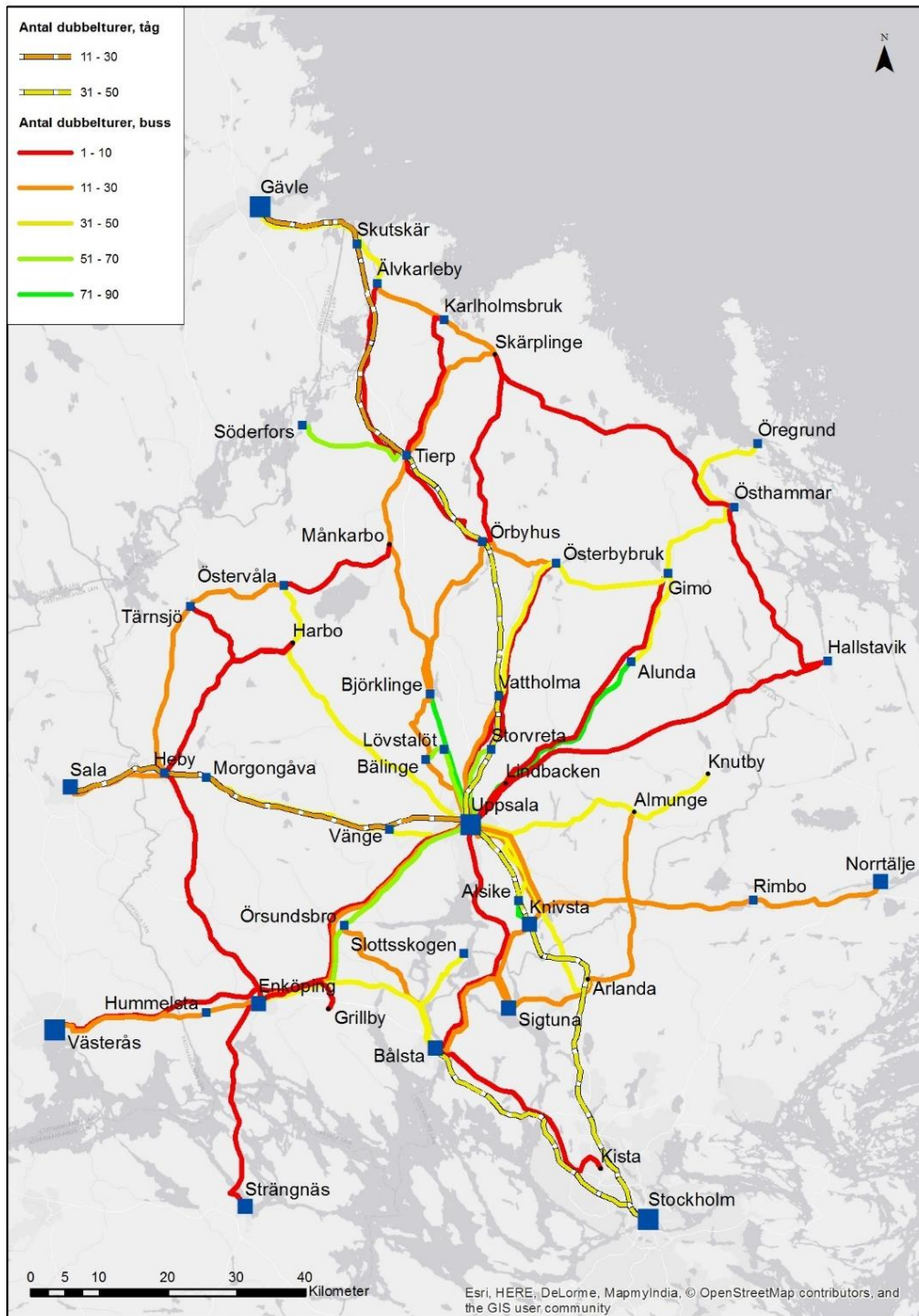
- Behov av att komplettera de grundläggande utbudsnivåer som fastställts i TFP med principer för vad som motiverar ett utbud därutöver.
- Behov av principer som stödjer och vägleder trafikplaneringen och trafikutvecklingen samt möjliggör tydligare kommunikation med kommuner och resenärer.

⁴ Region Uppsala (då landstinget i Uppsala län), tog över ansvaret för regional kollektivtrafik 1 januari 2012.

⁵ Likställighetsprincipen innebär att kommuner och regioner inte får behandla invånare som befinner sig i samma situation olika, om det inte finns sakliga skäl för det.

⁶ Dessa återfinns även i bilaga 3

Figur 6. Turutbud (dubbelturer per vardag, må-to) i den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län.



3. Strategi för regionbusstrafiken

Strategin består av två delar. Den första delen presenterar övergripande principer som är ledande oberoende av trafiktyp. Dessa har tagits fram utifrån de fyra områden som har identifierats som centrala teman för utvecklingen av regionbusstrafiken (se föregående kapitel). Övergripande principerna presenteras grupperat på ett sätt som kopplar mot olika steg i Kollektivtrafikförvaltningen UL:s arbetsprocess.

Strategins andra del består av ett upplägg med tre linjetyper för regionbusstrafiken. Linjetyperna beskrivs och förtydligas med linjetypspecifika principer. Att bemöta olika typer av resbehov med funktionsmässigt anpassad linjetyp bedöms vara en utveckling som adresserar flertalet av de utvecklingsbehov som identifierats i föregående kapitel.

3.1 Övergripande principer

Principer vid planering av utbudets omfattning

- Regionbusstrafiken ska planeras utifrån möjligheten att skapa linjer längs gena sträckor som binder samman flera orter med ett koncentrerat resandeunderlag, dvs planera utifrån så kallade kollektivtrafikstråk.
- Tågtrafiken är en styrande parameter för planeringen. I regionbusstråk med anknytning till tågtrafik bör regionbussens utbud och avgångstider så långt det är möjligt matchas med tågets.
- Busstrafik som går parallellt med tåg ska utföra annan trafikuppgift alternativt utgöra förstärkning till tåget. Vid planering av parallellgående linjer bör beaktande tas till tågets trafikutbud.
- I regionbusstråk med anknytning till färjetrafik ska regionbussens utbud och avgångstider så långt det är möjligt matchas med färjetrafikens.
- Regionbusstrafikens utbud ska, utöver det som anges i TFP om grundläggande utbudsnivåer, planeras utifrån det potentiella kollektiva resandet beräknat utifrån befolkningsunderlag och andelen arbetspendlare (se figur 7).
- Vid planering av utbudet ska även övervägas hänsyn till särskilda faktorer som är relevanta, dessa inkluderar bland annat
 - Beslutad fysisk planering som medför ett framtida ökat resandeunderlag
 - Förekomst av fritidshusområden
 - Antal arbetsplatser och förekomst av arbetsplatsområden
 - Tillgång till skola och utbildning
 - Tillgång till samhällsservice
 - Förekomst av fritidsområden och besöksmål
- För att undvika försämringar som påverkar många resenärer ska planeringen också ta hänsyn till det befintliga resandet med kollektivtrafik.

- För svagare områden (landsbygd, småorter och mindre tätorter) kan resandeunderlaget stärkas genom samverkan med skolbusslinjer och/eller färdtjänst.⁷
- Generellt kan förbättrade möjligheter för gång och cykel vara ett mer hållbart alternativ eller komplement till kollektivtrafiken. I förekommande fall ska hänsyn tas till att detta kan minska behovet och omfattningen av kollektivtrafik i ett område eller i en reserelation.

Figur 7. Beskrivning av hur regionbusstrafiken ska planeras med utgångspunkt i befolkningsunderlag och arbetspendling. I utgångsläget är planeringen trafikslagsneutral och omfattar i Uppsala län både regionbuss och tåg. Definition av de geografiska områden som figuren tar upp återfinns under "terminologi" i slutet av strategidokumentet.



Principer vid genomförande av förändringar i trafiken

- En förändring som innebär betydande effekter för resenärer i ett område, ska samrådats med berörd(a) kommun(er) och resenärer.
- Vid en förändring som innebär betydande effekter för resenärer i ett område bör en barnkonsekvensanalys genomföras. I de fall en barnkonsekvensanalys inte görs ska avsteget motiveras.

⁷ Samverkan med färdtjänst ska betraktas på lång sikt, Region Uppsala har idag inte ansvaret för denna trafik. Det finns en politisk viljeinriktning att integrera färdtjänst med den regionala kollektivtrafiken och en utredning som undersöker förutsättningarna har initierats under 2017.

- En större förändring ska föregås av en bedömning där kostnader vägs mot finansiell nytta, samhällsnytta och måluppfyllelse.
- I det fall en förändring i regionbusstrafiken innebär avsteg från strategin ska förändringen godkännas i särskild ordning av kollektivtrafiknämnden. I underlaget ska framgå vilken/vilka principer som undantaget gäller samt en motivering till varför undantag bör göras.
- En större förändring bör alltid följas upp med utvärdering som belyser utfall i förhållande till mål (syftet med förändringen).

Principer vid den operativa planeringen av trafiken

- Matartrafik ska i första hand gå till fullt tillgänglighetsanpassade⁸ bytespunkter.
- Linjesträckning bör vara lika i båda riktningar och avvikande körvägar för olika turer undviks, turer kan dock vid behov köra del av sträckan.
- Hållplatser och körväg bör vara lika i båda riktningar.
- Linjedragning bör följa befintliga och önskade resandeströmmar så att byten undviks så lång som möjligt.

Principer vid prioritering av satsningar på infrastruktur

- Expresslinjens⁹ bytespunkter prioriteras då hög standard på bytespunkten med dess omgivning, anslutningsvägar och pendlarparkeringar för gång, cykel och bil är centrala för linjetypens funktion.
- Sträva efter att etablera en centralt belägen huvudhållplats/omstigningspunkt i varje medelstor och större tätort, samt i kommunhuvudorter.
- För svaga områden (landsbygd, småorter och mindre tätorter), prioritera möjlighet till pendlarparkering för bil och cykel samt väderskydd vid- och tillgänglighetsanpassning av närmast lämpliga bytespunkt.
- Satsningar på framkomlighetshöjande åtgärder prioriteras till stråk som trafikeras av expresslinje¹⁰ och i första hand till platser och sträckor där det också medför nytta för fler linjer (t ex i Uppsala stad).

Principer vid kommunikation och profilering av trafiken

- All regionbusstrafik ska finnas sökbar på ULs hemsida och i reseplaneraren.
- Kommunikation och marknadsföring bör differentieras för de olika linjetyperna, i syfte att styra resenärer till det för dem mest relevanta alternativet.
- Regionbusstrafikens linjetyper särskiljs med olika nummerserier.

⁸ Idag finns ingen definition av ”fullt tillgänglighetsanpassad” hållplats. Hållplatshandboken håller på att uppdateras bland annat med avseende på riktlinjer för hållplats- och bytespunktsutformning.

⁹ Expresslinje avser den mest konkurrenskraftiga linjetypen, se avsnitt 4.2.

¹⁰ Expresslinje avser den mest konkurrenskraftiga linjetypen, se avsnitt 4.2.

- Fordon som kör regionbusstrafik (även skolbusslinjer) profileras i enlighet med ULs grafiska profil.

3.2 Linjetyper och specifika principer

Strategins tre huvudsakliga linjetyper bygger tillsammans ett nät för regionbusstrafiken som, tillsammans med länets tågtrafik, kan svara mot varierade resbehov och förutsättningar. Från grundläggande, servicebaserade resmöjligheter med god yttäckning till konkurrenskraftiga resmöjligheter med förmågan att locka vardagsresenärer från bilen. Linjetyperna bygger i stort på funktioner som identifierats i dagens linjeutbud och den huvudsakliga strukturen kan bibehållas med vissa undantag och anpassningar över tid.

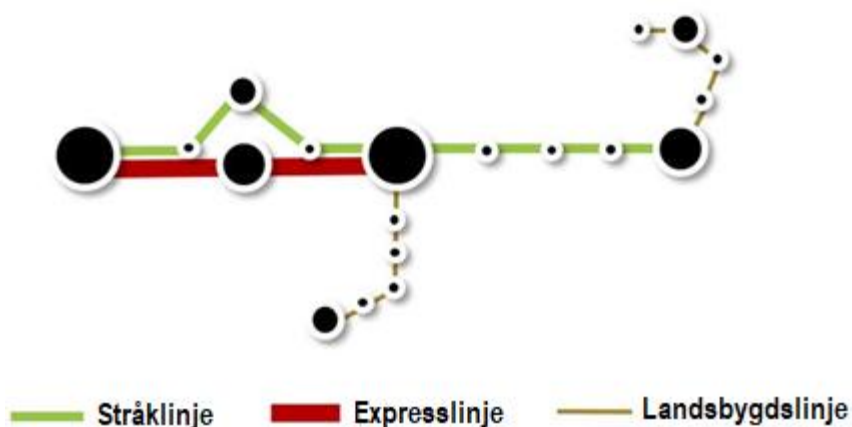
Stråklinjer utgör basen för kollektivtrafiken i Uppsala län. Linjetypen möjliggör för flera typer av resande och är en medelväg mellan konkurrenskraft och yttäckning i medelstarka till starka relationer.

Expresslinjer utgör målbild för framtida kollektivtrafikutveckling i de allra starkaste stråken. Expresslinjen fokuserar på hög attraktivitet och stark konkurrenskraft med ett delsyfte att också kunna bidra till ortsutveckling genom utveckling av trafik, bytespunkter och kringliggande infrastruktur.

Landsbygdslinjer trafikerar i områden med litet resandeunderlag, med yttäckning och flexibilitet i fokus. Landsbygdslinjer kan vara helt eller delvis anropsstyrda.

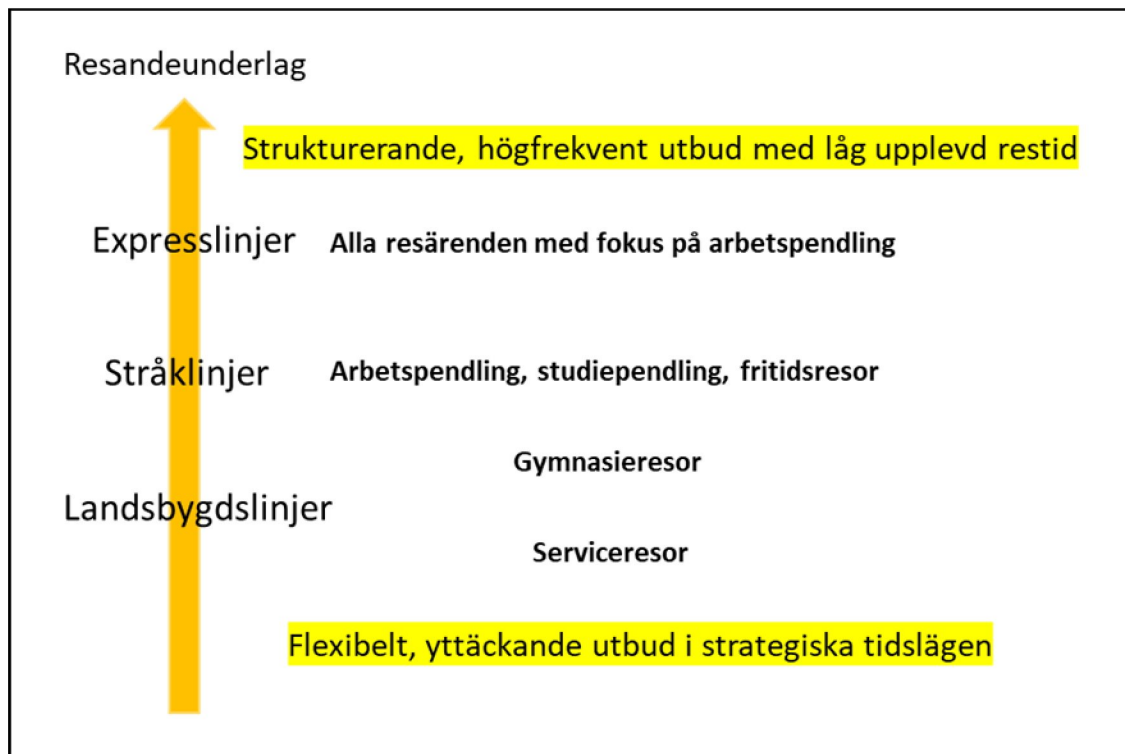
Linjetyperna förtydligas med specifika principer som gäller som allmänna minimikrav eller regler för planeringen och som ämnar skapa en stabil och tydlig planeringsgrund för regionbusstrafiken, såväl internt som externt.

Figur 8. Översiktligt trafikeringsupplägg med förslagets tre huvudsakliga linjetyper. Stråklinjer som utgör basen för kollektivtrafiken i Uppsala län. Expresslinjen som trafikerar de allra starkaste stråken. Landsbygdstrafik fokuserar på områden med mindre resandeunderlag.



Bilden nedan beskriver hur linjetyperna ska betraktas i förhållande till funktion och resandeunderlag. Notera att avstånden mellan linjetyperna i figuren inte visar någon tids- eller investeringsmässig relation. Steget mellan stråklinje och en satsning på expresslinje är större än en uppväxling från landsbygdslinje till stråklinje.

Figur 9. Beskrivning över ungefärligt förhållningssätt mellan linjetyper, resandeunderlag, utbud och funktion.



Stråklinjer

Stråklinjer trafikerar medelstarka till starka relationer. En stråklinje präglas av stabilitet och pålitlighet men kan inte alltid konkurrera med bilen vad gäller restid och andra attraktivitetsdrivande faktorer. Inom de linjetyppspecifika principerna för stråklinjer innefattas ett stort spann av kollektivtrafik. Skillnaden mellan en stråklinje som precis uppfyller minimikraven och en väl utvecklad stråklinje längs ett starkt stråk är stor.

En stråklinje trafikerar ensam, eller parallellt med en expresslinje. Vid behov av ökad trafik till följd av hög efterfrågan på en stråklinje ska detta i första hand hanteras genom att öka frekvensen på befintlig linje. Hög efterfrågan på en stråklinje kan även medföra behov av att se över möjligheterna att implementera expresslinje i det aktuella stråket.

Stråklinjens uppehållsbild innebär en medelväg mellan konkurrenskraft och yttäckning. Närheten till hållplats kan vid behov prioriteras framför total restid. Genom en avvägning mellan konkurrenskraft och yttäckning kan både den mellanliggande landsbygden i stråket och bytespunkter i tätorter servas med god kollektivtrafik. I och med att stråklinjer trafikerar samtliga hållplatser längs sträckan är det viktigt att tillämpa ett hållplatsutbud som matchar dagens förutsättningar. Det innebär att systematiskt anpassa och trimma hållplatsutbudet efter bebyggelsestrukturen och samhällsnyttan.

Huvudinriktningen bör alltid vara en så gen stråklinje som möjligt. För eventuella avvikelser från huvudväg måste alltid effekten på samhällsnyttan och kollektivtrafikresandet på både kort och lång sikt studeras. Ett avsteg från huvudväg ska innebära förbättrade effekter alternativt inte påverka effekterna negativt.

Linjetypspecifika principer:

- Stabil trafik, förändringar i linjesträckning och avgångstider undviks.
- Avsteg från huvudväg undviks.
- Inga undantag (fotnoter) i tidtabellen avseende turers avgångstid eller körväg.
- Trafikerar alla hållplatser längs sträckan.
- Utför inga trafikuppdrag i tätort. *
- Passar anslutningar till tåg och expresslinje.
- Fungerar för de flesta reseärenden.
- Öppettider minst från tidig morgon till sen kväll samt helgtrafik. Även nattrafik fredagar och lördagar i de stråk som också har expresslinje.
- Sträva efter taktfasta avgångar. Följer utbudsnivån som anges i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län (TFP).

** Kortväga stråklinjer med lokala uppdrag*

Till följd av hög belastning från omlandet kring storregionala kärnor finns behov att komplettera stråklinjernas funktion med lokala trafikuppdrag i tätort. Syftet är att avlasta stadstrafiken. Stråklinjer som har ett lokalt uppdrag benämns som kortväga stråklinjer.

Kortväga stråklinjer följer ordinarie principer för stråklinjer men skiljer sig på en punkt vilken syftar till att möta behovet av trafikuppdrag även i tätort. De kortväga stråklinjerna kan därför medge både på- och avstigning vid hållplatser inom tätort.

Kompletterande linjetypspecifik princip:

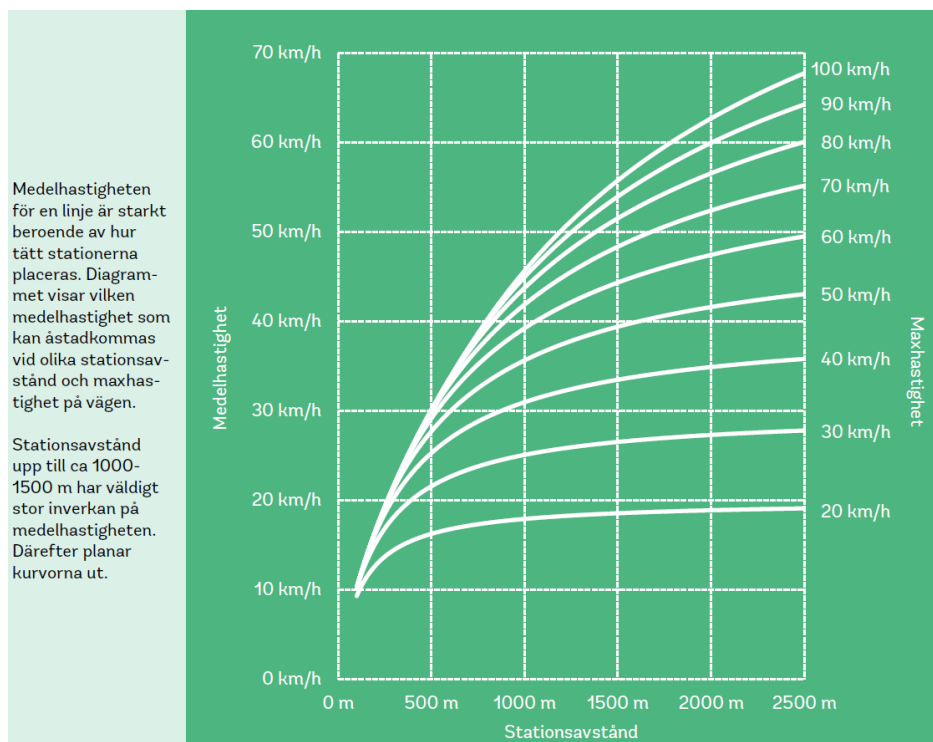
- Kortväga stråklinjer utför trafikuppdrag i tätort.

Expresslinje¹¹

Trafik med expresslinjen utvecklas gemensamt med berörda kommuner i de allra starkaste relationerna (i huvudsak stråk som knyter ihop en eller flera storregionala kärnor med större tätorter och/eller kommunhuvudorter). Linjetypen fokuserar på hög attraktivitet och konkurrenskraft och de linjetypspecifika principerna styr mot att vinna över arbetspendlare från bilen. Expresslinjen styr resandet till färre men större och utvecklade bytespunkter. Koncentrationen av resenärer skapar i sin tur underlag för service och handel runt bytespunkten vilket kan skapa synergieffekter mellan kollektivtrafik och ortsutveckling. Färre bytespunkter ger därtill både kortare restider, se figur 10, samt en behagligare resa.

Pendlarparkeringar och anslutningsvägar för gång, cykel och bil är centrala för linjetypens funktion. Detta innebär att krav behöver ställas på bytespunkternas utformning och närmiljö. Flera parter kan vara ansvariga för att säkerställa detta, till exempel genom att anlägga anslutningsvägar och belysning. Flera parter kan även stå för underhållet och vara ägare av bytespunktsanläggningen.

Figur 10. Medelhastighetens beroende av hållplatsavstånd. Ur "Guidelines för regional BRT", K2 2016.



¹¹ Bygger till del på Guidelines för attraktiv regional busstrafik - regional BRT (K2, 2016).

Expresslinjen ska signalera robusthet och varaktighet i likhet med Upptåget och behöver vid behov även ges prioritering i vägnätet för att skapa förutsättningar för god framkomlighet, tidshållning och pålitlighet.

I de stråk där expresslinjen blir aktuell kommer den att kompletteras av en parallell, eller delvis parallell stråklinje (se nästa avsnitt) som trafikerar alla hållplatser i stråket.

Linjetypspecifika principer:

- Stabil och strukturerande linjesträckning.
- Strävar mot restidskvoten mindre än 1,5. För att åstadkomma det krävs bland annat prioritering i gaturummet.
- Trafikerar huvudvägen i stråket, utan avsteg från denna.
- Inga undantag (fotnoter) i tidtabellen avseende turers avgångstid eller körväg.
- I aktuella stråk stannar den i storregionala kärnor, kommunhuvudorter, större tätorter, vissa medelstora tätorter samt eventuellt vid andra större bytespunkter.
- Krav på bytespunkter inkluderar väntyta med väderskydd, sittbänk, cykelparkering med ramlås samt en företrädesvis en utformning som möjliggör angöring utan sidoflyttning av fordonet och med plant insteg för resenärerna.
- Krav på bytespunkternas anslutningsvägar inkluderar god belysning och vägvisning till/från bytespunkten.
- Inget lokalt trafikuppdrag, d v s inte till för resor som påbörjas och avslutas inom t ex en och samma tätort.
- Öppettider minst morgon till kväll samt helgtrafik.
- Taktfasta avgångar¹². Minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid.
- Passar anslutningar till tåg.
- Hög komfort och möjlighet att arbeta med t ex dator ombord.
- Tydlig profilering (fordon, bytespunkter, informationsmaterial osv).

Landsbygdslinjer

Landsbygdslinjer trafikerar svaga till medelstarka relationer och i områden med litet resandeunderlag. Styrkan är yttäckning och landsbygdslinjernas närhet innebär att invånare i berörda områden som minst har möjlighet att genomföra serviceresor eller studieresor. Linjens matning till expresslinje eller stråklinje medger även vidare resande, men bytet gör att dessa resor i regel inte kan matcha bilens attraktivitet.

¹² Taktfasta avgångar innebär avgångar på samma minuttal varje timme, vilket möjliggör för resenären att enkelt få en överblick över- och minnas avgångstider. Taktfasta avgångar innebär även att planering måste ske så att turer på en och samma linje i så stor utsträckning som möjligt tar lika lång tid. Dagens skillnader i restid mellan hög- och lågtrafik förväntas minska med de framkomlighetsåtgärder som ingår i expresslinjens upplägg.

Landsbygdslinjer samplaneras ofta med skolbusstrafik och är flexibla så att de kan anpassas efter t ex förändrade skoltider, men de bör i första hand tillgodose behov för allmänna resenärer.

Linjetypspecifika principer:

- Prioriterar yttäckning framför konkurrenskraft/restid.
- Angör alla hållplatser längs sträckan, närhet prioriteras.
- Undantag (fotnoter) i tidtabellen avseende turers avgångstid eller körväg undviks. Turer med låg beläggning kan istället utföras anropsstyrda.
- Matar till bytespunkt som trafikeras av expresslinje, stråklinje eller tåg.
- Möjliggör serviceresande.
- Flexibel linjesträckning, anpassas efter behov men i huvudsak vid tidtabellskiften.
- Avsteg från huvudväg kan ske vid behov.
- Öppettider minst morgon till sen eftermiddag samt helgtrafik. Om linjen är helt anropsstyrd styrs turer till de tider som bäst motsvarar efterfrågan på service- och fritidsresor.
- Trafikerar med minst fem dubbelturer per vardag (kan delvis vara anropsstyrda turer) samt förbindelser helg. Om linjen är helt anropsstyrd erbjuds minst två dubbelturer per vardag.

Anropsstyrd trafik

Anropsstyrd trafik utgör ingen egen linjetyp utan fungerar som alternativt eller kompletterande turutförande, främst gällande turer på landsbygdslinjer. Anropsstyrd trafik tillämpas idag i mindre omfattning men bedöms kunna vara ett effektivt alternativ för fler områden, men det förutsätter att den anropsstyrda trafiken samordnas med den särskilda kollektivtrafiken. En mer omfattande anropsstyrd trafik stöds bland annat av utvecklingen med åldrande befolkning med behov av kollektivtrafik men med mindre behov av att kunna resa regelbundet. Det kan även vara ett bra sätt att möjliggöra för barn- och ungdomar i glesbefolkade områden att på egen hand ta sig till målpunkter.

Anropsstyrd trafik kan även tillämpas i syfte att skapa bättre tillgänglighet på landsbygden, t ex med möjlighet till fler turer på landsbygdslinjer.

Anropsstyrd trafik som turer på ordinarie landsbygdslinje:

- Under lågtrafiktider
- Turer i omlopp som har låg beläggning i båda riktningar
- Utfyllnadsturer för att öka utbudet på en sträcka med litet linjelagt utbud
- Turer ska i huvudsak följa samma rutt som ordinarie trafik

- Turer utförs i huvudsak inom samma avtal och med samma fordon som ordinarie trafik

Helt anropsstyrd landsbygdslinje:

- Berör småorter med över 2 km till hållplats för ordinarie trafik
- Minst två linjelagda dubbelturer erbjuds per dag
- Resa från fasta hållplatser på fasta tider, enligt tidtabell
- Ansluter till kommunhuvudort/serviceort
- Kan trafikeras med mindre fordon eller taxi

Sammanfattning av planeringsprinciperna

Övergripande principer			
<ul style="list-style-type: none"> • Principer vid planering av utbudets omfattning • Principer vid genomförande av förändringar i trafiken • Principer vid den operativa planeringen av trafiken • Principer vid prioritering av satsningar på infrastruktur • Principer vid kommunikation och profilering av trafiken 			
Linjespecifika principer			
	Stråklinje	Expresslinje	Landsbygdslinje
Flexibilitet	Förändringar undviks	Förändringar sker sällan eller aldrig	Flexibel vad gäller avgångstider och linjesträckning, ändringar i huvudsak vid tidtabells-skifte
Avsteg från huvudväg	Undviks	Aldrig	Vid behov utifrån efterfrågan
Uppehållsbild	Alla hållplatser längs sträckan	Endast större och/eller strategiskt viktiga bytespunkter längs sträckan	Alla hållplatser längs sträckan
Trafikuppgift i tätort	Undviks för långväga stråklinjer, möjligt för kortväga stråklinjer	Ingen	Vid behov
Öppetid	Tidig morgon – sen kväll, helg. Nattrafik fredagar och lördagar i de stråk som har expresslinje.	Morgon – kväll, helgtrafik	Morgon – sen eftermiddag, helg
Utbud	Följer utbudsnivån som anges i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län (TFP).	Minst timmestrafik med halvtimmestrafik i rusningstid	5 dubbelturer per vardag, förbindelser helg. Om helt anropsstyrd linje, minst 2 dubbelturer per vardag
Passning	Till tåg eller expresslinje	Till tåg	Till Stråklinje, expresslinje eller tåg

3.3 Kompletterande linjetyper

Nedan följer kortfattade beskrivningar för typer av linjer som också ingår/kan ingå i helhetsnätet. Dessa linjer är att betrakta som komplement vid behov.

Direktlinjer

- Förkortar restiden till viktiga målpunkter.
- Avlastar stråklinjer.
- Trafikerar ett fåtal strategiska hållplatser.
- Fokus på arbetspendling.
- Kan vara ett mellansteg mot expresslinje, men är inte beroende av infrastrukturåtgärder och utgör ett förstärkande komplement till stråklinjen.

Säsongslinjer

- Trafik till badplatser och andra besöksmål under sommarsäsong.
- Kan utnyttja fordon som används för skolbusstrafik under terminerna.

Skolbusslinjer

- Där regionen har ansvar för skolbusstrafik och där det saknas resandeunderlag för annan linjelagd trafik.
- I utgångsläget helt anpassade efter skolans och dess elevers behov avseende körsträcka, uppehållsbild och tidtabell.
- Öppna för allmänheten och finns sökbara i reseplanerare.
Kan stärkas upp med fler linjelagda eller anropsstyrda turer för att bättre matcha övriga resenärer behov och övergå till att planeras som en landsbygdslinje

3.4 Länsöverskridande kollektivtrafik

Länsöverskridande kollektivtrafik som tillhandahålls av andra kollektivtrafikmyndigheter än region Uppsala förekommer inom Uppsala län. Likväl tillhandahåller Region Uppsala kollektivtrafik som sträcker sig över Uppsala läns gränser.

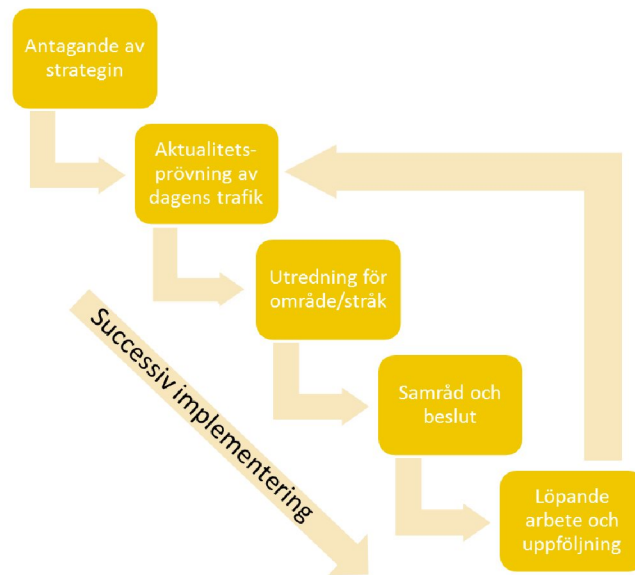
Region Uppsala råder inte helt och hållet över den länsöverskridande regionbusstrafiken inom länet. Huvudansvaret ligger hos den kollektivtrafikmyndighet som driver trafiken. Kontinuerlig samverkan sker genom dialog och avtal mellan berörda kollektivtrafikmyndigheter. Det innebär att Region Uppsala på egen hand inte kan besluta om trafikplanering för länsöverskridande linjer.

Utbudet av regionbusstrafik som utförs under varumärket UL i angränsande län samverkas med aktuell kollektivtrafikmyndighet. Omfattning av utbud drivs utifrån invånarna i Uppsala läns behov samt vilka behov det angränsande länet har.

4. Antagande, genomförande och konsekvenser

Vid antagande av strategin fastställs allmänna regler för planering samt riktlinjer för framtida utveckling av regionbusstrafiken. Utvecklingen av dagens trafik har även den föranletts av strukturer och ledord, men dessa har inte konkretiserats och dokumenterats. Antagande av strategin leder därför först och främst inte till något nytt och omformat regionbussnät utan innebär att fortsatt planering och utveckling av regionbusstrafiken kan utföras på ett konsekvent sätt med strategin som grund.

Figur 11. Process för genomförande och implementering. Se även figur 13.



Genomförandet av strategin innebär en succesiv sortering och anpassning av den befintliga trafiken utifrån relevanta linjetyper och principer. Genomförande och justeringar enligt principerna rekommenderas ske på sikt och kopplat till de årliga trafikförändringarna som normalt är tidsmässigt knutna till tidtabellsskiftet. Det gör det möjligt att gå varsamt fram och för varje område hitta det upplägg som är mest ändamålsenligt, inom ramen för den fastställda strategin och utifrån tillgängliga medel.

Ekonomiska konsekvenser

Vad gäller drift är den översiktliga bedömningen att förslaget, fullt ut implementerat, i stort motsvarar dagens kostnader för regionbusstrafiken. Stråklinjerna och expresslinjerna kommer att utgöra ett huvudnät för trafiken där hög kapacitet och varaktighet är av vikt. För landsbygdslinjerna inklusive den anropsstyrda trafiken finns större möjligheter att växla upp och ner utbudet vad gäller de parametrar som framförallt bedöms

som kostnadsdrivande; turintervall och öppettider. Detta för att möjliggöra omfördelning av resurser eller för att möta budgetkrav, med den principbestämda lägstanivån som grund.

I syfte att kunna bidra till ortsutveckling och använda bytespunkterna som dragplåster till kollektivtrafiken har expresslinjerna delvis fokus på infrastruktur. Det innebär att investeringar kommer krävas i samband med implementering av expresslinjerna. Bedömningen är att det inte nödvändigtvis handlar om större investeringar i infrastruktur än som annars hade genomförts, utan kan även handla om att styra medel till strategiska bytespunkter där de ger störst utväxling. Finansieringen av investeringar kommer ofta att falla på flera aktörer, främst berörda kommuner och Trafikverket. Region Uppsala kan i rollen som länsplaneupprättare prioritera medel för kollektivtrafikåtgärder i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län. Finansieringen hantearas därefter av Trafikverket.

Expresslinjerna är också förenade med en tydligare kravställning för fordonstypen, vilket kan tillföra kostnader i en kommande trafikupphandling. Ambitionen är att kostnaderna så småningom kommer att kompenseras av ökade intäkter till följd av ökat resande. Sammanfattningsvis är det av stor betydelse att implementering av expresslinjerna utförs som ett utvecklingsprojekt där mjuka och hårda åtgärder utförs tillsammans och där alla parter ser nyttan och syftet med de investeringar och utgifter som krävs.

Införandet av anropsstyrda linjer för småorter som ligger utanför det ordinarie linjenätet blir en merkostnad då någon sådan garanti inte finns idag. Det rör sig dock om ett begränsat antal linjer med begränsat turutbud och begränsad utnyttjanderätt för resenärerna. Alternativet finns också att anpassa befintlig skolbusstrafik med anropsstyrda eller ordinarie turer så att den även tillgodoser resbehov för övriga resenärer i berörda småorter och glesbefolkade områden. Möjligheten att anropsstyra turer på ordinarie landsbygdslinjer kan vid tillämpning förväntas medföra vissa besparingar och möjligheten att lägga till anropsstyrda turer på landsbygdslinjer medför vid tillämpning vissa kostnader.

Konsekvenser för resenärer och allmänhet

Förslaget har teoretiskt applicerats i delar av länets geografi för att skapa en bild av hur utfallet blir i förhållande till dagens regionbusstrafik. Delar av länet som har olika förutsättningar har då undersökts, såsom frekvent trafikerade stråk, landsbygdsområden och sträckor där regionbusstrafik körs parallellt med tågtrafik. Bedömningen är att förslaget i stort kan tillgodose efterfrågan och motsvara det utbud som finns idag.

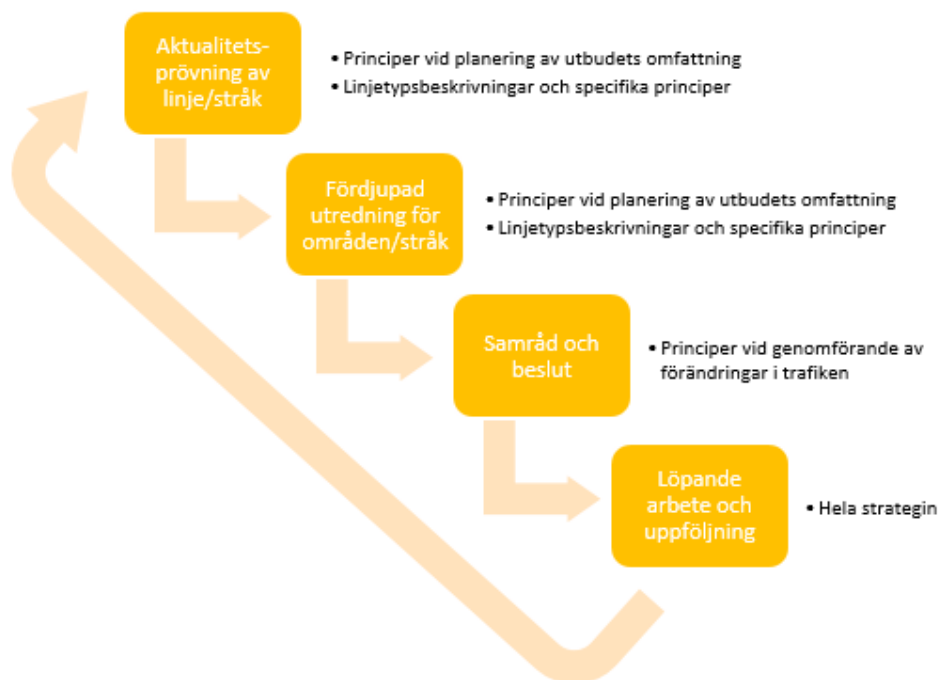
Strategin medför en tydligare bild av vad som kan förväntas i form av kollektivtrafikutbud. En mer enhetlig struktur över länet kommer därtill att tydliggöra trafiken så att allmänhet och resenärer enklare kan tillgodogöra sig en bild av utbudet. Expresslinjen

innebär ett ökat fokus på komfort och kortare restider, vilket kommer att tillföra ett mer attraktivt utbud för många. Möjlighet skapas även för anropsstyrd trafik från småorter som inte har tillgång till annat kollektivtrafikutbud. Sammantaget gör detta att strategins konsekvenser för resenärer och allmänhet bedöms som positiva.

5. Praktisk tillämpning av strategin

Tillämpningen av strategin skapar transparens, tydlighet och objektivitet i beslut och planering av regionbusstrafiken. Strategin är både ett verktyg i det dagliga, löpande trafikplaneringsarbetet och ett styrande ramverk för mer omfattande och långsiktiga förändringar. En översiktlig process för tillämpning av strategin beskrivs schematiskt i figur 12. I bilaga 4 planeringsexempel baserade på strategin.

Figur 12. Översiktlig process för stegvis tillämpning av strategin. Vilken/vilka av strategins delar som rekommenderas att utgå ifrån/tillämpa i respektive steg framgår av anslutna punkter.



Aktualitetsförklaring av dagens trafik och sortering av linjer

Initialt kommer regionbusslinjerna inte att vara sorterade och planerade utifrån strategins principer och linjetyper. En första aktualitetsförklaring som belyser skillnader och likheter mellan dagens trafik och strategins avsedda, samt en teoretisk sortering av dagens linjer utifrån strategins linjetyper blir ett första steg. En första sortering kan vara preliminär, men bör göra det möjligt att ta ställning till löpande mindre justeringar och förändringar som följer de linjetypspecifika principerna samt övergripande ”principer vid den operativa planeringen av trafiken”.

Fördjupad utredning för områden och stråk

En första sortering kommer att belysa vilka områden och stråk som i större omfattning har en struktur respektive ett utbud som skiljer sig från det som avses i strategin. För

dessa stråk och områden krävs fördjupade utredningar. Sådana utredningar kommer att göras succesivt under en längre period efter strategins antagande. En fördjupad utredning ska mynna ut i ett upplägg med strategins definierade linjetyper. Utgångspunkter är övergripande ”principer vid planering av utbudets omfattning”, med vägledning även i figur 7 och 9 samt linjetypbeskrivningar och linjetypspecifika principer.

Samråd och beslut

När ett nytt upplägg är utarbetat ska det och samrådas och läggas fram för beslut i enlighet med övergripande ”principer vid genomförande av förändringar i trafiken”. Vid större förändringar ska förslaget samrådas med berörd kommun(er) och resenärer.

Löpande arbete och uppföljning

Därefter sker arbetet fortsatt löpande utifrån strategin. I detta arbete kommer det, beroende på åtgärd, vara aktuellt att tillämpa alla delar av strategin. I det löpande arbetet stäms trafiken kontinuerligt av mot strategin, vilket kan föranleda ytterligare utredning enligt steg 2. I det löpande arbetet ingår även uppföljning av genomförda förändringar.

Aktualitetsprövning

När strategin inte längre utgör ett vägledande underlag inför förändringar av regionbusstrafiken ska dokumentet aktualitetsprövas och vid behov revideras.

Terminologi

Allmän trafikplikt

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

”krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”.²

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

Regional 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

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 Region Uppsala ansvar för sjukresor. Skoltrafik är enligt lag ett kommunalt ansvarsområde men de flesta kommuner har gett regionen i uppdrag att integrera skolbusstrafik med den ordinarie avtalade kollektivtrafiken. Färdtjänst och riksfärdtjänst är idag kommunala ansvarsområden, men det finns lagligt utrymme att överlåta ansvaret till regional nivå.

Färdmedel

Omfattar bland annat kollektivtrafik, bil, gång och cykel.

Kollektivtrafikslag

Omfattar olika typer av kollektivtrafik, bland annat tåg, buss, och spårväg.

Regional tågtrafik

Järnvägstrafik över länsgränserna i t.ex. Stockholm-Mälarenregionen.

Regionbusstrafik

Den trafik som idag finansieras med stöd från samhället och bedrivs med buss i Uppsala län och till angränsande områden, undantaget stadsbusstrafiken i Uppsala stad och tätortstrafiken i Bålsta, Enköping och Knivsta.

Upptåget

UL:s lokaltåg/länståg. Upptåget trafikerar sträckorna Uppsala – Tierp – Skutskär – Gävle och Uppsala – Heby – Sala.

SL-pendeln

Samarbete över länsgränsen mellan UL och SL. SL-pendeln stannar i Knivsta och på alla pendeltågstationer längs sträckan Uppsala – Stockholm C – Älvsjö. SL-pendeln trafikerar även till Bålsta.

Stadsbusstrafik

Lokal trafik inom Uppsala stad. Trafikeras med gröna stadsbussar.

Tätortstrafik

Trafik i områden med tät bebyggelse. I Uppsala finns tätortstrafik i Bålsta, Enköping och Knivsta.

Anropsstyrd (regional) kollektivtrafik

Kollektivtrafik som endast utförs då en person i förväg begärt att få resa, eller vars sträckning eller tidtabell går att påverka i förväg. Hela linjer, alternativt turer på linjer kan vara anropsstyrda.

Kollektivtrafikstråk

Ett begränsat omland kring en befintlig infrastruktur (väg/järnväg) och som innehåller flera tätorter.

Dubbeltur

En tur i vardera riktningen.

Hållplats

Hållplats avser plats med förutbestämd möjlighet för påstigande och avstigande.

Bytespunkt

Bytespunkt avser, utöver definitionen för hållplats, att platsen har en utökad funktion för byten mellan olika färdmedel och mellan olika kollektivtrafikslag. Definitionen av bytespunkt kan komma att förändras i samband med pågående uppdatering hållplats-handboken.

Storregional kärna

Avser i denna strategi det administrativa/politiska sätet för respektive län. I Uppsala län är det Uppsala.

Större tätort

Avser i denna strategi tätort med 7000 invånare eller mer och som inte är en storregional kärna.

Kommunhuvudort

Avser i denna strategi det administrativa sätet i respektive kommun.

Medelstor tätort

Avser i denna strategi tätort med 1000 - 6999 invånare och som inte är kommunhuvudort, större tätort eller storregional kärna.

Mindre tätort

Avser i denna strategi tätort med 200 - 999 invånare.

Tätort

Enligt SCB:s definition, avser sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare och max 200 meter mellan husen och som mest 50 procent fritidshus.

Småort

Enligt SCB:s definition, avser sammanhängande bebyggelse med 50–199 invånare och högst 150 meter mellan husen.

Landsbygd

Ej koncentrerad bebyggelse.

Referensmaterial

Inter Metra (2017) Kundnöjdhet – *Regionbuss, kundnöjdhetsmätning ombord, nov 2016-jan 2017*

K2 (2016) *Guidelines för attraktiv regional busstrafik - regional BRT*

Kollektivtrafikförvaltningen UL (2015) *Strategier för stadstrafiken i Uppsala*

Kollektivtrafikförvaltningen UL (2016) *Statistisk årsbok 2015 – Kollektivtrafiken i Uppsala län*

Kollektivtrafikförvaltningen UL (2016) *Stråkstudie Östhammarstråket*

Landstinget i Uppsala län (2016) *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län*

Region Halland (2016) *Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling Halland 2035 - Regional trafikförsörjningsprogram för Halland 2016-2019*

Region Uppsala (2017) *Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län*

Trafikförvaltningen SLL (2015) *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län*

Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting (2012) *Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*

UL AB (2011) *Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030*

Västra Götalandsregionen (2014) *Landsbygdsutredning, Kollektivtrafik i Västra Götaland*

Västtrafik (2007) *Regionbusstrategi 2007–2012*