



Region Uppsala

Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län

Samrådsredogörelse

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Diarienummer KT2017-0077

Innehållsförteckning

1. Hantering	2
2. Remissinstanser	2
3. Remissinstanser	3
4. Inkomna yttranden	4
4.1 Heby kommun	4
4.2 Gamla Uppsala Buss	4
4.3 Barnombudet (BOiU) i Uppsala län	5
4.4 Trafikverket region öst	6
4.5 Älvkarleby kommun.....	6
4.6 Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)	6
4.7 Lantbrukarnas Riksförbund	7
4.8 Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting	7
4.9 Harbo Sockenråd	8
4.10 Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet	8
4.11 Tierps kommun.....	8
4.12 Östhammars kommun.....	9
4.13 Enköpings kommun	10
4.14 Region Gävleborg	11
4.15 Uppsala Kommun	11
4.16 Region Västmanland.....	12
4.17 Håbo kommun	12

Bilaga:

Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län – Samrådsredogörelse Bilaga

1. Hantering

I maj 2018 beslutade kollektivtrafiknämnden att anta remissversionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län (KTN 2018-22-05 § 42/18). Strategin remitterades under perioden 2018-05-31 till 2018-10-31.

Remissversionen har skickats till remissinstanser enligt särskild sändlista. Utöver det har alla som vill haft möjlighet att vara remissinstans via www.region uppsala.se.

17 yttranden har inkommit under remitteringsperioden. Under rubriken inkomna yttranden återfinnes samtliga yttranden och tillhörande kommentarer formulerade av förvaltningen. Vissa kommentarer har inarbetats i samband med revidering av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län.

2. Remissinstanser

Remissversionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län har särskilt skickats till följande kommuner, myndigheter, län, universitet, stiftelser, organisationer och trafikföretag.

Kommuner

Enköping
Heby
Håbo
Knivsta
Tierp
Uppsala
Älvkarleby
Östhammar

Myndigheter

Länsstyrelsen Uppsala län
Trafikverket region öst

Län

Landstinget Sörmland
Länsstyrelsen Stockholms län
Region Gävleborg
Region Västmanland
Regionförbundet Sörmland
Stockholms läns landsting

Universitet, stiftelser, organisationer

Barnombudet Uppsala län
Biogas öst
Companion Uppsala län
Destination Uppsala

Handelskammaren Uppsala län
Handikappföreningarnas samarbetsorganisation Uppsala län
Hela Sverige ska leva Uppsala län
LRF Mälardalen
Mälardalsrådet
Naturskyddsföreningen i Uppsala län
NTF Uppsala län
PRO Uppsala Län
Svensk kollektivtrafik
Svenskt Näringsliv Uppsala län
Sveriges Lantbruksuniversitet
Upplandsstiftelsen
Uppsala Universitet

Trafikföretag

Gamla Uppsala Buss AB
Nobina
SamBus

3. Remissinstanser

Nedan listas de remissinstanser som har lämnat ett yttrande under remitteringsperioden.

Barnombudet i Uppsala län
Enköpings kommun
Gamla Uppsala Buss
Harbo Sockenråd
Heby kommun
Håbo kommun
Landstinget Sörmland tillsammans med Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet
Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
Lantbrukarnas Riksförbund
Region Gävleborg
Region Västmanland
Sveriges Lantbruksuniversitet
Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting
Trafikverket region öst
Tierps kommun
Uppsala kommun
Älvkarleby kommun
Östhammars kommun

4. Inkomna yttranden

Nedan sammanfattas och kommenteras de yttranden som inkommit under remitteringsperioden. Alla synpunkter har kommenterats av förvaltningen och vissa synpunkter har inarbetats i den slutgiltiga versionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län. Fullständiga yttranden finns i sin helhet i tillhörande bilaga.

4.1 Heby kommun

Heby kommun understryker behovet av tydligare satsningar på bytespunkterna vid de hållplatser där expresslinjer trafikerar samt att antalet expresslinjer bör öka för att kollektivtrafiken ska kunna erbjuda tidseffektiva resmöjligheter. Kommunen betonar att det idag finns brister i bytespunkternas anslutande infrastruktur.

Heby kommun påpekar att figur 6 (s.15) inte har med den linjesträckning som går till Runhällen och Ingbo som idag trafikeras av linje 865. Kommunen vill framhäva vikten av att dessa orter fortsätter trafikeras.

Heby kommun vill även lyfta fram att när förändringar med betydande effekter planeras ska samråd med berörd kommun ske och vill därutöver påpeka att det även är viktigt att samråd genomförs med berörda resenärer.

Kommentar:

Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län redogör för tre huvudsakliga linjetyper. Dessa utgörs av expresslinjer, stråklinjer och landsbygdslinjer. Dagens expressbussar fyller en förstärkningsfunktion till vad som i regionbusstrategin benämns som stråklinje, och kan även utföra specifika uppdrag för arbetspendling.

Kommunen har möjlighet att spela in brister och behov kopplat till infrastrukturen i Region Uppsalas årliga arbete med genomförandeplanen för länstransportplanen.

Figur 6 visar trafikutbudet i den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län. Den visar antal turer i flöden och inte specifikt linjenummer.

Synpunkten gällande samråd med berörda resenärer läggs till i den reviderade versionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län.

4.2 Gamla Uppsala Buss

Gamla Uppsala Buss anser att en fördjupad strategi för expresslinjers och stråklinjers stoppbild/bytespunkter inom Uppsala tätort där framkomlighet, övrig kollektivtrafik och tillgänglighet analyseras bör finnas med.

Gällande expresslinjer bör det övervägas att lägga fokus på täta avgångar främst under pendlartid. Eventuellt kan stråklinjer täcka upp under övrig tid så att expresslinjer gör uppehåll över dagen (jämför med dagens linje 773).

Gamla Uppsala Buss anser även att framkomligheten är en viktig del av ett fungerande expresslinjenät där kort restid är en avgörande faktor. Man bör därför lyfta fram vikten av framkomligheten på ett tydligare sätt även i strategin samt redan här ha en idé om hur det arbetet ska bedrivas/säkerställas ihop med ansvarig väghållare.

Kommentar:

Frågan om framkomlighet för kollektivtrafiken i Uppsala stad bedrivs i ett separat arbete och behandlas inte specifikt i Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län.

Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län redogör för tre huvudsakliga linjetyper. Dessa utgörs av expresslinjer, stråklinjer och landsbygdslinjer. Dagens expressbussar fyller en förstärkningsfunktion till vad som i regionbusstrategin benämns som stråklinje, likt dagens linje 773. Expressbussarna kan även utföra specifika uppdrag för arbetspendling.

Vidare tar strategin upp vikten av framkomlighet genom att betona att expresslinjen behöver vid behov ges prioritering i vägnätet för att skapa förutsättningar för god framkomlighet, tids-hållning och pålitlighet. En av expresslinjens linjetyppspecifika principer anger att expresslinjer strävar mot restidskvoten mindre än 1,5. För att åstadkomma det krävs bland annat prioritering i gaturummet.

4.3 Barnombudet (BOiU) i Uppsala län

Barnombudet betonar att Strategi för regionbusstrafik i Uppsala län bör poängtera behov av särskilt arbete med kommunikering av kollektivtrafikutbudet till barn. Det kan göras genom riktad information till barn i olika kanaler med syfte att göra kollektivtrafikutbudet förståeligt och tillgängligt för den specifika målgruppen.

Vidare framhålls att när förändringar med betydande effekt planeras bör samråd ske med barn. Betydande förändringar i befintlig infrastruktur bör föregås av en barnkonsekvensanalys och att mer tyngd och större krav läggs vid detta i regionbusstrategin. Om beslut tas att inte göra en barnkonsekvensanalys ska detta motiveras.

Barnombudet understryker att det bör framgå att strategin inte bara vänder sig till barn som är beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till och från fritidsaktiviteter utan även till de barn som dagligen är beroende av kollektivtrafiken för att resa och delta i samhället.

Slutligen yttras att konsekvenser specifikt riktade mot barn inte tas upp. Barn är en specifik grupp med andra behov än vuxna resenärer och bör inte inkluderas i den stora gruppen resenärer.

Kommentar:

Att inkludera barnperspektivet i utveckling, planering och utförande av kollektivtrafiken skapar förutsättningar för att barnen väljer att nyttja kollektivtrafik även som vuxna. Arbetet med kommunikering av kollektivtrafik till barn behandlas specifikt i dokumentet Handlingsplan för barn i kollektivtrafiken i Uppsala län. Implementering av handlingsplanen i förvaltningens verksamhet sker löpande och förväntas ge en tydligare koppling mellan förvaltningens verksamhetsområden och artiklarna i Barnkonventionen.

Den reviderade versionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län kompletteras med en utförligare formulering om när en barnkonsekvensanalys ska genomföras. Samråd ska genomföras med alla berörda resenärer, såväl barn.

I den reviderade versionen ändras formuleringen "det kan även vara ett bra sätt att möjliggöra för barn- och ungdomar i glesbefolkade områden att på egen hand ta sig till fritidsaktiviteter" till "det kan även vara ett bra sätt att möjliggöra för barn- och ungdomar i glesbefolkade områden att på egen hand ta sig till målpunkter".

4.4 Trafikverket region öst

Trafikverket anser att det bör framgå att Region Uppsala i länsplanen kan avsätta medel för kollektivtrafikåtgärder eftersom finansieringen hanteras av Trafikverket både för regionala och nationella planer.

I Stycket med expresslinjens linjetypspecifika principer vill Trafikverket se ett förtydligande av att olika krav på utformning kan innebära att flera parter kan vara ansvariga för t.ex. anslutningsvägar och belysning, även vem som underhåller och vem som äger anläggningen.

Trafikverket vill se ett förtydligande av det inte finns ett överflyttat ansvar gällande speciell infrastruktur i anslutning till skolbusstrafik gentemot Trafikverket likt det ansvar för skolbusstrafiken som getts från vissa kommuner till Region Uppsala.

Kommentar:

Första och synpunkten justeras efter önskemål i den reviderade versionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län.

Förtydligande av ansvar för infrastrukturen presenteras inte under linjetypspecifika principer, men har förtydligats i den beskrivande texten för expresslinjer.

4.5 Älvkarleby kommun

Älvkarleby kommun är positiva till förslaget till Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län. Kommunen vill samtidigt betona vikten av att Region Uppsala arbetar parallellt med åtgärder som syftar till att göra kollektivtrafiken än mer konkurrenskraftig i de starkaste stråken, samt med åtgärder som gör att de mer glesbefolkade områdena och stråken får tillgång till en grundläggande och användbar kollektivtrafik (t ex anropsstyrd trafik). Älvkarleby ser en särskild potential att utveckla den anropsstyrda trafiken.

Kommentar:

Kommentarerna är uppfattade.

4.6 Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)

SLU samtycker i remissens huvudpunkter om hur strategin kring regiontrafiken ska utformas, men saknar ett resonemang om biljettsystem samt en strategisk diskussion om biljettpriser eller en hänvisning till vart diskussion om prisstrategier kommer att föras.

Vidare saknas utpekade samarbeten med angränsande län som anses viktiga och på vika nivåer dessa anses viktiga (t ex bytespunkter och kommunikation om restider).

SLU önskar kommunikationsstrategier, strategier för att behålla resenärer och få nya samt systematiska samarbeten med strategiska arbetsgivare och studentrepresentanter.

Under rubriken 1.4 Angränsande styrdokument anser SLU att det saknas hänvisning till åtagande Uppsala Klimatprotokoll om fossilfri fordonsflotta.

Kommentar:

Region Uppsala utvecklar ett biljettsystem som tas fram enligt nationella standarder. Mer går att läsa på www.samtrafiken.se. När det gäller biljettpriser planeras en utvärdering av prismodeller göras framöver.

Reviderad version av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län kompletteras med ett stycke för länsöverskridande kollektivtrafiktrafik. I stycket pekas dock inte specifika

samarbeten ut. Andra samarbeten och strategier som nämns hanteras utanför Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län.

Stycket om angränsade styrdokument behandlar förhållningssättet till Region Uppsalas regionala trafikförsörjningsprogram (TFP). Ett av målen i TFP är att fasa ut fossila bränslen till år 2020.

4.7 Lantbrukarnas Riksförbund

Lantbrukarnas Riksförbund anser att remissförslaget indirekt leder till en förstärkt urbanisering av länet och delvis förbiser ett ökande behov av och möjligheter till att utveckla kollektivtrafiklösningar i länets "glesbygd". I yttrandet ges förslag på förbättringar utifrån ett landsbygdsperspektiv. Vidare anses att målstrategin om att 40 procent av samtliga resor i Uppsala län år 2030 ska utföras av kollektivtrafiken behöver understödjas av en väl fungerande regionbusstrafik i hela länet.

Slutligen betonas frågan om strategimålet för ett fördubblat kollektivt resande år 2006-2030 är likställt för länets landsbygd och tätorter.

Kommentar:

Strategin för regionbusstrafiken i Uppsala län tas fram för att ge vägledning om praktiska lösningar i planeringen av regionbusstrafiken 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.

Strategimålet för ett fördubblat kollektivt resande år 2006–2030 är gemensamt för länets landsbygd och tätorter.

4.8 Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Trafikförvaltningens synpunkter berör två teman, den länsöverskridande regionbusstrafiken som bedrivs under varumärket SL och regionbusstrafikens koppling till den storregionala tågtrafiken.

Den länsövergripande regionbusstrafiken:

Trafikförvaltningen betonar att SL:s regionbussar i Uppsala län finansieras gemensamt av Region Uppsala och Stockholms läns landsting enligt avtal. Trafikförvaltningen vill därav att det framgår i strategin att Region Uppsala inte kan besluta om principer om trafikplanering för dessa linjer på egen hand. De principer och strategier som belyses i Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län är inte automatiskt applicerbara för regionbusstrafiken som utövas under varumärket SL.

Regionbussens koppling till den storregionala tågtrafiken:

Trafikförvaltningen menar vidare att strategin, med grund i regionförstoringen, bör koppla an till den storregionala tågtrafiken på ett tydligare sätt och även skilja på hur busstrafiken ska förhålla sig till tågsystem med olika uppgifter. Regionaltågen och i viss mån SL:s pendeltåg har en länsöverskridande trafikeringsuppgift som regionbusstrafiken behöver förhålla sig till på ett annorlunda sätt än till Upptåget. Regionbusstrafiken kan då bidra till regionförstoring med ökade möjligheter för pendling mellan Uppsala län och Stockholms Län.

Kommentar:

Den reviderade versionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län justeras med ett tillägg om den länsöverskridande regionbusstrafiken.

Principerna i Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län anger bland annat att tågtrafiken är en styrande parameter för planeringen. I regionbusstråk med anknytning till tågtrafik bör regionbussens utbud och avgångstider så långt det är möjligt matchas mot tåget. Resonemanget innebär att regionbusstrafiken har uppgiften att mata resenärer till tågstationerna och inbegriper både regional- och pendeltåg.

4.9 Harbo Sockenråd

Harbo Sockenråd vill se ett förtydligande av begreppen effekt och samhällsnytta likt det redan befintliga resonemanget som betonar att vid eventuella avvikelser från huvudväg måste alltid effekten på samhällsnyttan på både kort och lång sikt studeras.

Vidare önskas en definition av begreppet *samhällsnytta* under rubriken Terminologi, samt att begreppet läggs till löpande i texten enligt angivna förslag.

Kommentar:

I terminologin är det relevant att redogöra för termer kopplade till kollektivtrafik och definition av ortsstorlek. Den reviderade versionen av strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län justeras ej med angivet begrepp.

Begreppet samhällsnytta har lagts till i vissa stycken.

4.10 Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Landstinget Sörmland yttrar tillsammans med Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet att strategin ytterligare kan förtydliga allas rätt till kollektivtrafik, samt att det bör tas fram en plan för hur strategin ska kommuniceras med medborgarna.

Vidare önskas en fortsatt dialog kring den gemensamma linjen Enköping-Strängnäs då linjen är av strategisk betydelse inom samarbetet "4 mälärstäder".

Kommentar:

Förslag av framtagande av en kommunikationsplan tas i beaktande inför implementeringen av Strategi för regionbusstrafik i Uppsala län.

4.11 Tierps kommun

Tierps kommun ser positivt på strategin för regionbusstrafiken i Uppsala län men vill samtidigt betona att tyngd bör läggas på hur landsbygdskommuner kan kompetensförsörja alla delar av kommunen då arbetskraft förlitar sig mot kollektivtrafiken. För att kompetensförsörjningen ska fungera krävs det att kollektivtrafiken möter upp med regelbundna turer på välgrundade stråk, och inte bara vissa.

Tierps kommun vill även förmana Region Uppsala att se över uppföljningssystematiken för strategin.

Kommentar:

Strategin för regionbusstrafiken i Uppsala län tas fram för att ge vägledning om praktiska lösningar i planeringen av regionbusstrafiken 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.

I de relationer där arbetspendlingen mellan specifika platser är tillräckligt stark och utgör en betydande del av det kollektiva resandet kan expressbussar utföra specifika uppdrag för arbetspendling.

När Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län implementeras kommer uppföljningsmetoden utgöra en viktig roll. I det löpande implementeringsarbetet ingår uppföljning av genomförda åtgärder.

4.12 Östhammars kommun

Östhammars kommun har till stora delar en positiv bild av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län. För kommunen är det angeläget och viktigt att strategier för regionbusstrafiken och stadsbusstrafiken i Uppsala län integreras med Trafikförvaltningens arbete för kollektivtrafiken i Stockholms län. Expresslinjer och stråklinjer behöver nå knutpunkter för byten till buss- och tågtrafiken i Uppsala på ett effektivt sätt för att inte tappa tidsvinst som tjänats in på andra sätt.

Kommunen ser gärna att Region Uppsala har ett utökat kollektivtrafikutbyte med Stockholms län för att skapa förutsättningar för länsöverskridande pendling längs E18 och väg 76 (Danderyds sjukhus-Gävle)

Kommunen vill se ett förtydligande av hur behov av aktualitetsprövning kan lyftas samt ser gärna att skoltrafik och anropsstyrd trafik marknadsförs tydligare i tidtabeller och reseplanerare. Stråklinjerna bör omfattas av halvtimmestrafik i rusning på vardagar. Utöver det önskas ett resonemang som kopplas till angringspunkter för båttrafik.

Vilka verksamheter som exemplifieras som småskalig verksamhet bör revideras eftersom exempelvis Sandvik inte kan anses vara en småskalig verksamhet.

Östhammars kommun ser inte något skäl till att det inte skulle vara snabba förbindelser till relevanta storregionala kärnor för tätorter med färre än 7000 invånare.

Kommentar:

Den reviderade versionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län justeras med ett tillägg om den länsöverskridande regionbusstrafiken.

Den reviderade versionen av Strategi för regionbusstrafik i Uppsala län kompletteras med en skrivelse kring båttrafik.

Den reviderade versionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län kompletteras med ett stycke om aktualitetsprövning.

Strategi för regionbusstrafik i Uppsala län understryker att det finns behov av att förbättra och tydliggöra den till delar skolresebaserade trafikens funktion även för andra resenärer. Strategin anger även att Stråklinjerna den lägsta nivån av turtäthet är timmestrafik, vilket inte exkluderar halvtimmestrafik i rusning.

Formuleringen kring småskaliga lokala arbetsmarknader tas bort i bilaga 2.

4.13 Enköpings kommun

Enköpings kommun gör årligen befolkningsprognoser som bör vara en ytterligare faktor som ska vara styrande för utbudet utöver efterfrågan.

Kommunen ställer sig frågandes till om nivåerna för småort och landsbygd är för lågt satta med två dubbelturer per dag. Om region Uppsala i framtiden har rådighet över all särskild kollektivtrafik borde förutsättningarna för en flexibel och icke linjelagd anropsstyrd trafik med högre utbudsnivåer vara mycket god.

Kommunen ser en risk att stora delar av länets landsbygd kan drabbas hårt av detta då utbudsnivåerna redan är lågt satta och med en trafik som till stor del baseras på skolresor som finansieras av kommunerna.

Vidare anses att utbudsnivån för stråklinje är låg om man ser till utbudet på dagens stråklinjer.

Kommunen understryker att formuleringen kring landsbygdslinjer som ofta samplaneras med skolbusstrafiken är för svag. Kommunen har valt att överlåta skolskjutstrafiken till regionen just för att säkerställa kollektivtrafik på landsbygden. Och önskar att skolbusstrafikens roll på landsbygden lyfts mer.

Vidare yttras att strategin saknar ett resonemang kring regionbusstrafikens roll i staden. Det står att stråklinje kan utgöra en roll i staden men inte under vilka förutsättningar.

Kommunen önskar att en särskild princip bör slås fast som anger att starka stråk utan järnväg ska trafikeras med ett attraktivt tågliknande bussupplägg med stationsliknande infrastruktur och fordon som är utformade med högre komfort.

Kommunen förespråkar länsöverskridande regionbusstrafik för att stärka möjligheter till studie- och arbetspendling.

Vidare anses det oklart varför kategorin direktlinje är med i strategin då inga kriterier eller principer för denna typ av linje finns. Kommunen föreslår att linjekonceptet stryks.

Kommunen anser det viktigt att Region Uppsala vid planering av trafik arbetar efter utgångspunkten att "trafiken ska styra infrastrukturen" och inte vice versa. Det innebär ex. att principen om att matartrafik ska gå till redan tillgänglighetsanpassade hållplatser bör strykas.

Kommentar:

De grundläggande utbudsnivåerna som anges i bilaga 3 fastställdes i september 2016 i och med antagandet av Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län och gäller fortsatt med komplettering för småorter. Stycket justeras med en skrivelse som anger att hänsyn i möjlig mån bör tas till befolkningsprognoser.

I de reserelationer där anropsstyrd trafik är ett alternativ erbjuds minst två anropsstyrda dubbelturer per vardag, vilket i praktiken innebär att antalet anropsstyrda turer per dag skulle kunna vara fler.

Gällande utbudsnivå för stråklinje är skillnaden mellan en stråklinje som precis uppfyller minimikraven och en väl utvecklad stråklinje längs ett starkt stråk är stor.

Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län för ett resonemang kring regionbusstrafikens roll i staden som regleras av behov att komplettera stråklinjernas funktion med lokala trafikuppdrag i tätort. Syftet är att avlasta stadstrafiken och att möta behovet av trafikuppdrag även i tätort.

Utöver det anger strategin att expresslinjen ska signalera robusthet och varaktighet i likhet med Uppståget och behöver vid behov även ges prioritering i vägnätet för att skapa

förutsättningar för god framkomlighet, tidshållning och pålitlighet. Resonemanget går i linje med den princip som Enköpings kommun föreslår.

Den reviderade versionen av Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län justeras med ett tillägg om den länsöverskridande regionbusstrafiken.

Formuleringen direktlinje kan likställas med dagens expressbuss och fungerar som ett komplement vid behov. Formuleringen tas inte bort.

Principen som nämns i kommunens yttrande anger att matartrafik i första hand ska gå till fullt tillgänglighetsanpassade bytespunkter, vilket innebär att motiverat avsteg från principen kan göras.

4.14 Region Gävleborg

Region Gävleborg yttrar att de inte har någon erinran.

4.15 Uppsala Kommun

Uppsala kommun anser att de identifierade utvecklingsbehoven och principerna är relevanta. Dock kan strategin i vissa avseenden tjäna på att vara tydligare och mer handlingsinriktad. Generellt behöver kommunernas roll förtydligas i planeringen av kollektivtrafikens utbud och samrådsprocessen med länets kommuner.

Vidare yttras att när det gäller anropsstyrd trafik som av många aktörer lyfts fram som en stor möjlighet skulle strategin kunna ge en mer tydlig inriktning för fortsättningen.

Att tydligare koppla samman linjetyp med standard och behov av investeringar är en viktig grundförutsättning för kollektivtrafikens utveckling. Här är det viktigt att fördjupade utredningar och analyser som ska ske av områden och stråk görs utifrån gemensamma utgångspunkter och med samma tidsperspektiv så att investeringar genomförs när behoven uppstår.

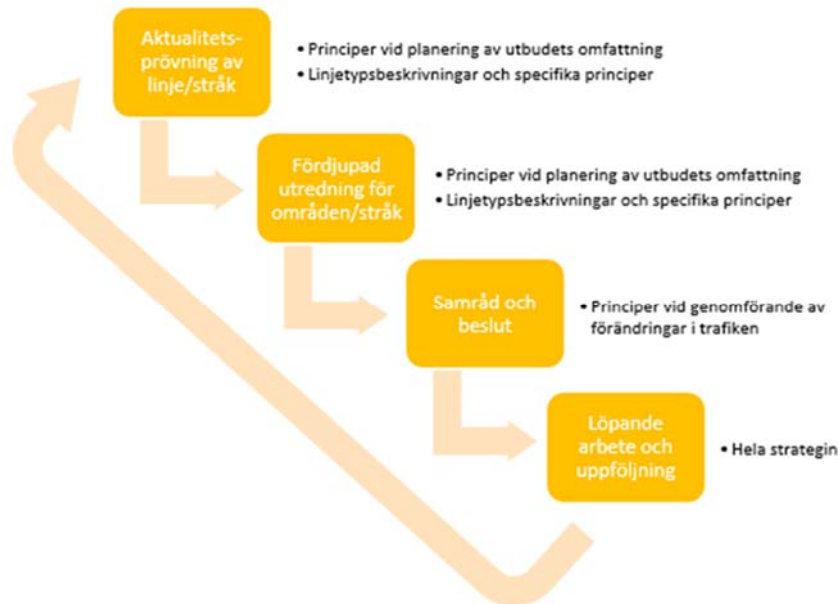
Det är också av stor vikt att i det fortsatta arbetet tydliggöra hur denna process kopplar samman med fördelning av medlen i den regionala infrastrukturplanen och genomförandet av densamma.

Kommentar:

I slutet av Strategi för regiontrafik i Uppsala län förs ett resonemang kring praktisk tillämpning och implementering av strategin. Den stegvisa tillämpningen kan illustreras enligt figuren på sida 12. Principer vid genomförande av förändringar av trafiken har justerats med ett tillägg om berörda kommuners och resenärers roll i processen.

Kommunen har möjlighet att spela in brister och behov kopplat till infrastrukturen i Region Uppsalas årliga arbete med genomförandeplanen för länstransportplanen.

Figur 1. 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.



4.16 Region Västmanland

Region Västmanland anser att det har gjorts ett gediget arbete och bedömer att strategin ger förutsättningar för ökad konkurrenskraft, tydlig struktur och ett transparent och förutsägbart linjenät och utbud. Hur strategin kommer att påverka Västmanland återstår att se men Region Västmanland bedömer och anser att dagens linjenät i huvudsak uppfyller kraven på relevanta förbindelser enligt strategin.

Kommentar:

Kommentarerna är uppfattade.

4.17 Håbo kommun

Håbo kommun är positiva till att en strategi för regionbusstrafiken tas fram och anser att ambitionen med strategin är bra. Kommunen betonar vikten av att arbetspendling fungerar på ett bra sätt och vikten av att regionbussarna synkas väl med tätortstrafiken och pendeltågen.

Kommunen vill även framföra att det är viktigt att Region Uppsala samråder med kommunen när förändringar i kollektivtrafiken planeras samt att flera hållplatser är i behov av en bättre standard.

Kommentar:

Tågtrafiken utgör en styrande parameter för planeringen av stora delar av regionbusstrafiken i Uppsala län. Utöver det ska busstrafiken synkas så bra som möjligt.

Strategi för regionbusstrafiken i Uppsala län anger att en förändring som innebär betydande effekter för resenärer i ett område ska samrådas med berörd(a) kommun(er).

Önskemålet om bättre standard på hållplatser noteras.