



Trafikförsörjningsplan 2011



Planeringsavdelningen

2010-12-11

Trafikförsörjningsplan 2011

Den allmänna utvecklingen 2010 och 2011

1 Inledning

En trafikförsörjningsplan skall upprättas av trafikhuvudmannen enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Innehållet i lagen är allmänt hållet och i praktiken har den fått olika utformning och användning. UL strävar efter att trafikförsörjningsplanen ska vara en viktig del av såväl bolagets verksamhetsplanering som för planeringen i länets kommuner och landsting.

1.1 Innehåll

Trafikförsörjningsplanen innehåller tre delar. I den första delen beskrivs UL:s trafik i ett övergripande perspektiv. En trafikförsörjningsplan skall förutom trafiken även beskriva hur trafiken finansieras.

Den andra delen i trafikförsörjningsplanen beskriver förutsättningarna för trafikutbudet.

Trafikförsörjningsplanens tredje del är en utblick mot 2012. Detta skall ses som ett avstamp till nästa trafikförsörjningsplan, vars ekonomiska konsekvenser skall redovisas till ägarna i mars 2011.

Tanken med denna trafikförsörjningsplan är att presentera de områden där UL bedömer att det finns möjlighet att utveckla trafiken på ett sådant sätt att det stöder utvecklingen av Uppsala län på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt. Trafikutbudet kommer att beskrivas som förändringar utifrån dagens trafik och i termer av målpunkter och trafiktäthet.

1.2 Beslutsordning och trafikförsörjningsplanen

Trafikförsörjningsplanen beskriver de åtgärder UL planerar att genomföra under 2011. Då UL beslutat att följa den svenska tågtrafiken med en årstidtabell som börjar i december kommer flera av de presenterade åtgärderna att genomföras kring årsskiftet 2010/2011.

Trafikförsörjningsplanen bygger på UL:s långsiktiga planer och de beställningar som bolagets ägare, Landstinget i Uppsala län och länets kommuner, ger bolaget. I trafikförsörjningsplanen läggs dessa beställningar samman med UL:s bedömning av kundernas efterfrågan. Trafikförsörjningsplanen kan därmed ses som ett kvitto på ägarnas beställningar i kombination med marknadens resbehov.

Trafikförsörjningsplanen beslutas av UL:s styrelse.

1.3 Långsiktig planering av kollektivtrafiken i Uppsala län

Under 2008 antog UL:s ägare ett förslag från Regionförbundet i Uppsala län om en ny planeringsprocess för kollektivtrafiken i länet. Den nya planeringsmodellen innebär att trafikens långsiktiga utveckling beskrivs i ett trafikprogram som har en utblick över de kommande fyra till åtta åren. Programmet skall löpande aktualitetsgranskas. Trafikförsörjningsplanen skall fortsättningsvis beskriva dels hur mycket av trafikprogrammet som är genomfört, dels ange hur trafiken skall utvecklas under kommande år i enlighet med de långsiktiga strategierna och målen. Trafikförsörjningsplanen skall också fungera som ett underlag i ägarnas budgetprocess.

En ny kollektivtrafiklag träder ikraft den 1 januari 2012. Denna lag ställer tydliga krav på en långsiktig planering av samhällsbetalda kollektivtrafiken. Denna planering skall harmoniseras med all samhällsplanering i länet. För att förbereda denna övergång påbörjades framtagandet av ett långsiktigt trafikprogram under 2010 i projektet "KUL 2020 – Kollektivtrafikprogram för UL 2020". För att fungera som ett tydligt överlämnande till den nya kollektivtrafikmyndigheten i januari 2012 ska programmet antas i slutet av 2011. Målfåren för programmet blir 2016 och 2020 med en utblick mot 2030.

1.4 UL:s uppdrag

UL är trafikhuvudman för den linjelagda kollektivtrafiken i Uppsala län och ska upphandla, planera och marknadsföra kollektivtrafik inom Uppsala län. Bolaget är offentligägt eftersom kollektivtrafiken har stor betydelse i samhället, något som riskeras att inte uppnås om kollektivtrafiken endast finansieras med biljettintäkter på kommersiell basis.

Ägarnas uppdrag finns i UL:s ägardirektiv. Direktivet anger att:

- Kollektivtrafiken ska erbjuda samhällsekonomiskt effektiva, attraktiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor, verkar i och besöker länet. Kollektivtrafiken ska planeras med inriktning mot ett successivt ökat resande och höjd marknadsandel, där det övergripande målet är fördubblat resande till år 2020.
- Kollektivtrafiken skall bidra till en långsiktig hållbar regional utveckling genom att:
 - Tillgodose ett grundläggande behov av resor i hela länet
 - Utveckla regiontrafikens förutsättningar för goda kommunikationer i regionalt prioriterade stråk.
 - Knyta samman länet så att stora delar av länet kan fungera som en gemensam marknad för arbete, boende, utbildning, kultur, service, fritid mm.
 - Ge goda förutsättningar för resor till och från Stockholm – Mälardalen och Gävleborgs län.

Ägardirektivet ger också ramar för hur målen skall uppnås. Dessa är att:

- Kollektivtrafiken ska utformas så att den bidrar till en effektiv resursanvändning, en god miljö och ett minskat antal olyckor i trafiken.
- Kollektivtrafiken ska utformas så att den ger en god tillgänglighet för funktionshindrade.
- Kollektivtrafiken ska utformas så att svarar mot kvinnors och mäns samt barns och ungdomars resbehov.

Dessutom skall UL:s verksamhet vara marknads- och kundorienterad samt baserad på mål som hög effektivitet och god kvalitet.

UL:s vision är att erbjuda så bra resmöjligheter att alla vill vara vår kund. För att uppnå ägarnas mål måste UL erbjuda medborgarna, som individuella resenärer, resetjänster som upplevs som så bra att de vill resa med UL. Lyckas UL inte erbjuda medborgarna dessa tjänster misslyckas bolaget med att uppfylla ägarnas krav.

Resenärerna har olika krav beroende på syftet med resan. Det är en utmaning för alla trafikbolag att leverera tjänster som samtidigt passar frekventa resenärer, pendlare, och fritidsresenärer. Faktorer som turtäthet, bekvämlighet, snabbhet och punktlighet har olika tyngd beroende på syftet med resan.

1.5 Detta ingår inte i UL:s uppdrag

Det finns två undantag från UL:s uppdrag att planera, upphandla och samordna kollektivtrafiken i Uppsala län. Dessa är tätortstrafiken i Enköping och Uppsala.

I Enköping svarar kommunen för upphandlingen och styrningen av trafiken, men använder UL:s biljett/prissystem och biljettautomater.

I Uppsala kommun är ansvarsfördelningen fördelat på ett flertal aktörer. För Uppsala kommun gäller att;

- Uppsala kommuns kommunledningskontor svarar för den strukturella utvecklingen av kollektivtrafiken i staden.
- Uppsala kommuns Gatu- och trafiknämnd är beställare av kollektivtrafiken.
- AB Uppsalabuss förvaltar trafikavtalet med utföraren Gamla Uppsala Buss AB och har intäcks- och kostnadsansvar för stadstrafiken.
- UL planerar och marknadsför trafiken.
- Gamla Uppsala Buss AB är utförare av stadstrafiken och part med Uppsala Buss i trafikavtalet.

När det inte direkt refereras i trafikförsörjningsplanen till stadstrafiken i Uppsala och Enköping omfattas den inte av den redovisade statistiken.

2 Den allmänna utvecklingen av trafiken under 2010

Totalt gjordes mer än 28 miljoner resor med kollektivtrafiken i Uppsala län under 2010. Samtliga trafikslag ökade resandet och totalt ökade resandet med fyra procent, vilket är bra, men för att klara fördubblingen behövs en dubbelt så snabb tillväxt.

Tabell 1 Antalet påstigande på Kollektivtrafiken i Uppsala län (2006 - 2010)

År	Regionbuss	Grundskole- elever med regionbuss	Upptåget	Totalt regiontrafik	Stadsbuss i Uppsala	Stadsbuss i Enköping och Bålsta	Totalt
2006	6 400 000	2 400 000	1 200 000	10 000 000	16 000 000	190 000	26 200 000
2007	6 500 000	2 400 000	3 100 000	12 000 000	15 100 000	190 000	27 200 000
2008	6 600 000	2 400 000	3 600 000	12 600 000	15 200 000	210 000	28 000 000
2009	6 300 000	2 200 000	4 100 000	12 600 000	14 400 000	270 000	27 300 000
2010	6 400 000	2 200 000	4 300 000	12 900 000	15 200 000	270 000	28 400 000

Källor: UL:s biljettsystem och resplus för regionbuss och stadsbussarna i Enköping. Automatisk passagerarräkning för Upptåget, fakturerade skolkort och Uppsalabuss för stadsbussarna i Uppsala.

2.1 Regionbusstrafiken

Under 2010 har UL genomfört tre upphandlingar av regionbusstrafiken, en upphandling av landsbygdstrafiken, en avbruten upphandling av de stora regionbusslinjerna och en interimsupphandling för att garantera att regiontrafiken kan utföras tills en ny upphandling är genomförd. Detta kommer inte påverka trafikutbudet. En trafikupphandling leder nästan alltid till en ny och högre kostnadsnivå som varar över en längre tid. Detta för att nya krav har tillkommit sedan den senaste upphandlingen i vårt fall. Vid sidan av detta har kollektivavtalen satt nya krav vilket påverkar kostnaderna.

Under 2010 har resandet i regionbusstrafiken ökat med 1,5 procent. Resandet är koncentrerat till ett fåtal linjer. De elva linjer som har mest resenärer står för ⅔ av det totala resandet med regionbussarna. De tre största linjerna, Enköping – Uppsala, Östhammar – Uppsala och Heby – Uppsala, står för ⅓ av det totala resandet.

Tabell 2 Regiontrafiklinjer med flest resenärer, exkl. grundskoleelever.

Linje	Resor 2010	Förändring i procent från 2009
804 Uppsala – Enköping – Västerås	736 000	-6
811 Uppsala– Östhammar – Öregrund	680 000	-0
848 Uppsala – Heby – Sala	513 000	6
801 Uppsala – Ar – Arlanda	330 000	4
809 Uppsala – Almunge – Knutby	294 000	0
501 Gävle – Skutskär – Älvkarleby	287 000	12
886 Uppsala – Gåvsta – Alunda	276 000	1
844 Uppsala – Östervåla – Tärnsjö	271 000	-1
821 Uppsala – Månkarbo – Tierp	233 000	1
823 Uppsala – Vattholma - Österbybruk	233 000	3
803 Enköping - Bålsta - Sigtuna - Arlanda	230 000	-7

Källa: UL:s biljettsystem och resplus

2.2 Skolresor

Linjetrafiken kompletteras med linjer som främst är till för resor till grundskolor i Tierp, Östhammar, Uppsala och Knivsta. I Älvkarleby kommun kan grundskoleeleverna resa med UL:s ordinarie linjetrafik. Utvecklingen av skolresor bestäms av två faktorer, antalet elever och var de väljer/får välja att gå i skola.

Till skillnad från övriga bussresor registreras inte skolresorna för grundskoleelever i biljettsystemet, skolkortet visas bara för bussförare eller tågvärdar. Detta innebär att UL inte har statistik på hur många som reser dagligen. Antalet skolresor måste uppskattas utifrån antalet utfärdade skolkort. Höstterminen 2009 var det 6 400 kort vilket motsvarar 2,25 miljoner resor. Höstterminen 2010 ligger antalet utfärdade kort på en lägre nivå, 6 200 kort, vilket motsvarar 2,15 miljoner resor.

Gymnasieresorna registreras i biljettsystemet, och ingår i det totala resandet. Gymnasieungdomarnas resor främst med de stora regionbusslinjerna. Undantaget är Upptåget, den linje som har mest resande, är endast den sjunde vanligaste bland gymnasieelever. Totalt görs omkring 15 procent av UL:s resor av gymnasieelever.

Tabell 3 Linjer med flest gymnasieresor.

Linje	Gymnasieresor 2010	Förändring i procent	Andel gymnasieresor
848 Uppsala – Heby – Sala	99 000	-2	19
811 Uppsala– Östhammar – Öregrund	93 000	-4	14
844 Uppsala – Östervåla – Tärnsjö	64 000	-8	24
886 Uppsala – Gåvsta – Alunda	28 000	-10	21
804 Uppsala – Enköping – Västerås	56 000	-13	8
809 Uppsala – Almunge – Knutby	56 000	-10	19
501 Älvkarleby – Skutskär – Furuviik - Gävle	52 000	-8	18
821 Uppsala – Månkarbo – Tierp	36 000	-10	16
Upptåget	36 000	-40	6
823 Uppsala – Vattholma – Österbybruk	35 000	-6	15
888 Uppsala – Lövsalöt – Björklinge	35 000	-3	18
817 (Östhammar -) Gimo - Österbybruk - Örbyhus - Tierp	35 000	18	30
510 Tierp – Skärplinge – Älvkarleby – Skutskär - Gävle	33 000	Ny	24

Källa: UL:s biljettsystem

På de för gymnasieelever viktigaste linjerna, Sala, Östhammar och Enköping, utgör gymnasieungdomar omkring 20 procent av resandet. På övriga linjer, undantaget Upptåget, är det också en stor andel gymnasieelever. Den låga andelen gymnasieresor på Upptåget kan bero på problem att stämpla korten och att kontrollera om korten är stämplade.

2.3 Tågtrafiken

Upptåget har haft en kraftig resandeökning sedan hösten 2006 då trafiken sträckets ut såväl norrut och söder ut. Utöver detta har utbudet ökat med flera avgångar, detta sammantaget innebär att fler resor. Detta beror på det kraftigt ökade utbudet som i sin tur genererat mer resande. På sträckan Upplands Väsby - Uppsala fanns det också ett stort efterfrågetryck på de resmöjligheter som Upptåget introducerade. Omkring 25 procent resenärerna på denna sträcka uppgav att de kört bil innan de började resa med Upptåget enligt ombordundersökningarna 2006 och 2007.

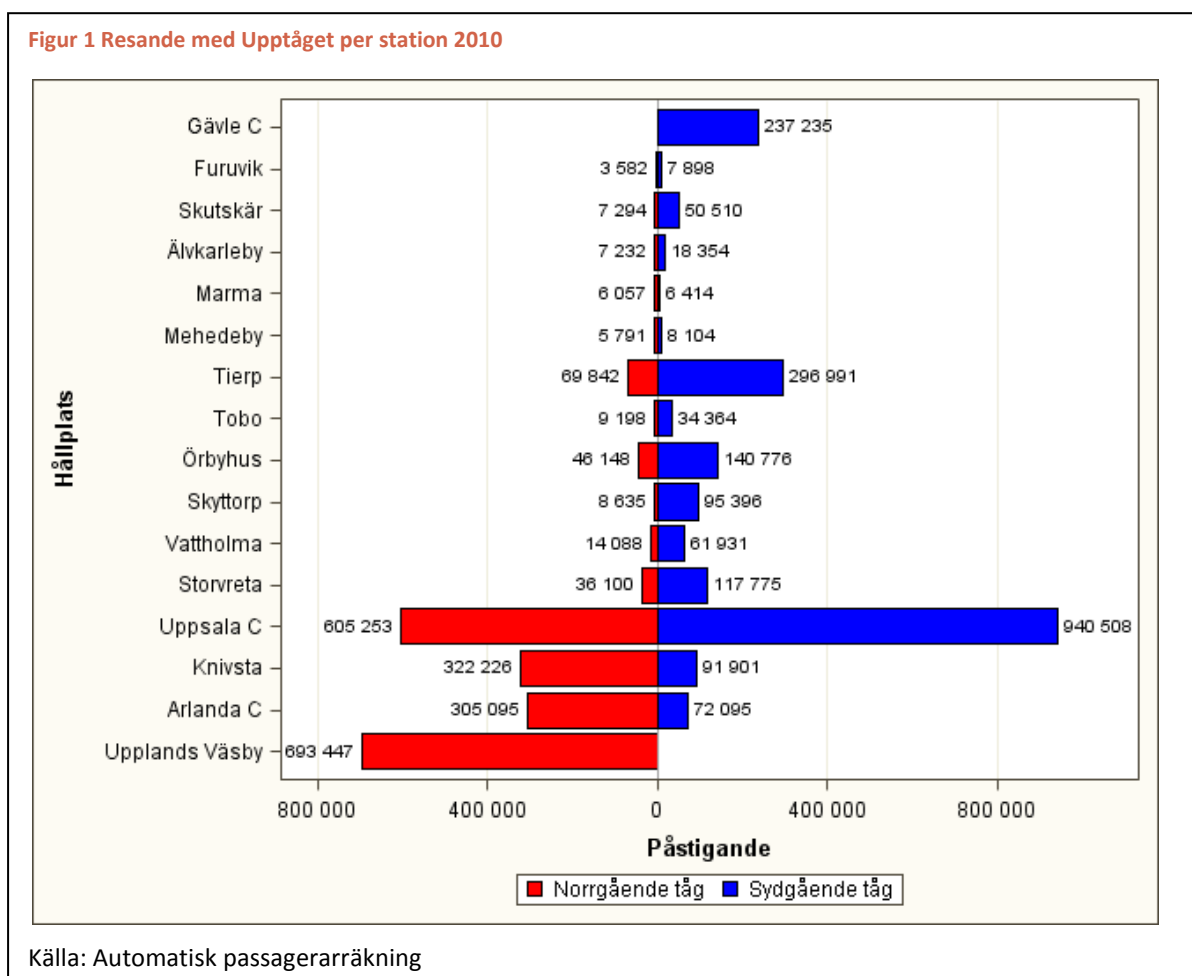
Tabell 4 Resande med Upptåget 2008-2010 uppdelat per delsträcka

Delsträcka	2008	2009	2010	Årlig utv. 07-10, procent	Andel 2010, procent
Upplands Väsby – Uppsala	1 810 000	2 210 000	2 400 000	18	56
Uppsala – Tierp	1 500 000	1 500 000	1 470 000	1	34
Tierp – Gävle	310 000	380 000	430 000	23	10
Totalt	3 610 000	4 100 000	4 320 000	12	

Källa: Automatisk passagerarräkning. Antalet passagerare som gått på en station på respektive delsträcka.

Utvecklingen för Upptåget varierar kraftigt mellan dess olika delsträckor. Antalet resor per delsträcka står i proportion till det ökande utbudet på respektive sträcka. Den södra sträckan mellan Upplands Väsby och Uppsala står för 56 procent av resandet med Upptåget och har ökat med nästan 20 procent årligen sedan 2007. Det var också där den största ökningen av utbudet skedde hösten 2006.

Sträckan Tierp – Gävle har ökat också ökat kraftigt 2007. Under samma period har utbudet successivt ökat. Tio procent av resorna med Upptåget görs från denna delsträcka. Den gamla Upptågssträckan,



Uppsala – Tierp, har inte utvecklats i samma utsträckning. Sedan 2007 har antalet påstigande på dessa stationer i stort varit oförändrat

De stora stationerna finns på sträckan Uppsala – Upplands Väsby. Undantaget är Tierp som har ungefär lika många resande som Knivsta och Arlanda C.

Bilden som växer fram är att Upptåget matar in resande till Uppsala, både från söder och från norr. Det finns dock en tendens till ett ökat genomgående resande i Uppsala.

2.4 Stadsbusstrafiken i Uppsala, Enköping och Bålsta

Totalt gjordes drygt 28 miljoner resor med kollektivtrafiken i Uppsala län under 2010. Av dessa utgjordes drygt 15 miljoner av stadbussarna i Uppsala, Enköping och Bålsta.

Den stora förändringen som skett är att resandet i Bålsta nästan fördubblats sedan hösten 2008. Detta beror på en ökad turtäthet och en ny och bättre linjedragning.

Tabell 5 Antalet resande på stadsbussar i Uppsala län (2006 - 2010)

År	Stadsbuss Uppsala	Stadsbuss Enköping	Stadsbuss Bålsta	Totalt
2006	15 900 000	103 000	89 000	16 100 000
2007	15 100 000	98 000	91 000	15 300 000
2008	15 200 000	93 000	120 000	15 400 000
2009	14 400 000	103 000	165 000	14 600 000
2010	15 200 000	105 000	166 000	15 500 000

Källor: UL:s biljettsystem och resplus för stadsbussarna i Enköping och Bålsta och Uppsalabusss för stadsbussarna i Uppsala.

3 Kundernas synpunkter

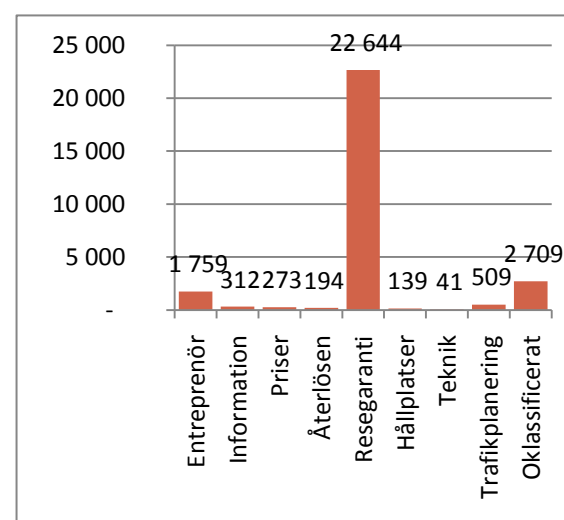
Under 2010 inkom 29 000 ärenden till UL:s kundtjänst. Den främsta orsaken är den kraftiga ökningen av resegarantiärendena vilket beror på uteblivna eller felaktiga leveranser från UL. Dessa problem uppkom av snö och kyla under vintern och våren 2010.

Merparten av dessa ärenden gäller resegaranti och då främst störningar på Upptåget. De motsvarar cirka 80 procent av alla inkomna ärenden.

Konkreta synpunkter och förslag till förändringar har även inkommit. Främst har det handlat synpunkter om på våra trafikföretags prestationer och trafikplaneringsfrågor.

Kollektivtrafikbarometern, som tillhandahålls genom Svensk kollektivtrafik, är en nationell kvalitets- och attitydundersökning. Undersökningen har genomförts årligen sedan 1996 och från november 2000 görs undersökningen månadsvis i syfte att löpande följa utvecklingen av kund- och marknadskapitalet. De som intervjuas i undersökningen är ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15-75 år, oberoende av hur mycket de reser med kollektivtrafiken. UL har genomfört 1 000 intervjuer årligen sedan november 2001, vilket motsvarar 100 intervjuer i månaden. Sedan sommaren 2009 omfattar undersökningen också en resvanedel. UL har därför ökat antalet intervjuer till 400 per månad. Intervjuerna ligger till grund för ett samlat Nöjd Kund Index (NKI). Detta index bygger på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med UL?" och sammanställs för de som uppgett att de reser med UL minst en gång i månaden, vilket motsvarar ungefär hälften av de tillfrågade. Omkring 30 procent av de tillfrågade reser med UL minst en gång i veckan.

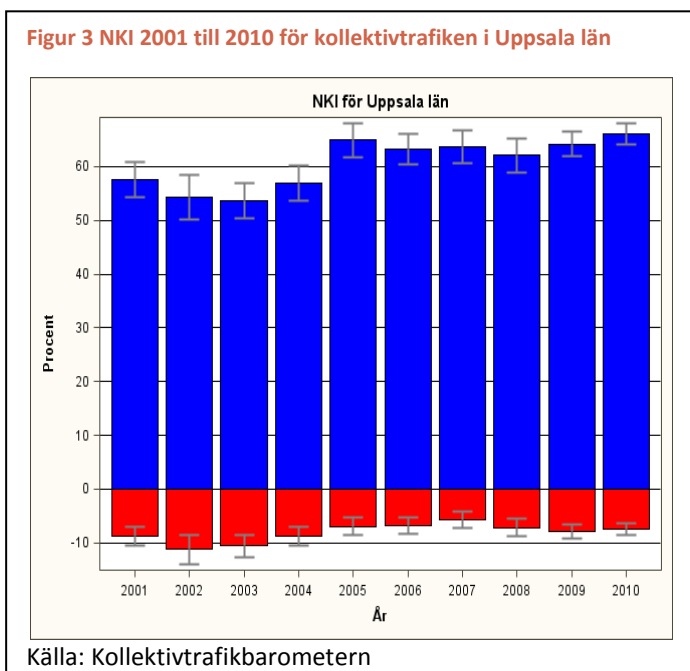
Figur 2 Antalet inkomna synpunkter fördelat på ärendekategori 2010.



Källa: UL:s kundhanteringssystem

Mätningarna visar att kundernas attityd till UL:s leverans inte har förändrats under de senaste åren. De skillnader som finns är inom felmarginalen. Enda undantaget är 2005 då det sker en uppgång som håller i sig.

De analyser som UL gjort av Kollektivtrafikbarometern visar att det är främst på två punkter som UL måste bli bättre på; Information till kunder och ett trafikutbud som bättre är anpassat till kundernas behov. Information till kunder handlar framförallt om information vid planerade och oplanerade störningar i trafiken.



Utformningen av trafikutbudet innebär trafik som är mer pålitlig och snabbare samt har bättre anpassade linjestreckningar och anpassade avgångstider.

Vid utvärdering av resultaten framkommer det att dessa områden är tydliga förbättringsområden oavsett om kunder eller icke kunder har tyckt till. Samma tendens kan avläsas av resultaten även tidigare år. Ett enkelt konstaterande blir att åtgärder inom dessa områden är avgörande för en fortsatt positiv utveckling av kollektivtrafiken i Uppsala län.

Under 2010 startades en funktion inom UL:s kundtjänst med uppgift att samla in

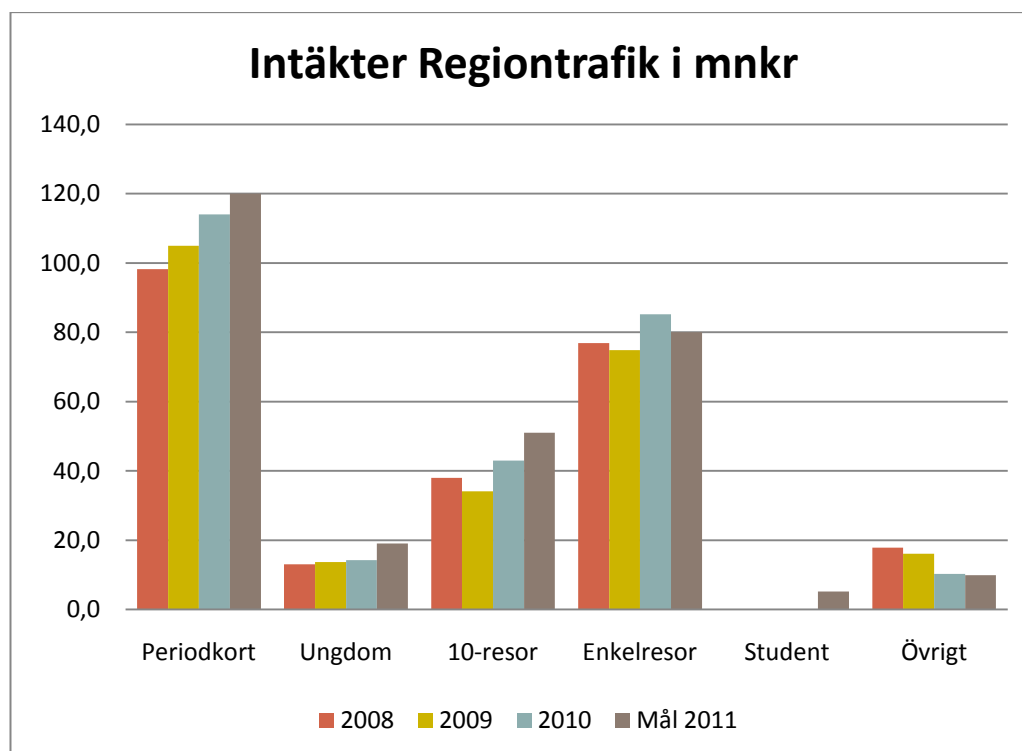
och sprida information om trafikstörningar i UL:s trafik. Detta i syfte att förbättra informationen om oförutsedda händelser till resenärerna.

4 Bolagets ekonomi

4.1 Biljettintäkter

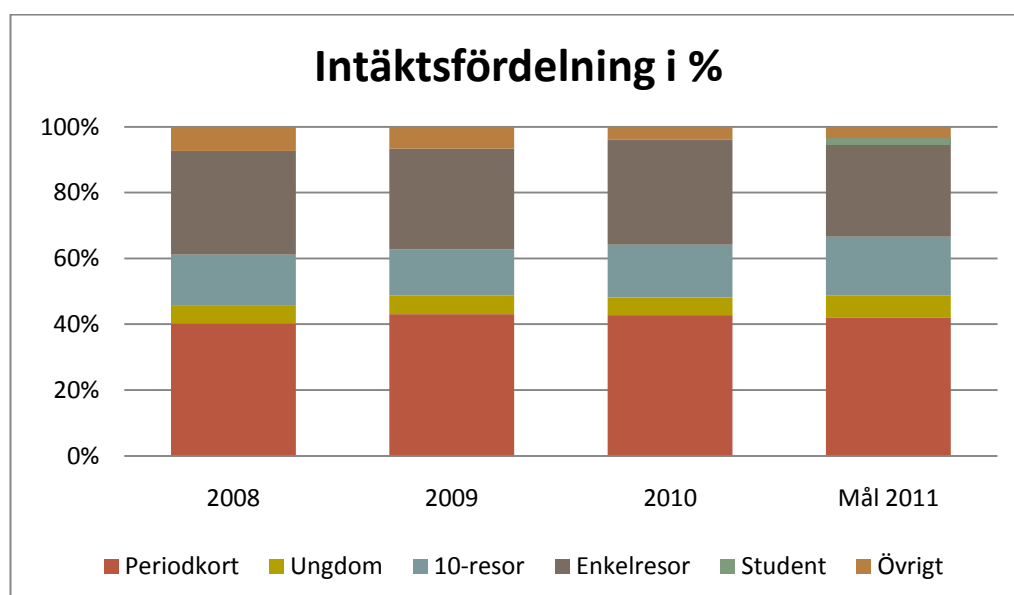
Försäljningen under 2010 ökade totalt med drygt 9% mot 2009. Ökningar var främst olika typer av periodkort (+9%), 10-resors (+26%) och enkelresor (+14%). En del av ökningen på enkelresor och 10-resors härrör till olika kampanjer med rabatterade biljetter.

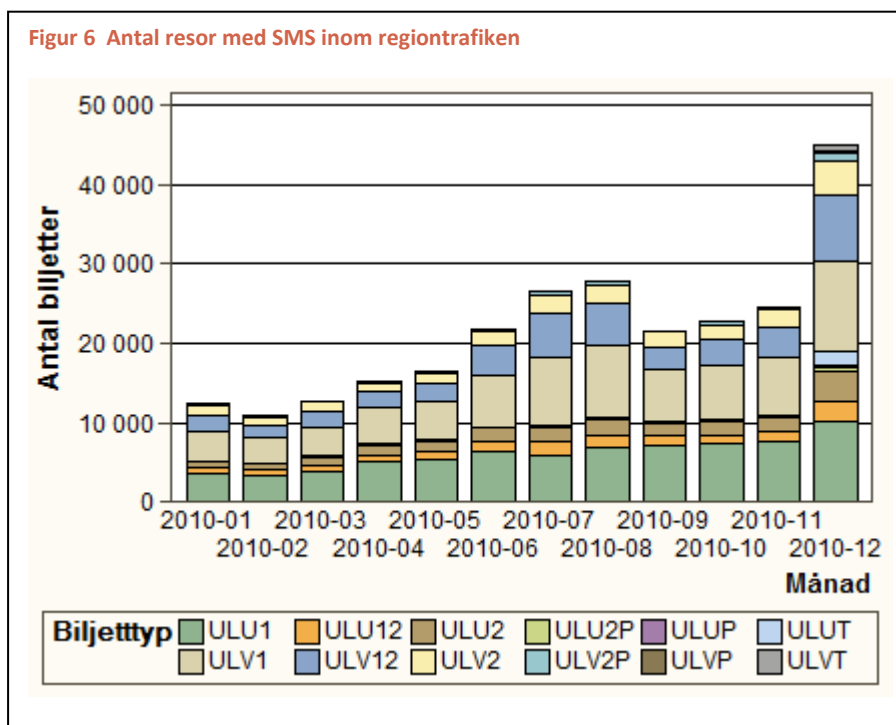
Figur 4 Intäkter Regiontrafik 2008-2011



Andelen periodkort minskade från 49 % år 2009 till 48 % år 2010, trots en ökning av intäkterna på periodkort. En viktig anledning är olika rabatterade kampanjer på 10-resors och enkelresor som under 2010 ökade mer än periodkortet. Under 2011 förväntas andelen periodkort, inklusive ungdom och studenter att öka.

Figur 5 Intäktsfördelning i procent 2008-2011





Under 2010 har användningen av SMS-biljetter inom regionbusstrafiken ökat kraftigt. Från omkring 10 000 biljetter i månaden till mer än det dubbla under slutet av sommaren. Under perioden 1 juni – 31 augusti 2010 erbjöds kunderna SMS-biljett till halva priset för resor mellan kl 09-15. I december 2010 introducerades SMS-biljett som är giltig endast i regiontrafiken inom tätorter. I och med införandet av kontantfritt i december

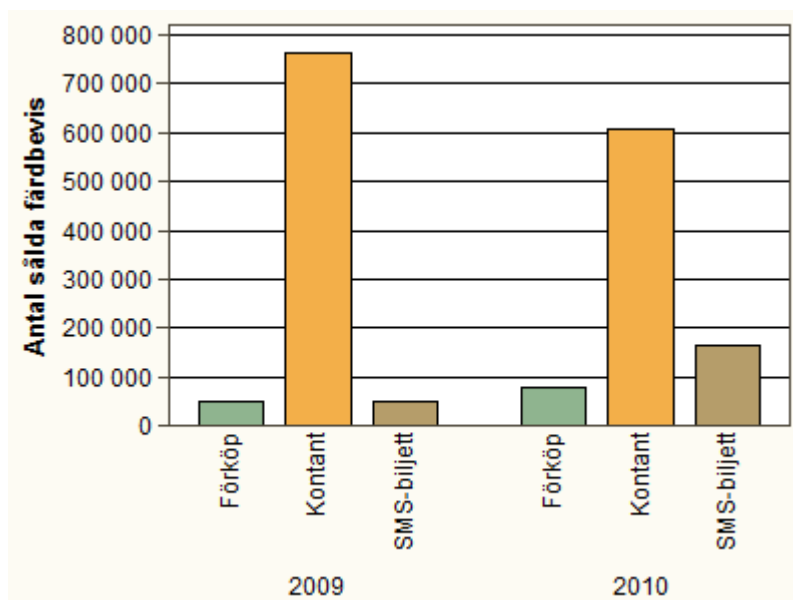
2010 rabatterades SMS-biljetter med 20%.

4.1.1 Kontantfritt och nya biljettslag

Den 12 december 2010 infördes kontantfritt på samtliga bussar i Uppsala län. För att kunna genomföra förändringen utökades möjligheten att köpa biljetter i alternativa försäljningskanaler som SMS, automat och via e-handel på ul.se. Dessa aktiviteter samtidigt med omfattande informationsinsatser ska förhoppningsvis göra att kunderna inte upplever förändringen negativ. Hur biljettintäkterna påverkas är svårt att fastställa men erfarenheter från andra delar i Sverige visar initialt att intäkterna kan minska för att på sikt vända uppåt igen. Det handlar om att kunna erbjuda kunderna bra möjligheter till köp av biljett och samtidigt nå ut med kommunikationen om alternativen

I förberedelserna inför kontantfritt har UL ökat aktiviteterna för att få kunden att köpa biljett på andra sätt än ombord och detta har visat sig fungera, såväl SMS-biljetter som förköpsbiljetter via ombud har ökat i försäljning.

Figur 7 Antal sålda färdbevis - fördelning 2009 - 2010



4.1.2 Biljetterbudandena 2011 och på sikt

Under 2011 kommer UL att besluta om en ny pris- och distributionsstrategi vilken kommer vara vägledande för hur biljetterbudandena utvecklas de närmaste åren. I samband med införandet av ett nytt biljettsystem (BIMS) till sommaren 2012 finns det möjlighet att ta ett större grepp på utvecklingen av erbjudandena både lokalt i länet men även i samarbetet med angränsande län.

Huvudinriktningen i strategin blir att biljetterbudandena ska bidra till att nå fördubblingsmålet. I praktiken innebär det att samtliga kundgrupper ska resa mer med UL-trafiken än vad som är fallet idag. Bilden nedan visar hur en sådan förflyttning ser ut och det handlar om att hitta erbjudanden som känns relevanta i de olika stegen.

Figur 8 Kundgrupper: Fokusområden och tänkbara satsningar 2011

Huvudgrupp	Aldrig	Sällan	Då o då	Pendlar	Säsong
Pensionärer +65					
Vuxna 26-64					
Studenter					
Ungdom 20-25					
Barn/Ungdom 6-19					

Röd pil = fokusområden. Gul pil = tänkbara satsningar.

2011 innebär fokus på ungdomar och då inklusive studenter. I dec 2010 lanserades den första studentrabatten i UL-trafiken och precis som på andra platser i Sverige förväntas en snabb positiv resande utveckling inom den kundgruppen. Tanken under 2011 är att lansera fler ungdomserbudanden vilka innebär tröskeln för ungdomar att välja kollektivtrafiken minskar. I en utveckling till ungdomar ligger också att se över skolkortets funktion. Eftersom en förändring av skolkortet får relativt stora konsekvenser för UL:s ägare kräver den här frågan en process av förankring vilket i sin tur kan påverka tidplanen (tänkt lansering HT 2011).

Arbetet med att rekrytera nya kunder till UL-trafiken pågår konstant inom flera funktioner på UL. De kampanjer som genomfördes 2010 (ex i Alsike) fortsätter under 2011. Målet är att få fler kunder att lämna bilen hemma vid resor till arbete eller andra aktiviteter och istället prova buss och tåg.

När året inleds finns inga planer på större prisjusteringar men aktuellt under framförallt våren blir att se över prissättningen på enskilda produkter. Ex pågår ett arbete att tillsammans med X-trafik och SL för att ta fram fler gemensamma erbjudanden och i samband med de förändringarna kan prisjusteringar bli aktuella.

Under 2010 påbörjades på allvar bearbetningen av företag i Uppsala län. Målet är att företagens kännedom om UL-trafiken ska öka och därmed få dem att flytta framförallt sina tjänsteresor från egen bil och taxi till buss och tåg. Under 2011 intensifieras arbetet ytterligare och målsättningen är att öka försäljningen med 35% mot 2010.

4.2 Budget för 2011

4.2.1 Ekonomiskt resultat för 2010

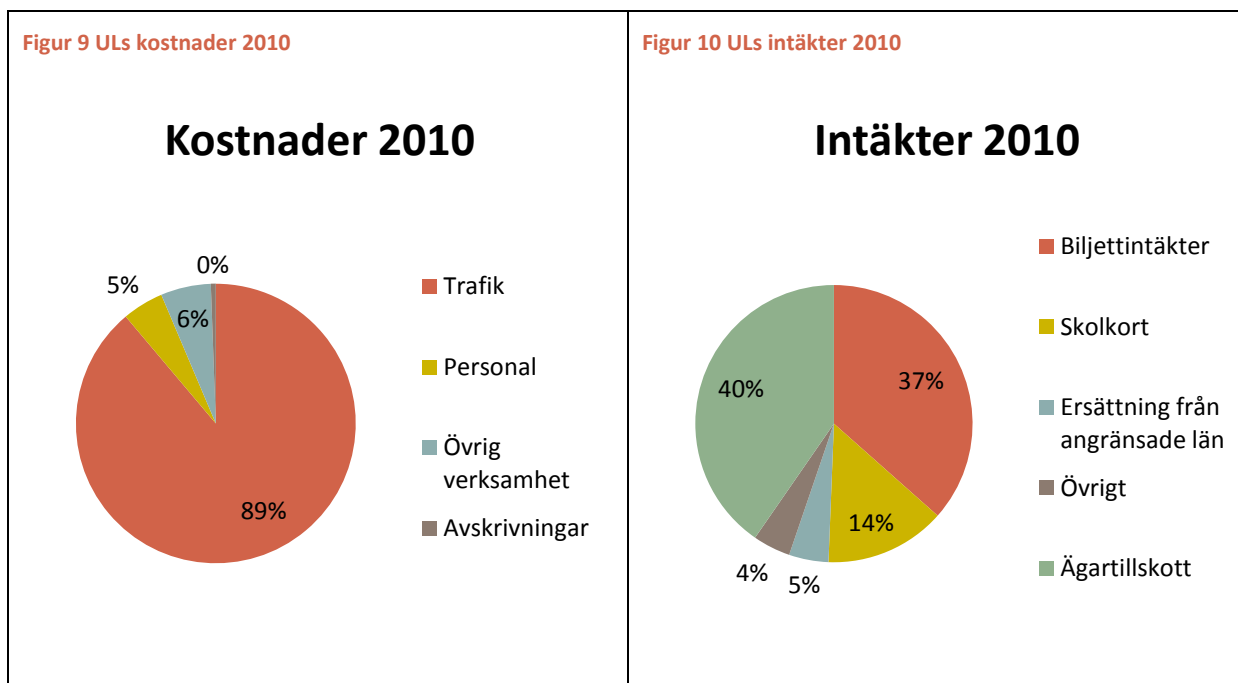
Upplands Lokaltrafik AB redovisar ett överskott med 20,6 mnkr för helåret 2010. Budgeterat årsresultat är noll. Överskottet kommer att regleras gentemot bolagets ägare via ULs modell för underskottsfinansiering, så att det slutliga resultatet för året uppgår till noll.

Det positiva resultatet beror framförallt på betydligt högre biljettintäkter och en gynnsam utveckling av de index som reglerar ersättningen till trafikföretagen samt lägre kostnader för Upptågstrafiken.

Biljettintäkterna blev 7 mnkr bättre än budget och 25 mnkr bättre än föregående år. Den tidiga vintern redan i november har positivt bidragit till den ökade försäljningen. Resandet ökade totalt med 2,9 procent. Busstrafiken ökade med 1,8 procent medan Upptåget har en fortsatt starkare resandeökning med 5,2 procent.

Även trafikkostnaderna blev totalt 11 mnkr bättre än budget. Detta beror dels på en gynnsam utveckling av indexkorgen avseende busstrafiken speciellt under tredje tertiet samt totalt lägre Upptågskostnader med 8,0 mnkr jämfört med budget. Orsaken till de lägre Upptågskostnaderna beror främst på att i budgeten planerad tåg nr 11 från augusti 2010 inte har levererats samt i övrigt lägre hyreskostnader för befintliga tåg på grund av fortsatt lägre räntenivå.

Fördelningen av UL:s kostnader och intäkter



Tabell 6 UL:s resultat 2010 och budget för 2011, tusentals kronor

	Resultat 2010		Budget 2011	
Intäkter		729 620		817 912
Ägartillskott	294 542		375 063	
Skolkort	102 749		105 500	
Ersättning från angränsade län	33 645		33 467	
Biljettintäkter	266 651		273 741	
Övrigt	32 033		30 141	
Kostnader		729 620		817 912
Trafikkostnader		648 266		715 658
Buss	492 148		537 366	
Upptåget	125 156		146 323	
Övriga trafikkostnader	30 962		31 969	
Verksamhetskostnader		77 174		92 052
Avskrivningar		4 503		6 602
Ränteintäkter		635		700
Räntekostnader		311		4 300
Resultat		0		0

4.3 Ekonomin under 2011

UL har med utgångspunkt av upphandlad Upptågstrafik, tätortstrafik och interimsupphandling av regionbusstrafiken samt ägarnas direktiv avseende fördubblingsmålet tagit fram en budget i balans. För att uppnå balans har bolaget begärt om att få extra tillskott om 52 mnkr. All nyupphandlad trafik gäller från den 12 juni 2011.

De osäkerhetsfaktorer av betydelse som bedöms finnas är hur de budgeterade intäktsökningarna påverkas av införandet av kontantfritt från 12 december 2010 och hur kostnaderna påverkas av antaganden om låga ökning av bränslepriset (5 %) per halvår har för volympåverkan och hur index i trafikavtalen utvecklar sig. Inga förändringar av verksamheten sker som medför några större osäkerheter i den ekonomiska bedömningen.

Förutsättningar för trafiken 2011

5 Norra Uppsala län

Stråket sträcker sig mellan Tierp och Gävle via Skutskär. Upptåget är ryggraden i trafiken med kompletterade busstrafik.

5.1 Uppföljning av TFP10

Linje 510 har fått fler turer från Älvkarleby, såsom en ny kvällsförbindelse till Gävle och fler förbindelser mellan Gävle – Skutskär på eftermiddagar. Ett antal turer på linje 511 har också tillkommit.

5.2 Resandeutvecklingen under 2010

Flera linjer i området har fått nya linjenummer som ett led i att tydliggöra linjestrukturen. Detta i kombination med ett ökat turutbud har visat sig vara en mycket framgångsrik strategi, både för stråktrafiken och för delar av matartrafiken. Linje 839 bytte linjenummer under 2009 till 760 och resandeminskningen kan förklaras med att gymnasieelever i och med linjeförändringen hänvisats till Upptåget.

Upptågets ökade utbud innebär ett ökat resande. På sträckan Tierp – Skutskär har resandet ökat med 9 procent och på sträckan Skutskär – Gävle har det ökat med 14 procent. Totalt görs det närmare 430 000 resor med tåg på sträckan Tierp - Gävle, vilket är en ökning med 12 procent.

Totalt har resandet i stråket ökat med 11 procent.

Tabell 7 Resande i stråket: Norra Uppsala län

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
501	256 400	287 300	30 900	12.1%
510	52 500	139 000	86 500	
511	9 200	19 200	10 000	
518	1 000	26 000	25 000	
760	2 800	6 400	3 600	
830	30 200			
831	26 900			
837	400			
838	44 000			
839	4 900			
Summa linjer i stråk	428 300	478 100	49 800	11.6%
502	9 200	10 500	1 300	14.3%
503	5 900	5 800	-100	-2.6%
504	3 800	4 300	500	14.4%
515	400	11 000	10 600	
825	11 100			
Summa matarlinjer	30 400	31 600	1 200	3.8%
Totalt buss	458 800	509 700	50 900	11.1%
Upptåget Skutskär - Gävle	211 400	240 800	29 400	13.9%
Upptåget Tierp - Skutskär	172 400	187 500	15 100	8.7%
Totalt tåg	383 900	428 300	44 400	11.6%
Totalt	842 700	938 000	95 300	11.3%

5.3 Marknadsförutsättningar

I stråkets tätorter bor det knappt 15 000 personer plus nästan 70 000 personer i Gävle. Befolkningsutvecklingen har i stort sätt varit obefintlig under perioden 1990 till 2005. Undantaget är Furuvik som ökade kraftigt mellan 1990 och 1995.

Tabell 8 Befolkningsutvecklingen i tätorterna längst stråket, 1990 till 2005 och den årliga befolkningsutvecklingen.

Kommun	Tätort	År				Befolknings- utveckling
		1990	1995	2000	2005	
Gävle	Gävle	67 301	68 070	67 856	68 700	0,1%
	Furuvik	281	443	472	486	3,7%
Älvkarleby	Marma	356	340	311	304	-1,1%
	Skutskär	6 306	6 225	6 003	6 136	-0,2%
	Älvkarleby	1 522	1 581	1 654	1 648	0,5%
Tierp	Tierp	5 043	5 211	5 147	5 377	0,4%
	Mehedeby	512	479	465	476	-0,5%
Totalt stråket		81 321	82 349	81 908	83 127	0,1%
Exkl. Gävle		14 020	14 279	14 052	14 427	0,2%

Källa: SCB, Tätortsstatistiken.

Norra Uppsala län delas i två arbetsmarknader med en tydlig delningspunkt i Tierp. Norr om Tierp är det Gävle som är den centrala orten. I Tierp och söderut är det Uppsala som är den stora pendlingsorten.

Den största arbetspendlingen inom stråket sker från Skutskär till Gävle, över 700 personer. 200-300 personer pendlar mellan Gävle och Uppsala i båda riktningarna. Över 200 personer pendlar också in till Skutskär från Gävle och från Älvkarleby till Gävle. Det finns också en betydande pendling på över 100 personer från Älvkarleby till Skutskär.

5.4 Alternativa resmöjligheter

Kollektivtrafikens konkurrenter är de alternativ som resenären kan använda när den väljer en resa. Både prismässigt och tidsmässigt är kollektivtrafiken konkurrenskraftig i stråket mellan tätorterna. Däremot är turtätheten lägre än i övriga stråk i länet. Detta minskar UL:s konkurrenskraft i stråket.

Tabell 9 Skillnad i pris och restid mellan bil och kollektivtrafik i UL:s regi i stråket.

Från	Till	Bil tim.	Bil km	Bil kostnad	UL tim.	UL kort	UL 10-resor
Tierp	Gävle	00:29	48	88,80 kr	00:34	29,72 kr	48,00 kr
Skutskär	Gävle	00:18	19	34,41 kr	00:12	29,72 kr	48,00 kr
	Tierp	00:29	39	72,71 kr	00:22	18,61 kr	24,00 kr
Gävle	Uppsala	01:00	105	193,88 kr	01:11	36,11 kr	72,00 kr

Källa: Enrios reseplanerare och UL:s tidtabell. Pris för bilen är Skatteverkets norm på 1,85kr/km och vi antar att resenärerna reser 36 resor per 30- dagarskort.

SJ och Y-buss och SGS trafikerar i stråket på sträckan Gävle – Uppsala. Båda kör direkttrafik mellan orterna. För SJ tar det mellan 45 och 50 minuter att köra sträckan till ett pris mellan 130 och 300 kronor. Y-buss tar 1 timme och 25 minuter och kostar 82 kronor. Detta kan jämföras med UL:s kontantpris på 120 kronor.

5.5 Planer för 2011

För busstrafiken planeras inga större förändringar under 2011.

Trots att resandeökningen på Upptåget fortsätter och att kapaciteten i tågen på vissa avgångar är ansträngd kommer inga större förändringar att kunna genomföras under 2011.

Upptåget kommer under 2011 att köras som under 2010, men med några smärre justeringar.

- Restiden på sträckan Gävle – Skutskär kommer att bli 5 minuter längre vid vissa tillfällen. Orsaken är kapacitetsbrist i banan.
- En ny kvällsförbindelse, måndag – söndag och helgdag, mellan Tierp – Gävle och omvänt. Turen från Tierp går ca 21:00 och den från Gävle ca 22:00.
- Några turer/delsträckor som idag endast körs som transportturer (tomturer) mellan Skutskär – Gävle och omvänt tidtabelläggs och öppnas därmed upp för resenärerna. Dessa turer ger vissa avgångar trafik under måndag – söndag och helgdag där det tidigare endast funnits under en del av veckan.

6 Mellersta Uppsala län

Stråket sträcker sig mellan Uppsala och Tierp mellan Upptåget och väg 600 (gamla E4:an). Upptåget är ryggraden i trafiken.

6.1 Uppföljning av TFP10

En ny avgång med Upptåget från Uppsala kl. 14:49 mot Tierp infördes under 2010 vilket har inneburit att halvtimstrafiken startat en timme tidigare. I övrigt har trafiken inte ändrats.

6.2 Resandeutveckling under 2010

Resandet i stråket visar, för busstrafiken, en liten ökning där linje 823 står för den största delen. Resandet på linje 814 minskar vilket beror på att linjen är otydlig med många olika uppdrag i stråket. Linjen kommer att justeras fr.o.m. sommaren 2011.

Matarlinjernas resande minskar men observeras bör att flertalet linjer som återfinns i avsnittet Norra Uppsala län även har matning till stråket Mellersta Uppsala län. En del av denna resandeökning kan härföras till matarlinjerna i stråket och kommer att särredovisas framöver.

Totalt har resandet i stråket minskat och Upptåget står för den största delen. Det är möjligt att effekterna av att resenärerna på Upptåget reser längre sträckor än tidigare blir tydligare i just stråket Uppsala – Tierp. En förklaring kan vara att resenärer/arbetspendlare som tidigare haft start- och målpunkt i stråket reser vidare för att nå nya arbetsplatser.

Tabell 10 Resande i stråket: Mellersta Uppsala län

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
814	61 000	57 500	-3 500	-5.7%
815	17 500	17 400	-100	-0.3%
821	231 500	233 400	1 900	0.8%
822	5 900	5 800	-100	-2.1%
823	225 800	233 000	7 200	3.2%
824	6 200			
888	197 400	193 400	-4 000	-2.0%
Summa linjer i stråk	745 300	740 600	-4 700	-0.6%
117	1 600	2 700	1 100	
813	2 800	76 400	73 600	
516	2 700			
836	76 000			
Summa matarlinjer	83 100	79 200	-3 900	-4.8%
Totalt buss	828 500	819 800	-8 700	-1.1%
Upptåget Uppsala - Tierp	1 516 500	1 466 700	-49 800	-3.3%
Totalt	2 344 900	2 286 400	-58 500	-2.5%

6.3 Marknadsförutsättningar

I stråket bor drygt 20 000 personer plus Uppsala tätort på 130 000 personer. Befolkningsutvecklingen har varit låg, 0,3 procent per år. Örbyhus, Upplanda och Skyttorp är de orter som haft den största utvecklingen med en tillväxt på 0,6 – 0,7 procent årligen.

Tabell 11 Befolkningsutvecklingen i tätorterna längst stråket, 1990 till 2005 och den årliga befolkningsutvecklingen.

Kommun	Tätort	År				Befolknings- utveckling
		1990	1995	2000	2005	
Tierp	Månkarbo	638	681	650	670	0,3%
	Tierp	5 043	5 211	5 147	5 377	0,4%
	Tobo	593	598	641	616	0,3%
	Upplanda	308	340	343	343	0,7%
	Örbyhus	1 742	1 802	1 871	1 905	0,6%
Totalt Tierp		8 324	8 632	8 652	8 911	0,5%
Uppsala	Björklinge	3 067	3 059	3 110	3 186	0,3%
	Läby		233	244	230	
	Lövstalöt	891	971	880	982	0,6%
	Skyttorp	554	652	631	664	1,2%
	Storvreta	5 932	6 550	6 431	6 083	0,2%
	Vattholma	1 607	1 525	1 492	1 413	-0,9%
Totalt Uppsala		8 984	9 598	9 434	9 142	0,1%
Totalt stråket		20 375	21 522	21 440	21 469	0,3%
	Uppsala	109 497	119 979	124 036	128 409	1,1%

Källa: SCB

I detta stråk är de största pendlingsströmmarna riktade mot Uppsala; från Storvreta med över 1700 personer, från Björklinge med omkring 900 personer och från Örbyhus, Lövstalöt och Vattholma med mellan 250 – 450 personer vardera. Från Tierp till Uppsala pendlar runt 300 personer, i motsatt riktning omkring 200.

Större pendlingsströmmar går också ut från Uppsala; till Björklinge, till Skyttorp och till Storvreta med 100-200 personer vardera. Från Storvreta finns också utpendling med över 200 personer till Stockholm.

6.4 Alternativa resmöjligheter

UL och SJ har sedan länge en överenskommelse om ömsesidigt kortgiltighet mellan Tierp och Uppsala. Det finns det inte någon annan kollektivtrafikoperatör på sträckan.

Längst stråket är det Upptåget som ger kollektivtrafiken dess konkurrensfördel gentemot bilen. På de sträckor som Upptåget körs ger bilen varken tidsvinst eller ekonomisk vinst. På övriga sträckor ger bilen omkring halva restiden gentemot kollektivtrafiken.

Tabell 12 Skillnad i pris och restid mellan bil och kollektivtrafik i UL:s regi i stråket.

Från	Till	Bil tim.	Bil km	Bil kostnad	UL tim.	UL kort	UL 10-resor
Tierp	Månkarbo	00:16	15	27 kr	00:15	18,61 kr	24,00 kr
	Örbyhus	00:21	18	34 kr	00:11	18,61 kr	24,00 kr
	Uppsala	00:44	62	114 kr	00:36	29,72 kr	48,00 kr
Månkarbo	Uppsala	00:35	47	87 kr	01:00	29,72 kr	48,00 kr
Örbyhus	Uppsala	00:46	54	100 kr	00:25	29,72 kr	48,00 kr
Skyttorp	Uppsala	00:17	15	27 kr	00:08	18,61 kr	24,00 kr
Björklinge	Uppsala	00:24	22	40 kr	00:40	18,61 kr	24,00 kr

Källa: Enrios reseplanerare och UL:s tidtabell. Pris för bilen är Skatteverkets norm på 1,85kr/km och vi antar att resenärerna reser 36 resor per månadskort.

6.5 Planer för 2011

Linje 814 nummerändras till 514 fr.o.m. sommaren 2011 och kommer endast att gå till Läby där bussbyte till linje 821 kan ske på samtliga turer. Vissa turer på linje 814 körs idag till Uppsala.

Upptåget kommer under 2011 att köras som under 2010, med en smärre justering i stråket.

- Ytterligare en förbindelse, måndag – fredag, mellan Uppsala – Tierp och omvänt. Turen från Uppsala går 18:49 och turen från Tierp 18:35.

7 Västra Uppsala län

Stråken sträcker sig från Östervåla till Uppsala och Sala/Heby till Uppsala. Från Östervåla går UL:s busstrafik. På sträckan Sala/Heby kör SJ tåg, UVEN, och UL busstrafik.

7.1 Uppföljning av TFP10

Under året har Uvens framtid varit den stora frågan i stråket. MÄLAB och SJ har slutit ett avtal som innebär att UVEN körs med samma turtäthet som under 2008. Den framtida finansieringen av Uven är fortfarande oklar. UL har börjat utreda möjligheterna att trafikera sträckan Uppsala – Heby – Sala med Upptåget.

Den expressbuss, linje 770, som ersatte UVEN har dragits in. Linje 848, Uppsala – Heby – Sala, har fått fler turer under rusningstid vilket innebär 15-minuterstrafik på sträckan. På kvällstid har Tärnsjö fått ytterligare en förbindelse till och från Uppsala.

7.2 Resandeutvecklingen under 2010

Totalt visar resandet i stråket en liten ökning. Störst har ökningen varit på linje 848, vilket delvis kan förklaras av en lång period av inställda UVEN-tåg under januari/februari 2010 samt att UL:s länskortsgiltighet på UVEN slopades fr.o.m. augusti 2010.

Resandet på matarlinjerna visar på en överströmning av gymnasieelever, som i större utsträckning än tidigare väljer skolor i Uppsala istället för i Sala.

Tabell 13 Resande i stråket: Västra Uppsala län

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
770	500			
771	13 900			
772	18 700	18 500	-200	-1.0%
844	272 700	270 800	-1 900	-0.7%
848	482 200	512 800	30 600	6.4%
Summa linjer i stråk	787 900	802 100	14 200	1.8%
849	9 100	9 400	300	3.6%
865	44 900	43 100	-1 800	-4.0%
Summa matarlinjer	54 000	52 500	-1 500	-2.7%
Totalt	841 900	854 600	12 700	1.5%

7.3 Marknadsförutsättningar

Stråket är glest befolkat och har i genomsnitt en låg tillväxt. Några orter skiljer sig från övriga genom att befolkningen ökar. Harbo mellan Uppsala och Östervåla som har växt med 60 personer sedan 1990 samt Järlåsa och Vänge i Uppsala kommun, på vägen mot Sala, som växt med 40 respektive 175 personer. Det är främst orterna närmast Uppsala som växt. Förbättrade kommunikationer har bidragit till den positiva befolkningsutvecklingen.

Totalt bor det 9 750 personer i stråket och tillsammans med Salas 12 000 personer blir det totalt 21 800 personer.

Tabell 14 Befolkningsutvecklingen i tätorterna längst stråket, 1990 till 2005 och den årliga befolkningsutvecklingen.

Kommun	Tätort	År				Befolknings- utveckling
		1990	1995	2000	2005	
Heby	Harbo	640	642	675	702	0,6%
	Heby	2 604	2 704	2 613	2 687	0,2%
	Morgongåva	1 561	1 480	1 328	1 351	-1,0%
	Tärnsjö	1 260	1 279	1 253	1 262	0,0%
	Vittinge	487	478	494	480	-0,1%
	Östervåla	1 654	1 656	1 620	1 570	-0,3%
Totalt Heby		8 206	8 239	7 983	8 052	-0,1%
Sala	Sala	12 286	12 469	12 118	12 059	-0,1%
Totalt Sala		12 286	12 469	12 118	12 059	-0,1%
Uppsala	Järlåsa	411	440	436	451	0,6%
	Vänge	1 086	1 254	1 213	1 245	0,9%
Totalt Uppsala		1 497	1 694	1 649	1 696	0,8%
Totalt stråket		21 989	22 609	21 750	21 807	-0,1%

Pendlingen i Västra Uppsala län är riktad mot Uppsala och mot Sala. Flöden på omkring 100 arbetspendlande eller mer in till Uppsala finns från Heby, Harbo, Östervåla, Sala, Järlåsa och Vänge. Från Uppsala pendlar över 100 personer också till Sala. Mellan Heby och Sala finns en pendling i båda riktningar på dryga 100 personer.

7.4 Alternativa resmöjligheter

Förutom UL:s bussar trafikerar SJ sträckan Sala – Heby – (Morgongåva) – Uppsala med UVEN. På sträckan Heby – Uppsala har UL tidigare köpt giltighet för periodkort men detta slopades fr.o.m. augusti 2010. Trafiken på UVEN är inte lönsam och de senaste åren drivits med bidrag från trafikhuvudmännen och Rikstrafiken. Den framtida finansieringen av trafiken är fortfarande oklar. UL har på Landstingets uppdrag utrett förutsättningarna för pendeltåg på sträckan Uppsala – Heby – Sala.

Tabell 15 Skillnad i pris och restid mellan bil och kollektivtrafik i UL:s regi i stråket.

Från	Till	Bil tim.	Bil km	Bil kostnad	UL tim.	UL kort	UL 10-resor
Heby	Sala	00:18	17	32 kr	00:20	18,61 kr	24,00 kr
	Östervåla	00:41	42	77 kr	01:00	18,61 kr	24,00 kr
	Uppsala	00:52	49	90 kr	00:55	29,72 kr	48,00 kr
Sala	Uppsala	01:07	64	117 kr	01:15	29,72 kr	48,00 kr
Östervåla	Uppsala	00:52	51	94 kr	01:05	29,72 kr	48,00 kr
Järlåsa	Uppsala	00:28	27	50 kr	00:40	18,61 kr	24,00 kr

Källa: Enrios reseplanerare och UL:s tidtabell. Pris för bilen är Skatteverkets norm på 1,85kr/km och vi antar att resenärerna reser 36 resor per månadskort.

Jämfört med bilen är kollektivtrafiken långsammare. Skillnaderna är dock små. Prismässigt står sig kollektivtrafiken bra.

7.5 Planer för 2011

Linje 771 återinförs med nya expressturer mellan Heby – Uppsala med 8 turer mot Uppsala och 4 turer från Uppsala.

8 Sydvästra Uppsala län

Stråket stråket omfattar sträckorna Västerås – Enköping – Uppsala och Bålsta – Uppsala.

8.1 Uppföljning av TFP10

Genom en omfördelning av resurser har fler expressturer på linje 774 inrättats.

8.2 Resandeutvecklingen under 2010

Genom en omfördelning av resurser har Expressbusslinje 774 kunnat utvecklas vidare med ett ökat turutbud. Resandet på linjen har ökat markant medan resandet på linje 773 minskar. Linje 804 körs inte via Irsta på kvällar och lör-, sön- och helgdag vilket förklarar en del av resandeminskningen men även en överströmning till expresslinjerna påverkar resandet på linjen.

Matarlinje 108 ökar kraftigt eftersom den anpassats efter önskemål från Wiks Folkhögskola.

Linje 895 har kortats av med byte i Örsundsbro för resor till/från Uppsala som följd vilket förklarar en del av resandeminskningen.

Tabell 16 Resande i stråket: Sydvästra Uppsala län

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
773	61 800	50 900	-10 900	-17.6%
774	94 200	152 000	57 800	61.0%
804	785 100	735 700	-49 400	-6.3%
Summa linjer i stråk	941 100	938 300	-2 800	-0.3%
108	23 500	26 600	3 100	13.2%
223	9 200	16 000	6 800	
868	9 200			
876	22 600	23 900	1 300	6.1%
895	112 200	98 600	-13 600	-12.1%
Summa matarlinjer	176 600	165 000	-11 600	-6.6%
Totalt	1 117 700	1 103 300	-14 400	-1.3%

8.3 Marknadsförutsättningar

I hela stråket finns det en tillväxt i antalet boende. Ingen av tätorterna i stråket, med undantag av Irsta, har haft en stagnerande befolkningsutveckling. Totalt bor det 26 800 personer i stråket samt ytterligare 107 000 personer i Västerås.

Tabell 17 Befolkningsutvecklingen i tätorterna längst stråket, 1990 till 2005 och den årliga befolkningsutvecklingen.

Kommun	Tätort	År				Befolknings- utveckling
		1990	1995	2000	2005	
Enköping	Enköping	18 673	19 143	19 147	20 204	0,5%
	Grillby	859	924	925	1 001	1,0%
	Hummelsta	966	1 056	998	1 005	0,3%
	Örsundsbro	1 619	1 813	1 777	1 773	0,6%
Totalt Enköping		22 117	22 936	22 847	23 983	0,5%
Håbo	Bålsta	12 885	12 832	12 891	13 430	0,3%
	Totalt Håbo	12 885	12 832	12 891	13 430	0,3%
Uppsala	Ramstalund		279	274	313	
	Totalt Uppsala		279	274	313	
Västerås	Irsta	2 500	2 602	2 551	2 534	0,1%
	Totalt Västerås	2 500	2 602	2 551	2 534	0,1%
Totalt stråket		24 617	25 817	25 672	26 830	0,6%
	Västerås	98 233	100 861	102 548	107 005	0,6%

Källa: SCB

Det finns många större pendlingsströmmar i stråket. Från Enköping pendlar närmare 600 personer till Uppsala och nästa lika många i motsatt riktning. Mellan Enköping och Västerås pendlar omkring 400 personer, i motsatt riktning ca 300. Örsundsbro har en stor utpendling till Uppsala, omkring 350 personer. Cirka 100 pendlar också från Örsundsbro till Enköping. Hela sträckan Uppsala-Västerås har ett stort vardagligt resande med över 200 personer i båda riktningar. I övrigt finns pendling in mot Enköping från Grillby och Hummelsta med över 100 personer. Från Bålsta till Uppsala pendlar dagligen omkring 140 personer.

8.4 Alternativa resmöjligheter

UL är i princip den enda operatören i stråket. Det är möjligt att åka med UVEN mellan Västerås och Uppsala via Sala, men restiden blir lång och det går få turer. Jämfört med bilen är kollektivtrafiken konkurrenskraftig. Restiderna mellan de vanligaste destinationerna skiljer sig inte mycket mellan bil och kollektivtrafik. Den stora bristen är framkomlighetsproblem i de större tätorterna.

Tabell 18 Skillnad i pris och restid mellan bil och kollektivtrafik i UL:s regi i stråket.

Från	Till	Bil tim.	Bil km	Bil kostnad	UL tim.	UL kort	UL 10-resor
Enköping	Västerås	00:28	33	61 kr	00:38	29,72 kr	48,00 kr
	Örsundsbro	00:21	20	37 kr	00:24	18,61 kr	24,00 kr
	Uppsala	00:48	45	84 kr	00:50	29,72 kr	48,00 kr
Bålsta	Uppsala	00:53	49	90 kr	01:15	29,72 kr	48,00 kr
Örsundsbro	Uppsala	00:28	25	47 kr	00:36	18,61 kr	24,00 kr
Västerås	Uppsala	01:13	79	146 kr	01:15	36,11 kr	72,00 kr

Källa: Enrios reseplanerare och UL:s tidtabell. Pris för bilen är Skatteverkets norm på 1,85kr/km och vi antar att resenärerna reser 36 resor per månadskort.

8.5 Planer för 2011

För att kunna förbättra trafiken i stråket behövs bl a en bytespunkt vid Litslena kyrka. Frågan behöver lösas genom överenskommelse mellan Trafikverket samt Enköping och Håbo kommuner.

Redan från hösten/vintern 2010 körs linjerna 773/774, Expressbussarna Uppsala – Västerås, nya E 18 mellan Enköping och Sagån. Restidsvinsten uppskattas till fem minuter. I Västerås ändras linjesträckningen så att tillgängligheten till högskoleområdet och Teknikparken förbättras.

En ny linje 227 inrättas fr.o.m. sommaren 2011 som trafikerar gamla E 18 mellan Enköping och Sagån med Hummelsta som största tätort.

Linje 804 avkortas, fr.o.m. sommaren 2011, till att köra Uppsala (Grindstugan) – Örsundsbro C – Enköpings lasarett. Sträckan Enköping – Västerås ersätts med utökad trafik på linje 774.

9 Södra Uppsala län

Stråket omfattar sträckan Uppsala – Knivsta – Arlanda – Upplands Väsby. Rygggraden i trafiken är Upptågets södra gren.

9.1 Uppföljning av TFP10

Flygbussen 801 är en del i den ordinarie regionbusstrafiken med samma biljettgiltighet som övrig trafik.

Väntetiderna mellan linje 183 och 181 vid bytet i Vassunda har minimerats.

9.2 Resandeutvecklingen under 2010

Resandet i stråket har ökat under 2010. Genom satsningen på ett förbättrat bussutbud mellan Knivsta – Uppsala har bussresandet ökat. Linje 801 till/från Arlanda ökar medan linje 880 minskar något.

Matarlinjen 183 visar på ett minskat antal resande vilket förklaras av att SL:s biljetter inte registreras i UL:s biljettmaskiner.

Upptåget har ett ökat resande i stråket där SL-sträckan, Arlanda – Upplands Väsby visar en större resandeökning än på UL:s delsträcka, Uppsala – Arlanda. Observeras bör att en stor del av de som

reser med Upptågets södra del passerar Arlanda. Dessa resenärer är därför både SL:s och UL:s kunder. Förstärkningslinjerna 190 respektive 191 är avlastning till Upptåget i Knivsta och trafikerar 2 gymnasieskolor i Uppsala.

Tabell 19 Resande i stråket: Södra Uppsala län

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
190	1 500	2 300	800	59.5%
191	700	1 000	300	52.7%
Summa förstärkning	2 100	3 300	1 200	57.4%
181	80 300	82 300	2 000	2.5%
182	59 200	61 900	2 700	4.6%
186	10 000	8 910	-1 090	-11.3%
801	317 700	329 700	12 000	3.8%
880	7 800	7 600	-200	-2.5%
Summa linjer i stråk	475 000	490 400	15 400	3.2%
183	37 300	34 900	-2 400	-6.6%
Summa matarlinjer	37 300	34 900	-2 400	-6.6%
Totalt buss	514 500	528 600	14 100	2.7%
Upptåget UL U:a - Arn	1 545 900	1 659 700	113 800	7.4%
Upptåget SL Arn – U Väs	660 300	765 500	105 200	15.9%
Totalt Tåg	2 206 000	2 425 000	219 100	9.9%
Totalt UL	2 060 000	2 188 000	128 000	6.2%
Totalt UL och SL	2 720 600	2 953 900	233 300	8.6%

9.3 Marknadsförutsättningar

I stråket bor det 54 000 personer. Stråket växer med 0,5 procent årligen, med Alsike och Sävja som de kraftigast ökande orterna. Till detta kommer Arlanda med cirka 15 000 arbetsplatser i stråket.

Tabell 20 Befolkningsutvecklingen i tätorterna längst stråket, 1990 till 2005 och den årliga befolkningsutvecklingen.

Kommun	Tätort	År				Befolknings- utveckling
		1990	1995	2000	2005	
Upplands Väsby	Upplands Väsby	34 563	34 886	35 919	35 977	0,3%
Totalt Upplands Väsby		34 563	34 886	35 919	35 977	0,3%
Knivsta	Alsike	427	538	652	1 682	9,1%
	Knivsta	7 012	7 098	7 126	6 898	-0,1%
Uppsala	Sävja	7 869	9 441	9 434	9 414	1,2%
Totalt Uppsala		15 308	17 077	17 212	17 994	1,1%
Totalt stråket		49 871	51 963	53 131	53 971	0,5%

Cirka 300 personer pendlar från Uppsala till Upplands Väsby och upp emot 200 i motsatt riktning. Av boende i Uppsala arbetar över 250 personer i Knivsta. Mellan Uppsala och Stockholms tätortsområde arbetspendlar tusentals i båda riktningar. De mindre tätorterna i stråket delar sig mellan Uppsala och Stockholms tätort; från Alsike finns flöden på ungefär 200 personer till både Stockholm och Uppsala, Knivsta har nära 900 pendlare till Uppsala och 700 till Stockholm.

9.4 Alternativa resmöjligheter

På sträckan kör SJ dels Uppsala-pendeln Uppsala – Knivsta – Märsta – Stockholm C, dels regionaltåg Linköping – Stockholm – Arlanda – Uppsala – Gävle. Uppsala-pendeln konkurrerar med Upptåget om resandet mellan Uppsala – Knivsta – Märsta. Bortsett från resor till/från Märsta är UL konkurrenskraftig med både restid och pris. SJ:s kontantpris är betydligt lägre än UL:s, däremot är UL:s pendlarkort billigare än SJ:s. På Uppsalapendelns hela sträcka, Uppsala – Stockholm, är UL mindre konkurrenskraftig tidsmässigt, men på sträckor norr om Stockholm C är restiden kortare med kombinationen UL/SL än SJ/SL.

Bortsett för resor från Alsike i Knivsta kommun är kollektivtrafiken konkurrenskraftig i stråket. Den främsta orsaken är Upptåget. Turtätheten är rimligt god för tåget, vilket sammantaget resulterar i det stora resandet i stråket.

Tabell 21 Skillnad i pris och restid mellan bil och kollektivtrafik i UL:s regi i stråket.

Från	Till	Bil tim.	Bil km	Bil kostnad	UL tim.	UL kort	UL 10-resor
Upplands Väsby	Arlanda ¹⁾	00:15	20	36 kr	00:08	27,50 kr	100,00 kr
	Knivsta	00:25	32	60 kr	00:16	28,06 kr	82,00 kr
	Uppsala	00:34	47	88 kr	00:28	28,06 kr	62,00 kr
Knivsta	Arlanda	00:17	23	43 kr	00:08	25,00 kr	80,00 kr
	Uppsala	00:18	21	39 kr	00:12	18,61 kr	24,00 kr
Alsike	Knivsta	00:08	5	9 kr	00:11	18,61 kr	24,00 kr
	Arlanda	00:20	25	46 kr	00:27	25,00 kr	80,00 kr
	Uppsala	00:20	17	31 kr	00:43	18,61 kr	24,00 kr
Arlanda	Uppsala	00:25	37	68 kr	00:20	36,11 kr	107,00 kr

¹⁾ Upplands Väsby – Arlanda är en SL-sträcka men trafikeras av Upptåget.

Källa: Enrios reseplanerare och UL:s tidtabell. Pris för bilen är Skatteverkets norm på 1,85kr/km och vi antar att resenärerna reser 36 resor per månadskort.

9.5 Planer för 2011

Linjerna 101 och 102 ersätter dagens linjer 181, 182 och 888 fr.o.m. sommaren 2011.

Linjesträckningarna blir:

101 Björklinge – Uppsala – Ultuna – Vassunda – Knivsta

102 Björklinge – Uppsala – Fyrislund – Danmark – Knivsta

10 Enköping – Bålsta – Stockholm

Stråket består av UL:s trafik in i Stockholm län med målpunkterna Arlanda, Bro och Kista. Till detta stråk bör också SL:s pendeltåg till och från Bålsta räknas.

10.1 Uppföljning av TFP10

Linje 890, Enköping – Bålsta – Bro, är nedlagd då det finns bättre alternativa resmöjligheter med buss och SL-pendeln.

10.2 Resandeutvecklingen under 2010

Resandet i stråket ser ut att minska men eftersom SL/UL-kortet inte visas i biljettmaskinerna ombord på linje 803 finns här ett mörkertal. Linje 898 tappar dock resenärer på grund av ett minskat utbud.

Tabell 22 Resande i stråket: Enköping – Bålsta – Stockholm

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
803	247 600	230 300	-17 300	-7.0%
870	3 050	¹⁾		
898	28 000	20 400	-7 600	-27.0%
SL pendeln ²⁾				
Totalt	278 600	250 800	-27 800	-10.0%

¹⁾ Biljettmaskiner saknas ombord på linje 870.

²⁾ Bygger på senaste tillgängliga uppskattning från SL. Kompletteras i januari 2011.

10.3 Marknadsförutsättningar

Totalt bor det drygt 30 000 personer i stråket. Närheten till Stockholm är viktig för både Håbos och Enköpings invånare. Tillväxten i stråket har varit stabil. En fortsatt expansion av Stockholm kommer att garantera en fortsatt utveckling i stråket. På sikt bör stråkets behov av kollektivtrafikförsörjning genomlysas.

Över 3000 pendlar från Bålsta- och över 1000 från Enköping till Stockholms tätort. I motsatt riktning pendlar omkring 300 personer från Stockholm till Bålsta och nära 250 från Stockholm till Enköping. Från Bålsta till Enköping finns ett pendlingsflöde på cirka 140 personer och i motsatt riktning cirka 200.

10.4 Alternativa resmöjligheter

SJ kör regionaltåg på sträckan Enköping – Bålsta – Sundbyberg – Stockholm C. Dessa tåg kompletterar UL:s busstrafik och SL:s trafik i stråket. Swebus kör flygturen, Örebro – Västerås – Enköping – Arlanda.

10.5 Planer för 2011

På sträckan Arlanda – Sigtuna – Bålsta övergår linje 803 till SL fr.o.m. tidtabellsskiftet i juni. Genom denna förändring kan SL göra en bättre samordning av trafiken på sträckan Märsta – Sigtuna. UL:s linje 803 kommer därefter endast att trafikera sträckan Bålsta – Enköping med utökad trafik som ger avgång var 30:e minut dagtid måndag – fredag samt var 60:e minut lör-, sön- och helgdag.

11 Roslagen

Stråket sträcker sig från Norrtälje kommun i Stockholms län till Uppsala. Det finns två huvudvägar inom stråket, Norrtälje – Knivsta – Uppsala, väg 77, och Norrtälje – Knutby – Almunge, väg 282.

11.1 Uppföljning av TFP10

Inga större förändringar har gjorts under året.

11.2 Resandeutvecklingen under 2010

Resandet i stråket är oförändrat.

Resorna med SL:s linje 677 registreras inte i UL:s system.

Tabell 23 Resande i stråket: Roslagen

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
677 ¹⁾				
809	293 600	293 700	100	0.0%
Summa linjer i stråk	293 600	293 700	100	0.0%
147	1 100	2 100	1 000	
810	1 200			
Summa matarlinjer	2 300	2 100	-200	-9.8%
Totalt	295 900	295 800	-100	0.0%

¹⁾ Kompletteras med resandestatistik från SL under januari 2011.

11.3 Marknadsförutsättningar

Befolkningen i stråket ökar, främst är det i Norrtälje kommun men även Almunge och Gunsta har en stabil befolkningstillväxt. I Almunge har den dock stagnerat under de senaste åren.

Runt 80 personer pendlar i vardera riktningen mellan Uppsala och Norrtälje. In till Uppsala pendlar ca 200 personer från Länna, 150 från Almunge och 100 från Gunsta.

Tabell 24 Befolkningsutvecklingen i tätorterna längst stråket, 1990 till 2005 och den årliga befolkningsutvecklingen.

Kommun	Tätort	År				Befolknings- utveckling
		1990	1995	2000	2005	
Norrtälje	Edsbro	532	518	529	515	-0,2%
	Norrtälje	14 420	15 633	16 189	16 263	0,8%
	Rimbo	3 913	4 183	4 241	4 606	1,1%
	Svanberga	421	418	446	479	0,9%
	Söderby-Karl		214	205	217	
Totalt Norrtälje		19 286	20 966	21 610	22 080	0,9%
Uppsala	Almunge	627	675	692	691	0,6%
	Gunsta	268	374	368	371	2,2%
	Knutby	517	550	568	534	0,2%
	Länna	719	725	731	698	-0,2%
Totalt Uppsala		2 131	2 324	2 359	2 294	0,5%
Totalt stråket		21 417	23 290	23 969	24 374	0,9%

11.4 Alternativa resmöjligheter

De enda operatörerna på sträckan är UL och SL. Konkurrenten kommer från biltrafiken. I stråket är kollektivtrafiken konkurrenskraftig på de stora stråken mellan Uppsala och Norrtälje i både pris och restid. Närheten till Arlanda får anställda på Arlanda att bosätta sig här.

Tabell 25 Skillnad i pris och restid mellan bil och kollektivtrafik i UL:s regi i stråket.

Från	Till	Bil tim.	Bil km	Bil kostnad	UL tim.	UL kort	UL 10-resor
Norrtälje	Knutby	00:45	43	80 kr	01:50	21,67 kr	64,00 kr
	Almunge	00:53	56	104 kr	01:37	21,67 kr	64,00 kr
	Uppsala	01:05	72	133 kr	01:25	21,67 kr	64,00 kr
Knutby	Uppsala	00:45	42	78 kr	00:55	18,61 kr	24,00 kr
Almunge	Uppsala	00:28	26	48 kr	00:40	18,61 kr	24,00 kr

Källa: Enrios reseplanerare och UL:s tidtabell. Pris för bilen är Skatteverkets norm på 1,85kr/km och vi antar att resenärerna reser 36 resor per månadskort.

11.5 Planer för 2011

Inga större förändringar planeras under 2011.

12 Östra Uppsala län

Stråket sträcker sig från Öregrund/Östhammar via Gimo och Alunda till Uppsala och trafikeras främst av linje 811, 886 och 887.

12.1 Uppföljning av TFP10

Mellan Uppsala och Östhammar är det 30- minuterstrafik fram till 23:15.

Under sommaren 2010 förlängdes samtliga turer på linje 811 vidare från Östhammar till Öregrund.

12.2 Resandeutvecklingen under 2010

Det totala resandet i stråket ökar marginellt men Expressbussen mellan Östhammar – Uppsala ökar kraftigt. Resandeminskningen på linje 805 kan förklaras med att SL/UL- kortet inte visas i biljettmaskinerna ombord.

Tabell 26 Resande i stråket: Östra Uppsala län

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
775	30 900	37 000	6 100	19.7%
811	682 500	679 500	-3 000	-0.4%
886	273 800	276 000	2 200	0.8%
887	63 300	64 700	1 400	2.1%
Summa linjer i stråk	1 050 600	1 057 200	6 600	0.6%
805	56 600	51 800	-4 800	-8.4%
816	6 100	6 900	800	12.5%
820	3 100	3 300	200	4.6%
Summa matarlinjer	65 800	62 000	-3 800	-5.9%
Totalt	1 116 400	1 119 100	2 700	0.2%

12.3 Marknadsförutsättningar

Den långsiktiga befolkningsutvecklingen i stråket är negativ. Det är endast orterna i Uppsalas närhet som har haft en viss tillväxt under perioden.

Tabell 27 Befolkningsutvecklingen i tätorterna längst stråket, 1990 till 2005 och den årliga befolkningsutvecklingen.

Kommun	Tätort	År				Befolknings- utveckling
		1990	1995	2000	2005	
Uppsala	Gåvsta	355	385	401	398	0,8%
Totalt Uppsala		355	385	401	398	0,8%
Östhammar	Alunda	2 188	2 269	2 274	2 224	0,1%
	Dannemora		221	224	238	
	Gimo	3 019	2 844	2 629	2 702	-0,7%
	Hargshamn	350	353	325	304	-0,9%
	Norrskedika	201	214	209	223	0,7%
	Öregrund	1 569	1 648	1 569	1 552	-0,1%
	Österbybruk	2 386	2 330	2 210	2 230	-0,5%
	Östhammar	4 776	4 892	4 505	4 598	-0,3%
Totalt Östhammar		14 489	14 771	13 945	14 071	-0,2%
Totalt stråket		14 844	15 156	14 346	14 469	-0,2%

I detta stråk är målpunkterna för pendling Uppsala och Gimo. Till Uppsala pendlar över 400 personer från Alunda och mellan 100 och 200 från Gimo, Östhammar och Österbybruk. Inpendling till Gimo sker med 300 personer från Östhammar, nära 200 från Uppsala och cirka 100 från Österbybruk och Öregrund. 100 personer boende i Öregrund pendlar också till Östhammar.

12.4 Alternativa resmöjligheter

Bilen är det enda alternativet till UL på sträckan och för majoriteten av sträckorna är kollektivtrafiken konkurrenskraftig.

Tabell 28 Skillnad i pris och restid mellan bil och kollektivtrafik i UL:s regi i stråket.

Från	Till	Bil tim.	Bil km	Bil kostnad	UL tim.	UL kort	UL 10-resor
Östhammar	Gimo	00:20	18	34 kr	00:20	18,61 kr	24,00 kr
	Österbybruk	00:43	38	70 kr	00:45	18,61 kr	24,00 kr
	Uppsala	01:09	68	126 kr	01:10	29,72 kr	48,00 kr
Gimo	Österbybruk	00:25	20	37 kr	00:20	18,61 kr	24,00 kr
	Alunda	00:18	16	30 kr	00:14	18,61 kr	24,00 kr
	Hargshamn	00:22	18	34 kr	00:40	18,61 kr	24,00 kr
	Uppsala	00:53	51	94 kr	00:50	29,72 kr	48,00 kr
Hargshamn	Uppsala	01:08	66	122 kr	01:40	29,72 kr	48,00 kr
Österbybruk	Uppsala	00:50	46	85 kr	00:43	29,72 kr	48,00 kr
Alunda	Uppsala	00:38	36	67 kr	00:36	18,61 kr	24,00 kr

12.5 Planer för 2011

Linje 811 förlängs fr.o.m. sommaren 2011 och kommer att köras från Uppsala C via Akademiska sjukhuset upp till Grindstugan.

Utbyggnad av väg 288 har påbörjats under 2010, med början på sträckan mellan Jälla och Hov. Utbyggnaden kommer att fortgå under en längre tid och UL gör vissa anpassningar i regionbusstrafiken och dess tidtabell därefter.

13 Stads- och tätortstrafiken

13.1 Uppsala

Uppsala kommun har upprättat en Trafikförsörjningsplan för kommunen som antagits i Gatu- och trafiknämnden 2010-12-21.

Inga stora förändringar har gjorts i stadsbusstrafiken under 2010 förutom införandet av Mjuka linjen under augusti. De särskilda närlinjerna 91 och 95 samt Flexbussen är nedlagda och ersatta av ett nytt linjekoncept som har knutpunkt på Vaksalagatan i höjd med Dragarbrunnsgatan där byten möjliggörs. Linjerna 40, 41 och 42 kallas Mjuka linjen. Linje 8 (från Nyby) samt linje 11 (mot Fyrislund) har fått ökad turtäthet under rusningstid.

Inga stora förändringar planeras för stadsbusstrafiken under 2011.

13.2 Bålsta

Tätortstrafiken i Bålsta visar på en marginell resandeökning, totalt sett. Linje 301 har ett ökat resande på ca 16 % och linjerna 303 och 305 har ett minskat resande. Observeras bör att SL:s kort med Bålstatillägg inte visas i biljettmaskinerna ombord på bussarna i tätortstrafiken i Bålsta.

Trafiken ses över och kommer att upphandlas i den regionbussupphandling som genomförs under första kvartalet 2011. Trafikstart för den nya trafiken i Bålsta tätort blir tidigast sommaren 2012.

13.3 Enköping

I Enköping svarar kommunen för upphandling och tidtabellsläggning av stadstrafiken. UL:s biljettautomater och biljett/betalsystem används.

Totalt sett har resandet med stadsbussarna i Enköping ökat något. Framförallt har linje 213, som bl a trafikerar Lasarettet, ökat kraftigt.

Idag är integrationen mellan stadstrafiken i Enköping och UL:s regiontrafik dålig. Stadstrafiken i Enköping bör vinna på att integreras i UL:s trafikuppdrag.

13.4 Knivsta

Tätortstrafiken i Knivsta har under 2010 haft en mycket god resandeutveckling vilket visar att satsningen på ett ökat utbud har varit lyckosamt.

Tabell 29 Resande med Tätortstrafiken

Linje	Resande per år		Förändring	Förändring, procent
	2009	2010		
	Påstigande	Påstigande		
301	11 700	13 600	1 900	15.9%
302	76 100	78 200	2 100	2.7%
303	61 400	61 000	-400	-0.6%
305	15 900	13 600	-2 300	-14.6%
Totalt Bålsta	165 200	166 400	1 200	0.7%
201	20 600	17 500	-3 100	-15.0%
202	19 500	19 200	-300	-1.5%
211	24 000	27 300	3 300	13.8%
212	23 200	24 800	1 600	7.1%
213	6 400	8 800	2 400	38.3%
214	9 500	7 000	-2 500	-26.1%
220	400	300	-100	-25.8%
Totalt Enköping	103 500	104 900	1 400	1.4%
180	50 400	58 600	8 200	16.3%
Totalt Knivsta	50 400	58 600	8 200	16.3%

Linjeförteckning Regionbussarna Höst 2010

Gäller 16 augusti 2010 - 11 december 2010

Linje Sträckning/Huvudhållplatser

- 107 Vreta - Uppsala
- 108 Uppsala - Dalby - Vik - Uppsala
- 117 Viksta - Vansta - Råstaberg - Vattholma - Storvreta
- 134 Ribbingebäck - Järlåsa
- 139 SKOLLINJE Molnebo - Julmyra - Siggefora - Järlåsa (-Uppsala)
- 146 SKOLLINJE Stensunda - Bladåker - Knutby
- 147 Knutby - Solvalla - Faringe kyrka - Faringe station - Almunge
- 180 KNIVSTA LOKALBUSS Knivsta station - Nya Alsike - Knivsta station
- 181 Knivsta - Vassunda - Uppsala
- 182 Knivsta - Danmarks kyrkby - Uppsala
- 183 (Uppsala-) Knivsta - Sigtuna - Knivsta
- 184 Knivsta - Björksta
- 185 Knivsta - Gurresta - Edeby - Ala - Västersjö
- 186 Knivsta - Östuna - Lagga - Danmarks kyrka
- 201 Torget - Lasarettet - Havsörngatan - Romberga - Resecentrum - Torget
- 202 Torget - Bergsgatan - Resecentrum - Fanna - Bergvreten - Torget
(lör-, sön och helgdag: Torget - Bergvreten - Torget - Enögla - ReseC - Torget)
- 211 Torget - Resecentrum - Myran - Romberga - Västerleden - Torget
- 212 Torget - Fanna - Fanna - Bergvreten - Torget
- 213 Torget - Lasarettet - Ullundavägen - Torget
- 214 Torget - Havsörngatan - Bergsgatan - Resecentrum - Torget
- 220 Torget - Resecentrum - Bergvreten - Kolarvik - Torget
- 221 Ön - Lillkyrka - Vallby - Enköping
- 222 Torsvi - Lillkyrka - Boglösa - Enköping
- 223 Enköping - Lillkyrka - Grillby - Skolsta - Enköping
- 224 Salinge - Långtora - Enköping
- 225 Heby - Fjärdhundra - Enköping
- 301 BÅLSTA TÄTORT Bålsta station - Kalmarsand
- 302 BÅLSTA TÄTORT Bålsta station - Aronsborg - Hagviken - Bålsta station
- 303 BÅLSTA TÄTORT Bålsta station - Skörby - Bålsta station
- 305 BÅLSTA TÄTORT Bålsta station - Skörby - Hagviken - Aronsborg - Bålsta station
- 310 Bålsta - Krägga - Bålsta
- 311 Bålsta - Lugnet - Skokloster - Söderskogen - Bålsta
- 413 SKOLLINJE Alunda - Stensunda - Alunda
- 418 SKOLLINJE Alunda - Vasängen - Alunda
- 419 SKOLLINJE Alunda - Ramhäll - Alunda
- 426 SKOLLINJE Sonbo - Film - Österbybruk
- 427 SKOLLINJE Bossarby - Österbybruk
- 429 Österbybruk - Morkarla - Österbybruk
- 501 SKUTSKÄRSPENDELN Älvkarleby - Skutskär - Furuviik - Gävle
- 502 Skutskär - Älvkarleö - Skutskär
- 503 Skutskär - Långsand - Skutskär
- 504 Skutskär - Gårdskär - Skutskär
- 510 Tierp - Skärplinge - Älvkarleby - Skutskär - Gävle
- 511 Skärplinge - Karlholm - Västland - Tierp
- 513 Östervåla - Månkarbo - Tierp

- 515 Skärplinge - Vavd - Hållnäs - Fagerviken - Skärplinge
- 516 Tierp - Söderfors - Tierp
- 518 Tierp - Älvkarleby - Skutskär
- 524 Skärplinge - Hillebola - Örbyhus
- 677 Norrtälje - Rimbo - Uppsala
- 751 EXPRESSBUSS Uppsala - Alunda - Forsmarks kraftverk
- 752 EXPRESSBUSS Uppsala - Österbybruk - Forsmarks kraftverk
- 753 EXPRESSBUSS Gävle - Skutskär - Forsmarks kraftverk
- 760 EXPRESSBUSS Tierp - Gävle
- 772 EXPRESSBUSS Östervåla - Harbo - Uppsala
- 773 EXPRESSBUSS Uppsala - Västerås
- 774 EXPRESSBUSS Enköping - Uppsala
- 775 EXPRESSBUSS Östhammar - Gimo - Uppsala
- 801 FLYGBUSS Uppsala - Knivsta/AR - Arlanda
- 803 Enköping - Bålsta - Sigtuna - Arlanda
- 804 Västerås - Enköping - Uppsala
- 805 Hallstavik - Rasbo - Uppsala
- 806 Knutby - Almunge- Långhundra - Arlanda
- 808 Norrtälje - Edsbro - Knutby
- 809 Knutby - Almunge - Uppsala
- 811 Öregrund - Östhammar - Gimo - Alunda - Uppsala
- 814 Tierp - Örbyhus - Vendel - Uppsala
- 815 Husby - Viksta - Björklinge - Ärentuna - Uppsala
- 816 Stavby - Rasbokil - Gåvsta - Uppsala
- 817 (Östhammar -) Gimo - Österbybruk - Örbyhus - Tierp
- 820 Alunda - Tuna - Edinge - Gåvsta - Uppsala
- 821 Tierp - Månkarbo - Uppsala
- 822 Vattholma - motorvägen - Fyrislund
- 823 Österbybruk - Skyttorp - Vattholma - Uppsala
- 826 Forsmark - Film - Österbybruk
- 832 Östhammar - Skärplinge - Skutskär - Gävle
- 835 Tierp - Skärplinge - Forsmarks kraftverk
- 842 Långåker - Skuttunge - Bälinge - Ulva - Uppsala
- 843 Domarbo - Åkerlänna - Bälinge - Uppsala
- 844 Tärnsjö - Östervåla - Harbo - Uppsala
- 845 Junkil - Börje - Uppsala
- 848 Sala - Heby - Vänge - Uppsala
- 849 (Uppsala -) Vänge - Åland - Hagby - Vänge (- Uppsala)
- 851 Forsmark - Valö - Gimo
- 852 Raggarön - Långalma - Östhammar
- 853 Södra Gräsö - Öregrund
- 854 Norra Gräsö - Öregrund
- 855 Öregrund - Forsmarks kraftverk
- 856 Raggarön - Långalma - Öregrund
- 857 Östhammar - Hargshamn - Hallstavik
- 858 Gimo - Forsmarks kraftverk
- 859 Östhammar (Boda - Ulrikeberg) - Forsmarks kraftverk
- 860 Östhammar (Gammelhus - Ed) - Forsmarks kraftverk
- 865 Östervåla - Tärnsjö - Heby - Sala
- 866 Östervåla - Rödjebro - Huddunge - Heby

- 867 Östervåla - Tärnsjö - Huddunge - Heby
- 870 SNABBUSS Enköping - Bålsta - Arlanda
- 876 Strängnäs - Märsön - Enköping (- Uppsala)
- 880 SNABBUSS Uppsala - Flygskolan - Arlanda
- 886 Alunda - Gåvsta - Uppsala
- 887 SNABBUSS Alunda - Uppsala
- 888 Björklinge - Lövstalöt - Uppsala
- 889 Uppsala - Skölsta - Uppsala
- 895 Bålsta - Örsundsbro - Uppsala
- 896 SNABBUSS Bålsta - Uppsala
- 898 Enköping - Bålsta - Barkarby - Kista
- 952 INDUSTRILINJE Tierp station - Atlas Copco - Tierp station

Linjeförteckning Regionbussarna Vinter 2010

Gäller 12 december 2010 - 12 juni 2011

Linje Sträckning/Huvudhållplatser

- 107 Vreta - Uppsala
- 108 Uppsala - Dalby - Vik - Uppsala
- 117 Viksta - Vansta - Råstaberg - Vattholma - Storvreta
- 180 KNIVSTA LOKALBUSS Knivsta station - Nya Alsike - Knivsta station
- 181 Knivsta - Vassunda - Uppsala
- 182 Knivsta - Aliske station - Danmarks kyrkby - Uppsala
- 183 (Uppsala-) Knivsta - Sigtuna - Knivsta (- Uppsala)
- 186 Knivsta - Östuna - Lagga - Uppsala
- 201 Torget - Lasarettet - Havsörngatan - Romberga - Resecentrum - Torget
- 202 Torget - Bergsgatan - Resecentrum - Fanna - Bergvreten - Torget
(lör-, sön och helgdag: Torget - Bergvreten - Torget - Enögla - ReseC - Torget)
- 211 Torget - Resecentrum - Myran - Romberga - Västerleden - Torget
- 212 Torget - Fanna - Fanna - Bergvreten - Torget
- 213 Torget - Lasarettet - Ullundavägen - Torget
- 214 Torget - Havsörngatan - Bergsgatan - Resecentrum - Torget
- 220 Torget - Resecentrum - Bergvreten - Kolarvik - Torget
- 221 Ön - Lillkyrka - Vallby - Enköping
- 223 Enköping - Lillkyrka - Grillby - Skolsta - Enköping
- 225 Heby - Fjärdhundra - Enköping
- 301 BÅLSTA TÄTORT Bålsta station - Kalmarsand
- 302 BÅLSTA TÄTORT Bålsta station - Aronsborg - Hagviken
- 303 BÅLSTA TÄTORT Bålsta station - Skörby
- 305 BÅLSTA TÄTORT Bålsta station - Skörby - Hagviken - Aronsborg
- 310 Bålsta - Krägga - Bålsta
- 311 Bålsta - Lugnet - Skokloster - Söderskogen - Bålsta
- 501 SKUTSKÄRSPENDELN Älvkarleby - Skutskär - Furuvik - Gävle
- 502 Skutskär - Älvkarleö - Skutskär
- 503 Skutskär - Långsand - Skutskär
- 504 Skutskär - Gårdskär - Skutskär
- 505 Gårdskär - Älvkarleby - Älvkarleö - Älvkarleby station
- 510 Tierp - Skärplinge - Älvkarleby - Skutskär - Gävle
- 511 Skärplinge - Karlholm - Västland - Tierp
- 513 Östervåla - Månkarbo - Tierp
- 515 Skärplinge - Vavd - Hållnäs - Fagerviken - Skärplinge
- 516 Tierp - Söderfors - Tierp
- 518 Tierp - Älvkarleby - Skutskär
- 593 NATTRAFIK 801/593 Uppsala - Arlanda - Stockholm
- 677 Norrtälje - Rimbo - Uppsala
- 751 EXPRESSBUSS Uppsala - Rasbo - Forsmarks kraftverk
- 752 EXPRESSBUSS Uppsala - Österbybruk - Forsmarks kraftverk
- 753 EXPRESSBUSS Gävle - Skutskär - Forsmarks kraftverk
- 760 EXPRESSBUSS Tierp - Gävle
- 771 EXPRESSBUSS Heby - Morgongåva - Uppsala
- 772 EXPRESSBUSS Östervåla - Harbo - Uppsala
- 773 EXPRESSBUSS Västerås - Uppsala
- 774 EXPRESSBUSS Västerås - Enköping - Uppsala

- 775 EXPRESSBUSS Östhammar - Gimo - Uppsala
- 801 FLYGBUSS Uppsala - Knivsta/AR - Arlanda Airport
- 803 Enköping - Bålsta - Sigtuna - Arlanda
- 804 Västerås - Enköping - Uppsala
- 805 Hallstavik - Rasbo - Uppsala
- 806 Knutby - Almunge- Långhundra - Arlanda
- 808 Norrtälje - Edsbro - Knutby (- Uppsala)
- 809 Knutby - Almunge - Uppsala
- 811 Öregrund - Östhammar - Gimo - Alunda - Uppsala
- 814 Tierp - Örbyhus - Vendel - Uppsala
- 815 Husby - Viksta - Björklinge - Ärentuna - Uppsala
- 816 Stavby - Rasbokil - Gåvsta - Uppsala
- 817 (Östhammar -) Gimo - Österbybruk - Örbyhus - Tierp
- 820 Alunda - Tuna - Edinge - Gåvsta - Uppsala
- 821 Tierp - Månkarbo - Uppsala
- 822 Vattholma - motorvägen - Uppsala
- 823 Österbybruk - Skyttorp - Vattholma - Uppsala
- 826 Forsmark - Österbybruk
- 832 Skutskär - Skärplinge - Forsmark
- 835 Östhammar - Forsmark - Skärplinge - Tierp
- 842 Långåker - Skuttunge - Bälinge - Ulva - Uppsala
- 843 Domarbo - Åkerlänna - Bälinge - Uppsala
- 844 Tärnsjö - Östervåla - Harbo - Uppsala
- 848 Sala - Heby - Vänge - Uppsala
- 849 Uppsala - Vänge - Åland - Hagby - Vänge - Uppsala
- 855 Öregrund - Forsmarks kraftverk
- 857 Östhammar - Hargshamn - Hallstavik
- 858 Alunda - Gimo - Forsmarks kraftverk
- 859 Östhammar (Boda - Ulrikeberg) - Forsmarks kraftverk
- 860 Östhammar (Gammelhus - Ed) - Forsmarks kraftverk
- 863 Tärnsjö - Rödjebro - Harbo (- Uppsala)
- 865 Östervåla - Tärnsjö - Heby (- Sala)
- 866 Östervåla - Rödjebro - Huddunge - Heby
- 867 Östervåla - Tärnsjö - Huddunge - Heby
- 870 SNABBUSS Bålsta - Arlanda
- 876 Strängnäs - Märsön - Enköping (- Uppsala)
- 880 SNABBUSS Uppsala - Arlanda
- 886 Alunda - Gåvsta - Uppsala
- 887 SNABBUSS Alunda - Uppsala
- 888 Björklinge - Lövstalöt - Uppsala
- 889 Uppsala - Skölsta - Uppsala
- 895 Bålsta - Örsundsbro - Uppsala
- 896 SNABBUSS Bålsta - Uppsala
- 898 Enköping - Bålsta - Barkarby - Kista
- 952 INDUSTRILINJE Tierp station - Atlas Copco - Tierp station