

Handläggare	Samrådsredogörelse	
Cecilia Forslund	Datum	Sekretessklass
	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Samrådsredogörelse ”Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030”

Denna rapport utgör en sammanställning av de synpunkter som inkommit på samrådshandlingen UL 2011/172.

Bilagor till samrådsredogörelsen

1. Sändlista och svarande instanser
2. Yttrandena i sin helhet

Inledning

Samrådets genomförande

Under hösten 2011 har UL genomfört samråd om vilken framtidsbild som ska gälla för kollektivtrafiken. Syftet har varit att skapa en gemensam bild av var vi står idag och vilka utmaningar som ligger längre fram. I samarbete med länets kommuner, Landstinget och Regionförbundet har UL tagit fram samrådshandlingen: *”Framtidsbild för kollektivtrafiken 2030 – Underlag för dialog om inriktning och principer för kollektivtrafikens utveckling i Uppsala län”*.

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

Samrådshandlingen har skickats till ett urval av intressenter för kollektivtrafikens utveckling, enligt sändlista. Samrådshandlingen har även varit tillgänglig på ul.se med följande underlagsmaterial:

- Bilaga 1: Översiktsplanering och utveckling i Uppsala läns kommuner och grannlän
- Bilaga 2: Arbetspendlingen i Uppsala län
- Bilaga 3: Betalsystem och priser
- Bilaga 4: Nationella mål och riktlinjer
- Underlags-PM: Trafikkoncept regiontrafik
- Underlags-PM: Anropsstyrd trafik

Samrådsperioden har varit från 23 september till 18 november 2011. Utöver det skriftliga samrådet har löpande samråd skett med framför allt länets kommuner, Regionförbundet, Landstinget.

	Samrådsredogörelse	
Handläggare	Datum	Sekretessklass
Cecilia Forslund	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Inkomna yttranden

Samrådshandlingen har besvarats av ett brett spektrum av intressenter i regionen. Totalt har 30 aktörer inkommit med yttranden. Inga yttranden har inkommit från trafikföretag. Uppsala kommun har bett att få lämna kommunstyrelsens slutliga yttrande efter 14/12, men har inkommit med ett preliminärt yttrande som varit uppe i kommunstyrelsens arbetsutskott.

- Flertalet ser samrådshandlingen som ett genomarbetat förslag som kommer att utgöra bra grund för fortsatt dialog.
- Stöd finns för att utveckla trafiken i stråk, men ett antal instanser pekar på att trafik utanför stråk måste ges ett större utrymme.
- Önskemål att belysa frågeställningar kring stadstrafik.
- Behov av att utveckla beskrivningen av länsöverskridande trafik, och fördjupa det storregionala perspektivet.
- Behov av att utveckla och konkretisera målen som rör tillgänglighet för funktionsnedsatta.
- Flera instanser belyser den anslutande infrastrukturens betydelse för mål som rör tillgänglighet och säkerhet och trygghet.
- Ett antal förslag på justeringar i materialet.
- Behov av att synkronisera trafikförsörjningsprogrammet med det pågående arbetet med regional utvecklingsstrategi (RUS).
- Behov av fortsatt dialog och samverkan.

Fortsatt arbete

Synpunkterna från samrådet kommer att tas om hand av UL och tillsammans med samrådshandlingen lämnas över till Landstinget som från 1 januari 2012 är den myndighet som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. Fortsatt samråd och dialog kommer också att ske löpande med olika intressenter. Ytterligare en skriftlig samrådsomgång planeras under första halvåret 2012.

I arbetet kommer de inkomna synpunkterna att beaktas. I många avseenden delar UL bilden av vilka frågeställningar och områden som är viktiga att fokusera på, men på grund av bland annat de tidsmässiga begränsningarna kommer naturligtvis inte alla frågor att kunna vara lösta i trafikförsörjningsprogrammet.

Samrådsredogörelsens struktur

Inkomna yttranden har gått igenom och synpunkter har sorterats in under "Övergripande synpunkter" eller under något av de sex målområdena "Resenärens och resandet", "Tillgänglighet", "Miljö", "Ekonomi", "Jämställdhet" och "Säkerhet och trygghet". Synpunkter som riktar sig till föreslagna strategier eller någon av samrådshandlingens bilagor finns också redovisade under egna rubriker. Synpunkter som kommenterar något mer i detalj ligger samlade sist i redogörelsen, där finns också upptaget de felaktigheter eller behov av förtydliganden i text som uppmärksammats.

Handläggare	Samrådsredogörelse	
Cecilia Forslund	Datum	Sekretessklass
	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Inga synpunkter

Tierps kommun och Dalabanans intressenter har inget att erinra. Länstrafiken ger i ett gemensamt yttrande uttryck för en önskan om samarbete mellan myndigheterna efter årsskiftet om den länsöverskridande trafiken. Trafikverket ser handlingen som ett bra underlag för fortsatt diskussion.

Övergripande synpunkter

Samverkan

Flertalet instanser uppger att samrådshandlingen är ett genomarbetat förslag som kommer att utgöra en bra grund för fortsatt dialog. Flera instanser pekar på vikten av att hitta goda samverkansformer framöver för att ta ett helhetsgrepp om kollektivtrafikens utveckling. Uppsala kommun påpekar särskilt vikten av samverkan och gemensam målbild för stadstrafikens fortsatta utveckling.

Kommentar: UL anser också att samverkan framöver mellan berörda intressenter är av yttersta vikt för kollektivtrafikens utveckling i samklang med länets bebyggelseplanering. Samverkan kommer att ske genom ladstadgade samråd mellan myndighet och berörda aktörer både vad gäller framtagande av trafikförsörjningsprogrammet, men också i löpande samrådsgrupper för kollektivtrafikfrågor och fysisk planering.

Upplägg

Handelskammaren efterlyser ett mer övergripande perspektiv på regional och storregional utveckling och anser att huvudmålet bör vara att kunna möta en framtida efterfrågan både kvantitativt och kvalitativt och denna efterfrågan kommer till stor del att vara länsöverskridande. Även Häbo kommun ser det som högst relevant att behandla Mälardalen som en sammanhållen region, samtidigt som kommunen också anser det viktigt att framhålla de regionala skillnader som finns.

Ett antal instanser anser att trafik utanför stråk måste ges ett större utrymme. Heby kommun efterlyser en mer samlad beskrivning av problem och möjligheter som är förknippade med landsbygd och småorter. Även Enköpings kommun efterfrågar ett förtydligande kring att kollektivtrafiken inte bara ska utvecklas i stråk. Älvkarleby kommun anser att betoningen på stråk bör ersättas av fokus på samordnad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering. Östhammars kommun vill se ett resonemang kring förutsättningar för kollektiva transporter på landsbygden. Även LRF Mälardalen anser att möjligheter till bra kollektivtrafik på landsbygden förbises.

Kollektivtrafiknämnden anser att det finns frågeställningar kring stadstrafiken som måste belysas och att utvecklingen av trafikförsörjningsprogrammet bör leda till en omdefiniering av vem som ansvarar för vad och till en gemensam bild av vägen för att nå de mål som är eller blir aktuella.

Handläggare	Samrådsredogörelse	
Cecilia Forslund	Datum	Sekretessklass
	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Uppsala kommun vill att kommunens påbörjade arbete med att skapa en attraktivare stadstrafik arbetas in och vidareutvecklas i trafikförsörjningsprogrammet.

Kommentar: UL ämnar komplettera med tydligare ambitioner för den länsöverskridande trafiken genom samverkan med Mälardalen och möten med kollektivtrafikmyndigheter i grannlän. Detta kommer att bidra till ett tydligare perspektiv på storregionen östra Mellansverige/Mälardalen.

Målet är att i fortsatt arbete tydliggöra ambitionerna för trafik i glesare områden och mindre samhällen. UL betonar att denna trafik är viktig och i många fall har möjlighet att utvecklas. För områden där kollektivtrafiken inte har möjlighet att konkurrera mot bilen finns behov av att fastställa lägstnivåer för att garantera tillgänglighet för de som inte har möjlighet att resa på annat sätt.

UL delar bilden av att det finns behov av fördjupning kring stadstrafikens utveckling. Flera av frågeställningarna bedöms dock inte möjliga att hantera fullt ut inför antagandet av trafikförsörjningsprogrammet. Det arbete som Uppsala kommun genomfört är ett viktigt inspel till trafikförsörjningsprogrammet.

Målstruktur

Handelkammaren anser att antalet mål är för många och saknar en prioriteringsordning. Man vill också sätta streck mellan miljö och ekonomisk hållbarhet i målskissen. Målstruktur föreslås enligt de nationella målen för transporter, med hänsynsmål och funktionsmål.

Uppsala kommun vill se en prioritering av mål där fördubblingsmålet sätts allra först, följt av tillgänglighet och miljö.

Vänsterpartiet vill se mer konkreta mål som kan leda till handling direkt. Denna åsikt delas av Miljöpartiet.

Uppsala kommun vill se en mer konkret målbild, ur vilken man kan utläsa hur trafikeringen kommer att se ut.

Vänsterpartiet, Regionförbundet och Knivsta kommun uppmärksammar det pågående RUS-arbetet och vikten av att synkronisera mål och ambitioner mellan dessa två processer.

Kommentar: UL avser utveckla målbilden för att tydliggöra hur kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling i regionen. Strukturen ska visa hur verksamhetens mål styr mot övergripande samhällsmål. Mål kan eventuellt bli mer konkreta, men det är också viktigt att skilja på mål och åtgärder.

Handläggare	Samrådsredogörelse	
Cecilia Forslund	Datum	Sekretessklass
	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

UL instämmer i att RUS och trafikförsörjningsprogrammet bör vara väl synkroniserade med varandra. En målbild för trafikeringen ligger också nära processen att ta fram en strukturbild för Uppsala län.

Ny lagstiftning

Handelskammaren saknar en mer omfattande beskrivning av väntade effekter av den nya kollektivtrafiklagstiftningen. Knivsta kommun betonar att trafikförsörjningsprogrammet ska täcka all kollektivtrafik och vill att dagens kommersiella trafik beskrivs mer ingående, gärna tillsammans med förslag på nya lösningar.

Miljöpartiet ser den nya lagstiftningen som en möjlighet, men anser inte att samhällsätagandet för kollektivtrafik för den delen ska minska.

Kommentar: Resonemang kring tänkbara effekter av ny lagstiftning och hur den kommersiella marknaden ser ut idag kommer att utvecklas i trafikförsörjningsprogrammet.

Övrigt

SRF län kräver att samrådshandlingar och remisser framöver görs fullt tillgängliga för synskadade.

Lasarettet i Enköping betonar vikten av att följa forskning på kollektivtrafikområdet.

NTF anser att trafiksäkerhetsfrågorna bör ges större utrymme.

Kommentar: UL:s ambitionen är att till kommande samråd inför trafikförsörjningsprogrammet även tillgängliggöra handlingar för synskadade.

UL följer redan idag forskning som bedrivs inom området kollektivtrafik, men ser också att det kan bli än mer aktuellt och givande för en myndighet med ett tydligt ansvar för kollektivtrafik och samhällsplanering i samklang.

Vad gäller trafiksäkerhetsfrågorna är det möjligt att området kan utvecklas än mer genom att fler och mer preciserade åtgärder tillkommer aktuell strategi.

Synpunkter per målområde

Resenären och resandet

Fördubbling, marknadsandelar, ökat resande

Kollektivtrafiknämnden välkomnar ambitionen att sätta ett årtal på marknadsandelens fördubbling.

SL påpekar, angående målet om kundnöjdhet, att de istället brukar se ökad kundnöjdhet som en indikator på att andra mål har uppnåtts.

	Samrådsredogörelse	
Handläggare	Datum	Sekretessklass
Cecilia Forslund	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Handelskammaren vill se en bedömning av rimligheten i att faktiskt kunna uppnå fördubbling i förhållande till ekonomiska insatser och var gränsen mellan insats och nytta går.

Uppsala cykelförening påpekar angående målen för marknadsandel att det inte är realistiskt i förhållande till befintliga miljömål att biltrafiken vidhåller en så pass stor andel av resandet. Man tror också att cykelandelen har stora möjligheter att öka inom tätorter och på sträckor upp till 30 km.

NTF är positiva till ambitionen att öka andelen kollektivtrafik och därmed främja folkhälsa och miljö. Uppsala kommun ser frågan om att kunna öka andelen kollektivtrafik på bekostnad av bilen som allra viktigast.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet ser mer konkreta mål som nödvändiga för att uppnå fördubbling. Miljöpartiet vill se strategiska satsningar på t ex nya stationer och utökad infrastruktur i utpekade lägen.

Uppsala kommun vill se inriktningsmål på kort och lång sikt för val av transportsätt; spårväg, spårtaxi, BRT, trådbuss?

Älvkarleby kommun betonar vikten av att se fördubblingsmålet som en sporre för ökat kollektivresande, som dock inte får ske på bekostnad av satsningar på mindre orter och glesare områden. Även SRF betonar att stomlinjetänkande inte får gå ut över trafikeringen i mindre tätorter/samhällen.

Heby kommun betonar i förhållande till flera tillhörande åtgärdsförslag att även satsningar på landsbygden kan bidra till ett ökat kollektivt resande. LRF Mälardalen anser att fördubblingsmålet rimligtvis måste omfatta även fördubblat resande på landsbygden och att tillgänglighet och turtäthet då är avgörande faktorer. Östhammars kommun pekar på goda exempel på anropsstyrd trafik som finns i Östhammars kommun idag.

Lasarettet i Enköping framhåller vikten av att påverka värderingar och att kollektivtrafiken kan bemöta behov med konkurrenskraftiga alternativ. Ett exempel är högre turtäthet men med mindre fordon, för att förmå landsbygdsbefolkningen att välja kollektivtrafiken. Även Miljöpartiet i Knivsta föreslår mindre fordon i tätare matartrafik för att kunna skapa attraktiva resmöjligheter för områden vid sidan av stråken.

Enköpings kommun ser det som viktigt att behov hos dagens och framtidens resenärer utreds vidare. Även Uppsala kommun ser behov av ökat kundfokus och analys av i vilka relationer kollektivtrafiken väljs bort och varför. Uppsala kommun efterlyser också mer omfattande analys av resandeströmmar.

Handläggare	Samrådsredogörelse	
Cecilia Forslund	Datum	Sekretessklass
	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Handelskammaren påpekar det faktum att hela länet aldrig kan kollektivtrafikförsörjas givet den stora landsbygdsbefolkningen. Vänsterpartiet anser att insatser i första hand bör göras där många reser.

Länsstyrelsen och HSO Uppsala län anser att det är viktigt att kollektivtrafiken planeras in från början när nya bostadsområden byggs.

Uppsala kommun lyfter depåfrågan, lokalisering och kapacitet, för att kunna tillgodose den växande stadens behov.

Kommentar: UL ser mycket positivt på att kollektivtrafikenämnden välkomnar ambitionen att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel till 2030. Det är av stor betydelse för den regionala utvecklingen att minska bilberoendet, ett ökat resande styr inte mot samhällsmålen på samma sätt som en ökande marknadsandel gör. I det kommande är konsekvensanalyser nödvändiga för att också behysa de ekonomiska ambitioner som följer av målet.

UL har ansvaret för hela länets kollektivtrafikförsörjning och för att utveckla resmöjligheter i alla länets delar. Fördubblingsmålet är idag oklart i den meningen att det inte har någon geografisk dimension om exakt var resandet ska öka. Ambitionen är att i trafikförsörjningsprogrammet tydliggöra hur potential och möjligheter för ökat resande ser ut i olika delar av kollektivtrafiken.

UL:s syn är att resandeökningar, för att också plocka marknadsandelar från bilen, kan och måste ske där kollektivtrafiken har möjlighet att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Målet är att i trafikförsörjningsprogrammet tydliggöra kollektivtrafikens struktur och hur olika koncept lämpar sig för olika trafikuppgifter. Det omfattar t ex lösningar för stråk och för trafik i glesa områden. I denna del ryms också resonemang kring lämpliga transportsätt.

UL vill vara tydliga med att det är på bilens bekostnad som resandet med kollektivtrafiken ska öka. Det går att tänka sig att vända på målet om en ökad kollektivtrafikandel till en minskad bilandel, vilket skulle peka på ett mer sammanhållet tänkande kring kollektivtrafik, gång, cykel och beteendepåverkande åtgärder. Att mäta marknadsandelen i förhållande till alla färdmedel, vilket UL också gör idag är ett sätt att hålla koll på att marknadsandelarna tas från rätt ställe.

Stråk och länsöverskridande trafik

Håbo kommun, Knivsta kommun, SLL och Regionförbundet ser definitioner av stråk och en strategi för stråken som viktig. Håbo kommun betonar att det ska vara enkelt att resa över länsgränsen. Bland andra Enköpings kommun nämner också vikten av en gränslöst utformad kollektivtrafik som inte innebär några hinder för länsöverskridande resande.

SL efterlyser en mer utförlig beskrivning av den länsöverskridande trafiken till och från Stockholms län och vilka ambitioner som finns för framtiden i dessa

	Samrådsredogörelse	
Handläggare	Datum	Sekretessklass
Cecilia Forslund	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

relationer. Knivsta kommun framhåller, förutom stråket Stockholm-Uppsala, även trafik mot Norrtälje och längs väg 255 som viktig att utveckla. Handelskammaren vill se kravspecifikationer för den länsöverskridande trafiken i stråken Stockholm-Västerås och Stockholm-Uppsala.

Håbo kommun och Lasarettet i Enköping framhåller stråket Stockholm – Bålsta- Enköping – Västerås och vill se fördjupade studier av framtida trafikering som kan stärka pendlingsmöjligheterna i stråket. Länsstyrelsen framhåller att pendeltågstrafiken till Bålsta bör redovisas då programmet ska omfatta alla kollektivtrafik.

Arosälänken mellan Uppsala och Enköping tas upp som viktig från Enköpings kommun, Vänsterpartiet i Uppsala län, Regionförbundet och Miljöpartiet i Uppsala län. Påpekas att medel för en förstudie finns avsatta i aktuell länstransportplan.

Regionförbundet och Enköpings kommun efterlyser en inriktning för utveckling inom stråken, det vill säga utveckling längs hela stråken eller i utpekade tätorter?

Några instanser vill att de kapacitetsbrister som idag finns på järnvägen förtydligas och hänvisar till de utredningar som i dagsläget är aktuella i frågan.

Miljöpartiet efterlyser möjligheter och lösningar för en bättre integration mellan region- och stadstrafik. Partiet anser också att spårbunden trafik i några starka stråk inne i Uppsala stad bör utredas vidare.

Kommentar: Den länsöverskridande trafiken kommer att beskrivas vad gäller ambitionsnivåer och kapacitetsbehov. Definiering av stråk och hur de lämpligen trafikeras är en prioriterad fråga till trafikförsörjningsprogrammet.

Vad gäller integration mellan stads- och regiontrafik och eventuell spårtrafik i stadsstråk kommer utredningar att behövas för att landa i en gemensam syn på stadstrafikens utveckling.

Hela resan

Heby kommun påpekar vikten av goda kopplingar till stomnätet i form av pendlarparkeringar för bil och cykel och bra matartrafik, även på det ”svaga” nätet. Även Knivsta kommun framhåller betydelsen av strategiskt placerade pendlarparkeringar.

Uppsala cykelförening vill förtydliga vikten av att enkelt kunna ta med cykel på bussar och tåg året runt och hur detta bidrar till en ökad tillgänglighet. Denna aspekt tas även upp av bland annat Knivsta kommun.

Miljöpartiet i Knivsta tar upp vikten av att passa landsbygds- och matarlinjer till avgångstider för stomlinjer och tåg.

	Samrådsredogörelse	
Handläggare	Datum	Sekretessklass
Cecilia Forslund	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Ett flertal instanser ser anropsstyrd trafik som ett viktigt koncept att utveckla för att skapa hela reskedjor. Heby kommun ser exempelvis en potential för anropsstyrd trafik såväl för serviceresor, pendling och viss skolskjuts.

Kommentar: Dessa synpunkter belyser det faktum att kollektivtrafiken är en del av hela trafiksystemet. Många av synpunkterna behandlas som åtgärdsförslag inom strategierna att definiera starka stråk och göra kollektivtrafiken enklare. Det är inte alltid UL äger frågan när det handlar om sådant som berör hela resan. Därmed är synpunkterna ovan viktiga att behandla inom myndighetens samverkansgrupper.

Tillgänglighet

Bebyggelseutveckling i stråk

Älvkarleby kommun anser målformuleringen ”bebyggelseutveckling ska koncentreras till de starka kollektivtrafikstråken” för stark. Kommunen ser stråken som en mycket viktig faktor, men inte den enda faktorn i bebyggelseplaneringen. Både Älvkarleby kommun och Enköpings kommun påpekar att frågan främst ägs av kommunerna. Enköpings kommun föreslår en omskrivning till att kollektivtrafiken ska skapa bättre förutsättningar för en hållbar kollektivtrafikutveckling. Älvkarleby vill istället betona kollektivtrafik- och bebyggelseutveckling i samklang.

LRF Mälardalen vänder sig emot att bebyggelseplaneringen ska ske efter kollektivtrafikens möjligheter till effektivitet i stråk och anser att kollektivtrafiken istället ska anpassas och planeras utifrån var folk väljer att bosätta sig. I anslutning till detta framhålls det faktum att landsbygdsbefolkningen fortsätter att växa och att medelåldern på landsbygden stiger.

SLL tillstyrker särskilt målet om stråkens strukturerande effekt på bebyggelseplaneringen och pekar på Stockholm-Arlanda-Uppsala som östra Mellansveriges starkaste utvecklingsstråk. Som nämnt under ovanstående rubrik är det också ett flertal instanser som understryker vikten av att definiera stråk och utveckla strategiska inriktningar för dem.

Kommentar: UL kan inte på egen hand påverka länets bebyggelseplanering. Den nya kollektivtrafiklagen understryker dock kollektivtrafiken som en del av samhällsplaneringen. Att bebyggelseplanering sker på ett sätt som minskar bilberoendet och stärker kollektivtrafiken är på lång sikt viktigt för att nå målen om en hållbar samhällsutveckling. Genom att tillskott av bebyggelse sker där kollektivtrafiken redan är väl utvecklad finns goda förutsättningar för en positiv utveckling. Därför är det önskvärt med mål som är kopplade till samhällsplaneringen. UL instämmer i behovet av en samordnad planering av kollektivtrafik och samhällsbyggnad och understryker vikten av att utvecklingen sker i samverkan.

Handläggare	Samrådsredogörelse	
Cecilia Forslund	Datum	Sekretessklass
	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Som kommenterat ovan, under "resenären och resandet" kommer ambitioner och utvecklingsmöjligheter för trafik där resandeunderlaget är mindre också att belysas mer ingående i trafikförsörjningsprogrammet. Vår förhoppning är då att detta komplement visar på att myndigheten ämnar ta ett helhetsgrepp och finna bättre lösningar även där resandeunderlaget är lägre.

Regional tillgänglighet/standardnivåer

Kollektivtrafiknämnden anser att det bör övervägas ett mål för vid vilken befolkningstäthet ett visst avstånd till trafikerad hållplats ska finnas och hänvisar till befintligt avtal som styr mot utformande av lägstanivåer för kollektivtrafiken. Även Regionförbundet tar upp detta.

Flera instanser anser målen angående resmöjligheter och restider till centrumorter och regionala centra som delvis ambitionslösa och vill framförallt se fler turer i relationerna. Flera instanser anser också att strukturen av centrumorter och regionala centra bör utvecklas vidare. Specifika exempel är att Knivsta kommun anser att Knivsta tätort bör finnas med som en centrumort i redovisningen av regional tillgänglighet. Enköpings kommun argumenterar för att även räkna Arlanda som ett regionalt centra.

Vänsterpartiet i Uppsala län vill att tillgänglighet och behov av kollektivtrafik till stora arbetsplatser analyseras ytterligare och lyfter fram Akademiska sjukhuset och Arlanda som exempel.

Kommentar: Utformning av riktlinjer för utbudsnivåer kommer att utvecklas i det fortsatta arbetet.

För funktionsnedsatta

SL påpekar att målet om tillgänglighet för funktionsnedsatta fokuserar på fysiska barriärer och att det hos SL även omfattar service och bemötande. Flera instanser belyser att tillgänglighetsmål även ska omfatta möjligheterna att få information och ha möjlighet att handla färdbevis genom alla de kanaler som finns idag.

Östhammars kommun efterlyser ett mer utvecklad resonemang kring tillgänglighetsfrågor generellt, med fördel i samverkan med UL:s referensgrupp för tillgänglighetsfrågor.

SRF Uppsala län anser att målen om tillgänglighet för funktionsnedsatta generellt är för vaga och vill att målen för att uppnå full tillgänglighet för synskadade ska preciseras i ett antal punkter som rör bland annat hållplatsutrop informationssystem och ledsagning. Dessa punkter finns också med i yttrande från HSO Östhammars kommun och HSO Uppsala län.

HSO Uppsala län betonar hur viktigt det är för alla, men särskilt viktigt för personer med någon funktionsnedsättning, att kollektivtrafiken håller

	Samrådsredogörelse	
Handläggare	Datum	Sekretessklass
Cecilia Forslund	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

punktighet givet den planering som ofta föregår en resa för en person med någon funktionsnedsättning.

Utbildning i bemötande och tillgänglighet finns med som en punkt från HSO Östhammars kommun. HSO Uppsala län framhåller också löpande utbildning för ombordpersonal och förare vad gäller tillgänglighet; hur de hjälpmedel som finns ombord används, hänsyn till allergiker och astmatiker, olycksfall och ICE (in case of emergency, dvs att telefonnummer till kontaktperson finns inlagd i berörd persons mobiltelefon).

Ett par instanser belyser anslutande infrastrukturs inverkan på tillgängligheten, till exempel Regionförbundet vill se en beskrivning av detta.

HSO Uppsala län förordar parfymfria avdelningar på Upptåget, samt rökförbud i busskurer.

Knivsta kommun efterlyser en prioritering av hållplatser och linjer som ska tillgänglighetsanpassas, tillsammans med anslutningsvägar. HSO Uppsala län vill också att kartläggning av utpekade linjer och hållplatsers status ska tidsbestämmas.

SRF påpekar att ett par hundra meter är ett rimligt gångavstånd för en synskadad till hållplats och HSO Uppsala län förespråkar mer kompletteringstrafik av den typ som finns idag i Enköpings kommun, för personer med långt avstånd till närmaste hållplats.

Kommentar: UL avser att mer konkret definiera vad tillgänglighet innebär, vilket då också kommer omfatta t ex bemötande och information.

Fler åtgärder som mer preciserar planerade åtgärder för att tillgängliggöra kollektivtrafiken kan tas fram. Även tidsbestämda mål kommer att vara nödvändiga för att svara upp mot de krav som lagen ställer på trafikförsörjningsprogrammet.

Vad gäller avstånd till hållplats anser UL att eventuella riktlinjer för detta bör gälla alla och att 200 meter till hållplats inte är ett rimligt avstånd att kunna erbjuda alla. En synskadad som inte själv kan ta sig till hållplatsen bör istället t ex kunna använda sig av kompletteringstrafik, närlinjer eller utvecklad ledsagarservice. Detta är sådant som UL måste bestämma en inriktning för.

Miljö

Kollektivtrafiknämnden föreslår en omformulering av indikatorn ”andel av kollektivtrafikens trafikarbete som är oberoende av fossila bränslen”, till ”andel av kollektivtrafikens trafikarbete som drivs med icke-fossila bränslen.

Uppsala kommun belyser eldrift som komplement till biogas, exempelvis i stadstrafiken, i den mån biogasen inte räcker till för alla fordon.

	Samrådsredogörelse	
Handläggare	Datum	Sekretessklass
Cecilia Forslund	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Regionförbundet vill se en indikator som styr mot minskat buller, enligt det miljömål som finns på nationell nivå.

Uppsala cykelförening anser att det bör föras ett resonemang kring ”peak oil” och hur minskad tillgång på fossila bränslen påverkar de ekonomiska villkoren för motordriven trafik. Länsstyrelsen ser en möjlighet att sätta fokus på en fossilfri resa dörr till dörr genom att också redovisa stora cykelstråk och möjligheterna att ta sig till stationer och knutpunkter med cykel.

Handelskammaren anser att främjandet av miljöinsatser har en ekonomisk dimension som inte får förbises, innebärande att ekologisk hållbarhet inte får gå ut över den ekonomiska hållbarheten.

Kommentar: Målformulering ändras i enlighet med kollektivtrafiknämndens förslag. Arbete pågår med att vidareutveckla kollektivtrafikens miljömål i trafikförsörjningsprogrammet och tydliggöra hur de stödjer målen på samhällsnivå. Enligt lagstiftningen ska trafikförsörjningsprogrammet även innehålla en redovisning av åtgärder för att skydda miljön.

UL instämmer i att miljöinsatser ska vara hållbara såväl ekonomiskt som ekologiskt. UL vill understryka att det är nödvändigt med ett långsiktigt perspektiv på denna typ av åtgärder. Miljöinsatser går sällan att motivera ekonomiskt på kort sikt, men kan ha en positiv inverkan även på ekonomin i längden.

Ekonomi

Kollektivtrafiknämnden efterlyser en indikator som mäter de icke trafikrelaterade kostnadernas effektivitet.

Uppsala kommun och Regionförbundet vill att kostnader per linje och/eller stråk ska vara en del av den ekonomiska uppföljningen.

Heby kommun anser att ett eventuellt krav på kostnadstäckningskrav för ny trafik inte får skymma perspektiven långsiktigt upparbetande av resandet och regional utveckling. Kommunen påpekar också att effekter på hela trafiksystemet måste beaktas när krav på kostnadstäckning ställs och att det regionala utvecklingsperspektivet måste beaktas parallellt med ekonomisk effektivitet i trafiken. Även Älvkarleby kommun betonar vikten av att ta hänsyn till flera aspekter av samhällsekonomin.

Vänsterpartiet i Uppsala län anser inte att en hög kostnadstäckningsgrad från kollektivtrafiken är ett självändamål. Miljöpartiet anser också att ett ökat ekonomiskt ansvarstagande från samhället är nödvändigt för att kunna nå fördubbling. Regionförbundet anser att taxans betydelse och finansieringsformer för kollektivtrafikens utveckling bör beskrivas och utvecklas mer.

Handläggare	Samrådsredogörelse	
Cecilia Forslund	Datum	Sekretessklass
	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Kommentar: Det finns en poäng i att mäta de icke trafikrelaterade kostnadernas effektivitet, men det återstår att se om ett sådant mål bör hemma i trafikförsörjningsprogrammet. Modell för att bedöma samhällsnytta kan vara något som behöver utarbetas framöver, för att kunna ställa ekonomiska effekter mot samhällseffekter på lång sikt.

Kollektivtrafikens styrka ligger i nätverkseffekter, varför det kan vara vanskligt att dra slutsatser från enskilda linjers kostnadstäckning. Analys av kostnadstäckning bidrar dock till ökad förståelse om kollektivtrafikens effektivitet och konkurrenskraft. Men det bör påpekas att ökat resande generellt genererar ökade kostnader och det finns inget enkelt sätt att dra slutsatser kring kostnad och samhällsnytta.

UL anser inte heller att en hög kostnadstäckningsgrad för kollektivtrafiken per definition innebär att kollektivtrafiken utför sitt uppdrag. Det viktiga är att föra ett resonemang kring kostnader och nytta.

Jämställdhet

SL påpekar att målområdet är intressant givet de skilda resvanor som idag är ett faktum. SPRF anser att jämställdhetsmålet verkar vara med enbart av legitimitetskäl.

Kommentar: UL anser att målet har sin givna plats i trafikförsörjningsprogrammet givet det faktum att användandet av kollektivtrafik skiljer sig åt mellan kvinnor och män vilket ger att de också har olika behov. Det finns också övergripande mål för jämställdheten som kollektivtrafikens aktörer måste förhålla sig till. Ambitionen är att sammanställa mer kunskap om kvinnors och mäns behov av kollektivtrafik för att kunna föreslå åtgärder som både styr mot ökad jämställdhet i samhället och ett ökat resande med kollektivtrafiken. Förhoppningen är även att väcka större intresse för frågan hos de verksamma inom kollektivtrafiken.

Säkerhet och trygghet

Kollektivtrafiknämnden anser att aspekten trygghet och säkerhet på väg till och från hållplats också bör belysas.

NTF Uppsala anger ett antal punkter som bör beaktas i framtida kollektivtrafikplanering, bland annat stående passagerare inte bör tillåtas i bussar med hastigheter över 50 km/h och att kollektivtrafik som kan ersätta särskilt farliga bilresor, exempelvis för ungdomar nattetid, ska kunna erbjudas. Även Regionförbundet efterlyser fler indikatorer för målen kring säkerhet och trygghet.

Kommentar: En indikator för anslutningsvägar är svår att följa upp, men ett resonemang kring lämpliga åtgärder för att styra mot ökad säkerhet och trygghet även på väg till och från hållplats är givetvis på sin plats inom detta målområde.

	Samrådsredogörelse	
Handläggare	Datum	Sekretessklass
Cecilia Forslund	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

Målområdet säkerhet och trygghet kommer att konkretiseras genom tydligare åtgärdsförslag i de strategier som kopplar till målen. UL kommer att se över behovet av ytterligare indikatorer.

Synpunkter på strategier

De flesta instanser anser att strategierna väl täcker in de handlingsriktningar som är relevanta för att kunna utveckla kollektivtrafiken i rätt riktning.

SL ser det som en fördel om kopplingen mellan strategier och målområden tydliggörs.

Kollektivtrafiknämnden påpekar behovet av att prioritera mellan åtgärder inte minst som en följd av budgetramar. Även Uppsala kommun vill se att det blir möjligt att prioritera mellan åtgärder, genom en tydligare styrning och uppföljning av kollektivtrafiken.

Älvkarleby kommun reserverar sig mot delar av strategierna genom att hänvisa till synpunkter på målformuleringar, där stråktänkandet inte får låtas bli alltför dominerande.

SLL ser definieringen av starka stråk som en av de allra viktigaste strategierna och betonar vikten av en systemsyn där den lokala, regionala och interregionala kollektivtrafiken får en sammanhängande struktur genom ett intermodalitetsperspektiv.

Regionförbundet vill se tillägg för åtgärder som rör anslutningsvägar i strategin som rör tillgänglighet för funktionsnedsatta.

Regionförbundet vill också formulera om strategin som rör miljö; ”förbättra förarbeteende” bör ersättas med ”verka för sparsam körning”.

Regionförbundet föreslår även att strategin ”säkra och trygga lösningar” kompletteras med en åtgärd för att se över placering av hållplatser, särskilt de som trafikeras nattetid.

Kommentar UL: För att kunna ge ett bra underlag till prioritering av åtgärder finns ett behov av att utveckla resonemang som pekar mot vinster och samhällsnyttor för föreslagna åtgärder, som kan ställas mot ekonomiska kostnader.

Kompletterande åtgärdsförslag till strategier kan bli aktuella enligt de förslag som inkommit.

Synpunkter på bilagor/underlags-PM

Älvkarleby kommun kommenterar att de olika trafikkoncept som redogörs för i underlags-PM har stora glapp i sina ambitionsnivåer vad gäller turtätheter och trafikeringstider. Kommenteras också att Skutskärspendeln tagits upp som

	Samrådsredogörelse	
Handläggare	Datum	Sekretessklass
Cecilia Forslund	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

exempel på lokal linje, vilken i enlighet med dess konceptuella beskrivning skulle innebära långt färre resmöjligheter än vad som är fallet med linjen idag.

Kommentar: Underlags-PM ska ses som en översiktlig beskrivning av några möjliga koncept. UL håller med om att lokallinje är ett olämpligt epitet på just Skutskärspendeln, givet de parametrar som beskrivs.

Detaljsynpunkter

Håbo kommun framhåller Bålsta som ett exempel där bättre sammanlänkad bebyggelse- och kollektivtrafikplanering är nödvändigt för att öka kollektivresandet. Kommunen framhåller också avskaffande av Bålsta-tillägget som nödvändigt för att förenkla kollektivresandet. Kommunen påpekar också att stomlinjeförbindelser med buss över länsgränssnittet mellan Håbo och Stockholm län idag är dåliga.

HSO Uppsala län förordar tysta avdelningar på Upptåget.

Vänsterpartiet i Uppsala län anser att det bör bli enklare att ta med barnvagn i kollektivtrafiken.

Miljöpartiet i Knivsta vill att kostnad och miljönytta för att låta barn och ungdomar åka gratis ska utvärderas.

Vänsterpartiet i Uppsala län anser att ungdomar ska ha goda möjligheter att vänja sig vid att åka kollektivt. Miljöpartiet i Knivsta tycker att tröskeln in till kollektivtrafiken måste sänkas genom lägre pris på enkelresor.

Miljöpartiet anser att ekonomiska vinster kan göras genom en skatteväxling där Landstinget tar över ansvaret för färdtjänst. LRF Mälardalen pekar på ett ökat behov från kommunernas håll att samordna skolskjuts med UL-trafik.

Miljöpartiet anser att man bör kunna åka kostnadsfritt på all kollektivtrafik med färdtjänstbevis.

Kommentar: Synpunkterna ovan rör mestadels sådant som diskuteras som åtgärdsförslag till någon av föreslagna strategier. Frågor som rör taxan kommer att behandlas i UL:s försäljningsstrategi.

Samordning av trafik är givetvis något som bör utredas om och när myndigheten även åläggs ansvaret för färdtjänst och skolskjuts, då kan det också bli aktuellt att diskutera giltigheten för färdtjänstbevis på den vanliga kollektivtrafiken.

Fel och förtydliganden

Kollektivtrafiknämnden framför, gällande UVEN, att N står för Norrköping, inte Nyköping. Nämnden påpekar också att vissa felaktigheter finns i beskrivningen av sjukresebussar och anropsstyrd trafik. Beskrivning av



Handläggare	Samrådsredogörelse	
Cecilia Forslund	Datum	Sekretessklass
	2011-12-06	Öppen
Ansvarig/godkänd	Dokumentnummer	Revision
Caj Rönnbäck	UL 2011/172	1.0

framtida satsningar behöver också uppdateras, liksom eventuellt huruvida möjlighet till tillköp av trafik framöver kommer att vara möjligt.

Håbo kommun påpekar angående beskrivningen av lokala arbetsmarknader att Håbo kommun liksom Enköping och Älvkarleby inte heller ingår i det pendlingsomland som Uppsala knyter till sig.

Regionförbundet vill se uppdaterad text kring uppdatering kring kapacitetsbehov och färdigställande av dubbelspår på Ostkustbanan. Även för Dalabanan behöver texten uppdateras med att den förstudien som tagits fram inte är beslutad och kan komma att uppdateras. Regionförbundet vill också se att den förstudie som planeras för Arosbanan nämns.

Kommentar: I den mån aktuell text finns med i det slutliga trafikförsörjningsprogrammet kommer UL att ändra enligt påpekade felaktigheter och förtydliganden.