

# Samrådsredogörelse

- Hjälpt oss skapa ett bättre stadsbussnät



#### Dokumentinformation

**Titel:** Samrådsredogörelse – Nytt linjenät 2017

**Serie nr:** 2015:06

**Projektnr:** 15166

**Författare:** Stina Hörtn, Trivector Traffic

**Kvalitets-  
granskning:** Malin Gibrand, Trivector Traffic

**Beställare:** Kollektivtrafikförvaltningen UL  
Kontaktperson: Stefan Adolfsson, tel. 018-611 19 64

#### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2015-08-30	Slutversion	Beställare

## Förord

---

Under maj 2015 så hölls det totalt sex stycken samråd för allmänheten av UL angående nytt linjenät för stadsbussarna som planeras ha trafikstart hösten 2017. Att hålla samråden syftade till att få in synpunkter inför arbetet med ta fram det nya linjenätet. Samråden har dokumenterats och sammanställts för att få en samlad bild över allmänhetens synpunkter. Förutom lämna synpunkter på samråden har allmänheten även fått tillfälle att tycka till via Facebook och ul.se. Personerna som lämnat in synpunkter har själva fått välja om de vill vara anonyma eller inte. Sammanställningen har gjorts av Trivector Traffic i samarbete med UL.

Stockholm, aug 2015

# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
<b>2.</b>	<b>Metod</b>	<b>2</b>
2.1	Informationsspridning	2
2.2	Möjlighet lämna in synpunkter	2
2.3	Upplägg av samråden	3
<b>3.</b>	<b>Deltagare</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>Samrådets inledning</b>	<b>7</b>
<b>5.</b>	<b>Resultat från arbetsstationerna</b>	<b>10</b>
5.1	Linjesträckning	10
5.2	Hållplatser	12
5.3	Framkomlighet	14
<b>6.</b>	<b>Inkomna synpunkter</b>	<b>16</b>
6.1	Linjesträckning	17
6.2	Hållplatser	23
6.3	Framkomlighet	24
6.4	Tidtabeller	25
6.5	Generella synpunkter	27
<b>7.</b>	<b>Nästa steg i processen</b>	<b>29</b>

# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Mycket har hänt sedan linjenätet för stadsbussarna ritades, till exempel har Uppsala stad under de senaste åren vuxit med invånare motsvarande en fullsatt UL-buss i veckan.

UL arbetar därför med att utveckla och förbättra linjenätet för stadsbussarna. Syftet är att skapa förutsättningar för en smidig, trygg och pålitlig kollektivtrafik och en kollektivtrafik som bättre matchar och underlättar livet i staden.

Utredningen är inne i ett tidigt skede och bedrivs av UL i nära samarbete med Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss. Planen är att förändringarna införs under hösten 2017. Arbetet inleddes under våren 2015 med att strategier för stadsbusstrafiken togs fram. Dessa kommer att ligga som grund vid framtagandet av det förbättrade linjenätet.

## 1.2 Syfte

Samråd är en mycket viktig del av utredningsprocessen och syftar till att:

- ▶ Skapa ett bättre beslutsunderlag
- ▶ Identifiera förutsättningar & förslag på åtgärder
- ▶ Öka acceptans, förståelse och samsyn
- ▶ Minska risken för resurskrävande kompletteringar i efterhand

UL bjöd därför in allmänheten till samrådsmöten. Möten hölls på sex olika platser i Uppsala, dels för att komma nära medborgarna och dels för att fokusera på de olika stadsdelarna och deras specifika förutsättningar.

## 2. Metod

---

### 2.1 Informationsspridning

För att nå ut till Uppsalas invånare gällande samråden har information spridits genom flera olika kanaler i åtanke att så många personer som möjligt i olika ålderskategorier ska ha chansen att medverka i processen. Information om samtliga samråd har gått ut via UL:s hemsida och Facebooksida. Fönsterskyltar med information om samrådet har även satts upp i samtliga stadsbussar. Annonser har publicerats i lokaltidningen, på Facebook och ett pressmeddelande skickades ut.

På hemsidan har allmänheten kunnat anmäla sig och välja det samrådsmöte som fokuserar på just deras bostads- eller arbetsplatsområde.



### Ett bättre stadsbusslinjenät 2017

Figur 2-1 Kampanjbild som används vid informationsspridningen av samråden

### 2.2 Möjlighet lämna in synpunkter

Under samtliga samråd har deltagarna fått ställa frågor och komma med synpunkter direkt till UL men även haft möjlighet att lämna in skriftliga synpunkter. Invånare som inte kunnat delta under ett samråd har haft möjlighet att lämna in synpunkter, tankar och idéer via Facebook och ul.se. Det har varit valfritt att ange namn vid inlämnade av sina synpunkter.

## 2.3 Upplägg av samråden

### Tid och plats för samråd

Samråden hölls kvällstid (17:30 till ca 20:30) mellan den 18-28 maj 2015. Samråden hölls på följande platser:

Stadsdel	Datum	Plats/lokal
Centrum	Måndag 18 maj	Park Inn
Nordvästra Uppsala Tunabackar/Svarbäcken/Stabby	Tisdag 19 maj	Fyrishov (Magistern)
Sydöstra Uppsala Sävja/Nåntuna/Bergsbrunna	Onsdag 20 maj	Sävjabiblioteket
Sydvästra Uppsala Gottsunda/Sunnersta/Vårdsätra	Måndag 25 maj	Kulturpunkten, Gottsunda Centrum
Östra Uppsala Johannesbäck/Salabacke	Tisdag 26 maj	Uppdrag Köket, Gränby Centrum
Västra Uppsala Flogsta/Stenhagen/Ekeby	Torsdag 28 maj	Stenhagens bildning- och kulturcenter

Att ha samråd på olika platser gör det möjligt för fler invånare att lättare kunna ta sig till ett samråd och där samtliga deltagare fokuserar på vad som är viktigt för just deras bostadsområde. Det är även lättare att invånarna sinsemellan kan diskutera kring frågor som finns. Uppdelningen av samråden och områdesfokuseringen grundar sig i den geografiska placeringen men även hur trafikförsörjningen ser ut i dagsläget.

### Medverkande

Förutom allmänheten så medverkade även representanter från UL, kommunen, politiker samt Trivector Traffic (konsultbolag). Detta för att deltagarna skulle kunna ha en direkt dialog med aktörer inblandade i processen. Representanterna fanns även på plats för att lyssna och försöka få en helhetssyn på vad Uppsalas invånare anser och tänker gällande stadsbusstrafiken.

Följande deltagare var representerade vid ett eller flera samrådsmöten:

- ▶ Johan Wadman, UL
- ▶ Stefan Adolfsson, UL
- ▶ Anders Nordling, UL
- ▶ Lena Hübsch, UL
- ▶ Daniel Elenbring, UL
- ▶ Ilyas Alhassan, UL
- ▶ Anders Bergquist, UL
- ▶ Niclas Andersson, Uppsala kommun
- ▶ Ola Kahlström, Uppsala kommun
- ▶ Malin Gibrand, projektledare, Trivector
- ▶ Stina Hörтин, ansvarig för dokumentation, Trivector
- ▶ Ida Blank, ansvarig för dokumentation, Trivector

## Samrådets agenda

Alla samråden har haft samma upplägg där inledningsvis en representant från UL samt projektledaren för utredningen kort presenterat projektets bakgrund, mål, identifierade utmaningar och hur själva arbetsprocessen går till. Efter presentationen så fick deltagarna tre olika uppgifter att utföra. Dessa uppgifter bygger på att sätta upp markeringar på kartor för att symbolisera hållplatser, områden och sträckor som upplevs som bra/dåliga. Arbetsuppgifterna delades upp i tre olika stationer:

1) **Linjesträckningar:** Två kartor över Uppsala där följande ska markeras:

- ▶ Platser det är viktigt att åka
- ▶ Platser det är svårt att åka till

2) **Hållplatser:** En karta över fokusområdet där följande ska markeras:

- ▶ Hållplatser som är bra
- ▶ Hållplatser som är dåliga/upplevs otrygga
- ▶ Hållplatser som kan tas bort

3) **Framkomlighet:** En karta över hela Uppsala där följande ska markeras:

- ▶ Var bussen råkar ut för störningar, onödiga stopp eller går krokigt

Deltagarna fick gå runt bland stationerna efter egen förmåga och det fanns tillfälle att diskutera sinsemellan samt med representanter från utredningen. Vid varje station fanns även en representant placerad som noterat deltagarnas tankegångar och synpunkter. Till samråden hade även en folder tagits fram, se Figur 2-2, som delades ut till samtliga deltagare. I denna folder finns information om samråden, vilka mål som finns för stadstrafiken i Uppsala samt hur tidsplanen ser ut gällande processen med att ta fram det nya linjenätet. I foldern kunde även kontaktuppgifter till projektledaren hittas i fall det skulle dyka upp fler synpunkter eller funderingar efter samrådets slut.



**Tidplan**

Vår 2015 • Strategier för stadstrafiken tas fram  
 Maj 2015 • Allmänheten bjuds in till samråd  
 Höst 2015 • Förslag på förbättrat linjenät tas fram  
 December 2015 • Beslut  
 2016 • Anpassning av infrastruktur – hållplatser och framkomlighetsåtgärder  
 Vår 2017 • Information om det nya linjenätet  
 Preliminärt höst 2017 • Det nya stadsbussnätet tas i bruk

**Har du frågor eller vill tycka till om förslaget?**

På [ul.se/linjenat](http://ul.se/linjenat) hittar du aktuell information om vad som händer just nu. Det går också bra att kontakta Malin Gibrand, 010-456 56 72.




**Hjälp oss att skapa ett bättre stadsbussnät**



LINJE 1  
 LINJE 2  
 LINJE 3  
 LINJE 4  
 LINJE 5  
 LINJE 6



Mycket har hänt sedan linjenätet för Stadsbussarna i Uppsala ritades, till exempel har staden de senaste åren vuxit med invånare motsvarande en fullsatt UL-buss i veckan. I en serie samråd för allmänheten vill vi skapa förutsättningar för en smidig, trygg och pålitlig kollektivtrafik; en trafik som bättre matchar och underlättar livet i staden.

#### Stadstrafikens mål ur tre perspektiv

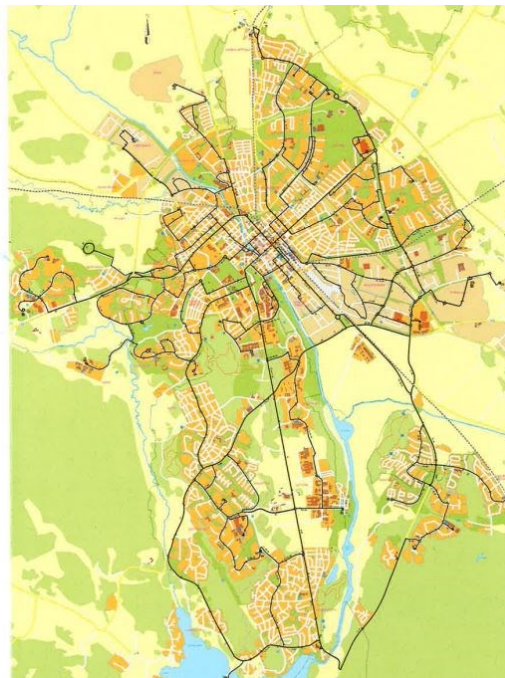
**Resenären:** Stadstrafiken ska erbjuda ett attraktivt alternativ för resor i staden som bygger på enkelhet, punktlighet, snabbhet och täta avgångar.

**Boende i kommunen:** Stadstrafiken ska bidra till social hållbarhet. Stad, stadsdelar och landsbygd knyts samman och människor ska kunna resa kollektivt till arbete, utbildning, service, kultur och fritid.

**Uppsala stad:** Stadstrafiken ska bidra till positiva miljö- och hälsoeffekter genom god framkomlighet, förnyelsebara drivmedel och god energieffektivitet. Genom att fler åker tillsammans spar stadstrafiken på stadens trafikytor, vilka istället kan användas för lek, stadsliv och grönska.

#### Frågor att fundera på

- Vilka linjer är viktiga för dig?
- Vilka mål är idag svåra att nå med Stadsbussarna i Uppsala?
- Vilka hållplatser är bra, vilka kan tas bort och vilka borde förbättras?
- Var upplever du att bussen går för långsamt?

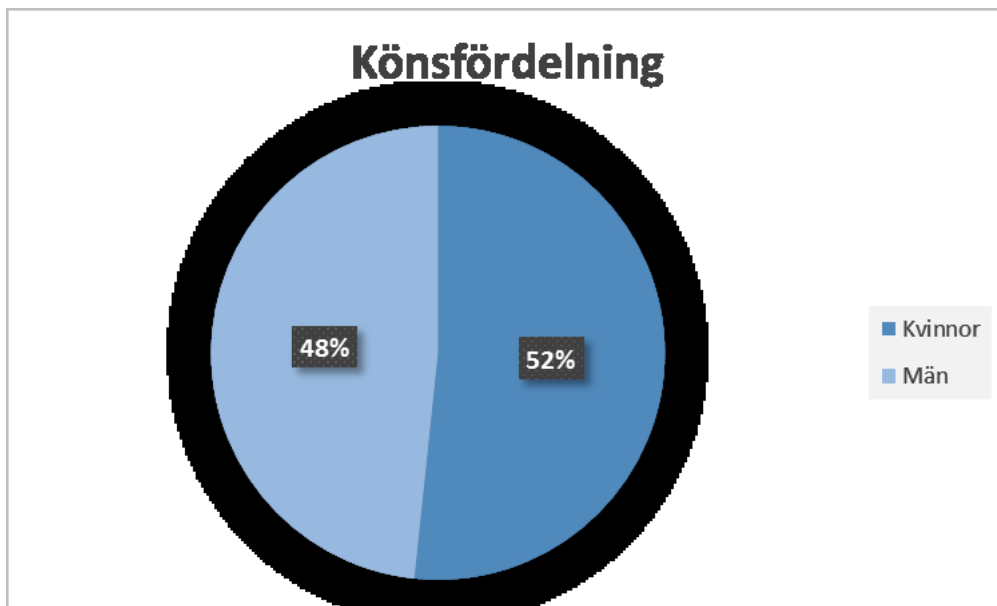


Figur 2-2 Informationsfoldern som delades ut till deltagarna under samråden

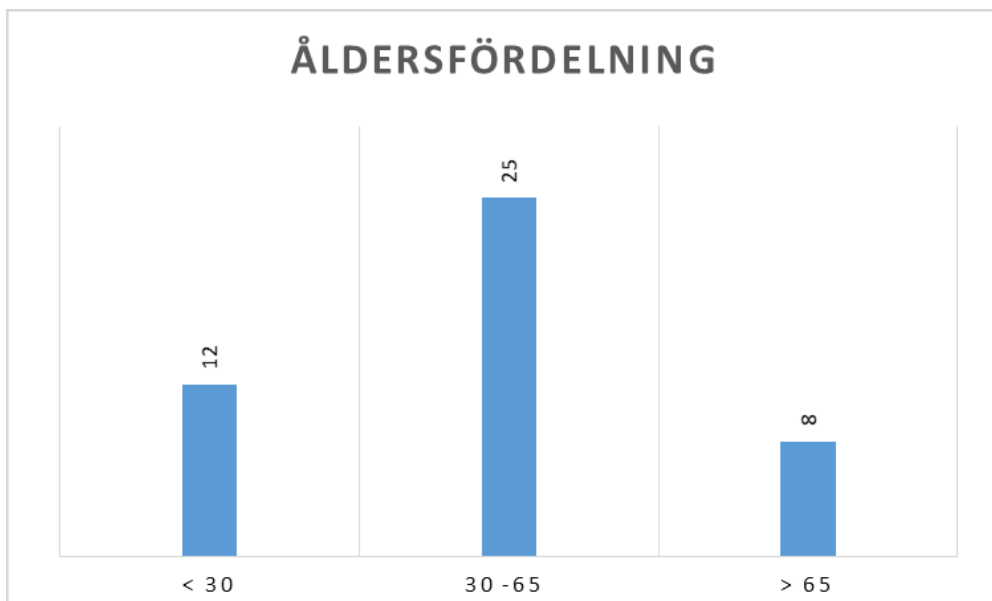
### 3. Deltagare

---

Totalt under alla samrådsmöten deltog 46 invånare varav 48 % män och 52 % kvinnor. Hur deltagarna fått informationen om samråden var generellt ganska spritt men de flesta hade uppmärksammat informationen om samråden på ul.se eller på Facebook.



Figur 3-1 Den totala könsfördelningen över samtliga samråd



Figur 3-2 Resulterade åldersfördelningen för samtliga samråden

## 4. Samrådets inledning

---

Samrådsmötena inleddes med att en representant från UL (Johan Wadman eller Stefan Adolfsson) välkomnade alla och berättade om syftet med samrådsmötena och om varför allmänhetens åsikter är en så viktig del i arbetsprocessen. Samråden syftar bl.a. till att:

- ▶ Skapa ett bättre underlag
- ▶ Identifiera förutsättningar & förslag på åtgärder
- ▶ Öka acceptans, förståelse och samsyn
- ▶ Minska risken för resurskrävande kompletteringar i efterhand

De berättade även om UL:s och stadens roll i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken och transportsystemet som helhet. För UL:s del är det viktigt att kollektivtrafiken ska erbjuda resmöjligheter som:

- ▶ Knyter ihop länet och regionen
- ▶ Är säkra, trygga och skapar valmöjligheter för alla samhällsgrupper
- ▶ Är energieffektiva och begränsar påverkan på miljön



Malin Gibrand, tf. projektledare för utredningen, berättade därefter om utmaningarna i dagens stadsbusstrafik och om varför det behövs förbättringar. Bland annat har följande brister identifierats i dagens linjenät:

- ▶ Linjenätet upplevs som otydligt och svårt att förstå
- ▶ Bussarna drabbas av framkomlighetsproblem längs flera sträckor och fastnar i biltrafikens köer
- ▶ Linjesträckningarna är på vissa håll krokiga, vilket gör att bussen tvingas köra omvägar
- ▶ Hållplatsavstånden är på vissa sträckor allt för korta vilket gör att bussen tvingas stanna ofta och därför går långsamt

Därefter berättade Malin om hur UL i samarbete med Uppsala kommun vill arbeta för att förbättra stadsbusstrafiken. Viktiga åtgärder som lyftes fram var:

- ▶ Skapa en tydlig stomme i stadsbusstrafiken bestående av stomlinjer. Stomlinjerna binder samman de olika stadsdelarna med stadens centrala delar och det regionala nätet och angör viktiga målpunkter och bytespunkter.
- ▶ Arbeta mot ett enkelt och tydligt linjenät som är enkelt för alla att förstå och lära sig
- ▶ Ge stomlinjer en god framkomlighet med täta avgångar



Under presentationen fick deltagarna ställa frågor till representanterna från UL och Kollektivtrafiknämnden. Följande frågor och funderingar diskuterades i storgrupp:

- ▶ Hur tas politikernas åsikter in under utredningens gång? *Svar: Arbetet med framtagandet av ett förbättrat linjenät redovisas löpande i Kollektivtrafiknämnden.*
- ▶ Bör ta med kommunens utbyggnadsplaner vid planeringen. *Svar: Kommunens utbyggnadsplaner och nya Översiktsplanen är ett viktigt underlag i arbetet med framtagande av ett förbättrat linjenät.*
- ▶ Vid ökade gångavstånd påverkas tillgängligheten för resenärer med funktionshinder och vilket påverka färdtjänstkostnader. *Svar: Mjuka linjen är ett alternativ för personer som har behov av mycket god tillgänglighet och korta gångavstånd.*
- ▶ Ger det någon större effekt på restiderna att ta bort små hållplatser? *Svar: Även om påstigandet är litet så innebär det en tidsförlust för bussen varje gång den tvingas sakta in och stanna. Flera små hållplatser kan tillsammans påverka restiden med flera minuter.*
- ▶ Finns stråk som också har mycket trafik men som inte dagens stomlinjer passerar och som inte presenterades i kartan vid den inledande presentationen. Dessa stråk bör också tas hänsyn till. *Svar: Ambitionen är att stomlinjerna ska täcka in stråken med högt resande, vilket troligtvis innebär fler stomlinjer än idag.*

- ▶ En del stråk upplevs ha höga bullernivåer redan idag. *Svar: Bullernivåer påverkas både av gatuutformning och val av fordonsmotorer. Utvecklingen inom fordonsindustrin går mot allt tystare fordon, där elbussar och elhybrider ger allt mindre bulleralstring. De tunga busstråken bör även företrädesvis ligga i gatumiljöer som är anpassade för en mer intensiv trafik, samtidigt som det blir en avvägning mot att hållplatserna ska ligga nära viktiga start- och målpunkter.*
- ▶ Bör se över påstigningsrutinerna, det tar lång tid att serva alla resenärer, speciellt på större hållplatser. *Svar: Ambitionen är att finna åtgärder för att snabba upp tiden för påstigandet. Exempelvis på åtgärder som kommer studeras är påstigande i flera dörrar och hållplatsutformning.*
- ▶ Dyra biljettpriser. *Svar: Biljettpriser eller taxestrukturer är inget som studeras inom ramen för linjenätsutredningen.*
- ▶ Bra att linjerna är samordnade med SL, men önskar även att de kunde samordnas bättre med SJ. *Svar: UL har prioriterat samordningen med SL-pendeln framför SJ-trafiken. Det är inte möjligt att prioritera samordningen med både SL- och SJ-trafiken.*
- ▶ Dålig tidtabell på helgerna från Stenhagen. *Svar: Tidtabellen under lågtrafik och helger kan ibland styras av samordningen och passningen till SL-trafiken.*
- ▶ Var rädd om linjen 21. *Svar: UL har uppmärksammat att linje 21 är uppskattad, vilket även identifierats i resandestatistiken.*

## 5. Resultat från arbetsstationerna

Resultatet för respektive station har sammanställts för alla samrådsmöten för att få en slutgiltig helhetsbild över synpunkterna.



Figur 5-1 Fotografier från samtliga samråd

### 5.1 Linjesträckning

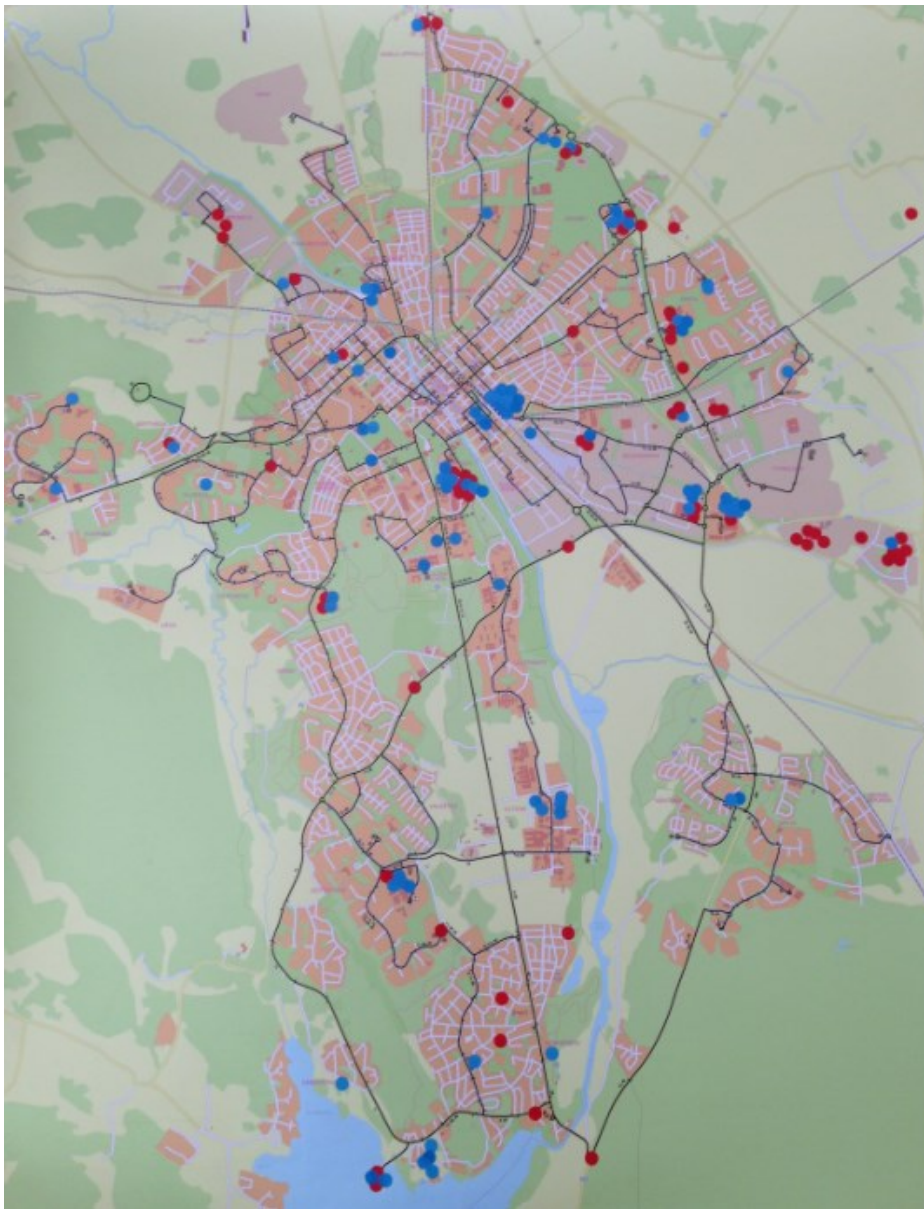
Vid denna station fick deltagarna dels märka ut områden och platser som de uppfattar som viktiga målpunkter, dels områden och platser som upplevs som svåra att nå idag, se följande figur.

Centralstationen och Kungsgatan är den plats som berör flest resenärer och påverkar resor både inom Uppsala men även pendlarresor. Många upplever dock stationen som rörig, med stort antal hållplatslägen och långa avstånd. Resenärer som ska ta sig på tvären eller på andra sidan staden saknar en ringlinje eller direktlinje som inte passar centralstationen eftersom det ger ökade restider.

Akademiska sjukhuset är en viktig plats och samtidigt så uppfattas den som svåråtkomlig för många. En av orsakerna är att bussarna stannar relativt långt ifrån ingångarna till Akademiska vilket ger en dålig tillgänglighet.

Från framförallt Uppsalas östra delar fanns en stor efterfrågan på att smidigt och lätt kunna ta sig ut mot Gnista där det numera finns ett Ica Maxi och Leos Lekland. Boländerna (med IKEA) är också en viktig målpunkt för många men anses idag vara något otillgängligt med busstrafik.

Andra viktiga målpunkter är Ultuna, Gränby centrum, Gottsunda centrum, Årsta och Årstaskolan, friluftsområdet i Gränby samt Skarholmen (speciellt under sommaren). Generellt så upplevs punkter utanför stads kärnan svårare att nå och det är problematiskt att ta sig från ena änden av staden till den andra utan att behöva åka igenom centrum.



Figur 5-2 Resultat över de platser som deltagarna uppfattar som svårtillgängliga (röd markering) med buss samt platser som anses som viktiga målpunkter (blå markering)

Deltagarna hade även möjlighet att skriva ner förtydliganden och på lappar samt diskutera olika frågeställningar med personer som är med i utredningen. Följande noteringar gjordes:

- ▶ Låt buss 20 stanna vid Havrevägen (Sävja) hela dagen. Affären är viktig att ta sig till.
- ▶ För få avgångar som stämmer överens med regionbussar och tåg framförallt på helger.
- ▶ Turtätheten är urusel på helgmorgnar till Akademiska.
- ▶ Byte mellan linje 9 och tåg/regional/buss är ganska knepig.
- ▶ Behov av tvärförbindelser Boländerna – Fyrishov – Lundsgatan - Willys-Nyby - Gamla Uppsala.
- ▶ När nya bron blir klar kan buss 20 gå runt från Skarholmen till Bergsbrunna.
- ▶ Sommarbussar till badet i Sunnersta.
- ▶ Gärna en buss som tar oss till badplatserna vid Skarholmen.
- ▶ Bussar till friluftsområden.
- ▶ Lång restid mot Gottsunda.
- ▶ Länna är svåråtkomligt, kanske det finns ett behov av pendlarparkering.
- ▶ Libroäck – finns butik som säljer tillgänglighetsanpassade hjälpmedel, och har därför en nära hållplats.

## 5.2 Hållplatser

Vid stationen skulle deltagarna markera ut de hållplatser som är bra, dåliga och onödiga, se följande figur.

Sammanfattningsvis så skiljer sig åsikterna åt gällande många utav hållplatserna. Hållplatserna runt centrala delarna uppfattas överlag som bra, men exempelvis så har Stadshusets hållplatser markerat som dåliga. En uppfattning är att det är missvisande att det finns flera hållplatser med samma namn.

Centralstationen pekas ut som både en bra och en dålig hållplats. Det är en viktig knutpunkt i staden, samtidigt som den uppfattas som mycket rörig av många resenärer. Sträckan Vaksalagatan har en del hållplatser som anses vara som bra och två som upplevs som överflödiga (Torkelsgatan och Regngatan).

Akademiska sjukhuset är en stor målpunkt i staden och där många tycker att hållplatserna ligger långt ut från själva sjukhusbyggnaden vilket ger långa gångsträckor. Det finns önskemål att bussresenärerna ska komma närmare ingångarna vilket ökar tillgängligheter i synnerlighet för personer med funktionsnedsättningar.

Generellt så är hållplatserna i Gottsunda bra förutom Bandstolsvägen. Hållplatserna Birkagatan, Kvickstensvägen och Norra Parkvägen längs linje 7 mellan centrum och Gottsunda uppfattas som däremot som överflödiga.

I Sunnersta längs Rosenvägen är det delad uppfattning om nästan samtliga hållplatser, där närhet till hållplats ligger i målkonflikt med bullerstörning från busstrafiken.



I övrigt kan nämnas att Campus Ultuna är en hållplats som uppskattas och samma gäller hållplatserna kring Eriksberg. I Stenhagen är det en hållplats som är markerad som överflödigt medan resterande är bra.



Figur 5-3 Resultatet gällande vilka hållplatser som uppfattas som bra (grön markering), dåliga (röd markering) samt onödiga (gul markering)

Från stationen kunde följande synpunkter noteras från deltagarna:

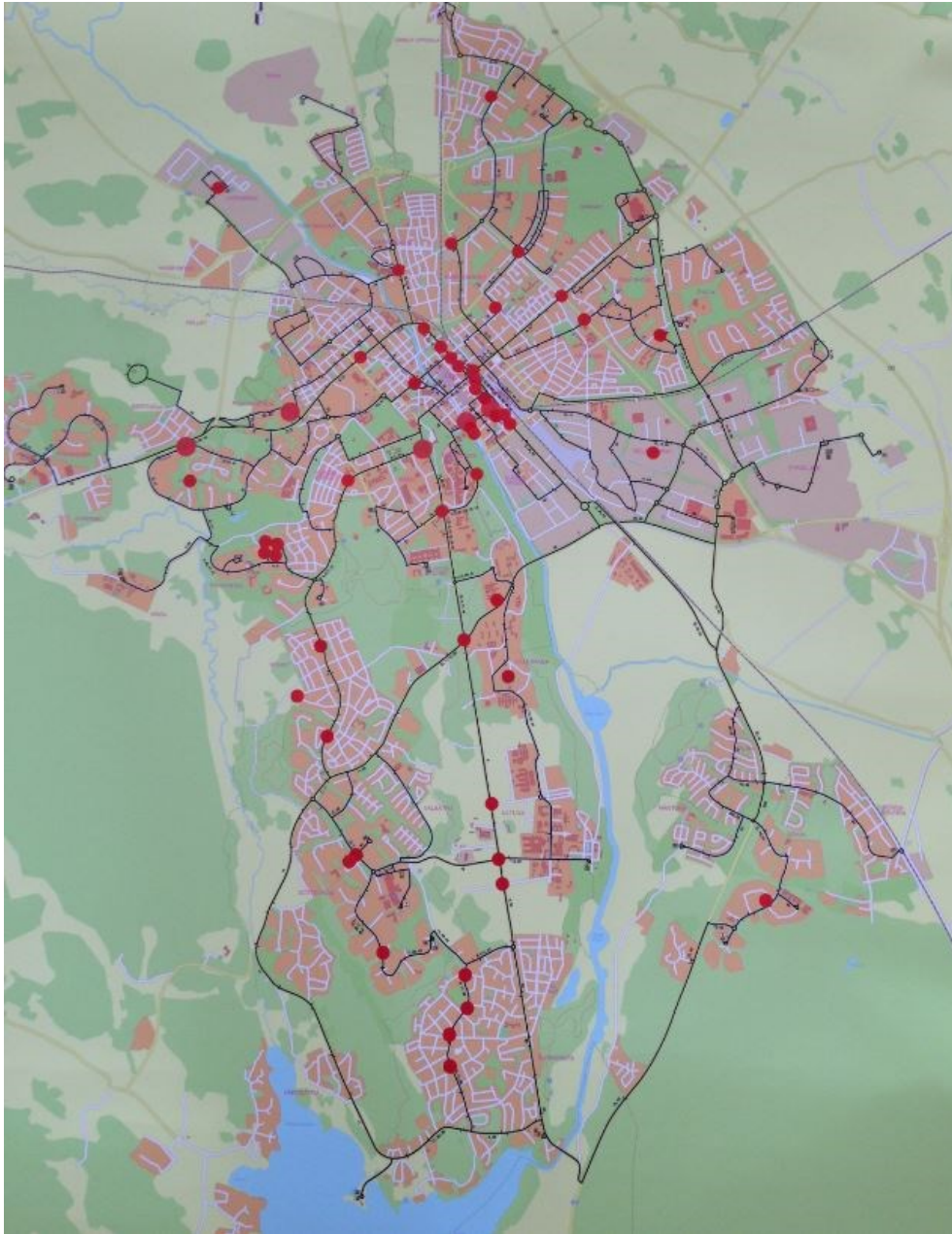
- ▶ Centralstation uppfattas som otryggt av resenärerna då det är höga flöden av gående, cyklister, bilar och bussar på liten yta.
- ▶ Resecentrum känns rörig då många bussar har detta som hållplats
- ▶ Hållplatser utav glas uppskattas inte p.g.a. av att många klottrar.
- ▶ På vissa platser så upplevs det otryggt att ta sig till hållplatserna, speciellt vid mörker.
- ▶ En del hållplatser lokalt i olika områden behöver rustas upp.
- ▶ Stationsgatan är en uppskattad hållplats som ger en bra bytesmöjligheter till tågen.
- ▶ Hållplatsen vid ICA i Sävja bör förses med väderskydd
- ▶ I södra delen av Sävja ligger hållplatserna tätt och några kan därför dras in.
- ▶ Det är önskvärt med en bättre bytespunkt vid IKEA.
- ▶ Linje 4 och 7 har täta hållplatslägen, där kan några hållplatser dras in.
- ▶ Många hållplatser i Stenhagen ligger väldigt tätt.

### 5.3 Framkomlighet

Deltagarna fick vid denna station sätta ut markeringar på platser där de uppfattar att bussarna har framkomlighetsproblem, se följande figur.

Sammanställningen visar att framkomlighetsproblemen är övervägande knutna till de centrala delarna och i synnerlighet Kungsgatan och Centralstationen. Längs Kungsgatan finns många trafikljus som gör att bussarna fastnar i trafikköer. Deltagarna upplever att Centralstationen har mycket trafik och folk i rörelse, vilket gör det till en rörig och något otrygg plats. Bussen kan fastna i köer vilket gör att matchning och byten i många fall inte fungerar som det ska och resenärer kan vinna tid på att hoppa av på tidigare hållplatser och sedan gå sista biten.

Andra områden där flera markerat framkomlighetsproblem är kring Eriksberg, Rosenvägen i Sunnersta, rondellen vid Ultuna allé och på Hugo Alfvéns väg i Valsätra.



Figur 5-4: Resultatet över platser där det upplevs finnas framkomlighetsproblem

Från stationen kunde följande synpunkter noteras från deltagarna:

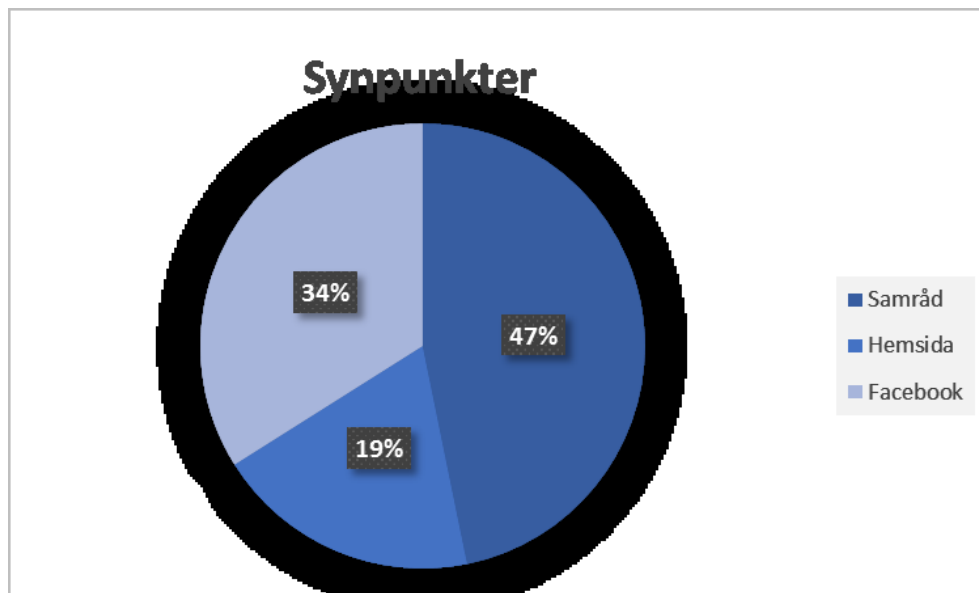
- ▶ Många platser längs linje 7 har framkomlighetsproblem.
- ▶ Det är tätt med hållplatser i Sävja, vilket bidrar till långa restider.
- ▶ Restiden ner till Gottsunda är lång på grund av flera stopp.
- ▶ Sträckningen genom Tuna Backar är krokig, samtidigt bor där många äldre som inte orkar gå.
- ▶ Stora Torget korsas av många trafikanter, samtidigt som trafikytorna upplevs som stora.
- ▶ Ny gång- och cykelbro är önskvärt i Tuna Backar.
- ▶ Linje 21 är bra men har en krokig resväg och tar lång tid. Får även vänta länge vid vänstersväng ut från Flogsta p.g.a. flera trafikslag på liten yta.

## 6. Inkomna synpunkter

---

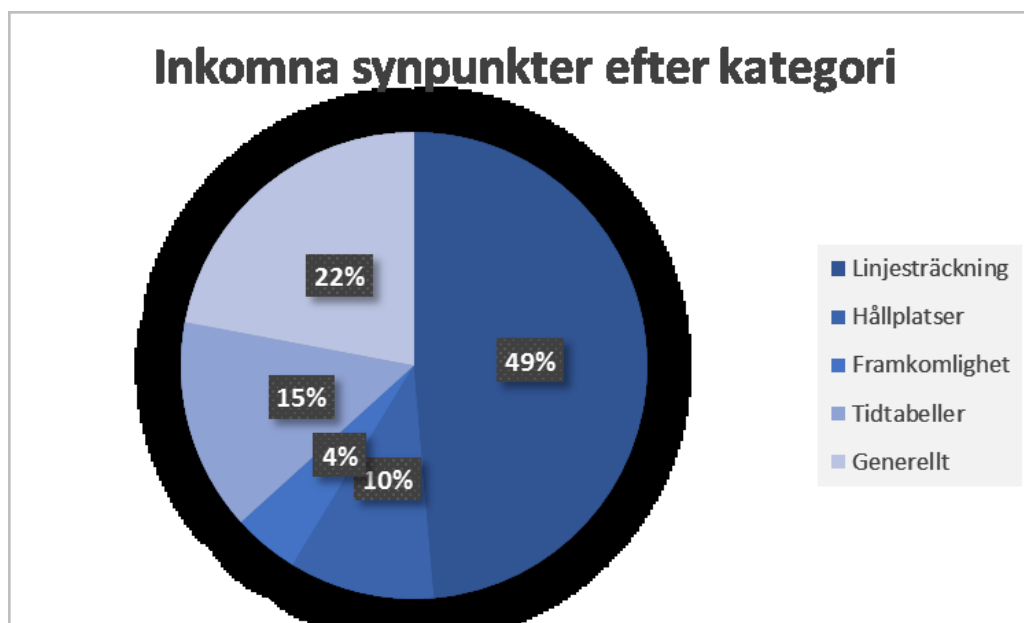
Allmänheten har kunnat få fram sina synpunkter genom flera olika kanaler och fördelningen kan ses i följande figur. Ungefär 50 synpunkter har kommit in via samråden, nästan 40 via Facebook och 20 via ul.se. Sammanslaget så har cirka 110 skriftliga synpunkter kommit in.

På Facebook finns även möjligheten att gilla (like) andras synpunkter och ”dela” inlägg på sin egen sida. Totalt så har det genererat cirka 100 likes, och på ett inlägg från UL med information om samråden har ytterligare 100 ”likes” gjorts. Därtill har totalt 24 delningar genomförts.



Figur 6-1 Fördelningen över synpunkternas inkomstkanaler

Synpunkterna har delats in i underkategorier och för varje kategori har UL gett samlat svar. Vissa synpunkter har fått specifika svar. I följande figur visas fördelningen av synpunkterna efter tillhörande kategori. Ungefär 50 % handlade om linjesträckningen vilket motsvarar lite mer än 50 synpunkter.



Figur 6-2 Synpunkterna har delats in efter kategori

## 6.1 Linjesträckning

Till kategorin linjesträckning hör de synpunkter som handlar om viktiga målpunkter, områden där det finns en efterfrågan på busslinjer eller områden som idag är svåra att nå och motsvarande.

Namn	Synpunkt
Anonym	Viktigt att ta sig Gränby – Årsta – Boländerna utan byte! Idag finns buss 41, men den går alldeles för sällan. Önskar senare/tidigare turer.
Anonym	Dålig koppling till Gnista ICA Maxi.
Anonym	ICA Maxi Gnista saknar idag förbindelse tidigt på morgonen. Mycket ungdomar jobbar där (utan körkort). Beroende av bussen.
Anonym	Buss 4 och 6 och 7 har bra linjesträckning. Ändra inte! Förutom att 4 eller 7 borde åka närmare tågstation.
Anonym	Önskan om ny linje: Cellovägen → Sopstationen/Gottsunda allé → Dag Hammarskjöld → Centrum
Anonym	Önskar stadsbuss till Leos Lekland!
Anonym	Vore bra att kunna ta sig till badplatser.
Lars Wennås	Det bör undersökas att göra linje 12 till en ringlinje som när den landar i Flottsund fortsätter till Gottsunda och in mot staden. På samma sätt kan den också parallellt gå i andra riktningen, vilket skulle innebära att du alltid kommer till linjens hållplatser oavsett i vilken riktning från centrum du färdas. Varför går bara vissa turer till IKEA? Alla turer borde gå dit.
Lars Wennås	Uppsala borde ha fler ringlinjer – kanske också linje 20 kan vara en sådan?
Annika Gottberg	Fyrishov med 1,8 miljoner besök/år: Allt från småbarn till pensionärer, handikappidrott. Besökare har ofta idrotts- eller badutrustning med sig. Det är mycket att bära, särskilt för en badande familj med flera småbarn. En viktig trygghetsfaktor att kunna kliva på och av vid entrén. För att kunna minska klimatpåverkan från transporter är det viktigt att ytterligare förenkla bussresor.

Namn	
Solveig Soneryd-Alba	<p>Förslag på förändringar på busslinjedragningar:</p> <p>Buss 6 (var 10 el 15 min): Slavsta – Klarbärsgatan – Jordgubbsgatan – Körvelgatan – Kummingatan – Mistelgatan – Bolandsparken – Stationsgatan – Stora Torget – Slottsbacken – Blåsenhus – Berga skolan – Sommarro – Täljstenen – Västertorg – Håga.</p> <p>Buss 7 (var 10 el 15 min): Slavsta – Klarbärsgatan – Jordgubbsgatan – Körvelgatan – Kummingatan – Årstagården – Snickargatan – Byggmästarparken – Byggmästargatan – Celsiusskolan (Björkgatan) – Torkelsgatan – Vaksala torg – Stadshuset – Mikaelsparken (kyrkan) – Fyrisskolan – Ekonomikum – Studentstaden – Rickomberga – Berthåga – Stenhagen.</p> <p>Buss 4 (var 10 eller 15 min): Årsta centrum – Johannesbäcksgatan – Gröna gatan – Brantingstorg – Celsiusskolan (Björkgatan) – Torkelsgatan – Vaksala torg – Stadshuset – Centralstationen – Samariterhemmet (Bäverns gränd) – Svandammen – Akademiska sjukhuset – Uppsala Sciencepark – BMC – Rosendalsskola – Malma Backe – Valsåtra skolan – Gottsunda centrum.</p> <p>Buss 9: ingen förändring.</p>
Håkan Kahlström	Gottsunda – Kungsängsleden – Boländerna. Fokus mot shopping. Typ linje 28 fast lite ändrad sträckning. Kanske störst behov på helger.
Anonym	En drömlinje vore en ringlinje via Resecentrum – Sjukhusvägen – BMC och sedan tillbaka igen via rondellen vid Grindstugan. Bussarna som går vidare mot Gottsunda, Ultuna och Sunnersta blir överfulla på morgonen med studenter som ska till BMC och personer som ska till Akademiska. Linje 7 skulle behöva effektiviseras mellan Blåsenhus och Gottsunda C. Alldeles för många stopp längs Norbyvägen som nyttjas av få men som bidrar till onödigt lång restid. När linjerna planeras vore det fint om det gick att ta hänsyn i tidtabellen till att närliggande linjer går vid olika tider, för förbättrad tillgänglighet. T.ex. går linje 9 och 10 från Norra Salabacke/Gränby C i princip samtidigt. Jag tycker att Uppsala behöver en ringlinje som knyter ihop handelscentrumen i städernas utkant: från de nya butikerna vid Nyby (vid Willys) till Gränby C, längs Fyrislundsgatan till IKEA och ev vidare till Gottsunda C. Det skulle underlätta för alla utan bil. Det vore toppen med snabblinjer som endast stannar vid stora hållplatser i stråk som tar människor till och från jobbet i rusningstrafik. Förr i tiden, in på 80-talet, fanns "dubbelnummer" på bussarna som fungerade som expresslinjer – utmärkt!
Anonym	Jag tycker det är väldigt viktigt att planera för bussar till Akademiska. Som det är nu är det långt upp i området och ganska brant väg från Sjukhusvägen upp till de stora ingångarna 60, 70 och 85. Det borde gå en buss inom området och kanske runt "på insidan" kanske resecentrum → runt Akademiska (det blir ju snart en till stor ingång 100) och åter Resecentrum.
Anonym	Dålig busstillgänglighet i Kungsängen. Det går en "mjuk linje" genom området, men turtätheten är dålig. Varför inte dra in linje 22 genom området? Det byggs mycket och befolkningen i området växer.
Anonym	En stadsbusslinje till Gnista! Och den får gärna fortsätta till Danmark. Är det motiverat med stadsbuss till Håga borde det vara motiverat till Danmark med fler invånare. Då kan dessutom bussen från Alsike gå en snabbare väg till Uppsala och locka över pendlare från bilen.
Anonym	Skulle generellt gärna se fler linjer som inte passerar centrum. I alla fall i rusningstrafik borde det finnas underlag för t.ex. Eriksberg – Librobäck eller Gottsunda – Sävja.
Anonym	När jag var yngre fanns linje 25 som gick Sunnersta – Gottsunda – Centrum via Kungsängsleden – Kungsgatan. Den skulle jag gärna se att den kom tillbaka. Som boende i Kungsängen hade den underlättat resor till Gottsunda/Valsåtra/Sunnersta. Linje 3 är för långt bort.
Anonym	Skulle vilja se en "studentlinje". Flogsta – Ekeby – St Johannesgatan – Villavägen – Dag Hammarskjöldsväg – Polacksbacken – Ultuna. Utan att passera centrum. Idag tar det lång tid att åka buss från Studentbostadsområdena Triangeln/Studentstaden/Rackarberget till Campusen EBC, BMC, Ångström, Ultuna. Samt från Flogsta till Engelska parken/Carolina. Hade uppskattat en sådan linje väldigt mycket när jag var student.

Namn	Synpunkt
Anonym	Det saknas linjenät som kan ta en direkt från Ikea till Gränby Centrum och vidare Stenhagens Centrum.
Anonym	Snabbussar från ytterområdena typ gamla 66, 77. 11:an som går mot Gottsunda behöver inte gå in via "musikgatorna". Låt 11 och 20 gå kvar från Stora Torget. Boländerna som har mycket butiker och stänger kl 21 har många ungdomar som jobbar och saknar bil. Det bör gå en busstur senare ½ - 45 min då det tar tid att stänga "kassaredovisning mm".
Cecilia & Jonas	Snabblinje önskas från Cellovägen (eller närliggande). Nu tar det 25-30 minuter med buss 3 eller 14. Det tar ungefär samma tid att cykla till centrum. Bil tar 10-15 min. Alltså prioriteras buss bort i dagsläget. Dessutom går oftast buss 3 och 14 samtidigt vilket är mycket dumt. De går ca var 10e minut samtidigt men skulle kunna gå var 5e om varannan gick.
Anonym	Dålig koppling mellan Sävja och Akademiska
Anonym	Linje 11 är en fantastisk linje som binder ihop Vårdsätra/Sunnersta med Gottsunda centrum (där all service finns). Ta bort delen vid musikgatorna. Då snabbas linjen upp. Turtätheten idag är suverän.
Anonym	Fler bussar till Skölsta! (Barnen som går i Årtaskolan vill kunna leka med klasskompisar i Skölsta)
Anonym	Det är inte bra att buss 72 Gottsunda tas bort på sommaren
Anonym	Dra inte bort linje 12 på sommaren City – Flottsund. Låt linje 12 gå även kvällar och helger samt på dagen. Jättedåligt att linje 4 och 7 i alla fall sommaren 2014 gick med 1-2 minuters mellanrum. Sedan fick man vänta bra länge på nästa. De går ju i princip samma väg! Mer trafik på morgonen (tidigt, 5-6 tiden) till Årsta. Bussar till Uppsalas (få) badplatser på sommaren.
Carina Strandberg	<p>Jag vänder mig emot att det är så stor busstrafik utanför vårt hus på Rosenvägen och överhuvudtaget i området. Mitt förslag är att busshållplatsen "Långvägen" tas bort vid grannhuset och att bussarna från Granebergsvägen och södra Rosenvägen stannar och vänder på vändplatsen innan korsningen med Långvägen. Det är bara villor längs hela vägen från Långvägen och norrut på Rosenvägen och många bussar går tomma stor del av dygnet. Till Gottsunda (Buss 11) åker sällan någon. Buss 28 åker knappast ingen alls. Buss 8 åker fler under rusningstid, men den går till ungefär samma ställe som buss 11 och jag anser att det går lika bra att gå till vändplatsen och ta buss 11 mot centrum. Buss 11 borde alltså trafikera Sunnersta-Graneberg-Centrum och vända vid vändplatsen vid Långvägen när den kommer från Graneberg. Buss 8 kan tas bort helt, vi behöver bara en buss till city. Den kunde istället trafikera från Skarholmen vidare mot Granebergsvägen mot Dag Hammarskjölds väg (se nedan). Buss 28 tas också bort helt eller flyttas till Dag Hammarskjölds väg eller Heimdalsvägen (hållplats). Om någon vill åka till Gottsunda kan de gå till början av Rosenvägen, hållplats "Heimdalsvägen". Det går redan många bussar till Gottsunda där. Där går också utmärkt att kliva på en annan buss mot city om man inte vill ta buss 11 från vändplatsen.</p> <p>För övrigt tycker jag också att nattbusstrafiken borde tas bort helt från Rosenvägen, som är ett lugnt villasamhälle som störs mycket av dånande bussar på nätterna. Nattbussar kan stanna på Dag Hammarskjölds väg (som buss 20) eller vid hållplats "Heimdalsvägen". Bussarna borde alla bytas ut till tystgående genom villasamhället, dygnet runt. Vi har i nuläget bussar dygnet runt som stör, eftersom de första börjar gå redan vid fyratiden på morgonen.</p> <p>Öka i stället antalet bussar på Dag Hammarskjölds väg, som är en större trafikled och mer lämpad för busstrafik. Granebergsvägen kan också ta fler bussar och det borde vara naturligt att busstrafiken utökas åt det hållet, där de nya hyreshusen ligger och många fler behöver åka buss. Buss 8 skulle kunna gå från Skarholmen och vidare förbi Granebergsvägen mot Dag Hammarskjölds väg och sedan vidare mot city.</p> <p>Mina argument för föreslagna förändringar är:  Mycket störande ljud sena kvällar, nattetid och tidiga morgnar som stör nattsömnen för boende längs Rosenvägen.  Risk för vibrationsskador på husen. Många villor ligger nära vägen på sträckan Rosenvägen (från Långvägen) till början på Rosenvägen norrut.  Trafikfarligt med kurvig och smal sträcka och fara för barnfamiljer.  Miljöaspekt med farliga utsläpp, avgaser osv.  Få människor behöver stiga på bussen just den här sträckan Rosenvägen norrut från Långvägen. Det bor många i hyreshus i början av Rosenvägens södra del, som har mer behov av buss än vi som bor åt andra hållet.</p>

Sunnersta Egnahemsförening genom Margaretha Jägerstad	Sunnersta Egnahemsförening (www.sunnersta.nu) med dryga 500 hushåll som medlemmar (=2000 Sunnerstabor) har en trafikgrupp som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor i Sunnersta-Granebergsområdet. Våra medlemmar har fört fram följande önskemål:
Anonym	<p>Sunnerstabor i östra delarna av Sunnersta-Graneberg behöver bättre bussförbindelser till Gottsunda med påstigning vid hållplatser utmed Dag Hammarskjölds väg och östra Granebergsvägen. När Sunnersta, Graneberg och Gottsunda införlivades med Uppsala stad lades all samhällsservice i Gottsunda ner. Sunnersta och Graneberg har ingen samhällsservice annat än en pizzeria och en närbutik (Coop nära). I dagsläget tar man hellre bilen när man ska handla mat i Gottsunda eller andra köpcentra runt Uppsala. De som saknar bil, framförallt pensionärsgrupperna, får gå eller cykla.</p> <p>Sunnersta- och Granebergsborna som arbets- eller skolpendlar in till staden har idag bara en linje, linje 20, att välja på. Denna linje blir överfull på morgnar och kvällar och det skulle behövas ytterligare en busslinje som betjänade boende utmed Dag Hammarskjölds väg. Vi som är bosatta nära Rosenvägen är mycket nöjda med busslinjerna 11 och 8 som enkelt tar oss till Gottsunda eller in till staden. Däremot tycker vi att busslinje 28 är överflödigt och kan läggas om för att knyta ihop boende längs Dag Hammarskjölds väg med Gottsunda centrum. Att ha tre busslinjer på den krokiga, backiga Rosenvägen är inte försvarbart när Dag Hammarskjölds väg bara har en linje, linje 20. Uptagningsområdet av bussresenärer för Dag Hammarskjölds väg är minst lika stort som det för Rosenvägen.</p>
Anonym	I nuläget går både linje 4 och 7 från Årsta C med tät trafik med få resande från ändhållplatsen. Dessutom samma väg ner till city. Slavsta och Södra Årsta har gles trafik, 30 min sommartid och 12-15 min vintertid. Från city fortsätter den samma väg som linje 4 och 7 mot Eriksberg. Varför inte ha olika slutdestinationer från de bussar som går från Årsta C, S och N? Det finns t.ex. ingen direktlinje mot Akademiska. Kör linje 6 Slavsta via city mot Ackis och vidare i riktning Gottsunda eller Ultuna
Anonym	Linje 42 tätare trafik och om dragning mellan Lapplandsresan - Rörbäcksvägen. I stället för att angöra endast Havrevägen som är mycket lågt nyttjad, gå igenom Näntuna och angör Handarbetsvägen och Bonadsvägen. De omdragningar som tidigare gjorts på linje 22 har varit menligt för resande under dagtid och ökat bilanvändandet istället. BRA jobbat.
Britt-Marie Backlund	Jag tycker att det borde finnas en möjlighet att ta sig till nya Ica maxi vid Gnistarondellen med stadsbussarna. T.ex. en bussförbindelse mellan Boländerna och Ica maxi. Det vore bra med bättre förbindelse från Sävja till Boländerna på helgerna. En sak till varför har busskurena försvunnit från hållplats Coop/Ikea?
Monica Thakur	Det behövs direkt buss mellan Luthagen och UAS. Seniorbostäder finns vid Rörgatan, Ramund, Borgerskapets hus, Grims gård. Hög medelålder i Luthagen öht.  Behåll linje 42 genom centrum 1 gång/tim 10-18. Ha lösa blad med tidtabellen i bussen.
Anonym	Jag har länge undrat varför 12:ans linjedragning inte görs om till en ringlinje (i båda riktningarna). Sävja ligger geografiskt nära Gottsunda, men anknytningen på dagtid är gles och på kvällarna tar det ca en timme att ta sig hem. Jag har under perioder arbetat i Sävja och det är endast i undantagsfall som jag kan ta buss direkt hem. Jag har också ofta funderat över hur ytterområdena på olika sätt skulle kunna knytas ihop med hjälp av ringlinjer i stället för de raka stomlinjer som finns idag. Går ringlinjen dessutom i en cirkel, som dels sammanbinder några ytterområden med varandra och dels passerar centrum, borde effektiviteten i trafiken öka.
Anonym	Jag tycker att linje 5 är bra som den är nu.
Lina Widenmo	De huvudsakliga synpunkter jag har är: Att åka linje 6 från Slavsta till centralstationen eller stan är toppen, det går snabbt och bra! Tycho Hedéns väg är förstås en bromskloss, som gör det mer långsamt, men annars är det en prima sträcka! Hållplatsen Klarbärgsgatan verkar vara mest populär. En helt vit fläck på kartan är Leos lekland i Fyrislund. Det borde verkligen gå att åka buss dit! Att ta sig från Slavsta till Fyrislov är ganska krångligt och tidskrävande. Det går snabbare att cykla (vilket ju är jättebra, men mindre kul i minusgrader med två



	<p>små barn) -Det är inte heller så lätt att ta sig med buss till Allianshallen från någon del av stan. Sist men inte minst vore det bra med någon busslinje som stannar vid en "entré" till ett skogsområde, t.ex. Lunsen eller som stannar i anslutning till Upplandsledens sträckning eller vid något av Upplandsstiftelsens "smultronställen".</p> <p>Linje 9 som går till Stabby är en mycket ineffektiv linje som det är idag. Den åker i kringelkrokar genom Luthagen och håller en mycket låg hastighet och hållplatserna utefter linjen ligger mycket tätt, vilket leder till många stopp och orimligt lång restid. Speciellt mellan hållplatserna Wallingatan och Stadsbiblioteket är det mycket nära mellan de olika hållplatserna. Linjen har idag mer karaktären av Mjuka linjen. Vidare så borde det införas en stadsbusslinje som åker Börjegatan /Kyrkogårdsgatan in mot centrum. Detta är en naturlig pendlingssträcka som inte täcks upp av någon stadsbusslinje alls idag.</p> <p>Dessutom tycker jag, och har tyckt länge, att ni borde införa en ringlinje i Uppsala. Denna ringlinje skulle kunna gå åt två håll runt staden genom olika bostads- och industriområden. På så sätt skulle man kunna undvika att all trafik måste in till centrum. Alla resenärer vill inte in till centrum. För att t.ex. åka från Gottsunda till IKEA tar det idag orimligt lång tid. En ringlinje, alt. olika linjer som inte utgår från centrum, utan som binder samman staden på andra sätt, skulle kunna korta restiden från nästan en timme för denna sträcka som det är idag till kanske en kvart - tjugo minuter!</p> <p>Generellt så anser jag också att ni borde förbjuda kortbetalning på bussarna om betalningen skall ske hos föraren. Kortbetalning hos föraren är en sak som gör resetiderna avsevärt längre, då dessa betalningar tar orimligt lång tid i jämförelse med om man betalar med reskassa/UL-kort. Bättre vore att utrusta bussarna med en biljettautomat, där man kunde betala med kort och kontanter, alternativt utrusta fler hållplatser med biljettautomater, om ni hellre ser att resenärerna löser biljett i förväg.</p>
Aila	<p>Jag tycker det borde finnas flera bussförbindelser mellan utan att behöva åka genom stan Sävja/Nántuna/Bergsbrunna - Boländerna/Ica Gnista/ Uppsala Rapskatan/ Uppsala Businesspark Ultuna/Gottsunda/Ångströmlaboratoriet - Boländerna/Sävja/Bergsbrunna</p>
Anonym	<p>Ut mot Vaksala-Vallby (Skölsta) går i dagsläget en regionsbuss med usla tider. Här ute skulle det behövas mer rullians och bättre anslutning till bussar. Buss nr 9 går till Årsta men varför inte göra så den förlänger och istället för att åka runt in i bostadsområdet där och vända som redan har flera andra busshållplatser närliggande? Varför då inte istället fortsätta rakt fram och åka under E4:an där det finns extremt mycket hus som är i behov av bussar. I dagsläget får man gå en bra bit till buss nr 9 för att dom som bor inne i Årsta ska få skjuts fram till dörren istället för att behöva gå 10m så bussen kan skjutsa fler människor till sina hem. Det bor väldigt mycket ungdomar här som behöver anslutning med buss. Detta är något som borde kunna ändras redan nu för det är inte mycket jobb. Finns gott om plats för bussar att vända här. Varför skjuta på en sådan här enkel sak till 2017 när detta skulle kunna ske redan till hösten? Det bor många här som studerar och inte har råd med bil som får gå några km för att ta sig till bussen. Antingen förlänga 9:ans tur eller öka på tiderna på buss nr 119 som förövrigt har helkassa tider. Ingen av dom tiderna funkar för att passa möten, skola osv i stan. Man är framme kvart över = man hinner inte till halv möten om man vill vara i tid eller så är man överdrivet tidig till möten eller skola som börjar prick. Det finns inget tänk bakom detta. Ni skulle tjäna otroligt mycket på att förlänga 9:ans tur. Även om det kanske skulle betyda att dom inte kan gå lika ofta så skulle fler människor kunna ha möjligheten att åka buss till jobb och skola och därmed hjälpa miljön. Men vet inte vad ni vill numera när ni höjer priserna och pratar om förändringar som aldrig händer och bara skjuter upp saker. Jag vill se en förändring redan till hösten!!!</p>
Ingrid Hedman	<p>Önskar att ni ser över linjenätet och linje 2. Bör ändra dragning så den passerar Resecentrum. Varför inte så den går G:a Uppsala - Sävja och en annan linje går sträckan Årsta - Flogsta? Alla bussar borde passera nära Resecentrum som skulle kunna vara en knutpunkt för stadstrafiken.</p>
Anonym	<p>Det vore även önskvärt att t ex hållplatserna placeras tätare i centrum om det nu ska vara idé att ta buss istället för bil till alla köpcentrum. Som exempel kan jag nämna buss 13 som från IKEA m fl större affärer stannar utanför ditt kontor (d.v.s. resecentrum) och sedan först på Kungsgatan - långt att gå med tunga kassar kan tyckas om man ska bort åt den östra sidan. Hade varit bättre att ha hållplats utanför Konserthuset - då skulle det inte vara så långt till alla bussar vid viadukten.</p>

Anonym	Det borde gå någon stadsbuss till det nybyggda Ica Maxi vid Gnistarondellen. Det är svårt att ta sig dit utan bil
Anonym	<p>21:an går på sommaren men får annan sträckning. Stenhagen-Flogsta-Eriksberg-Norbyvägen-Vårdsättravägen- Lyssnaängens badplats.</p> <p>Gör det lättare för folk att ta sig till den välbesökta badplatsen. Kan leda till att ungdomar får vettigare sysselsättningar i Stenhagen än att vandalisera, kasta stenar och annat på bussar mm. på sommaren. Lättare för barnfamiljer långt med hela sträckan att ta sig till badplatsen, som annars kräver byte i stan.</p> <p>21:ans sträckning - På vägen till Stenhagen att den kör ut på Luthagsesplanaden vid trafikljuset där 2:an för tillfället kör ut. För att slippa att bussen får lång väntetid i rusningstrafiken i vid korsningen i Flogsta. På vägen till Stenhagen är det få som hoppar på i Flogsta på morgonen (och 5:an går ju också mot Stenhagen). Men att 21:an fortsätter att gå förbi Ica Väst på vägen mot Ultuna, för att det hållet är det många som hoppar på i Flogsta. Det är toppen för oss som arbetar i Stenhagen att det har gått bussar från Stenhagen så sent som till 18:00, så vi slipper byte i centrum för att ta oss hem. 21:an får gärna gå några gånger på helgerna också. Vet flera i Eriksberg som pratat om att det är synd att bussen inte går till/från Stenhagen på helgen så de kan åka till Stenhagen och handla i lugn och ro.</p> <p>2:an Känns onödigt att såväl 5:an som 2:an kör samma sträcka på Luthagsesplanaden. Kanske kan 2:an köra annan väg t.ex. Helsingforsgatan-St: Johannesgatan eller över Ekeby?</p> <p>4:an Bussen slutar gå för tidigt. Kanske ändra 4:an och 6:ans sträckningar eller varannan av 6:ans tur går över Ekeby eller att 2:an går över Ekeby på väg in mot centrum.</p> <p>6:an Toppen att bussen gör en sväng över Stigbergsvägen-Glimmervägen</p> <p>Sommartidtabellen Den börjar för tidigt och slutar för sent. Många arbetar hela juni och augusti och såväl 6:an som 7:ans buss var ständigt överfull under förra sommaren. Allt kan inte anpassas till när folk studerar, det finns vi som arbetar som försöker pendla med buss också.</p> <p>Förslag: Ge möjlighet bussresenärer att lämna synpunkter även kring regiontrafik och tätortstrafiken i andra tätorter i länet. Via nätet och/eller genom möten (tror dock det är bra att kunna lämna synpunkter via webben för dom som inte har möjlighet att delta på möte).</p>
Karin Nilsson	Buss till Leos Lekland önskas
Amanda Scott Thunström	Stadsbuss till Lindbacken önskas
Annika Carlsson	Förläng linjen som går till IKEA/Coop så den går upp i Gnista. Det har tillkommit många arbetsplatser där och även Leos Lekland, bilfirmor, Net-on-net, CA Maxi mm som besöks av många kunder. Som det är nu måste man ta bilen dit.
Håkan Brink	Buss till ICA Maxi, Net-on-net. Gnista området
Elisabeth Jönsson	Varför har 41:an slutat köra i gamla Uppsala?
Håkan Brink	Eftersom UL höjer priserna så borde ni kunna reda ut bussnätet också, annars sänka. Ta bort någon linje, som bara går på vardagar, typ linje 21, eller låt den gå på helgar också. Bra så att vi som bor i Eriksberg kan åka till Stenhagen.
Mikael Jansson	Hur blir det med fler bussar till landsbygden? I stan går det ju alltid bussar och går inte bussen kan man faktiskt gå eller cykla.
Ingmari Wallberg	Vad kommer hända med 40 bussarna?
Camilla Björling	Kommer det bli liknande möten för regionbussarna? Vi önskar fler turer till Skölsta (119) så att man kan välja buss istället för att alltid ta bilen. Tre turer på lördagar och söndagar är lite snålt och gärna senare bussturer på vardagar är önskvärd.

**Svar från UL:**

Vi tackar för alla inkomna synpunkter och förslag kring linjesträckningar. De kommer att utgöra ett viktigt underlag i den fortsatta arbetsprocessen.

Idag har Uppsalas stadsbusstrafik jämförelsevis ett stort antal busslinjer där flera linjer delvis gör samma trafikuppdrag. Det gör stadstrafiken på sina håll är svår att förstå, med flera linjer längs samma gata. Det gör även det svårt att ge varje linje en attraktiv turtäthet eller bedriva trafik på sena kvällar, helger eller under sommaren.

Ambitionen i arbetet med ett förbättrat linjenät är att göra linjenätet enklare och tydligare. Det kan resultera i färre linjer men med högre turtäthet och längre öppettider, t ex på kvällar och helger. Översynen av linjenätet gör det även möjligt att se över områden som idag är utan kollektivtrafik, men som efter exploateringar nu motiverar en bättre kollektivtrafikförsörjning.

## 6.2 Hållplatser

Till kategorin tillhör synpunkter om hållplatser som uppfattas som bra och dåliga, utifrån olika perspektiv så som läge, trygghet, kvalitet och så vidare.

Namn	Synpunkter
Anonym	Hållplatserna Stationsgatan och Stora Torget ligger bra idag! Superbra att 6:an stannar där.
Anonym	Viktigt med hållplats närmare City Gross! Tunga varor att bära.
Anonym	Hållplats Körvelgatan borde flyttas lite närmare infarten till Körvelgatan.
Lars Wennås	Jag vet att busshållplatserna i Uppsala stad sköts av kommunen. Men snygga, rena hållplatser bidrar till att fler vill åka kollektivtrafik. Exempel: vid flera hållplatser har armstöden på bänkarna skruvats bort, försök gjorts av även ta bort bänkarna, renhållningen vid och kring hållplatserna har mycket övrigt att önska, papperskorgarna töms inte så ofta, kartor och tidtabeller måste vara väl synliga. Texten på tidtabellerna är ibland så liten att jag inte kan läsa vad där står. Det vore bättre om UL skötte det hela.
Anonym	Det är klurigt att orientera sig kring de hållplatser som alla heter Stadshuset om en t.ex. behöver byta buss där. Jag tänker att det skulle vara lättare om de hette något i stil med Stadshuset (vid Vaksalagatan), Stadshuset (vid Kungsgatan) osv i tidtabellen.
Anonym	Vaksala torgs hållplatser har samma namn och också stadshuset (problem).
Anonym	I Bergsbrunna har hållplatsen dålig koppling till ICA affären.
Sunnersta Egnahemsförening (www.sunnersta.nu) med dryga 500 hushåll som medlemmar (=2000 Sunnerstabor) har en trafikgrupp som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor i Sunnersta-Granebergsområdet	Våra medlemmar har fört fram följande önskemål:  Bänkar vid alla hållplatser i området. I dagsläget fattas bänkar vid Tjädervägens busshållplats på bägge sidorna samt vid Långvägens busshållplats. Entiteparken har bara bänk på ena sidan, osv. Många äldre tar bussen istället för bilen om det finns bänkar vid hållplatserna."
Anonym	När jag läser om paradgatan Drottninggatan/Vaksalagatan står det att hållplatserna vid Sivia ska flyttas till Vaksala torg. Då blir det längre gångsträcka till resecentrums bussar eller ska de angöra resecentrum på annat ställe Och hur ska de få plats där då det redan är trångt på gatorna.
Anonym	Det vore även önskvärt att t ex hållplatserna placeras tätare i centrum om det nu ska vara idé att ta buss istället för bil till alla köpcentrum. Som exempel kan jag nämna buss 13 som från IKEA m fl större affärer stannar utanför ditt kontor (d.v.s. resecentrum) och sedan först på Kungsgatan - långt att gå med tunga kassar kan tyckas om man ska bort åt den östra sidan. Hade varit bättre att ha hållplats utanför Konserthuset - då skulle det inte vara så långt till alla bussar vid viadukten.
Anonym	Busshållplatsernas läge och namn behöver bli tydligare. Gärna med klickbar länk till karta från tidtabellen på ul.se. Se t.ex. hpl "Stadshuset"

som har flertalet "lägen" vilket är svårt att få överblick över när man vill planera sin resa.

Det vore också önskvärt om alla bussar som inte stannar vid resecentrum har en hpl gemensam med buss som går till rc.

Många tar sig tvärs över från norr till söder och det är i dagsläget omöjligt att hålla sig väster om Fyrisån utan att först passera centrum, det borde gå en tvärlinje för att knyta ihop resenärer på ex buss 2, 5, 9, 4, 6, 21 (förmodligen fler) så att dessa kan ta sig till Polaks, BMC, Akademiska, Ulleråker utan att behöva byta i centrum.

#### Svar från UL:

Vi tackar för alla inkomna synpunkter och förslag kring hållplatser och deras lokalisering. De kommer att utgöra ett viktigt underlag i den fortsatta arbetsprocessen.

Idag har Uppsalas stadsbusstrafik jämförelsevis för korta avstånd mellan hållplatserna, i genomsnitt är det 300 meter mellan varje hållplats och det kortaste hållplatsavståndet är endast 100 meter.

Med väldigt korta hållplatsavstånd blir stadsbusstrafiken långsam och det blir svårt att få snabba restider i stadsbusstrafiken, eftersom bussarna så ofta måste sakta in och stanna.

Ambitionen i arbetet med ett förbättrat linjenät är att se över dagens hållplatslägen. Det kan resultera i att vissa hållplatser tas bort och andra slås samman. Men det kan även resultera i att hållplatser flyttas eller rustas upp för att fungera bättre. Med något färre hållplatser så kommer själva bussresa bli snabbare. Samtidigt kan vissa få längre att gå. För de som har särskilt stort behov av närhet och god tillgänglighet finns mjuka linjen, anpassad just för dessa behov.

## 6.3 Framkomlighet

Till kategorin framkomlighet tillhör synpunkter gällande var det upplevs störningar, onödiga stopp, omvägar, hastigheter och så vidare.

Namn	Synpunkt
Niclas Jangeby	Öka farten i lågtrafik: mindre tidsmarginaler längs vägen in till stan till 50 km istället för 30 km, och vänta sedan in tidsmarginalen vid ex Stora Torget 3-5 min. D.v.s. ökad flexibilitet i restidslängd sträckan ändhållplats – city, vilket förstås ger mer diffusa avgångstider längs vägen. En "tidigast avgångstid". Sparar man 3-5 min blir det lättare att hinna med en annan anslutning vidare med tåg eller buss.
Håkan Kahlström	Stomlinjer: Minst 7,5 min-trafik, kvällar 15 min-trafik, lör/sön dagtid 10 min-trafik, signalprioriteringar, snabb av/påstigning, kanske påstigning genom alla dörrar? Kräver lite biljettkontroll ibland...
Anna Nilsson	Fortsätta med prioritering av bussgator och se till att stomlinjerna bara går på huvudled.
Richard Nilsson	Låt linjerna ta den tid det tar så stressen inte behöver vara en fara i trafiken och chaufförerna har tid att respektera högerregeln, i synnerlighet när de ändå ska stanna vid hållplats direkt efter korsning som t.ex. Sävja.
Carina Hanning	Ingenting funkar och det tar lång tid att åka någonstans, väljer åka bil.

## Svar från UL

Vi tackar för alla inkomna synpunkter och förslag kring stadsbusstrafikens framkomlighet. De kommer att utgöra ett viktigt underlag i den fortsatta arbetsprocessen.

I dagens stadsbusstrafik finns framkomlighetsproblem på flera platser, framförallt i den centrala delarna av staden, men även i andra stadsdelar. På vissa platser går bussarna inte fortare än 12 km/h under rusningstrafik.

Det finns flera olika skäl till dagens framkomlighetsproblem. Brist på busskörfält och trafiksignaler gör att busstrafiken fastnar i biltrafikens köer. Men även kantstensparkeringar, korta hållplatsavstånd och krokiga körvägar gör att det tar lång tid för busstrafiken att ta sig fram.

Ambitionen i arbetet med ett förbättrat linjenät är att bussarna ska få en god framkomlighet längs de viktiga busstråken i Uppsala. Målet är att framkomligheten ska vara minst 20 km/h i den centrala delarna och minst 25 km/h i övriga delar av stadsbusslinjenätet inkl. tid för hållplatsstopp.

Flera av de aspekter som påverkar bussarnas framkomlighet ansvarar Uppsala kommun över. Just nu pågår ett arbete där Uppsala kommun ser över det platser och sträckor där bussarnas fördröjning är som störst. Målet är att identifiera åtgärder som kan genomföras redan på kort sikt.

## 6.4 Tidtabeller

Namn	Synpunkt
Anonym	<p>Stäm av avgångstider av olika busslinjer i samma stråk bättre på varandra. Två exempel:</p> <p>Ultuna – Resecentrum mån-fre kl 17 Linje 1,12, 20 Linje 1 går varje 15 min Linje 12 och 20 får samtidigt som 1</p> <p>Östra Gottsunda- Resecentrum lördag/söndag Linje 3,7,14 (även 11) Alla linjer får varje 30 min Alla går samtidigt"</p>
Lars Wennäs	<p>Jag vill ha tillbaka de gamla tryckta tidtabellerna. Svårt för många att ta sig ut i och runt staden när man inte kan alla tidtabeller. Alla har inte smarta telefoner eller datorer. Om det är dyrt att trycka tidtabeller kanske tryckningen ändå skulle löna sig om fler fick upp ögonen för de möjligheter till ökat resande som nya tidtabeller skulle ge. Det skulle öka kollektivtrafikresandet!</p> <p>Det krävs bättre samordning av tidtabellerna! Exempel: vid vår hållplats Gustaf Kjellbergs väg i Ulleråker kommer ofta linje 1, 12 och 20 samtidigt i en lång busskö till hållplatsen! Det är slöseri med resurser. Om man då missar en av bussarna står man ofta där och väntar i många minuter! Det gäller särskilt kring 12.00.</p> <p>Kronparksgården nämns med tidsangivelse för linje 1 och 20 men för linje 12 står Campus Ultuna. Det borde vara lika för alla tabellerna.</p>

Namn	Synpunkt
Gunnar Larsson	Som nyinflyttad till Uppsala är jag lite fundersam över att UL byter/kortar av vissa busslinjer kvällar och helger. Det som är mest irriterande är att jag måste hålla reda på vilken busslinje som går till Håga just vid den tidpunkt som jag vill åka. Mitt önskemål är att de flesta linjer INTE byter destinationer/kortas av under lågtrafik (undantag till vissa industriområden).
Astrid	Kan ni försöka förbättra synkningen mellan stadsbussarna och SL-pendeln? Som det är nu så funkar det relativt dåligt. Har man redan 1,5 timmes pendlingstid från Stockholmsområdet till Uppsala är det sista man behöver att det kan ta upp till 25 minuter extra på morgonen som exempel från Centralstationen till Polacksbacken bara för att det a) går flera bussar tämligen samtidigt (som man oftast missar rejält eller "bara lite") för att det sedan inte går någon vettig buss på 10 minuter+ och b) dessa nästan simultana bussar total blockerar varandra vid Bäckens Gränd-rödljus. Åt båda hållen oftast samma problem. Ännu värre är synkningen på eftermiddagen då man antingen har 2-3 minuter på sig att byta vid Centralstationen (och det bara om man går en kvart tidigare från jobbet varje dag!) eller 20 minuter plus - och allt detta bara om och endast om trafiken inte korkar igen vid Bäckens Gränd så man missar pendeln med 1-2 minuter i alla fall. Ett förslag är att se till att t ex buss 20 synkar bättre med pendeln för ingen som inte är maratonlöpare med bra kondis hinner byta från det bussläget på 2-3 minuter! Eller fixa bättre synkning mellan bussarna från Polacksbacken och Grindstugan/Uppsala Science Park och bussarna därifrån vidare till Centralstationen så man åtminstone har 5-7 minuter på sig att byta (och minst 7 behövs med alla dessa trafikstockningar strax innan Centralstationen).
Philip Dembinski	Jag skulle gärna se att fler än en buss går på samma tid från Bergsbrunna. Bussen på månarna är överfulla, speciellt bussen som går runt 7 och 8 snåret. Många börjar i skolan inne i stan kl 8:30 och de väljer oftast bussen som gör att de kommer fram precis innan de börjar. Detta gör att bussarna blir överfulla. Även om det skulle vara mer rationellt att välja en tidigare buss för att slippa trängseln så skulle det bli på bekostnad av att man har t.ex. då tid på stan. bergsbrunna och Nånåna har vuxit markant de senaste åren och antal bussar som går därifrån har inte ändrats nämnvärt de senaste 15 åren. Så mitt förslag är två bussar som går nästan samtidigt in till stan på månarna.
Anonym	Bussar måste gå dygnet runt.
Sara Shilan Högrelius	Vore bra om fler busschaufförer tänkte på att vänta med att köra tills gamla hunnit sätta sig. En del gör det och det är toppen. Behöver kanske mindre pressande tidsschema för att chaufförerna ska hinna vänta?
Erik Lindström	Gör en tidtabell som går att köra efter på 102 funkar tidig morgon och sen kväll och sen är det kaos. Varför kan man inte ha olika tider i tabellen som det var förr. Vissa tider på dagen tar det 32 min och andra 25 min att åka in till stan beroende på vilken tid det var.
Anna Theresia Lindsjö	Justera tidtabellen för 102.an, är aldrig i tid från centralstationen ut till Knivsta.
Tanim Rab	Linje 4 borde ha senare avgångar på vardagarna, nu åker sista bussen vid 20:00 från Håga till Årsta.
Sophia Hellström	Fler tider på linje 107!
Eva Johansson	Tidtabell anpassning efter hög/låg-trafik samt sommar/vinter.
Britt Kohlin	Tätare turer med linje 20 till/från Sunnersta
Sara Bunjaku	Buss nr 3 och 13 är inte så synkande, sen visas inte alla avgångar i appen.

#### Svar från UL

Vi tackar för alla inkomna synpunkter och förslag kring stadsbusstrafikens tidtabeller. De kommer att utgöra ett viktigt underlag i den fortsatta arbetsprocessen.

Busslinjerna är idag planerade för att matcha SL:s pendeltåg. Det är en avvägning som har gjorts. Det är dessvärre inte möjligt att både matcha mot SL:s pendeltåg och SJ:s regionalståg. Detta medför även att det i vissa fall kommer flera busslinjer samtidigt eftersom samtliga ska matchas med pendeltåget.

Under högtrafik drabbas flera linjer av framkomlighetsproblem, särskilt i de centrala och mest trafikbelastade delarna av staden. Detta medför att bussarna inte kommer fram i tid, vilket både gör att

passning med annan trafik påverkas samtidigt som det finns risk att bussarna kör ikapp varandra. En viktig del i arbetet med ett förbättrat linjenät är därför att identifiera åtgärder för bättre framkomlighet för busstrafiken.

En annan ambition i arbetet med förbättrat linjenät är att linjenätet ska vara enkelt och lättbegripligt, vilket innebär att linjesträckningarna ska vara entydiga utan avvikelser eller varianter under t. ex. kvällar eller helger. Ett enkelt och tydligt linjenät blir även lättare att informera om.

Turtätheten dimensioneras av resandeunderlaget. Är resandet högt motiverar detta även en tät trafik. För att få ett högt resande är det viktigt att trafiken upplevs som snabb, pålitlig och bekväm. Ett förbättrat linjenät, med bättre framkomlighet och som är enkelt att förstå, kan förhoppningsvis öka resandet och därmed även turutbudet.

## 6.5 Generella synpunkter

Namn	Synpunkt
Lars Wennås	Inför snarast spårväg i Uppsala – börja i liten skala och bygg sedan ut i hela staden.
Svar från UL	En systemstudie ska påbörjas under hösten 2015 som ska belysa behovet av bl.a. spårväg i Uppsala
Niclas Jangeby	Önskar knutpunkter mellan stadstrafik och regional buss- tåg- och biltrafik. Byten vill man helst göra utanför city eftersom man då sparar tid. Regionalbussen behöver 7-10 min ut från city och stadsbussarna minst lika mycket tid in till city. Osäkra bytesmarginaler betyder att man måste åka en tidigare tur.
Svar från UL	Identifiering och utveckling av strategiska bytespunkter i Uppsala utgör en del i arbetet med förbättrat linjenät.
Anonym	Bättre luftkonditionering på regionbussarna önskas. På morgonen runt 7.30 får man stå på bussen in till stan och bussen kör fort så man håller på att ramla (buss 5). Sommarbuss till badplatsen i Sunnersta önskas. Om ni tar bort busshållplatser, så vill jag be er tänka på säkerheten kvällstid.
Anonym	Stomtrafik → där det är flest resenärer (paradox?). Komplement mjuka linjen.
Lars Wennås	Vi är Ulleråkerboende: Linje 20 är att betrakta som vår "stomlinje" eftersom den går vardag som helgdag och även på kvällarna, vilket inte linje 12 eller 1 gör. Den bör därför alltid vara en lång buss!! Linje 21 kan däremot bantas till kort buss. Den har sällan många passagerare. Varför ska linje 20 vara en kort buss på helgerna när inte 1 eller 21 går då? Kanske 10-minuterstrafik?
Svar från UL	Val av fordonslängd för buss bör dimensioneras av resandet, för att få en god komfortnivå och en så miljöanpassad och energieffektiv trafik som möjligt. Samtidigt görs en avvägning mot turtätheten, med mindre bussar kan bussen gå oftare, vilket upplevs som attraktivt av resenären. Stomlinjer ska gå i stråk med högt resande, vilket både motiverar längre fordon och hög turtäthet.
Anonym	Informationskartor. Viktigt: olika färger på stomlinjer, vanliga linjer och mjuka linjen. För att man lätt skall veta omfattningen.
Svar från UL	Enkelhet och tydlighet är viktiga ledord i utvecklingen av ett nytt linjenät. I detta ligger även framtagandet av pedagogiska och lättbegripliga informationskartor, där färgkodning är ett viktigt verktyg.
Patrik	Bygg ihop Akis kulvertsystem med kollektivtrafiken.

Namn	Synpunkt
Khadija Tamadla-Segerlund	Dyrt att resa med UL
Elisabeth Jönsson	Dyrt att resa med UL
Martin Lennerbjörk	Inte åkt kollektivt sedan höjningen
Dick C Cedervall	Gör kollektivtrafikresorna gratis och lägg avgifterna på kommunalskatten.
Melissa Bayat	Sänk priserna.
Rebecca Levén	Priset kan sänkas något för studenterna men är annars rätt nöjd med kollektivtrafiken i Uppsala
Ingmari Wallberg	Ge oss ett kort till stadsbussarna, varför ska vi betala så att Salaborna kan åka billigt till vår stad. Vi fick en chockhöjning i Uppsala och alla andra åker billigare nu.
Haubir Mariwani	Sänk priserna.
Elisabeth Jönsson	Varför får vi inte ladda kortet på Willys bakom Nyby?
Kenneth Blomqvist	Skulle kunna se till att när man ska fylla på reskassan via internet så att vi som inte har kreditkort utan bara bankkort också kan fylla på, många andra företag har så.
Jenny Maria Karlsson	Åker mycket mindre kommunalt sedan 10 dagarskortet för 290kr försvann. Från 3 dagar i veckan till 10 ggr per år.
Svar från UL	Biljettpriiser, taxestrukturer och biljettförsäljning är inget som kommer att studeras inom ramen för arbetet med ett förbättrat linjenät.
Emil Eriksson	Minska förseningar genom se till att busschaufförerna inte behöver kolla giltigt färdbevis samt skaffa bättre försäljningsautomater.
Svar från UL	Ambitionen är att finna åtgärder för att snabba upp tiden för påstigandet. Exempelvis på åtgärder som kommer studeras är påstigande i flera dörrar och hållplatsutformning.
Sonja Sandström	Varför tas inte regionbussarna också med i eventuella förbättringar?
Svar från UL	Arbetet omfattar i detta skede endast en översyn av stadstrafiken. Att se över både stadsbusstrafik och regionbusstrafik samtidigt hade gjort arbetet allt för omfattande.
Ewa Larsson	Att bussar som stannar tre på rad ex vid Stadshuset/Kungsgatan gör att man måste springa mellan bussarna för hinna med byten. Vid minsta problem med gå/synproblem så blir det nästan omöjligt att komma med bussen som står sist. Påpekat detta förut och fick till svar att bussen bara ska stanna en gång. Jag tycker vi ska stå kvar och vänta på bussen vid stolpen och bussen kör fram när de andra lämnat plats.



## 7. Nästa steg i processen

---

Nästa steg är att under hösten 2015 ta fram ett förslag på linjenät för stomlinjerna utifrån tidigare identifierade problem samt resultaten från samråden och de inkomna synpunkterna. Beslut om linjesträckningarna kommer tas i december 2015.

Sannolikt kommer det behövas göra en rad olika åtgärder gällande infrastrukturen och hållplatser med hänsyn till inkomna synpunkter under arbetets gång och för att uppfylla de mål och strategier som tagits fram. Under 2016 kommer dessa anpassningar att göras.

Våren 2017 kommer informationen om det nya linjenätet att nå ut till allmänheten för att förbereda trafikstarten. Detta är för att medborgarna ska lära sig och börja anpassa sig till det nya systemet för att få en så smidig överflyttning som möjligt.

Preliminärt hösten 2017 kommer det vara trafikstart för det nya linjenätet.

