

Angående ULs förslag om nytt busslinjenät

Vi boende i Nántuna-Lugnet har i ULs förslag om nytt busslinjenät blivit helt bortglömda. Enligt det nya förslaget kommer vi inte längre kunna ta oss till arbete, skola och fritidsaktiviteter med buss, då linje 12 inte längre kommer att gå. Vi blir hänvisade till linje 42 som har några få avgångar, varav inga är anpassade till skoltider eller arbetstider. Alternativt kommer vi att få gå 2 eller 3 km till närmsta busshållsplats i Sunnersta eller Sävja på vägar utan belysning eller cykelbana, vilket inte är rimligt ffa för våra barn. Om linje 12 ska dras in, kan en lösning vara att linje 5 går morgon- och kvällsturer till Flottsund. Vi vill ha tillgång till ULs trafik precis som alla andra Uppsalabor!

UL / Ulrika König	Monica Mårtenstam
Axel Rustas	Johanna Rustas
Pernilla Valdemarsson	Peter Rustas
Elyng Pierre	Mikael Westermarck
Christina	disabeth Westermarck
Bengt-Lie Rustas	das-Å Rustas
Matt John	Agneta Rustas
Albin Samuelsson	Hannes Rustas
Tina	Annika Henningsen
Bertil Ågö	Stefan Eriksson
Anders	Kristina Moneva
Peter Eriksson	Mariya Leikaylova
Erik Eriksson	Karin Moneva
Kalle Eriksson	Evel Heide
Anna Eriksson	Anna Eriksson
Erik Eriksson	Karin Eriksson
Galina Mihaylova	Ans / Moor

Per Olof Stille	Christina Jönberg
Kent Eriksson	Alicia Jorfeldt
Tord Blom	Liam Jorfeldt
Nils Hult	Olle Jorfeldt
John Blom	Lenn Engström
Lisa Nilsson	Karin Pern Wacziarg
Astrid Adolfsson	Anna Rystas
Annette Roos	
Henrik Roos	
Oliver Hägg	
Helvin Hägg	
Oliver Hägg	
Johannes Hägg	
Karl Sahl	
Penilla Sahl	
Henrietta Sahl	
Filip Agren	

Vi som bor i Nántuna ställer oss starkt kritiska till de neddragningar som görs till/från Nántuna. Vi vill ha kvar linje 22 under morgnar och kvällar, d v s en direktlinje in till centrala Uppsala. Vi är många som pendlar med buss, både arbetande och studerande. Bussen är i princip alltid full under morgnar och kvällar. Vi vill inte åka runt Ikea eller tvingas byta halvvägs.

För de flesta av oss blir det en stor förlängning av gångtiden till linje 5 jämfört med 22 och vi anser inte att linje 20:s nya dragning blir ett vettigt alternativ. Vi anser också att linje 5 behöver kompletteras med hållplatslägen nära södra rondellen, så att vi i Nántuna får närmare till/ från linje 5.

Caroline Quistberg, Tomas Quistberg, Ulrika Forshell, Mirja Törnlund, Vera Gustafsson, Jenny Götesson, Martin Westin, David Nilsson, Mirela Thor, Ida Waller, Karin Stålenheim, Lizzan Carlsson, Anders Wiklund, Ulrika Wiklund, Marie Lindgren, Sanna Bergman, Sara Norrbin, Ulrika Modin, Johanna Blomström, Maria Johansson, Elin Sandow, Marcus Höglund, Jenny Blombergsson, Niklas Wigström, Sandra Westman, Johan Höök, Josefine Wallén, Sofia Bosdotter Enroth, Paulina Syrén, Anders Westin, Dorte Westin, Annica Hulth, Ann Bylund, Nils Hulth, Ulrika König, Jessika Ahlund Harbom, Tobias Dalenlid, Katarina Wolf, Olle Wolf, Magnus Edin, Cissi Edin, Guri Blomqvist, Annika Flodin, Mattias Dagérus, Emma Lundkvist, Jonas Lundkvist, Bengt-Ove Rustas Ulrika Gelin, Anders Aivert, Christian Therus, Susanne Widerlund, Erika Cassman, Ann Grönberg, Erik Grönberg, Carl-David Svensson, Diman Svensson, Kajsa Östh, Pontus Östh, Ebba Östh, Magnus Sandow, Magnus Harbom, Mathias Oscarsson, Mare Widerlund, Tommy Widerlund, Peter Kölerud, Åsa Kölerud, Fredrik Jacobsson, Lina Mellberg, Anna Emilsson och Per Emilsson

Vi motsätter oss förslaget att ta bort BUSS NR 20 då det kommer innebära en klar försämring för oss i CENTRALA Sunnersta. Det kommer att öka restiden upp till 30 minuter om dagen för dom som orkar gå till den nya resvägen. Det kommer inte att gagna miljön då bilåkande kommer att öka väsentligt.

UI

Ink: 2013-03-01

Dnr: KTF2015-0301

Sögen Lillas väg nr 3
Gustafsson

Protestlista

Vi motsätter oss förslaget att ta bort BUSS NR 20 då det kommer innebära en klar försämring för oss i CENTRALA Sunnersta. Det kommer att öka restiden upp till 30 minuter om dagen för dom som orkar gå till den nya resvägen. Det kommer inte att gagna miljön då bilåkande kommer att öka väsentligt.

NAMN	Adress	NR	TELEFON
Rolf Sjöblom	Lärkvägen 13		018-324100
Jessika -11-	Schotårle vägen 151		-11-
Jessika -11-	Hassel vägen 22		-11-
Zachan -11-	Sjögårdsbäckens vägen 15		-11-
Åsa Olsson	Sjöbjörns 2		5844
Michaela Berg	Järnvägen 35		0761 991444
Kersti	Lindfors		Alunda
Barbra Thorsén	Blåbussvägen 4B		070-3438992
Ove Lundgren	-11-		-11-
Gustav Thorsén	Ramsta-Lund		018-320230
Silvanna Eriksson	-11-		-11-
Rikard Thorsén	Blåbussvägen 4B		-11-
Anton Thorsén	-11-		-11-
Liam Klammén	Dag H. SV 2416		248507
Sara Klammén	-11-		-11-
Kerstin Samuelsson	Luthersg. 23 A		018-320665
Ingrid Samuelsson	-11-		-11-
Östa Kroon	Kedagår. 3		0705-383316
Marika Skerfvinger	Käppstigen 13		018-320290
Anneke Landerby	Tryffelv. 108		0722-702041
Evelina Wandelbrink	Pringsdalen 3		018-324096
Sara Wassen	Dalbov. 35A		018-145699
Thomas Wassen	Dalborn 35A		018-145699
ERIKA LINDÉN	Islandsgr. 14		0703-351172
Kent Söderberg	Grönby kllg. 12		0706369329
Örjan Söderberg	-11-		0761604996
Lena Fideflod	Stenmakarg. 18c		
-11-			070 3607121
-11-			
-11-			
Ryger Henningsen			018-320490
Karl Kretzberg	Järp. 35		018-320747
Ulf Johansson	Halmbyboda 12		018-312078
Leif Johansson	-11-		-11-
Anders Johansson	-11-		-11-
Is Håkansson	Jägård. 10A		-11-
Ulf Håkansson	-11-		-11-
Torsten Eriksson	Välön gårdar		
Björns mölle			324107
Gunnar Wernander	Lindbygr 60		531014

Från boende i centrala Sunnersta och Graneberg

**Kollektivtrafikenämnden och Kollektivtrafikförvaltningen
Landstinget i Uppsala**

E-post registrator.ktf@lul.se stefan.bojander@ul.se

[Vi är 564 stycken som protesterar](#)

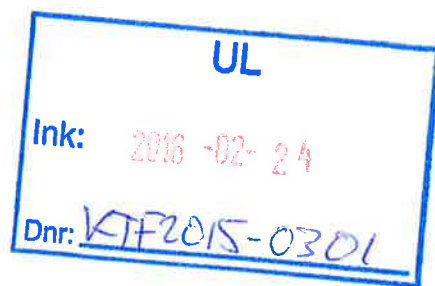
Vi som bor och arbetar i Sunnersta vill ha kvar buss linje 20 som är vår livlina när vi behöver komma till centrala Uppsala och vidare.

Här finns 6 sr Bostadsrättsföreningar, var av ett Seniorboende, Skola med 600 elever, 70 Personal, 3 st Gruppboende, Vandrarhem och Konferensscentrum, Kyrka, Affär, 2 st Restauranger, 5 st Båtklubbar, Bad, och övrigt friluftsliv.

Vi önskar tätare trafik kanske var 20 minut och snabbare väg.

Sören Gustafsson

TEL 070-5565481



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DEPARTMENT OF THE HISTORY OF ARTS
AND ARCHITECTURE

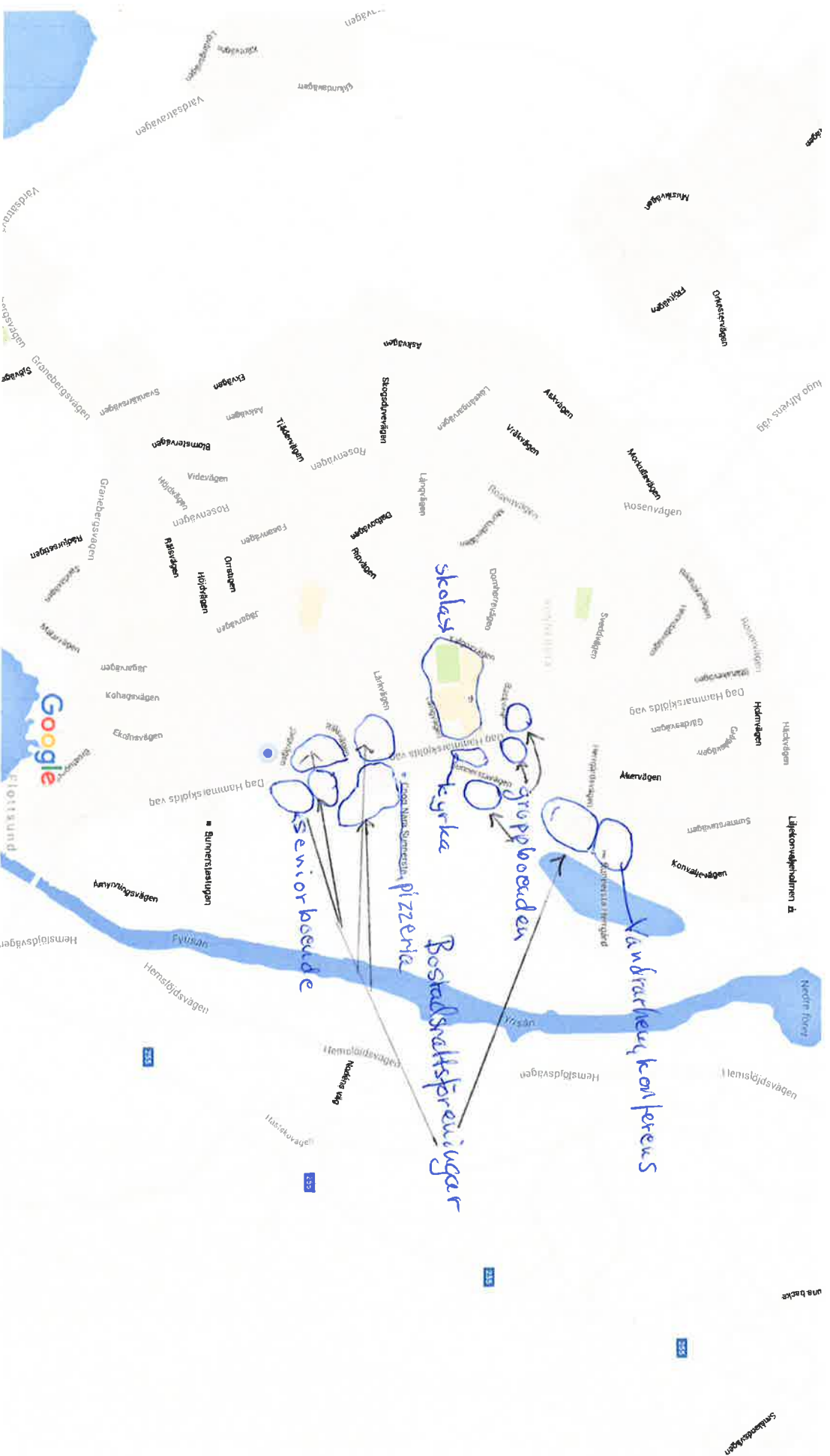
1960

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF THE HISTORY OF ARTS
AND ARCHITECTURE
1960

1960

1960

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF THE HISTORY OF ARTS
AND ARCHITECTURE
1960



Skarholmens
restaurangfilial B liv

Vägar

Den raka vägen, "linjalvägen", från Flottsund genom Sunnersta till Uppsala påbjöds av drottning Kristina år 1643 och färdigställdes på 1670-talet. Tidigare vägar gick på och utmed åsen.

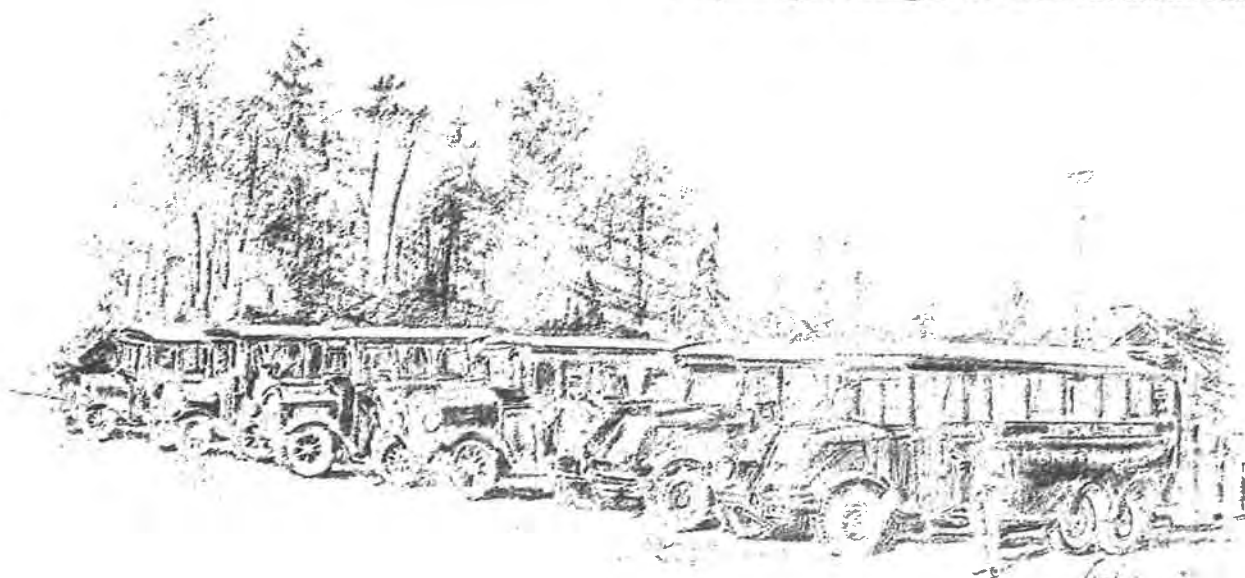
Under mellankrigsåren medförde trafiken på den s.k. Stockholmsvägen allt dyrbarare underhåll samt svåra damm- och bullerproblem för Sunnerstaborna. Under år 1931 uppskattades trafiken till ca 2 000 fordon per dygn och framhölls, att "vägen har länge, kanske alltid, varit länets starkast trafikerade väg". Fartbegränsning till 50 km/tim genom Sunnersta begärdes 1933 och 1969 utan resultat. Under år 1935 förbättrades vägen väsentligt, genom att betong- och senare asfalibeläggning utfördes. Samtidigt breddades körbanan. Riklig tillgång på lämpligt grusmaterial för denna breddning erhöles från den nuvarande Sunnerstagropen. Då större delen av genomgångs- trafiken sedan 1959 går på andra huvudvägar, har denna trafik genom Sunnersta minskat betydligt. Namnet Stockholmsvägen, tidigare Flottsundsvägen, ersattes med Dag Hammarskjölds väg.

Sunnerstaområdet väster om Dag Hammarskjölds väg planerades ursprungligen för i huvudsak fritidsbebyggelse, och vägarna blev ej dimensionerade för stadsplanemässig bebyggelse. När sedan arbetena med stadsplanerna för området påbörjades, föreslogs därför breddning av vägar, mindre antal korsningar med Dag Hammarskjölds väg för att

minska olycksfallsrisken samt justering av en del mindre vägar. Genomförandet av dylika planer medför ingrepp i befintlig bebyggelse och intrång på tomtmark och olägenheter vid väg- och ledningsarbeten. Många klagade under vägbyggnadstiden i bl.a. tidningarna. Så skrev man i Uppsala Nya Tidning den 8 oktober 1970: "I den nybyggda delen av Sunnersta förvandlas på höstarna grusvägarna till rena lervällingen, så fort det regnar. I år grävs Rosenvägen upp för tredje gången". Grävningarna berodde på ledningsarbeten och hårdgöring. Under 1970 asfalterades Långvägen och delar av Rosenvägen.

Inom Sunnerstas västra område utlades Rosenvägen, Långvägen och Rålsvägen till huvudvägar med utfart till Dag Hammarskjölds väg. Till dessa tre vägar anslöts alla de små vägarna (undantag Backvägen) från fastigheterna i ett ganska svårorienterat villaområde. Öster om Dag Hammarskjölds väg kan man säga, att Holmvägen och Sunnerstavägen har samma funktion som de tre nämnda huvudvägarna inom det västra området.

Inkorporeringen medförde för Sunnersta också, att nya gatunamn infördes och äldre ändrades. Parkvägen blev Lex. Rosenvägen, Bergvägen Höjdvägen osv. De flesta vägarna, parkerna och kvarteren fick fågelnamn, några träd- eller blomnamn. Vid Ekoln återfinns namn på vägar påminnande om Brostugan, Åmynningen, Kohagen, Mälaren och Ekoln. Nam-



Bussarna uppställda framför garaget väster om nuvarande UNO-X-macken. Till höger bakom Renaultbussen skymtar kafé Nybro.

net Rälsvägen påminner naturligtvis om den tid, då spårvagnarna passerade här. Utbyggnad och underhåll av vägarna i Sunnersta har varit föremål för diskussioner ända från tiden för den första villabebyggelsen, då AB St. Sunnersta Egna Hem stod för vägunderhållet. Att man ej var helt nöjd med bolagets sätt att sköta denna fråga, framgår av ett styrelseprotokoll från den 2 augusti 1921. Till styrelsen hade då inkommit en skrivelse från "Bondkyrko Södra Egnahems- och Fruktodlarsförening", där man påtalade "dåliga väg- och avloppsförhållanden", för vilka man höll bolaget ansvarigt. Från styrelsen hävdades visserligen, att man hade för stora anspråk beträffande vägarna, men det beslöts dock, att en kommitté skulle tillsättas för utredning av frågan. Vägproblemet löstes genom att man med statdrängen Gustaf Gustafsson träffade avtal om anställning för "väganl. o.d." Enligt kontraktet skulle Gustafsson i årslön erhålla "kontant 700 kr, 600 kg råg, 300 kg vete, 400 kg blandsäd och 50 kg ärtor. Dessutom erhåller Gustafsson för uppfödande av en ko 1 000 kg hö, nödig halm och agnar samt sommarbete eller i utbyte härför kontant 250 kr".

Missnöje med vägförhållandena kvarstod ännu på 1940-talet. Så påtalar Egnahemsföreningen den 3 juni 1942 i en skrivelse till AB St. Sunnersta Egna Hems styrelse "bristfälliga vägar, vägtrummor och diken".

Efter inkorporeringen övertogs ansvaret för vägar och vägunderhåll av Uppsala kommun. Än idag är dock aktuella vägproblem under diskussion. Så har huvudvägar som t.ex. Rosenvägen, Långvägen, Holmvägen och Sunnerstavägen fått tidsenlig standard med två gångbanor vid dubbelsidig bebyggelse samt asfaltbeläggning. Några vägar t.ex. Rälsvägen, Granebergsvägen, Dag Hammarskjölds väg har endast en gångbana. Åtskilliga vägar har varken gångbanor eller beläggning. Hur standarden på dessa vägar skall höjas diskuteras alltfjämt. Skall endast körbanan asfalteras utan hårdgjorda gångbanor? Skall man ha en gångbana med eller utan kantsten? Hur skall kostnaderna fördelas? Ja, frågorna är många och kontroversiella.

Spårvägsförbindelsen Uppsala–Sunnersta– Graneberg

Den 11 september 1906 invigde bolaget Uppsala Spårvägar den första spårvagnslinjen i Uppsala. En spårförbindelse till Mälaren hade då diskuterats under flera år bl.a. i stadsfullmäktige, men den kunde trots positivt intresse från såväl Uppsala stad som från Bondkyrko socken ej realiseras förrän ca tjugo år senare. Dock hade tidigare flera privata företag bildats för att med bilar och bussar ordna med resemöjligheter mellan Uppsala och Flottsund. Av landskansliets handlingar framgår att: "Konungens Befallningshufvud har genom resolution den 9 maj 1911 meddelat hyrkusken Alfred Åkerlund i Uppsala tillstånd att anordna regelbunden automobiltrafik å allm. vägar från gränsen af Uppsala stads område invid lägenheten Robertsvall eller Grindstugan förbi

Hammarby, Ultuna och Sunnersta till Flottsund i Bondkyrko socken och får i denna trafik använda för yrkesmässig automobiltrafik godkända automobilen A 409, å hvilken må föraren inberäknad färdas 16 personer. Tillika har Kongl. Befallningshufvud genom samma resolution fastställt taxan till 50 öre person och enkel tur". Ett annat trafikföretag, Biltrafik AB Uppsala–Flottsund, bildades 1919.

I november 1925 begärde stadsfullmäktige i Uppsala drätselkammarens yttrande över ett förslag till anläggande av en spårvägslinje Uppsala–Mälaren. Sedan en av drätselkammaren utsedd sakkunnig (direktören för Stockholms spårvägar) granskat förslaget hemställde drätselkammaren, att stadsfullmäktige måtte besluta om teckning av aktier för 200 000

kr i spårvägsprojektet. Samma belopp hade Bondkyrko kommunalfullmäktige redan 1922 vid ett sammanträde beslutat teckna.

Inom en tidigare kommitté för det eventuella spårvägsbygget hade diskuterats, om en inkorporering av Bondkyrko socken skulle utgöra en förutsättning för stadens medverkan vid tillkomsten av spårvägslinjen till Mälaren. Socknen ställde sig emellertid helt avvisande till tanken på inkorporering. Där emot tycks man ha varit överens om, att förvärv av den till kronan hörande egendomen Graneberg måste anses vara en förutsättning för stadens medverkan till förbättring av trafikförbindelserna. En ansökan om förvärv av egendomen insändes till Kungl. Majt, som tillkännagav, att till det blivande trafikaktiebolaget kunde överlätas den under Ultuna lydande utgård Graneberg mot utbyte av gårdar i Nántuna. Vidare uppläts den mark, som erfordrades för framdragande av en spårvägslinje över Ultuna ägor utan ersättning. Bolaget fick även tillstånd att utan ersättning ta grus för anläggningen ur grustag å kronoparken Åsen. Överlåtelsen var dock förbunden med skyldighet för bolaget "att upplåta viss del av gården Graneberg till allmänna platser för lek och idrott, bad m.m. samt att avsätta viss del av gårdens skogsområde till allmän promenadplats". Vidare skulle minst en anhaltstation förläggas i omedelbar närhet av byggnaderna vid lantbruksinstitutet, och avgiften för resa Uppsala-Ultuna eller omvänt utgå med högst dubbla beloppet av den lägsta avgift, som erlades för resa inom staden.

Därmed var markfrågan avklarad, erforderligt kapital säkrat, och den 27 mars 1926 konstituerades Spårvägs AB Uppsala-Mälaren. Förutom persontrafiken räknade man också med markexploatering längs linjen samt uppförandet av fritidsanläggningar – Folkets park, badhus och restaurang.

Efter förarbeten vårvintern 1927 påbörjades spårvägsbygget den 2 maj samma år. Den 2 augusti 1928 besiktigades anläggningen och togs sedan i bruk, och var då Sveriges första snabbspårväg. Banan utgick från befintligt spår vid Grindstugan, som var en av hållplatserna på stadens spårvägslinje Svartbäcken-Polacksbacken. Vagnarna på Granebergslinjen kunde tack vare anslutningen till nämnda linje utgå från Svandammen (någon tur från Stora Torget). Linjen från Svandammen gick Sjukhusvägen, korsade Stockholmsvägen (nuv. Dag Hammarskjölds väg)

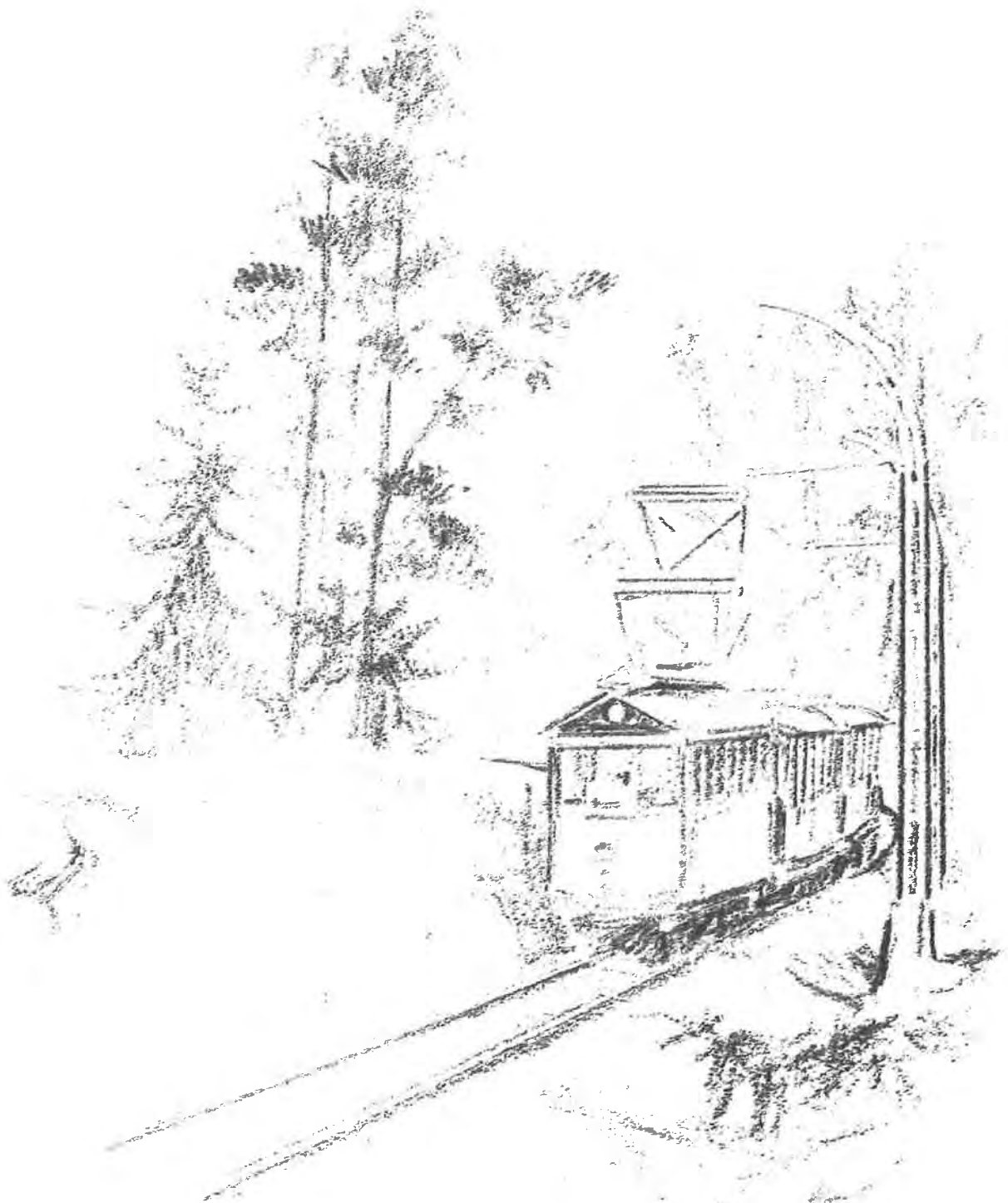
och fortsatte väster om denna väg upp till Grindstugan, där Stockholmsvägen åter korsades för att sedan gå i skogen öster om vägen ca 700 m fram till Ulleråkers södra hållplats, vilken låg vid skogsbrynet mot Ultunaslätten. Här avvek banan åt sydost mot Ultuna och Sunnersta, där Stockholmsvägen korsades för tredje gången. Söder om Ultuna hade man hållplatserna Liljekonvaljeholmen, Stora Sunnersta, Sunnersta, Dalbovägen, Flottsund, Rosenvägen, Folkets park och Granbo. Vid ändstationen Graneberg fanns en liten bangård med stickspår samt en enkel vagnhall. Linjens längd från Svandammen till Graneberg var 9,2 km. För trafiken användes tre "långa vagnar" samt en kortare s.k. experimentvagn, samtliga vitmålade. Skyltarna hade svart text (stadens spårvagnar var blåmålade). Inne i vagnarna förekom reklam, t.ex. "Köp tomter i Graneberg". Spårvagnarna vägde 13 ton, hade normalspårvidd och på grund av snäva kurvor inom stadsområdet kort axelavstånd – ca 3 m. Från Grindstugan till Graneberg matades vagnarna med 700 volts likström. Stadsnätet hade 600 volt, vilken spänning Granebergsvagnarna även kunde använda sig av.

På vagnarnas framparti hängde en skylt med uppmaningen att betala avgiften vid påstigning samt en brevlåda för avlämnande av brev. Av- och påstigning skedde framtill i vagnen. Man gick i vänsterfil. Vid hög trafikbelastning tillkopplades antingen en inbyggd släpvagn eller sommartid två på sidorna öppna vagnar.

Spårvagnarna blev dyrbarare i drift och underhåll än beräknat. Man måste spara på olika sätt. Så t.ex. måste förare eller konduktörer vid sista turen för dagen gå av och släcka belysningen vid hållplatserna. Andra besparingsåtgärder infördes i samarbete med Uppsala Spårvägs AB, som bl.a. hade hand om Mälarliniens bokföring och svarade för all personal.

En resa mellan Graneberg och Svandammen kostade 60 öre, 15 öre för var och en av de fyra zoner linjen var indelad i. Vid fortsatt resa med stadens vagnar kunde viss rabatt erhållas.

Efter världskriget började man inse, att spårvagnarna borde ersättas med bussar. Samarbetet med Spårvägs AB Uppsala-Mälaren sades upp, vilket medförde att stadens reparationsverkstad ej kunde anlitas. Vagnparken började bli hårt nedsliten, och så kom beslutet att spåren i Sjukhusvägen måste ri-



Backen vid nuvarande Rälstegen.

vas på grund av Akademiska Sjukhusets utbyggnadsplaner. I ett protokoll från Uppsala fullmäktigetryck 1946 anføres att "den sannolikt enda lösningen, som för sjukhuset skulle vara fullt tillfredsställande, vore att ifrågavarande spårvägslinje toge sin början från någon plats söder om sjukhusområdet, exempelvis från trakten av Grindstugan ...". Från och till Grindstugan föreslogs bussresa in till staden.

År 1947 beslöts att spårvagnarna i Uppsala stad

skulle utbytas mot bussar. Liknande beslut fattade också Spårvägs AB Uppsala-Mälaren. Den 12 oktober 1953 ersattes Mälarlinjen eller den "Vita linjen" till Graneberg med en busslinje. En del av den gamla banvallen genom Sunnersta planades ut till ett trädplanterat gatu- och parkstråk – Åkervägen. Spårvägsbolaget ägnade sig sedan åt att sälja tomter, trots att det rädde byggnadsförbud inom stora områden.

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Ante Ekenberg

0730-62740

Tomas Ekenberg

tomas.ekenberg@filosofi.uu.se

Susanna Ekenberg

Bengt Guss

Bengt.Guss@Slu.se

Marie Holmgvist

smarieh@telia.com

Johy Holmgvist

Johany Holmgvist

Tove Hellqvist

*

Annika Hultfeldt

annika.hultfeldt.li@telia.com

Johan Hagg

Johan.Hagg@live.se

Bengt Blom

Bengt blom@fortv.se

Annika Hultfeldt

annika.hultfeldt@gmail.com

Annika Hultfeldt

ahultfeldt@gmail.com

Monika Isaac

monika.isaacs@yahoo.com

Erik Eriksson

jekeriksson@hotmail.se

Lisa Hellqvist

Lisa.johanna.98@hc-mail.com

Eva Blom
Eva Blom

0709-293388

Maria Andersson

0709-100822

Michelle Eriksson

0730 800298

John Sjö

0703-449325

Sara Hansson

070-9471315

Alexander Hansson

018-248522

Celine Hansson

018-248522

Fredrik Hamm (Fredrik Hansson)

070-625 49 48

Daniel Ekenberg

Frederik Lindholm

0707-480586

Carina Nordberg

070-2646341

Josefin Kefred Schröder

076-146 7019

Elin Blom

070-7221339

Sam Erik

0706-04 7580

Jenny Carlsson

018-25 56 87

Henrik Forsblad

018-69 28 27

Anna-Klara Kling

070 655 01 47

Marit Henn

Sara Bohman

070-7508116

Marja Eriksson (Birvid Gårholmen)

070-2445715

Angel Fridborg

0708-108502

Kurtin Vedung

073703 2211

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Rebecca Jansson	rebeckaj@kth.se
Peter Lindelöf	lindenlea@hotmail.com
Ulrika Lindelöf	u.lindelof@telia.com
Annelie Lundell	annelie.lundell@yahoo.se
Milena Boczar	milenaboczar@gmail.com
LINDA ALTEMARK	linda.altemark@uppsala.se
Alva Altemark	alva.altemark@gmail.com
MARTIN ALTEMARK	martin.altemark@gmail.com
Helena Sjöholm	Helena.sjoholm@sr.se
Alice Josephson	070 333 1202
Adam Josephson	073 415 17 69
Camilla Forsberg Fryckstedt	iren.park@hotmail.com
Inna Fryckstedt	inna.fryckstedt@gmail.com
Minna Fryckstedt	minna.f@hotmail.com
Lars Forsberg	delars.forsberg@gmail.com

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Malte Forsberg

mr.malte.forsberg@gmail.com

Per Sandén

herrsandin@hotmail.com

Jon Gjelling

jon.gjelling@hotmail.com

Karin Kauppi

Karin.Kauppi@gmail.com

Arvid Kauppi

~~Kari~~ arvid.kauppi@gmail.com

Elin Sandén

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Ola Donkai

Nils Ygeby

Michael Bostrom

Monica Aldin

Ch. Ahl

Annika Olsson

Kerstin Österlund

Leif Eriksson

Gustav Lundberg

Marita Söderlund

Carin

Ulf

Catrin Christelle

Andreas Duganoff

Flint

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Kristoffer Bendegård	0702025626
Viktor W Ashiot	070-3042880
Armitz Svangvist	072-5600762
Sandra Svangvist	072-5600223
Linnea Lantz	
Johanna Svangvist	
Stella Mackenzie	
Nicholas Mackenzie	
Ulla Dahlman	
Wib Ögstr	
Annika Vinnersten	0736-401734
Ulla Borg	
Erika Molund	0704802756
Heli Molund	0733-242015
Maria Krigel	079-961323

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Ar Ederle

Anders Skalar

andersskalar@gmail.com

Anna Jönsson

Ulf Sören

Ingrid Silström

Anders Elow

anders.elow@gmail.com

Ulla Håkberg

Jesper Håkberg

Aruta Blumark

032-323465

Fanaz Rahbar

fanaz_rahbar@hotmail.com

Arvid Billeberg

Arvid Billeberg

Spina

Spina

Sara Benir

sarasara@gmail.com

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Marcus Bianchi
LINUS Bianchi

Lillemor Hallberg
Caroline Ekström
Lent Macusem
Rolanda Sahlén

Mats Olsson

~~Olav K~~
~~Helen Berg~~
~~Anders~~

prodatt minkot (FABIAN HÖGBERG)

Joel Högberg Sundman - och alla buss 8 och 11 är kvar!

Kristin Håkansson

Bo Lennart

Jonas Torg

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Carol Lundahl	070-2221570
Emilie Lundahl	073-6331987
Martin Hahn-jen	070-6540712
Jonne Wadström	0766-323482
Em Wadström	0708-453241
Curt Petersen	0730-337840
Maja Bostrom	0768-324987
Joel Larsson	072 313 99 81
Susanne Gander	0708-696611
Victor	0708-696611
A. Gjerberg	070 2340744
Malva molund	072-528 92 72
EH Ohlendorf	070 6656961
Lewander	073 6731804
Molly Olsson	072-214 21 95
Lovisa Hjalmarsson	070 514 49 55

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)





skrivbrer@gmail.com

Hanna Aldin



Julia Aldin

Hanna Aldin

Eudrun Jansson



Johan Petersson

tennisbafra@gmail.com



Anna Daun

anna.daun@telia.com

Ulrika Wolner

Familje Ulat

Ellen Leijon

Hedvig Leijon

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Elias Sikström

0707211289

Ellin Eiderbrant

0730634755

Caroline Kjellberg

carolinekjellberg@hotmail.com

Sara Cederberg

sara.cederberg@hotmail.com

Jakob Forslund

0739472430

Joel Ejdesjö

0768477787

Fille Hennricsson

0720944792

Fredrik Hovstadius

0700596503 (Smicka mig)

Simon Berg

0208279253

Kristi Rasch

018-324560

Maj Smelldal

018-255291

Maria Jönsson

018-321844

Sara Blumberg

0723003829

Magnus Blumberg

0704883735

Tringitt Somerlin

018-324692

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Helena Enksson

0705754357

Helena Enksson

080 272 7991

Kerstin Olsson

324813

Sandra Sun

320828

Fanny Beste

0705230122

Filippa Beste

018 505067

Ulla Fischer

018-320903

Jon M

0722410771

Andreas Skeppstedt

070-6424308

Ulrika Sennander

073-2707445

Hans Österberg

070 282387

Hans Österberg

070 2122284

Sara Österberg

070 3559627

Jessica Hedman

070 4401238

Mathias Kihl

0766-225704

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

ALEXANDRA HJORTH

Helena Sorsa

070 286 3865

Mats Larsson

Håkan Garpenstrand

070 8802932

Birgitta Shaw

tailor.b.shaw@gmail.com

Bengt Bexell

070-368 8424

Anne Torstensson

018 320358

Agneta Andersson

070 - 024 1320

Anders Gyllen-Petersson

070 893 8581

Lina Hildemark

l.m.hildemark@gmail.com

Chengzhen Forsman

018-324523

M. Olsson

018 324523

Hilma Eriksson

073 823 2029

Adrian Ström

0702366528

Joel Häggström

0737789824

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Priscilla Sker

0736 804075

Louise Andersson

072-3092035

Erica Nitzén

072507266

Suzanne Gezman

070 5808928

Martin Lund

070 3878604

Ann Wulth

018-124337

En-Lena Wulth

018-324096

Jenna Joern

0738 145930

Thea Joern

0738 144034

Ingrid Nyberg

070-7311859

Oscar Heijon

0722 077055

Momika Strömberg

070-2261137

Torsten Wulth

076-7980229

Nareesh Gupta

070-0621520

Helena Mellgren

073-5305150

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Linda Bärnin

0709-100570

Johan Svensson

0709-584941

Mika Hinnens

0705-654231

Marie Linton

073-5055608

Camilla Ahl

0703 779745

Maria Tveden

Ther Tveden

Emmeli Lindberg

Alf S

Björn Sundgren

Liaa Anne Carlsson

018-320858

Emma Gurnell

0703-177644

Mona Axelsson

070-8785988

Ylva Pjeringhed

Johanna Tuhelid

070-6340709

Aleksija Neimane

070-3624655

Kare Nilsson

070 2080657

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Annika Bengtsson

0739039636

Oscar Bexell

Anna Westermarck

Evelina Andersson

0736811707

Bergitta Kigndblom

Jingindur Skirnisdottir

073-~~XXXXXXXXXX~~

Krister Gustavsson

073-66 43 689

Barney Omdel

Ja Björnsberg

KEKBRAND-OVEDBERG 018-320529

Muel Elud

Bibbi Eklid

Björn Arlebock

~~018-320529~~

Catarina Arlebock

Eva von Porat to

070-7175619

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Anna Lindh

Ellen Lindh

STEFAN LINDH

Brith Nordberg

Ann Nyman

0738-503018

Per Johansson

Fride Petters

Elm Skars

Ludvig Portström

Helené Bylin

0706838385

Sven te Hällström

Anders Holm

Nina Tornell

0739558926

Agnes Hammarlund

Sara Wolf

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)



Yngve Källgren



Hans Göl



Loris Ekström



Elisabet Isen



Helena Brändén



Ann-Christin Sigurðsson



Jenny Ståhammar



Ulf Lundeberg



Niklas Mörk

Cam Sundell

Christa Bach

070-6049575

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

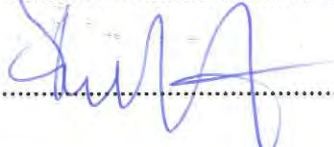
Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)






Emma Hundertmark
Frida Lidén
Hugo Lidén
Rasmus Lidén
Malin Andersson
Malin Ericsson
Olivia Ericsson
Kerstin Fröder
Petra Malmberg


Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Martin Håk

Eva Bäcklund

V. Högberg

Guy

Fredrik Granberg

guy@acc.umu.se

Nadja Lundström

Anna Moilanen

Anna Moilanen

Annika Thorsén

Patrick Thorsén

Nicklas Eklund

Sofia Olsmats

Ellen Petersen

Ellen Petersen

Maria Holstad Högberg

Lowell Eriksson

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

BOHMAS GUSTAFSSON

070-5389850

Elisabet Gustafsson

070 7708060

Ape Ake Nyberg

070-4672377

Jörgen Jönäs

0738-145873

Lennart Jönäs

0738-145930

Mahn Abrahamsson

0702449753

DAVID

Mahn Olsson

0723335386

Hilde Hinnels

0733329979

Fredrik Jansson

0766-102621

Katarina Wihlstedt

070-5309973

Carina Olsson Andersson

0706809979

Susanne Wingqvist

070-3059620

Chen Gustaf

070-3787190

Sten

070-5891785

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Kotta Molander	0702105505
Björn Kuzavas	0707-228220
T. Westberg	0730-208989
Catherine Brandmaier	0705-530333
Torbjörn Suneson	018-320762
Anders van Tighelen	018-320976
Pierre Kiseles	072 7126252
Gusaba Terat	0700 941636
Eeta Kroon	0705-383316
Yvonne Bøja	070-5559033
Yvonne Andersson	08/10074)
John A.	
Chr. Sjöell	0708-242748
Sven Enlöf	018 145105
Anne Lingsstrand	070-4393865

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Pia Ohlsson

018-550540

Lars Lajman

018-302299

~~John~~

Maria Strid

Ann Ristén

018-324544

Kristin Védung

073-7032211

Torbjörn Védung

0707894907

Eleonora Sepp

0706341348

Lisa Mirminsky

0722-225565

Anette Lundell

0735-355840

Rolf

0708830783

Fanny Böjia

0725252146

Göran Wiklund

070-4250092

Leif A

0704542470

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Marie Thurfjell	076 - 006 3189
LARI FÄHLEU	0733-646311
Anne Purontake	070-0107794
Marja Dauersund	0709742420
Mona Thodén	010-4478768
Rebecca Segelst	0700433400
Erika Terzo	0702340443
Emelie Tedenholm	Emelie.nayumi@gmail.com
Ylva Fahlén	ylvafah@kth.se
Olga H Björklund	
Viktor Bergström	0706697900
Jacob Småberg	0705558805
Alexander Palugren	073-6870005
Alva Hjorthagen	072-7007025
Daniel Skeppstedt	0733388086

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Enkhe v. Essen Eggen enkhe@telia.com

Caroline Foell

Stefan Eriksson

Tanja Wettermark

Sam Einar

Christer Karlsson

Lars Lewander

0767943294

Masmilda Pettersen

King Maryam

95_Ramona@hotmail.se

Fredrik Sellen

072-3035145

Anders

Susanne Tebick

Karin Lindgren

Ingela Tjörn

0735-240505

Anita Blomster

0709-733919

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Markus Salmela

0702-505302

Karin Karlström

070/5286815

Monica Veszelis

070-3285066

Hennietta Gustavsson

073 5900065

Maggan Andersson

076 8155332

Peter John Blomberg

0739-601951

Mia Uderholm

0703-252130

Oskar Richter

073-6434835

Stavika Gustavsson

018-324861

Biggma Jansson

018-301225

Maj-Prin Jakobsson

018-324621

Gunnel Andersson

018-324098

Maria Frick

073 623952

Jenny Bexell

0703414377

Ulla Lind

0730 327525

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn	(ev. e-post eller telefonnummer)
Maiju Wetterhall	0704-76 2888
Magnus Wetterhall	0708-349444
K. Lindahl-Hög	070 524 9745
[Signature]	018-104833
Asa Alqvist	0704-975 762
[Signature]	01074124 90
Pellegrin Hjorten	018-320462
Catrin Carlsson	catrin.carlsson@gmail.com
STEFAN JOHANSSON	0709 242971
Björn Zethelin	070-3521755
Leif Lindgren	070-2441314
G. Jideh	018-320364
[Signature]	
Peron Backman	070-6021310
Anna Form Döös	070-2841183

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Anne-Lie Form

070-592 29 96

Oscar Diös

070-676 86 60

Bertil Carlsson

070-634 82 91

Josefin Sjömark

0733 707370

John Sjömark

0730 391333

Wishu Salu'ldt Ekanen

070 5508407

Jan Ekholm

070-687 8899

Carin Färggren

0760-25 65 11

Marianne Lennan

070-5854487

Anders Berglund

0733 99211

Leena Rönkä

018-320554

M. Rönkä

B. Rönkä

Gyula Holst

070-3125166

CP-12

070-5529844

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Paula KARLSTAM	Paula.karlstam@gmail.com
Lorshu Ewckan	018-320370
Christina Sjööblom	018-324100
Eva Pettersson	0704-184466
Klaus Ström	0728 012890
Molly Holmberg	0734 118522
Torvald Lind	0728771192
Olle Brynner	0708-633248
Sara Westblom	0703986358
Gunnar Stenberg	018-142342
Gunnar Walter Lindgren	018-320892
Margareta Skarphagen	018-320860
Kenneth Olsson	073 9099936
Åke Magerberg	07016 79569
Gunnar Gunnar	018-324105

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Lohan Liden

018-

Blanka Denus

Kristofer Nilsson

nkristofr@hotmail.com

Coelia Öberg

coeliaoo@ne.com

Rolf Lemmen

Jesper Olsson

jesper.olsson@home.se

Felicia Bölje

felicia.bolje@gmail.com

Helene Tegler

helene-tegler@gmail.com

Eva Tegler

eva.tegler@gmail.com

Julie Blum

Helena Sjöholm

helena.sjoholm@sv.se

Margaretha Gudeberg

Arcm yldiz

L. A. Jansson

Quinn Repling

Mab Andersson

073-8480875

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Beght Heller	0702-101383
Ilona Wirtell	076 252 9320
Thomas Berglund	0707562993
Sandra Bergström	0722177003
Ulrik	0708-771288
Björgita Eklund	0708-210756
Björgita Eriksson	018-324775
Oscar Heijon	0722072055
Linnea Rofe	0701494579
Karin Rudolfsen	0739465262
Anita Asberg	0734 272790
Daniel Godoy	0709 647894
Elin Lönngrist	072-714 4711
Ulrik Andersen	0706-724448
Fredrik Alström	073 61 56 784

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Ida Brantefors	
Wilhelmina Ehnvall	0768-299 00 0
Oscar Lindvall	076 855 04 30
Andreas Lund	0702877655
Petra Ehnvall	0735 27 34 00
Matt Ehnvall	0760 46 12 00
Isac Rydén	0768167530
Lena Ström	0706453591
Christopher Schön	christopher.schon@gmail.com
Thies Eggens	0703 469647
Fredrik Nyberg	076 856 86 85
Kristina Friis	ka.og@telia.com
Emil Engelmark	
Reif Spindt	070 5672189
Jon 2	070253 1367

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

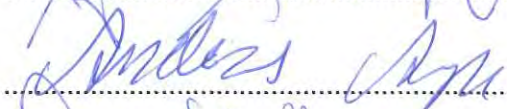
Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)



0709779979

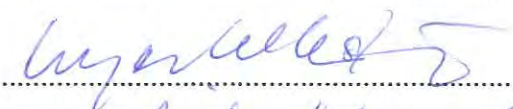








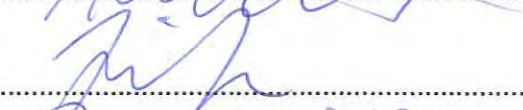
veronica@godoy.se







wallman-andy@gmail.com

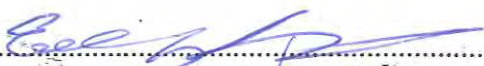












018320882



Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Bengt Andreasson

0708949880

Daniel Wang

0737608059

Eva Spomdey

070-5609796

Paul Lundell

0735-355770

Gittan Gröndahl

07012404292

Paula Järphage

070 7536806

Karin Olsson

0708-248830

Johan Carlsson

072-1582831

Stor Edvinsson

0723-224418

Göran Olsson

018-324532

Edison Shadch

070-6005504

Thomas Folkesson

070 79624236

Barbro Lundin

070 3020042

Hannes Theelen

073 5926678

Gunilla Olsson

018-320464

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Ryan Henningsen 018-320490

Anden Hansk 018. 324168

Antti Henningsen 018-320490

Rut Rydell 018-324522

Michael Bergqvist 0705-86822

Heikki Sipinen 018 324105

Felix Lindroos 073-6602275

Anders Ennsten 018-324137

Ann Frödin 018-320977

Oscar Lindvall 076 855 0430

Marica Jacobson 018/320239

Carina Ståpe 018-320522

Kim Håk 018 329405

Gabriel Holmström 0705-132815

Markus Löfgren 070-7928878

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

BOKET VEGUNFORS

018-321173

Nullie Hagström

0707738382

Elisabet Abrahamson

073 422 6740

Sisko Parkkila

0723884223

Peter Skoglin

0723721483

Augustino Kunde

018 320 738

Mina Kiden

0708-913019

Seema Arora-Jousson

TSOFT

0736866165

Johan Nyberg

0704250504

Katrin Bly

0730 468162

Anders Sjötholm

018-324742

Tryggve

018 352332

Angelika Karl

018-324065

Kalle Pettersson

070-9206727

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

<i>Agnetta Peters</i>	<i>0702055278</i>
<i>Tony Fredriksson</i>	<i>072-5116722</i>
<i>Eva Sjöström</i>	<i>0701154029</i>
<i>Anna Ekström</i>	<i>0705674205</i>
<i>Agneta Nyberg</i>	<i>0704924847</i>
<i>Fredrik Wessberg</i>	<i>0703471442</i>
<i>Kerstin Hellström</i>	<i>0704-599771</i>
<i>Ulrich Schweps</i>	<i>018-320701</i>
<i>Renée Båge</i>	<i>070-6432881</i>
<i>Martin Fransson</i>	
<i>Wilma Långaker</i>	
<i>Fredrik Juhl</i>	<i>0739391914</i>
<i>Anders Bengtsson</i>	<i>0705876646</i>
<i>Mårten Fribergsson</i>	<i>0708999289</i>
<i>Eva Andreasson</i>	<i>0708486526</i>

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Eva Svedberg

018/360442

Jonas YGERBY

073 095 8123

Martin Larsson

Marianne Heijlsjö

320387

Leif Gunnar

070 7717 -

Charlotte Dufast

Chae Pedersen

018/321641

Per Anders

0709 560840

Frída Fagerberg

Frída Fagerberg

0707755943

Emilia Arge

Melena Önnar

0705/163322

Karin Önnar

Imgrid Önnar

Eva Mo

018-324485

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Jonatan Fredriksson

Adam Lindqvist

Charlie Petersson

Greger Madsen

Otto Nordström

Viola Bergsten Wanders!

Philip Aldén

Amir
Abbas

Matti Eriksson

Jeannette Eggess

Ahmad Kekher

Sara Westblom

Lena Lindgren

Åke Jareborg

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Marianne Eriksson 018-320204

Amanda Burstedt

Erastus Boklin 018 324242

Xakha Erik 018-324131

Catharina

Mathias Hallberg 0707-270232

Elisabeth Ekstrand 0708351191

Lina Mellgren

Martha Nordberg 1101

Bebe Dagny 018 320942

Anders 018-320942

Patrik Borchg 076-2236322

Christu Janson 0704250441

Andreas Karlsson 0706855737

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Monica Walve

Ewallström

070 4155804

Niels Olin Andersson

0766 53 12 79

Ann-Andersson

070-6121068

Ann Lersell

018-252110

J-A Rydman

070-2096376

John Andersson

018 321909

Nat Jön

018-695501

Ann L

018 - 321353

Karolina Beckström

0705790964

Ann Sundin

018-321116

Nell y Sundin

076 1463700

John Järseth

0702 122429

Marianne Andersen

018-6118800

Caroli Sundin

0703-755247

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Albert Nordberg	0703928127
Mikael Nordberg	0708319210
Martin Melin	158358
Helena Sorsa	0702863865
Sofia Sunnerman	0733508222
Magnus Björtegren	-11-
Maya Hagem	
Torbjörn Niberg	
Jonny Hallgren Martinsson	
Janne Lind	
Albin Magnus Lind	
Martin Nilsson Lind	
Adam Strömme Mattsson	0702366728
Ogo Simon	
Rolf Nilsson	

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

KAROLINA KALAT	karolinakalat@gmail.com
Sofia Lönnerbo	sofia.lonnerbo@live.se
Elsa curtis	elsapiffpuff@gmail.com
Anna Curtis	annacurtis@hotmail.se
Lena Linnman	lenelinnman@hotmail.com
Christer Hedlund	christer.hedlund@bahnhof.se
Jacob Lindgren	
Magdalena Westberg	
Christina Strådel	christina.stradel@gmail.com
Marten Bsson	marten.bsson@gmail.com
Pontus Björnsberg	
Kristina Pettersson	
Vidas TW	
Fabian Ekström	

Lägg inte ner Linje 20!

Enligt det förslag som Kollektivtrafikförvaltningen/UL tagit fram för förändrat linjenät 2017 blir östra Sunnersta i princip helt av med kollektiva färdmedel, och all busstrafik koncentreras till västra Sunnersta och går längs Rosenvägen.

Vi som bor i området kring Dag Hammarskjölds väg i Sunnersta (kring skolan och kyrkan) vill ha kvar bussförbindelsen till centrala Uppsala!

Uppsala i februari 2016

Namn

(ev. e-post eller telefonnummer)

Sara Holmberg

holmbergsara@hotmail.com

Bo Leo

bo-leo@live.se

Gunnel Lindstedt

018/321118

Enli Näsström

0702-181234

Elin Abrahamsson

072-183 13 44

Elsa Eriksson

076-040 79 39

Yttrande på förslag Ett bättre stadsbusslinjenät 2017

När det gäller den nya busslinje som föreslås och som ska ersätta nuvarande linje 2 och 4 så kommer den att trafikera Ekeby genom Nordengatan till Ekebyvägen, vidare till city via Karlsrogatan-Kyrkogårds-gatan-S:t Olofsgatan.

Det är inte genomtänkt med en busslinje med tiominutersintervall under stor del av dygnet på Nordengatan. Trafiksituationen är redan nu ansträngd och trafiksäkerheten inte tillfredsställande. Flera trafik- och hastighetsdämpande hinder finns därför anlagda på gatan. Gatans och föreslagna hållplatsers direkta närhet till låghus talar också emot lämpligheten med busstrafik från tidig morgon till natt. Nuvarande linjedragning för stomlinje 2 med tämligen nyanlagda hållplatser anser vi därför ska behållas.

Vi boende vid Nordengatan tycker att nuvarande linjer 2, 4, 21 och 41 ger en bra täckning för hela stadsdelen och god tillgänglighet till kollektivresande och ska därför behållas. I förslaget finns ingen motivering till varför den tämligen nya stomlinjen linje 2 ska avvecklas. Förslaget om endast en busslinje i Ekeby är en klar försämring.

Ekeby 2016-02-28

Vänliga hälsningar

Kerstin Kanzler och Ulf Lundström
Oslogatan 27

Catrine och Per-Henrik Edqvist
Oslogatan 11

Helén Eriksson och Björn Nilsson
Oslogatan 3

Urban och Maria Trygg
Oslogatan 1

Helene Karlsson och Martin Nilsson
Oslogatan 5

Jenny Daniels
Oslogatan 25

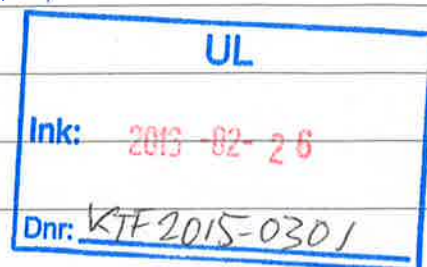
Doroteya Raykova
Oslogatan 9

Exempel på vad som blir konsekvenserna
för Eriksberg.

Endast en stamlinje från stan till Haga

Ingen buss går till Gnejsplan

Ingen buss trafikerar slingan Glimmervägen -
Fältspatsvägen - Stigbergsvägen.



Linjen (21) försvinner Stenhagen - Ulltuna.

Detta drabbar Eriksbergsbor som vill ta sig
till Stenhagen och Flogsta.

Försvårar även för de som arbetar eller studerar
på Akademiska och Ulltuna.

Busen 21 är ofta fullsatt ~~för~~ särskilt
förmiddagar och eftermiddagar.

Det ser ut som alla stadsdelar drabbas
på samma sätt.

På närt står det i UL:s vision

"Allt är nära i en växande region"

Det står också bl. a. vår ambition är
att underlätta vardagen för alla som reser
i vår region.

Ingemar

Äldre kommer att drabbas hårt utav UL:s nya förslag på Uppsala statsbussar!!!

- . Många linjer dras in
- . Färre busshållsplatser
- . Längre avstånd till
busshållplatserna

Protester mot nya förslaget

NAMNUNDERSKRIFTER

Kerstin Björklund
Majken
Jan Norberg
Roland Norberg
Erik Dahlberg
Brita Eriksson
Ruth Jansson
Laila Wallmark

Vi protesterar mot det nya förslaget om
UL:s busslinjenät.

Grüne Mäde

Amey Lophu Leiythang

[Signature]

Amos Edwin Hewitt

R. Kahl

Annelie Berlin Kuziasou
SIOFF BERLIN

SIGNE BERLIN

Spent 3 rubles on

Maurice Halperin erin

GUNVER FALKENIS

Linné's Janson

Margynel Vitug

PAUL ANDERSSON

Bayans Högskola

they don't say

9. Psychologie

Page 15

Haka Janssen

Rune Runke

for the 11th floor of
a building

Jan. 8, 1902

Harry Bywater

[Signature]

Ingrid Hjalmarsson

Seva Noor Enten

Äldre kommer att drabbas hårt utav UL:s nya förslag på Uppsala statsbussar!!!

- . Många linjer dras in
- . Färre busshållsplatser
- . Längre avstånd till
busshållplatserna

Protester mot nya förslaget

NAMNUNDERSKRIFTER

Exempel på vad som blir konsekvenserna
för Eriksberg.

Endast en stamlinje från stan till Haga

Ingen buss går till Gnejsplan

Ingen buss trafikerar slingan Glimmervägen -
Fältspatsvägen - Stigbergsvägen.

Linjen (21) försvinner Stenhagen - Ulluna.

Detta drabbar Eriksbergsbor som vill ta sig
till Stenhagen och Flogsta.

Försvårar även för de som arbetar eller studerar
på Akademiska och Ulluna.

Busser 21 är ofta fullsatta ~~o~~ särskilt
förmiddagar och eftermiddagar.

Det ser ut som alla stadsdelar drabbas
på samma sätt.

På närt sätt det i U:s vision

"Allt är nära i en växande region"

Det står också bl. a. vår ambition är
att underlätta vardagen för alla som reser
i vår region.

Samuel

Gunnar Märd

Augusta Leijthoff

~~Anders Märd~~

Anders Märd

R. Kahl

Annelie Berlin Kyriacou

SIGNE BERLIN

Sven Eriksson

Maria Halmén

LUNN FALKENÅS

Lina Jansson

Margret Vitug

PAUL ANDERSSON

Björn Haglund

Ulf Dahlberg

Pagge

Pagge

Håkan Jansson

Rune Gunko

~~Per Johansson~~

Jon. Eriksson

Hans Bylund

~~Anders~~

Ingrid Hjalmarsson

Olav Norén

Agnete Zies
Margit Helman
Gullan Nilsson
Marika Bergstrand
Birgit Wäpman
Mona Höglund

Tolke / Johansson
Gunnel Eriksson
Tore Andersson
Vera Andersson

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Yttrande över Linjenät 2017-Förslag till nytt linjenät för Uppsalas stadsbussar

Sammanfattning

Hösten 2015 antog Kollektivtrafiknämnden nya strategier för stadstrafiken. Strategierna har tagits fram i nära samarbete mellan tre parter; Kollektivtrafikförvaltningen UL, Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss. Strategierna visar hur stadstrafiken i Uppsala ska utvecklas mot de mål som finns i regionala och kommunala planer. De visar även hur kvaliteten och attraktiviteten i stadstrafiken kan höjas. Med stöd i strategierna har ett förslag till nytt linjenät utarbetats. Förslaget till nytt linjenät är uppbyggt på ett antal radiella starka stomlinjestråk, kompletterande linjer, regionbusslinjer samt en ringlinje.

Samtidigt som ett nytt linjenät har tagits fram har även en handlingsplan för förbättrad framkomlighet i linjenätet utarbetats av Stadsbyggnadsförvaltningen i samråd med UL. Handlingsplanen är antagen december 2015 i GSN.

Handlingsplanen redovisar bland annat sträckor där borttagandet av kantstensparkeringar är aktuellt. Det behövs en kompletterande analys kring detta, både av ekonomiska effekter men också vad gäller effekterna på tillgänglighet, restid och medelhastighetsökning för kollektivtrafiken.

Bakgrund

Hösten 2015 antog Kollektivtrafiknämnden nya strategier för stadstrafiken. Strategierna har tagits fram i nära samarbete mellan tre parter; Kollektivtrafikförvaltningen UL, Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss. Strategierna visar hur stadstrafiken i Uppsala ska utvecklas mot de mål som finns i regionala och kommunala planer. De visar även hur kvaliteten och attraktiviteten i stadstrafiken kan höjas. Med stöd i strategierna har ett förslag till nytt linjenät utarbetats. I samband med att ett nytt linjenät presenteras har GSN, tillsammans med Kollektivtrafiknämnden, tagit fram en handlingsplan för framkomlighetsåtgärder- ”Handlingsplan för förbättrad framkomlighet i nytt linjenät i

Uppsala stad". Det utgår från uppdraget att "ta fram ett framkomlighetspaket för kollektivtrafiken i Uppsalas centrala delar" ställt till gatu- och samhällsmiljönämnden och plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommuns IVE 2015-2018.

Syftet med handlingsplanen är att peka ut vilka framkomlighetshöjande åtgärder för kollektivtrafiken som skall genomföras på stomlinjenätet.

Både förslaget till nytt linjenät och handlingsplanen för framkomlighet har arbetats fram inom programmet *Framkollus*, ett samarbete mellan Uppsala kommun och Kollektivtrafikförvaltningen UL.

Beslut om nytt linjenät fattas i kollektivtrafiknämnden i april. Framkomlighetsåtgärderna genomförs under perioden 2016 - 2018. Under denna period kommer handlingsplanen följas upp för att säkerställa vilken effekt framkomlighetsåtgärderna har gett.

Ärendet

Idag finns 22 linjer varav 4 stomlinjer och 3 mjuka linjer. Det nya förslaget består av totalt 14 linjer och kompletteras av regionbusslinjer. Det är uppbyggt på ett antal radiella starka stomlinjestråk som kompletteras av de kompletterande linjerna, regionbusslinjer och som binds samman av ringlinjen.

- ▶ 5 stomlinjer
- ▶ 1 ringlinje
- ▶ 5 kompletterande linjer
- ▶ 3 mjuka linjer

Förutom att antalet linjer har minskat är den största förändringen införandet av en ringlinje. Den ska underlätta för tvärresande och samtidigt avlasta bytespunkterna i centrum.

Stomlinjerna kommer att trafikera med 5 minuters trafik i hörtrafik, tillskillnad från dagens 10 minuters trafik. Dessutom kommer regionbussarna att komplettera stadstrafiken på vissa sträckor.

I Handlingsplanen för framkomlighet presenteras olika typer av åtgärder som kan öka framkomligheten, *signalprioritering*, *prioritering i gaturum*(bussfil) samt *enkelt avhjälpna hinder* där bland annat borttagandet av kantstensparkering ingår.

Sträckorna som är aktuella är:

Tunagatan: Fjärdhundragatan-Torbjörnsgatan

Vaksalagatan: Väderkvarnsgatan-Torkelsgatan

Hjalmar Brantingsgatan: Väderkvarnsgatan-Botvidsgatan

Årstagatan: Hjalmar Brantingsgatan-Verkmästargatan

Apelgatan: Verkmästargatan-Gröna gatan

Gröna gatan: Verkmästargatan-Johannesbäcksgatan

Granitvägen: Eriksbergsvägen-Glimmervägen

Uppsala parkerings yttrande utgår från bolagets ansvar och ägardirektiv såsom

- att förvärva, uppföra och förvalta parkeringsanläggningar för bilar samt bedriva därmed förenlig verksamhet
- att vara ett redskap för att skapa ändamålsenliga kommunala parkeringar och därmed bidra till stadens utveckling
- att arbeta strategiskt utifrån kommunens övergripande trafikpolitiska mål

Bolaget anser att förslag till nytt linjenät svarar upp mot den förväntade befolkningsökningen och Uppsala kommuns ambition om en större andel kollektivt resande.

Det nya förslaget nämner vikten av ökad tydlighet, bättre framkomlighet, raka linjedragningar med hållplatsavstånd som ger snabbare restider.

Det är handlingsplanen som konkret pekar ut åtgärder för framkomlighet, däribland borttagandet av kantstensparkering, som berör verksamheten för Uppsala Parkering. Även om handlingsplanen redan är antagen i GSN och förslaget för nytt linjenät inte behandlar framkomlighetsåtgärderna, är det viktigt att dialogen kring genomförandet av framkomlighetsåtgärderna mellan kommunen, GSN och UL, kollektivtrafiknämnden även innefattar Uppsala Parkering. I handlingsplanen framgår det tydligt vilka sträckor som är aktuella för borttagande av kantstensparkering men underlaget vad gäller intäktsbortfall från parkeringsplatser finns inte redovisade. Effektsambandet mellan åtgärd och ökad nytta för framkomligheten finns redovisat i skalan, *liten*, *medel* och *hög* men det framgår inte närmare vad detta baseras på. Uppsala Parkering AB efterlyser därför en konsekvensanalys av borttagandet av kantstensparkeringar på de aktuella sträckorna som redovisas i handlingsplanen, dels utifrån ekonomiska aspekter men också utifrån nyttoaspekter såsom tillgänglighet, restider och medelhastighet för kollektivtrafiken.

Uppsala Parkerings AB

A handwritten signature in blue ink, reading 'Jonas Andersson'.

Jonas Andersson, ordf.

A handwritten signature in blue ink, reading 'Tom Karlsson'.

Tom Karlsson, vd

Hej,

Här kommer synpunkter från Destination Uppsala till på nytt linjenät för stadstrafiken och ny strategisk inriktning för länets kollektivtrafik, utifrån ett besöksnäringssperspektiv.

1. Idag får man gå 3 km till och 3 km tillbaks från Linnés Hammarby och där finns många önskemål om att det ska gå buss hela vägen. UL har fått frågan förut men hänvisar till för lågt underlag. Dock kunde man beakta att det inte är öppet året runt och trafikera den mest frekventa perioden juni-augusti? De öppettider Linnés Hammarby har är: Tis-sön 11-17. Grindarna öppna till 20. Midsommarafton stängt. Maj och september: Fre -sön 11-17. Grindarna öppna till 20. Huset visas kl. 11.30, 12.30, 14.30 och 15.30. Kultureservatet Linnés Hammarby är öppet året runt.

2. Busslinje 2 har en mycket bra turtäthet idag och vi önskar se samma frekvens när den går över till regionsbuss.

Med vänlig hälsning / Best regards

Tiina Mykkänen
Destination uppsala

I Gamla Uppsala finns ett av Nordens märkligaste fornlämningsområden. Området är ett mycket populärt besöksmål för besökare i Uppsala, och många av dessa besökare reser kollektivt till och från Gamla Uppsala.

Destination Uppsala vill med anledning av förslaget att regionbussar skall ersätta stadsbussar till fornminnesområdet i Gamla Uppsala belysa vikten av att UL beaktar följande:

- att busshållplatsen/erna i Uppsala city får en central placering, lätta att hänvisa besökare till
- att busstrafiken till/från Gamla Uppsala får fortsatt hög frekvens, jämför buss nr 2 idag
- att hållplatsinformation ges tydligt i bussen, då hållplatsen inte längre är en ändhållplats Gamla Uppsala
- att trafiksäkerheten för av- och påstigning på Vattholmavägen i Gamla Uppsala (hållplats fornminnesområdet) är god
- att gångvägen mot fornminnesområdet skyltas tydligt

Det bästa skulle vara att regionbussen hade en hållplats på Groaplan.

Hej,

Jag fick på ett möte, med bland annat kommunen och regionen, igår höra att det planerades linjeomdragningar av stadstrafiken 2017. Jag jobbar som platschef på Gamla Uppsala museum och blev upprörd då jag hörde att busslinje 2 inte längre skulle gå ut dit. Gamla Uppsala som rekreationsområde för kommunens invånare, som turistmål för lokala, regionala och internationella turiset och inte minst som besöksmål för kommunens skolor är beroende av att bussen stannar vid hållplats Kungshögarna. Att peka på 110 och 115 som stopp innebär att skolelever ska gå över den trafikfarliga Vattholmavägen. Museet hade 2015 mer än 8000 skolbesök och i stort sett alla dessa elever kommer med buss till oss. Vi är bara ett av flera besöksmål på platsen och under mötet igår höjdes många upprörda röster. Vem ska jag prata med för att få detta beslut ändrat.

Vänligen

Linda Klementsson, platschef på Gamla Uppsala museum

Kollektivtrafikmyndigheten

Dokumentnamn Remiss av förslag till nytt linjenät för stadstrafiken i Uppsala		Skapat datum 2015-12-10	Diarienummer KTM150163	
Fastställd av	Handläggare Jakob Klasander	Gäller fr o m	Dok.nr.	Version

Remissvar i ärende ”Remiss av förslag till nytt linjenät för stadstrafiken i Uppsala”

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för möjligheten till att yttra sig på förslaget till nytt linjenät i Uppsala.

Förslaget innebär en ökad tydlighet och enkelhet för invånarna i Uppsala. Att förslaget ryms inom befintliga ekonomiska ramar är ett bevis på att ett gediget analys- och planeringsarbete har utförts. Att ha en god trafikekonomi, att hushålla med offentliga medlen för medborgarnas – resenärernas – bästa, kommer allt mer i fokus.

Framförallt är förslaget med att starta en ringlinje i trafiksystemet spännande och modernt.

I Västmanland har trafiken i Västerås lagts om enligt liknande ledord: snabbare, enklare, oftare. Detta har varit en stor framgångsfaktor för kollektivtrafiken i Västerås kommun. Det nya trafikupplägget har lockat så väl fler kunder, som att det gjort kunderna nöjdare.

Vi ser därför fram emot att följa det fortsatta arbetet med kollektivtrafiken i Uppsala och tror på framgångar för UL med resandeökningar, stärkt trafikekonomi och nöjdare kunder följande nya linjenätet för stadstrafiken i Uppsala.

Med vänlig hälsning

Jakob Klasander

Trafikplanerare

021-17 69 51

jakob.klasander@ltv.se

Kollektivtrafikförvaltningen

Ängsgårdsgatan 12

721 30 Västerås

www.ltv.se / www.vl.se

Synpunkter nytt linjenät 2017 - Gamla Uppsala Buss AB

Stomlinjer

Röd linje :

- Hpl Kuggebro mot centrum kan vara kvar men måste byggas om; flyttas ut för fri siktlinje in mot hpl samt bakåt vid utfart (ingen ficka). Hastighet 50 km/h.
- Avsmalningen vid Daneport (Sävja skola) bör breddas och öppnas för trafik i båda riktningarna.
- Korsning från Stenhagsvägen med väg 55 mot centrum skapar väntetider. Signalprioritering för kollektivtrafiken.

Ljusblå linje:

- Området vid Gränby köpstad kan ge stora förseningar då framkomligheten är dålig, vid utfart på Österleden vid vissa tider. Planer för att förbättra detta efterfrågas.
- Korsningen Väderkvarnsgatan – Vaksalagatan mot centrum, den högersvängen är trång (bilar genar) med ledbuss; ombyggnad?
- Framkomligheten på Drottninggatan /Carolinabacken är inte tillfredsställande för stomlinjetrafik. Stanna-förbud längs Drottninggatan hela dygnet?
- Framkomligheten på Vattholmavägen är avsevärt försämrad pga kantstensparkeringar. Hållplatsklackarna måste breddas och förlängas till rätt längd (de är 3 meter för korta idag).
- Alla kantstensparkeringar längs hela Granitvägen tas bort
- Stomlinje till Håga by måste övervägas ytterligare. Tid för att köra sträckan Gnejsvägen-Håga by är 10 min t.o.r; detta för ca 300 boende.
Förslag: Mörkblå kompletteringslinje går upp till Håga by varannan tur istället (dvs var 20:e minut).

Mörkgrön linje:

- Anslutningen från den nya vägen vid Rosendal; trafikljus eller?
- Musikvägen mellan hpl Jenny Lindsväg och Solistvägen behöver breddas, trångt att mötas på denna sträcka.

Gul linje :

- Korsning Timjansgatan-Alrunegatan; Alrunegatan väjningsplikt gentemot Timjansgatan.
- Korsningen Alrunegatan – Fyrislundsgatan; trafikljus? signalprioritering?
- Standard och väghållning för förbindelseväg Ulleråker-Ultuna måste anpassas till stomlinjetrafik (breddning). Bilförbud fungerar ej idag.
- Begränsning 30 km/h genom Ulleråker-Ultuna på stomlinje?
- Dagens utformning av Linrepevägen gör att vi inte kan trafikera denna med ledbuss.

Mörklila linje:

- Ligger väldigt nära Gula linjen. Vore det inte lämpligare att köra sträckan Tunabackar - Centrum - Slavsta, dvs halva delen av den Rosa kompletteringslinjen blir mörklila stomlinje. Detta sprider stomlinjerna bättre vilket är en fördel vid reduceringsplaner.

Kompletterande linjer

Rosa kompletteringslinje:

- Bör enligt vårt förslag bli mörklila stomlinje från Slavsta till Centrum. Rosa kompletteringslinje skulle då gå från Årsta C- Gottsunda C.
- Problem med framkomligheten kan uppstå pga vänster svängarna vid korsningarna Norbyvägen – Vårdsätravägen och Slädvägen – Vårdsätravägen.
- Gemensam ändhållplats i Gottsunda centrum är bra. (Båda linjerna som utgår från Gottsunda centrum/simhall bör ha samma ändstation för ökad trygghet)

Cerise kompletteringslinje :

- Linjen körs igenom för många områden vilket gör det svårt att beräkna körtiden. Linjen har inte fungerat körtidsmässigt på de senaste åren. Svårt med plats för reglertid på Resecentrum/Stationsgatan, men linjen kräver att man har reglertid någonstans i centrum.
- Framkomligheten på Drottninggatan /Carolinasbacken är inte tillfredsställande för linjetrafik. Stanna-förbud längs Drottninggatan hela dygnet?
- Sunnersta saknar linje för de centrala delarna (affär, kyrka, skola) längs Dag H. Den Cerisa linjen skulle kunna gå via Dag H istället för Rosenvägen.

Ljusgrön kompletteringslinje:

- "Nya" området vid Kumla (Fyrislund) skulle kunna trafikeras av denna linje.
- Stationsgatans utformning måste på ett bättre sätt anpassas till kollektivtrafiken så att framkomligheten inte påverkas av parkerade bilar m.m. Hållplatsfickorna för turisttrafiken är för grunda och skapar framkomlighetsproblem för övrig trafik under lastning/lossning bagage.
- Vänstersväng från Björkgatan/Kungsängsvägen ut på Stålgatan skapar problem. Alternativ kan vara Danmarksgatan-Stångjärnsgatan och ut i rondellen på Stålgatan.
- Längs Stångjärnsgatan står ofta parkerade lastbilar/släp/personbilar vilket skapar framkomlighetsproblem.
- Om linjen avslutar vid IKEA; hur försörjs då Uppsala Business Park?

Mörkblå kompletteringslinje:

- Farthindret på Nordengatan åtgärdas
- Rondellen vid Krongatan-Karlsrogatan har inte tidigare trafikerats av ledbuss med den här körvägen. Det samma gäller rondellen vid Rackarberget. Placeringen av skyltar och dylikt måste ses över och anpassas.
- Karlsrogatan mellan Krongatan och Villavägen används inte för kollektivtrafik idag. Gatuparkeringen äventyrar framkomligheten och bör tas bort.
- Farthindret på S:t Johannesgatan behöver byggas om.
- St Olofsgatan bör vara huvudled vid Övre Slottsgatan.
- Minirondellen på Rosenvägen – Långvägen bör tas bort/byggas om.
- Vi befärar att resande (studenter) från Flogsta till Ultuna kommer att fylla bussen så att påstigande i centrum inte får plats (jmf dagens linje 21).
- Förslag: Mörkblå kompletteringslinje dras till Håga by. Jmf Ljusblå stomlinje.

Ljuslila kompletteringslinje:

- Kantstensparkeringar måste tas bort alternativt breddning av gatan längs hela sträckan; Hällbygatan, Tiundagatan, Ringgatan, Sysslomansgatan samt Bolandsgatan från Bergsbrunnagatan till hpl Danmarksgatan. Omöjliggör möte med annat stort fordon och omkörning av cyklist.
- Stationsgatan enligt tidigare punkt Ljusgrön linje.
- Farthinder "platå" vid Stadsbiblioteket St Olofsgatan måste åtgärdas. Belysning av övergångsställena måste förbättras.
- Rondell vid Bolandsgatan/Björkgatan skapar stötar i bussen eftersom de bakre hjulparen går upp över kanten i rondellens mitt.
- Skolresenärer från Bergsbrunna/Nåntuna fyller idag två linjer i högtrafik. Dessa ska nu få plats på en linje. Kapacitetsmässigt bör det vara ledbuss, men detta skapar problem gällande framkomligheten i Luthagsdelen.
- Resenärerna i Bergsbrunna, Nåntuna och Vilan får alltid åka en omväg via Boländerna.

Ringlinjen:

- Risk för stora problem med tidspassning då linjen är dragen på platser där vi idag har stora problem med framkomlighet. Som ex Fyrislundsgatan, Österleden, järnvägsövergången i Stabby, Kyrkogårdsgatan, Övre Slottsgatan, Dag Hammarskjölds väg och Kungsängsleden.
- Korsningen Övre Slottsgatan/St Olofsgatan: går inte att svänga när det finns fordon i mötande fil.
- En ringlinje i båda riktningarna kräver mycket resurser En ringlinje skulle även innebära höga personalkostnader då förare måste lösas av innan 2.5 timmars körning då möjlighet att stanna och gå på toalett saknas, vilket leder till väldigt många avlösningar. Då linjen inte passerar någon rastlokal tillkommer även tiden till och från varje avlösning (all den tid som går åt till avlösningar räknas som arbetstid även restiden).

- Reglertid i högtrafik resp lågtrafik, sker med passagerare i bussen. På hur många platser finns tid att reglera?
- Tveksamt om behov finns att åka runt staden, när linjen går så nära centrum i alla fall på västra sidan. Verkar enklare och snabbare att åka in till centrum och byta.

Mjuka linjen

Vi har synpunkter på Mjuka linjen men avvaktar med dessa till utveckling av Mjuka linjen blir aktuell.

Generellt om nytt linjenät 2017.

- Anpassade hållplatser med bra belysning, fri sikt in i kuren, hållplatslängd anpassat till aktuella busslängder och antal fordon , klackarnas utformning djup/längd.
- Generellt bör alla anslutande gator till bussgator , framför allt till stomlinjegator, ha väjningsplikt.
- Alla övergångsställen ska vara bra belysta.
- Hållplatsavstånd har ökats och i förslaget nämns fågelvägen i samband med promenadtiden. Innebär det att det verkliga gångavståndet är längre? Detta påverka i hög grad äldre och resenärer med funktionshinder.
- Signalprioriteringar är bra och välkomnas, men måste fungera mycket bättre än idag.
- Farthinder i form av busskuddar ska alltid kunna passeras med rak buss (ca 20m). Bilparkering i direkt anslutning till kuddarna tillåts ej.
- Ett stort problem som kvarstår är att lösa framkomligheten i centrala Uppsala, dvs framför allt Resecentrum och Kungsgatan
- Gatuparkeringar längs gator som trafikerats av kollektivtrafiken skapar framkomlighetsproblem och försenar trafiken. Extra besvärligt under vintern då snöröjningen påverkas och parkerade bilar hamnar långt ute i körbanan.
- Rondeller där ett hjulpar måste upp i rondellens mitt skapar obehag för resenärer och bör undvikas. Rak genomfart för bussar är att föredra.
- Fortsatt planering av linjenätet för nya bostadsområden/verksamheter samt sådana som kommer att byggas/startas framöver efter införandet av Linjenät 2017. T.ex. Industristaden, Kumla (södra Fyrislund) m.m. Kommer att kräva mer resurser i form av kapacitet, körtider osv.
- Rickomberga blir utan (stads)trafik.
- Ersättning för linje 21 saknas vilket kan skapa kapacitetsproblem på övriga linjer från Flogstaområdet.
- Ändhållplatser bör ha en avstigningsplattform och en påstigningsplattform längre fram för förarens säkerhet samt möjlighet till toabesök och paus.
- I förslaget till nytt linjenät står i kap 5.5 "Förslaget till nytt linjenät är utvecklat inom ramen för dagens resurser i form av tidtabellstimmar och fordonstillgång," samt "Förslaget innebär således ingen kostnadsökning jämfört med dagen trafik".

Har man då tagit hänsyn till merkostnad för ringlinjen avseende ökade personalkostnader (se kommentarer Ringlinje), reglertider vid ändstationer vid beräkning av körtider (pausregler) och håller generella beräkningsmallar för körtider i praktiken (hållplatsuppehåll, framkomlighet, tillgänglighetsanpassning, biljettsystem m.m.).
- 5 minuterstrafik finns idag på 3 linjer under korta perioder på 10-30 minuter endast i en riktning. I nya förslaget ska stomlinjerna trafikerats i 5-minuterstrafik under högtrafik. I vilken omfattning och under vilka tidsperioder är det tänkt att vara högtrafik; dagens högtrafiktid med 5-minuter är ju under så kort tidsrymd? Om högtrafiktiden ska förlängas; ryms detta verkligen inom ramen för dagens resurser/kostnader?
- Hastighetsändringar planeras i Uppsala till 40 km/h. Hur påverkar detta beräkningarna?



Dokumentnamn
Remissyttrande

Datum
2016-01-18

Diarienummer
2015.1027

Adress
Landstinget i Uppsala län

Delegationspunkt

Remissvar Linjenät 2017 – Förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar

Landstinget i Uppsala län dnr KTN2015-0020

Generella synpunkter

Flertalet bilder är suddiga i dokumentet vilket gör att det är svårt att se hur den nya linjesträckningen ska gå för personer som inte har god lokal-kännedom om Uppsala då det är svårt att tyda namnen på vissa platser. Dokumentet skulle också kunna innehålla en bild som visar de fyra nuvarande utpekade stomlinjerna tillsammans med de fem nya stomlinjerna för att förtydliga ändringarna.

Det är mycket bra att resecentrum har satts som den huvudsakliga knutpunkten i det nya linjenätet. Detta möjliggör för resenärer som kommer till Uppsala med Upptåget eller regionbussarna att kunna nyttja alla stom- och kompletteringslinjer utan att behöva byta buss. För resande till och från Tierp är det bra att två stomlinjer och en kompletteringslinje passerar Akademiska sjukhuset. Resande i övriga ärenden får också enkel tillgång till destinationer såsom exempelvis Gränby centrum och Boländerna.

Det behövs tydligare skyltning till de olika busshållplatserna vid resecentrum. Skyltning saknas helt till hållplats E2 för resenärer som kommer från Upptåget. Detta gör hållplatsen svår att hitta för resenärer som saknar kännedom om hållplatsernas placering då nuvarande skyltning leder resenären till andra sidan av järnvägen.

Bakgrund

Landstinget i Uppsala län har skickat en remiss angående Linjenät 2017 – Förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar. Remissen inkom den 2 december 2015 och ska besvaras senast den 15 februari.

Uppsalas linjenät behöver utvecklas för att klara en kommande befolkningsökning. Uppsala kommun har som mål att kollektivtrafikens andel av resandet ska mer än fördubblas, från 13 % till 26 %, till år 2030. För att uppnå detta måste Uppsalas kollektivtrafik vara konkurrenskraftig mot bilen genom att den är snabb, bekväm, pålitlig och miljösamt.

forts.

forts.

Den 15 oktober antog Kollektivtrafiknämnden nya strategier för stads-
trafiken. Med stöd av strategierna har ett förslag på nytt linjenät tagits fram
som bättre ska matcha ett växande Uppsala och ge resenären en enklare
vardag. Förslaget har arbetats fram av Kollektivtrafikförvaltningen med
stöd av representanter från Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss.
Samråd har hållits med allmänheten under våren 2015. Den 13 november
tog Kollektivtrafiknämnden beslut om att skicka underlaget på remiss.

Tierp 2016-01-

.....

Marie Hedström
Trafikingenjör

§ 6

2015.1027

1.4.1

Remissvar – Förslag till nytt linjenät för stadstrafiken i Uppsala**Beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar

att ställa sig bakom remissvaret och översända det till Landstinget i Uppsala län.

Bakgrund

Landstinget i Uppsala län har skickat en remiss angående Linjenät 2017 – Förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar. Remissen inkom den 2 december 2015 och ska besvaras senast den 15 februari.

Uppsalas linjenät behöver utvecklas för att klara en kommande befolkningsökning. Uppsala kommun har som mål att kollektivtrafikens andel av resandet ska mer än fördubblas, från 13 % till 26 %, till år 2030. För att uppnå detta måste Uppsalas kollektivtrafik vara konkurrenskraftig mot bilen genom att den är snabb, bekväm, pålitlig och miljösamt.

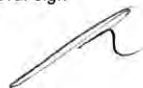
Den 15 oktober antog Kollektivtrafiknämnden nya strategier för stadstrafiken. Med stöd av strategierna har ett förslag på nytt linjenät tagits fram som bättre ska matcha ett växande Uppsala och ge resenären en enklare vardag. Förslaget har arbetats fram av Kollektivtrafikförvaltningen med stöd av representanter från Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss. Samråd har hållits med allmänheten under våren 2015. Den 13 november tog Kollektivtrafiknämnden beslut om att skicka underlaget på remiss.

Delges

Trafikingenjör

Landstinget Uppsala län

Ordf sign



Justerandes sign



Sekr sign



Utdragsbestyrkande



Kollektivtrafikförvaltningen – UL
Box 1400
751 44 UPPSALA
registrator.ktf@lul.se

Kopia till:

Yttrande, Linjenät 2017 - Ett utvecklat linjenät för Uppsalas Stadsbussar

Ärende

Trafikverket har inbjudits att lämna synpunkter på utvecklat linjenät för lokaltrafik i Uppsala.

Bakgrund

Från och med 1 januari 2012 utgör Landstinget i Uppsala län regional kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafiknämnden har antagit nya strategier för stadstrafiken. Strategierna visar hur stadstrafiken i Uppsala ska utvecklas mot de mål som finns i regionala och kommunala planer. Strategierna har tagits fram i nära samarbete mellan tre parter; Kollektivtrafikförvaltningen UL, Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss.

Med stöd av strategierna har ett förslag på nytt linjenät tagits fram som bättre ska matcha ett växande Uppsala och ge resenären en enklare vardag. Linjenätet är förenklat och resurserna är koncentrerade till starka stråk där bussarna kommer ofta. I de starka stråken införs framkomlighetsåtgärder/bussprioriteringar som bidrar till snabbare restider och därmed ökad konkurrens gentemot personbilsåkandet.

Övergripande synpunkter

Trafikverket ser positivt på en modernisering av kollektivtrafiken i Uppsala i enlighet med förslaget på nytt linjenät. Ökad turtäthet, tydliga stomlinjer ger bra underlag för effektiva åtgärder som främjar restider och därmed kollektivtrafikens konkurrensförutsättning i enlighet med den strategi som nu parallellt ses över. Förutsättningar för ett över tid hållbart Linjenät ligger i linje med stadens utveckling enligt förslaget på den nya översiktsplanen för Uppsala. Trafikverket betonar vikten av att ny kollektivtrafikstrategi, utvecklat linjenät och ny översiktsplan för staden fortsatt samordnas och att linjenätet då kan anpassas efter stadens utveckling som nämns i 5.3 (Uppsala kommuns utkast till planer om en flerkärnig stad har tagits i beaktande på ett bra sätt). Trafikverket saknar dock en bild av om och hur linjenät 2017 tar hänsyn till cykelstrategi och till cykelvägsutbyggnaden i Uppsala.

Särskild hänsyn till nationella intressen

Trafikverket förvaltar och utvecklar de intressen som kopplar till en övergripande infrastruktur i landet. I Uppsala är det E4, Rv 55 och övriga länsvägar till och från tätorten. Dessutom finns Dalabanan och Ostkustbanan samt Ärna flygplats.

Här finns tydliga beröringar i linjenätet till de nationella vägarna, ex vis väg 55 i dels Stenhagen/Flogsta och i Gränby och dels väg 255 i Sävja. En gemensam översyn av dessa platser bör ske innan linjenätet 2017 läggs fast och att behov av justeringar av vägutformning och vägmiljön skett i samverkan.

Sammanfattningsvis

Trafikverket behöver, förutom "Linjenät 2017" en mer preciserad beskrivning av vilka åtgärder som krävs för ett förverkligande av den ökade framkomligheten för bussar såväl fysiskt som i tid. Och då särskilt i de delar som berör de nationella intressena för infrastruktur i Uppsala.

Trafikverket välkomnar en fortsatt dialog i ovan nämnda delar.

Trafikverket Region Öst

Peter Källman

Samhällsplanering

Upplandsmuseet, genom avdelningen Kommunikation, vill lämna synpunkter på förslaget till nytt stadsbusslinjenät 2017.

Kommunens invånare samt andra besökare kommer att drabbas negativt av den föreslagna förändringen när det blir svårare att nå en av våra verksamheter, friluftsmuseet Disagården, och Gamla Uppsalas fornlämningsområde. När linje 2 dras in kommer resenärer till kulturområdet i Gamla Uppsala att bli hänvisade till regiontrafiken längs Vattholmavägen. Förslaget innebär längre gångväg från busshållplats och farligare trafiksituation vid på- och avstigning när Vattholmavägen ska korsas. Medborgarna får sämre tillgänglighet till sitt kulturarv.

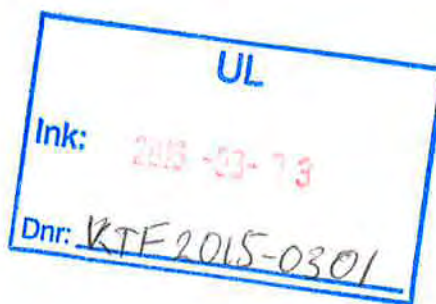
På Disagården kan man uppleva historien med alla sinnen och få en inblick i den uppländska landsbygden under 1800-talet. Hus, djur och odlingar i en kulturhistorisk miljö av detta slag som lätt går att nå utan att vara bilburen finns inte någon annan stans nära Uppsala.

Under vår och höst besöker elever i alla åldrar samt lärare museet och under sommaren genomförs stora programdagar för allmänheten. Disagårdens har årligen ca 16000 besökare, många av dessa är förskolebarn och äldre. Dagens kollektivtrafik och fri entré medför att många har möjlighet att besöka friluftsmuseet oavsett ekonomiska förutsättningar. Dessa olika grupper får det svårare i och med förslaget.

I remissdokumentet beskrivs hur ökat kollektivtrafikresande krävs för att "säkerställa invånarnas tillgång till rekreation och grönområden". Det nya förslaget får effekter som istället riskerar att leda till det motsatta. Det går också på tvärs mot Destination Uppsalas besöksstrategi och mot de övergripande målen i den Regionala kulturplanen som båda talar om att underlätta för länets invånare samt besökare att ta sig till besöksmål och kulturupplevelser.

/Frida Gereonsson och Stina Flink, museipedagoger på Upplandsmuseet.

Kollektivtrafikförvaltningen UL
Box 1400
751 44 UPPSALA



Ang UL:s förslag om införande av nytt stadsbusslinjenät 2017 och dess påverkan på besöksmålet Gamla Uppsala

UL har efter utredning presenterat ett förslag till nytt linjenät för stadsbusstrafiken. I förslaget avses denna förändring träda i kraft hösten 2017. Anledningen till det nya förslaget är att kunna utöka turtätheten med ett enklare linjenät, där en stor del av nuvarande linjedragningar dras in samtidigt som ett antal hållplatser försvinner. I de ytterområden där detta genomförs hänvisas resenärerna till regionbusslinjerna.

Den närmast hållplatsen i förhållande till besöksmålet Gamla Uppsala, kommer enligt förslaget att finnas i Östra Nyby, på närmare 2 km avstånd med en promenad på drygt 20 minuter. Att använda sig av regionbussarna, i första hand de bussar som går mot Storvreta, underlättar inte heller för besökarna till Gamla Uppsala. Dels för att bussarna stannar ett par hundra meter från besöksmålet, dels för att en trafikerad väg måste korsas. Därutöver är turtätheten mycket dålig för skolbesökare och turister, det vill säga de målgrupper besöksmålet främst vänder sig till. En turtäthet på ½ timme mornar och kvällar, som under dagtid och helger ökar till 1 timme, är orimligt när besöksmålet är föremål för utveckling på initiativ av staten, landstinget och kommunen.

Gamla Uppsala är en av landets mest besökta kulturmiljöer, med en rad olika besöksmål inom en sammanhållen yta. Här finns fornminnesområdet och högarna, kyrkan, Gamla Uppsala museum och friluftsmuseet Disagården samt ett viktigt område för rekreation och friluftsliv. I Uppsala kommuns enkät om kultur i Uppsala är miljöerna i Gamla Uppsala den tredje mest besökta platsen efter Uppsala konsert & kongress samt Stadsbiblioteket (2012-2014). Den av Landstinget i Uppsala län framtagna regionala kulturplanen för 2015-2018 framhåller vikten av att kommunikationerna till olika kulturmiljöer i länet utvecklas. I samband med detta har Upplandsmuseet fått i uppdrag att göra en handlingsplan för en fortsatt utveckling av området. Detta utvecklingsarbete sker i samverkan med Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk och Svenska kyrkan.

Gamla Uppsala kyrka med dess kyrkogård är en flitigt använd gudstjänstlokal och används dagligen för kyrkliga handlingar. Många av besökarna till såväl kyrka som kyrkogård saknar andra transportmöjligheter än den kommunala kollektivtrafiken varför det är absolut nödvändigt att man har en busslinje som har en hållplats så nära Gamla Uppsala kyrka som möjligt. Detta för att funktionshindrade eller äldre med svårigheter att gå, kan ta sig upp till kyrkan eller kyrkogården.



UPPLANDSMUSEET

För att kunna utveckla området och tillgängligheten, underlätta kommunikationerna för besökare, framförallt skolungdomar och turister, vill undertecknade institutioner å det bestämdaste uppmana UL att ompröva det framtagna förslaget. Som framgått ovan ser vi stället behovet av en direktlinje från centrum till Gamla Uppsala med en turtäthet som minst motsvarar dagens!

UPPLANDSMUSEET



Håkan Liby
Landsantikvarie

STATENS FASTIGHETSVÄRK



Mathias von Schlieben
Fastighetschef

RIKSANTIKVARIÄMBETET



Lars Amréus
Riksantikvarie

SVENSKA KYRKAN



Kristian Nordlund
Fastighetschef

Kopia till: Landstinget, Kultur och bildning
Länsstyrelsen, Samhällsutvecklingsenheten
Uppsala kommun, Kulturkontoret

Kollektivtrafikförvaltningen UL. Förslag till nytt linjenät för stadstrafiken i Uppsala.

Regionförbundet Uppsala län har tagit emot ovan rubricerade ärende på remiss. Regionförbundet lämnar följande synpunkter.

Kollektivtrafiken är ett viktigt medel och verktyg för att bidra till att uppnå klimatmål på lokal, regional och nationell nivå. I förslaget till nytt linjenät tas denna utgångspunkt väl tillvara på och att Uppsala stad kommer att ha en stor befolkningstillväxt som kräver ett effektivare nyttjande av stadsrummet. I det avseendet är kollektivtrafiken utrymmeseffektiv och möjliggör ökad täthet i staden samtidigt som den säkerställer invånares tillgång till rekreation och grönområden. Det perspektivet ser regionförbundet positivt på och tycker det genomsyrar hela förslaget.

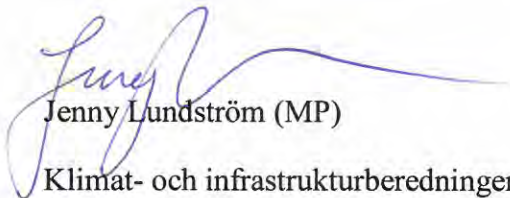
Förslaget listar fyra större brister i dagens stadsbussnät – Otydlighet, dålig framkomlighet, slingrande linjedragningar och för korta hållplatsavstånd. Regionförbundet delar synen på bristerna i dagens system och tycker de hanteras på ett klokt sätt genom de olika verktygen och strategier som redogörs i förslaget. Kring otydlighet i dagens linjenät och specifikt utpekade bytespunkter är det viktigt att hantera andra trafikslag, speciellt gång och cykel. Tydligöra var pendlarparkeringar och cykelställ finns för att underlätta för att resenärer ska välja kollektivtrafiken för en del av sin resa. Framkomlighetsproblemen i Uppsala drabbar både stadsbussarna och regionbussar varför det är viktigt att jobba med åtgärder som gynnar både stadsbussarna och regionbussarna. Regionbussarnas framkomlighet är viktig, då det är det enda alternativet för många av länets medborgare.

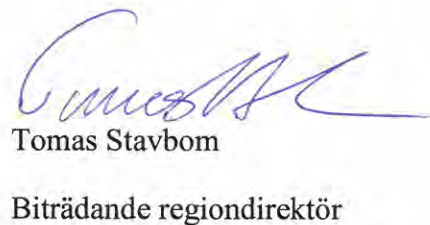
För att uppnå en attraktiv stadstrafik tar förslaget upp fem förslag på verktyg/strategier. Regionförbundet anser att strategierna överlag är bra för att uppnå en attraktiv stadstrafik. Särskilt vill vi betona att *hög medelhastighet & attraktiv restidskvot* är en viktig förutsättning, och där delar regionförbundet att det behövs egna körfält för buss och signalprioritering och speciellt i det starkaste stråken. Angående att uppnå *avvägda hållplatsavstånd* ser regionförbundet positivt på att se över hållplatsavstånd för öka bussarnas medelhastighet och få en snabbare och attraktivare kollektivtrafik. Det är dock viktigt att även fortsättningsvis säkerställa att det på ett tryggt och snabbt går att ta sig till hållplatserna.

Regionförbundet ser överlag positivt på förslaget på stadsbussnät för Uppsala och tycker förslagen på nya linjer och dragningar är bra och genomtänkta. Regionförbundet vill skicka med några viktiga punkter att ta med sig i det fortsatta arbetet.

- Viktigt att jobba med gång- och cykelvägnätet som ett komplement och förutsättning för kollektivtrafiken sett till hela resan perspektivet. Extra viktigt är att säkerställa goda gc-vägar för de som får längre gångavstånd i och med förslaget.
- Förbättringar bör göras för både stadstrafiken och regionbussar, synergieffekter bör kunna uppnås.
- Det är positivt att kunna förbättra systemet för en stor andel av resenärerna utan att tillföra nya resurser. Det dock viktigt att se hur förslaget förhåller sig till områden med redan lågt kollektivtrafiksresande samt att kollektivtrafiken når nya resenärer och bostadsområden.

REGIONFÖRBUNDET UPPSALA LÄN


Jenny Lundström (MP)
Klimat- och infrastrukturberedningens ordförande


Tomas Stavbom
Biträdande regiondirektör

§ 32

Dnr KS-2015-884

Dpl 900

Remiss

Förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar

Bakgrund

Uppsalas befolkning ökar i snabb takt. Till år 2030 väntas Uppsalas befolkning öka med 38 000 invånare, en ökning motsvarande ett helt Kalmar. Stadens linjenät behöver utvecklas i takt med befolkningsökningen. Utmaningen ligger i att åtgärda dagens brister samtidigt som behoven hela tiden ökar. För att klara befolkningsökningen och samtidigt minska vår klimatpåverkan måste vi resa effektivare och miljösamt. Efterfrågan på kollektivtrafik väntas därför öka kraftigt de närmsta åren.

För att kollektivtrafikens andel ska öka måste den vara ett attraktivt val för Uppsalas medborgare. Det innebär bl. a att den måste vara enkel att förstå samt snabb och bekväm att åka med.

Den 15:e oktober antog Kollektivtrafiknämnden nya strategier för stadstrafiken¹. Strategierna visar hur stadstrafiken i Uppsala ska utvecklas mot de mål som finns i regionala och kommunala planer. De visar även hur kvaliteten och attraktiviteten i stadstrafiken kan höjas. Strategierna har tagits fram i nära samarbete mellan tre parter; Kollektivtrafikförvaltningen UL, Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss.

Med stöd av strategierna har ett förslag på nytt linjenät tagits fram som bättre ska matcha ett växande Uppsala och ge resenären en enklare vardag. Linjenätet är förenklat och resurserna är koncentrerade till starka stråk där bussarna kommer ofta. På så vis blir systemet enkelt att förstå och pålitligt. Samtidigt som en stor andel av resenärerna ges ett attraktivt utbud. I de starka stråken införs framkomlighetsåtgärder som gör att bussarna undviker biltrafikens köer och kommer i tid. Framkomlighetsåtgärderna, tillsammans med längre hållplatsavstånd och snabbare ombordstigning ger betydande restidvinster för resenären.

Arbetsutskottets förslag

Östhammars kommun vill gärna lyfta följande:

- För Östhammars kommun är Gränby centrum en viktig knutpunkt för resande mot Uppsala stadskärna och vidare mot Stockholm och Arlanda, men också som knutpunkt för resande i andra riktningar (arbetsplatser, handelsområden osv), utan att först behöva angöra city.

Vi ser därför positivt på den nya ringlinjen i kombination med de fem stomlinjerna och tydliga bytespunkter.

- Knutpunkt Gränby centrum kan med fördel också förse med, alternativt fungera som pendlarparkering. Resande med bil från t.ex. Östhammars kommun kan parkera bilen här för att fortsätta sin resa med kollektivt färdmedel i stadsbussnätet. Även här ses potentialen med den nya ringlinjen i kombination med stomlinjerna.
- Vi uppmuntrar det planerade samarbetet med Uppsala kommuns färdtjänst-avdelning med syftet att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken, men att samtidigt behålla de mjuka linjerna. Dock ser vi att de glesare hållplatserna på såväl stomlinjer som kompletteringslinjer slår hårdast mot dom med funktionsnedsättningar av olika slag, vilket går emot ambitionen om ökad tillgänglighet till ordinarie kollektivtrafik för dessa grupper.
- Vi vill också flagga för att nya förflyttningsmönster, till följd av borttagna eller ändrade hållplatslägen, kan generera behov av trygghetskapande åtgärder längs nya stråk, i form av belysning, översyn av träd och buskage eller annat som påverkar såväl upplevd- som reell trygghet.

Kommunstyrelsens beslut

Östhammars kommun lämnar yttrande över remissen i enlighet med nedanstående och lyfter särskilt fram följande:

- **För Östhammars kommun är Gränby centrum en viktig knutpunkt för resande mot Uppsala stadskärna och vidare mot Stockholm och Arlanda, men också som knutpunkt för resande i andra riktningar (arbetsplatser, handelsområden osv), utan att först behöva angöra city. Vi ser därför positivt på den nya ringlinjen i kombination med de fem stomlinjerna och tydliga bytespunkter.**
 - **Knutpunkt Gränby centrum kan med fördel också förse med, alternativt fungera som pendlarparkering. Resande med bil från t.ex. Östhammars kommun kan parkera bilen här för att fortsätta sin resa med kollektivt färdmedel i stadsbussnätet. Även här ses potentialen med den nya ringlinjen i kombination med stomlinjerna.**
 - **Vi uppmuntrar det planerade samarbetet med Uppsala kommuns färdtjänst-avdelning med syftet att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken, men att samtidigt behålla de mjuka linjerna.**
-

Dock ser vi att de glesare hållplatserna på såväl stomlinjer som kompletteringslinjer slår hårdast mot dom med funktionsnedsättningar av olika slag, vilket går emot ambitionen om ökad tillgänglighet till ordinarie kollektivtrafik för dessa grupper.

- **Vi vill också flagga för att nya förflyttningsmönster, till följd av borttagna eller ändrade hållplatslägen, kan generera behov av trygghetskapande åtgärder längs nya stråk, i form av belysning, översyn av träd och buskage eller annat som påverkar såväl upplevd- som reell trygghet.**
- **Pendlingsstråken väg 288 och väg 290 är betydelsefulla kopplingar för arbetspendling och för ungdomar att ta sig till skola/universitet.**

För Östhammars kommun är det viktigt att det, vid en eventuell utveckling av Gränby som knutpunkt (med resecentrum) bibehålls en smidig koppling till Uppsala stadskärna och vidare resor till exempelvis Stockholm och Arlanda. För Östhammars kommun är det viktigt att resan till Uppsala centrum och vidare kan göras utan bytespunkter för att restiden inte ska öka.

PROTOKOLLSUTDRAG

Sammanträdesdatum: 2016-02-10

Plats och tid: Bergius, 13:00-16:40

Ledamöter: Marlene Burwick (S), ordf.
§§ 1- 14
Maria Gardfjell (MP), ordf.
fr.o.m. § 15
Erik Pelling (S)
Caroline Andersson (S)
Rahima Ortac (S)
Rickard Malmström (MP)
Ilona Szatmari Waldau (V)
Therez Olsson (M)
Rikard Sparby (M), t.o.m. § 14
Mohamad Hassan (L)
Stefan Hanna (C)
Jonas Segersam (KD)
Simon Alm (SD)

Ersättare: Gustaf Lantz (S), tjug
Eva Christiernin (S), tjug fr.o.m. § 15
Linda Eskilsson (MP)
Hanna Mörck (V)
Daniel Rogozinski (V)
Mats Gyllander (M), tjug
Sofia Spolander (M), tjug fr.o.m. § 15
Carolina Bringborn Anadol (M),
t.o.m. § 15
Anna Manell (L), t.o.m. § 25
Anne Lennartsson (C)

Övriga deltagare:

**Justeringens
plats och tid:** Kommunledningskontoret, 17 februari 2016

Underskrifter: justerare
Marlene Burwick, ordförande
.....
sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Kommunstyrelsen**Datum:** 2016-02-10**Datum för
anslags uppsättande:****Datum för anslags nedtagande:
Sista dag för överklagande:****Förvaringsplats
för protokollet:****Underskrift:**

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

PROTOKOLLSUTDRAG

Sammanträdesdatum: 2016-02-10

§ 15

Yttrande över remiss: Linjenät 2017 - förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar KSN-2015-2350

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att avge yttrande enligt ärendets **bilaga 1**.

Reservation

Jonas Segersam (KD) reserverar sig enligt **bilaga A § 15**.

Stefan Hanna (C) reserverar sig enligt **bilaga B § 15**.

Mohamad Hassan (L) avger särskilt yttrande enligt **bilaga C § 15**.

Ärendet

Kollektivtrafiknämnden har remitterat linjenät 2017 - förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar. Bilaga 2

Förslaget till nytt linjenät bygger på de strategier för stadstrafiken, som Uppsala kommun yttrade sig över i september 2015. Dagens linjenät har succesivt vuxit fram under lång tid med olika planerings- och beslutsprocesser och med olika syn på kollektivtrafik. Det består av 19 linjer. Resultatet har blivit ett nät som är svåröverskådligt, ineffektivt och dyrt. Ett nytt linjenät planeras att tas i bruk under 2017 och är en del i det gemensamma arbetet Uppsala kommun har med Kollektivtrafikförvaltningen under namnet Framtidens kollektivtrafik i Uppsala stad, "Framkollus".

Yrkanden

Jonas Segersam (KD) yrkar:

att stryka de två sista meningarna i tredje stycket nerifrån på sidan 2: "Uppsala kommun anser (...) antalet bussrörelser halveras över Stora torget (...) St. Olofgatsbacken, samt att göra tillägg på näst sista stycket på sidan 5: "Det bör tydliggöras, i kartmaterialet och på linjenätskartan".

Maria Gardfjell (MP) yrkar, med instämmande av Erik Pelling (S), Caroline Andersson (S), Rahima Ortac (S), Gustaf Lantz (S), Eva Christiernin (S), Rickard Malmström (MP) och Ilona Szatmári Waldau (V), bifall till eget förslag till beslut, i enlighet med kommunledningskontorets upprättade förslag, med följande ändringar och tillägg:

att ersätta stycket *Det är viktigt att kollektivtrafikmyndigheten säkerställer, genom analys, att det nya linjenätet har en god tillgänglighet till skolor*, sidan 3, med följande:

Det är viktigt att kollektivtrafikmyndigheten säkerställer, genom analys, att det nya linjenätet har en god tillgänglighet till Uppsalas grund- och gymnasieskolor. Busshållplatser måste planeras så att trafiksäkra skolvägar möjliggörs, även om detta kan innebära något lägre effektivitet.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande
Ingela Persson

PROTOKOLLSUTDRAG

Sammanträdesdatum: 2016-02-10

(fortsättning § 15)

att i slutet av stycket *Linjenätet* utgår väl från strategier ... men någon mer omfattande utveckling är inte att vänta här på sidan 3 göra följande tillägg:

Det innebär i sin tur att stadsdelen istället försörjs med en kompletteringslinje vilket möjliggör en dragning till Ärna/Uppsala Garnison. Uppsala kommun anser det nödvändigt med tanke på att det finns ca 750 arbetsplatser här.

Stefan Hanna (C) yrkar:

att hastigheten för bussar på Drottninggatan bör sänkas till en sådan nivå att vibrationer inte skadar byggnaderna och att ett levande gatuliv gynnas, samt att Gamla Uppsala och hela Sunnersta fortsatt ska trafikeras av stadstrafik.

Therez Olsson (M) yrkar, med instämmande av Mohamad Hassan (L), Stefan Hanna (C) och Jonas Segersams (KD) att:

Uppsala kommun är mån om att en god kollektivtrafiktillgänglighet säkras till våra stora arbetsplatser. Därför bör även möjligheten till en god tillgänglighet till Ärna arbetas in.

Therez Olsson (M) jämkar sitt yrkande med Maria Gardfjells (MP) andra tilläggsyrkande.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på eget förslag till beslut, med vi sammanträdet föreslagna tilläggsyrkanden, och finner att kommunstyrelsen bifaller yrkandena.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på Jonas Segersams yrkanden och finner att kommunstyrelsen avslår yrkandena.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på Stefan Hannas (C) yrkanden och finner att kommunstyrelsen avslår yrkandena.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontoret har upprättat förslag till skrivelse den 27 januari 2016.

Arbetsutskottet har biträtt förslaget.

Expedieras

Kollektivtrafiknämnden i Uppsala län

Akt

Justerandes sign

 Utdragsbestyrkande
Ingela Persson

PROTOKOLLSUTDRAG

Sammanträdesdatum: 2016-02-10

Bilaga A § 15***Ärende 15: Yttrande över remiss: Linjenät 2017 — förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar*****Reservation (KD)**

Remissvaret ger i stort en god bild över viktiga synpunkter från Uppsala kommun. Vi är särskilt nöjda med att svaret förtydligats när det gäller kommunens samarbete med kollektivtrafikmyndigheten.

Vi anser dock att det tydligare borde framgått att delar av staden servas med närtortstrafik (t ex G:a Uppsala och Sunnersta). Detta borde framgå bättre av den schematiska linjekartan.

Vi är också tveksamma till om det är realistiskt att få bort Stora torgets roll för busstrafiken, utan att det skulle innebära allt för stor belastning på S:t Olofsgatan, samt leda till för stora avstånd vid byte av busslinje.

Därför yrkade vi på att skrivningen om att "antalet bussförbindelser halveras över Stora Torget" skulle tas bort, samt att närtortstrafikens betydelse skulle tydliggöras även "på linjenätskartan"

Vi instämde även i Centerpartiets yrkande att hastigheten för bussar på Drottninggatan borde sänkas.

Jonas Segersam (KD)

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande Ingela Persson
------------------	--	--	--------------------------------------

PROTOKOLLSUTDRAG

Sammanträdesdatum: 2016-02-10

Bilaga B § 15**Ärende 15, Yttrande över remiss: Linjenät 2017 - förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar, KSN-2015-2350****Reservation (C)**

Centerpartiet reserverar sig mot kommunstyrelsens förslag till beslut

Angående Drottninggatan/Paradgatan

Centerpartiet värnar om innerstadens kvalitéer och stödjer därför kommunstyrelsens förslag om att busstrafiken på Drottninggatan över Stora torget bör halveras. Dels för att Uppsala och Uppsalas särskilt intressanta platser ska bli attraktivare för både invånare och turister. Dels för att skapa bättre förutsättningar till gatuliv för våra små näringsidkare i innerstaden. Centerpartiet önskar däremot se en mer långsiktig satsning för Drottninggatan. Efter ombyggnaden kör bussarna betydligt mycket fortare på ett underlag som leder vibrationer betydligt mer än tidigare. Detta har lett till kännbara skakningar i de gamla husen som kantar paradgatan som har ett ovärderligt värde för Uppsalas kultur- och stadshistoria.

Dessa vibrationer kommer att leda till stora reparationskostnader för fastighetsägare och därmed även företagare på Drottninggatan. Centerpartiet vill därför se att det tas fram förslag på hur busstrafiken på sikt ska kunna ledas om för att Drottninggatan ska kunna övergå till en gångfartzon eller åtminstone att hastigheten kraftigt dämpas på denna sträcka. Detta för att visionen om ett levande gatuliv på Drottninggatan ska vara realistiskt nåbar och vibrationsskador undvikas.

I remissyttrandet nämns S:t Olofsgatan som det enda alternativet om busstrafiken på Drottninggatan ska minska. Här anser Centerpartiet att ett tillräckligt stort helhetsgrepp inte har tagits och att alla potentiella alternativ till trafikering inte har vägts in.

Angående gula bussar till stadsområden

Centerpartiet tycker kommunens yttrande om att regiontrafiken inte bör ges någon roll i det interna resandet i Uppsala stad är bra. Att då trafikera stadsdelar i Uppsala stad med gula bussar, så kallad närortstrafik, ser Centerpartiet som motsägelsefullt och exkluderande för de områden som ligger i stadens ytterområden. Centerpartiet värnar både stad och land och ser fördelar med att anpassa kollektivtrafiken efter deras behov och placering. Att Gamla Uppsala och östra Sunnersta skulle trafikeras av närortstrafik i stället för stadsbuss ser vi därför inte som en fördel för området.

Centerpartiet yrkade därför att kommunens remissyttrande även skulle innefatta:

att hastigheten för bussar på Drottninggatan bör sänkas till en sådan nivå att vibrationer inte skadar byggnaderna och att ett levande gatuliv gynnas.

att Gamla Uppsala och hela Sunnersta fortsatt ska trafikeras av stadstrafik.

Stefan Hanna, kommunalråd (C)

Justerandes sign

 Utdragsbestyrkande
Ingela Persson

PROTOKOLLSUTDRAG

Sammanträdesdatum: 2016-02-10

Bilaga C § 15***KS 10/2-2016 Ärende 15 Yttrande över remiss: Linjenät 2017 -förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar*****Särskilt yttrande (L)**

I det fortsatta arbetet med framtagandet av ett nytt linjenät för Uppsala stadsbussar är det viktigt att utgå från att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla Uppsalabor, och då även för äldre och rörelsenedsatta. Därför vill Liberalerna att man noga ska överväga effekterna av att öka avståndet mellan hållplatserna. För de flesta blir avståndet på 400-600 meter mellan hållplatserna inte något bekymmer, men för personer med rörelsenedsättningar kan det leda till minskad möjlighet att välja kollektivtrafik och ett ökat tryck och kostnader för färdtjänsten. Om det är nödvändigt med ökade avstånd för att kollektivtrafiken ska bli mer effektiv måste hållplatserna placeras strategiskt och eventuella följd effekter för färdtjänsten och individers minskade valfrihet tas i beaktande.

Mohamad Hassan (L) Kommunalråd

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande
Ingela Persson

Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2016-02-12

Diarienummer
KSN-2015-2350

Kollektivtrafiknämnden i Uppsala län

Yttrande över remiss: Linjenät 2017 - förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar

Utgångspunkt för yttrande

En väl fungerande, effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik är grundläggande för stadens utveckling. Den viktigaste utgångspunkten för yttrandet är därför hur väl förslaget följer kommunens utvecklingsplanering i enlighet med gällande och kommande översiktsplan. Ett linjenät bör utformas så att det är bestående över lång tid.

Kommunens synpunkter på förslaget grundar sig vidare i de strategier för stadstrafiken som kollektivtrafikmyndigheten antagit och som kommunen tidigare beretts möjlighet att framföra synpunkter på.

Övergripande synpunkter

Uppsala stad befinner sig sedan länge i ett skede av stark tillväxt. I få, om ens någon stad i Sverige, byggs det så mycket bostäder i relation till befolkningen. Befolkningen ökar starkt. Stadens betydelse som motor för regionen har ökat under lång tid. En strukturomvandling som känns igen i alla Sveriges regioner. Kollektivtrafiken är redan idag grundläggande för stadens funktion. Men i en växande och tätande stad kommer dess betydelse att bli än större. Såväl för att kunna nå våra gemensamma klimat- och miljömål, som för människors möjlighet att smidigt kunna förflytta sig. Enbart i de starkaste stads- och kollektivtrafikstråken, där en systemvalsutredning för framtidens kollektivtrafik just nu görs, planeras för inemot 28-30 000 nya bostäder. Till det kommer en stor mängd kommersiell lokalyta. Det nya linjenätet bygger visserligen på kommunens utvecklingsplanering för staden. Det är, med några undantag robust, och det är skalbart. Det är bra. Men mot bakgrund av det höga tillväxttrycket anser Uppsala kommun att ambitionsnivån behöver ligga högre än att hålla sig inom ramen för dagens kostnadsram för stadstrafiken.

Eftersom Uppsala stad intar en särställning i länet när det gäller omfattningen av stadstrafiken och dess roll för en stor del av länet behöver det finnas ett gott och nära samarbete mellan

kollektivtrafikmyndigheten och kommunen. En bra grund finns i programmet Framkollus, men samarbetet behöver utvecklas. Uppsala kommun anser också att formerna för samråd behöver utvecklas.

Mot bakgrund av den stora mängd stadsutvecklingsområden kommunen jobbar med har vi en unik möjlighet att tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten tidigt planera för ett hållbart resande. Uppsala kommun upplever i och för sig att vi har ett gott samarbete med kollektivtrafikmyndigheten, men utrymme för förbättringar finns alltid. Det är ett gemensamt ansvar.

Linjenätet bör vara utformat på ett sådant sätt att det kräver så små ändringar som möjligt i takt med att staden utvecklas. Det bör också vara utformat så att kapaciteten kan utökas effektivt i takt med att antalet resenärer växer. Bedömningen är att förslaget uppfyller detta med några kompletteringar som redogörs för nedan.

Uppsala kommun anser inte att en väsentligt neddragen turtäthet och indragna linjer på sommaren kan accepteras. Människors resmönster förändras över tid, såväl över dygnet som över året. Semestrar sprids ut och stadens sommarbefolkning blir allt större, vilket ökar behovet av kollektivtrafik på sommaren. Men framför allt bidrar sommartidtabeller till att försvåra stabila resmönster med kollektivtrafik.

Uppsala kommun arbetar för att minska kollektivtrafikens barriäreffekter vid Stora torget. Förslaget innebär ett ökat antal bussrörelser över Stora torget. Uppsala kommun är medvetna om svårigheterna med att minska antalet bussrörelser här. Till exempel kan det innebära att busslinjer behöver dras längs St Olofsgatsbacken mellan Sysslomansgatan och Övre Slottsgatan. Området är vibrationskänsligt och innan kollektivtrafiken kan öka väsentligt här behöver ytterligare utredningar klargöra vilka kostnader det för med sig. Uppsala kommun anser dock att inriktningen med ett nytt linjenät bör vara att antalet bussrörelser halveras över Stora torget. Under förutsättning att detta inte kräver orimliga ombyggnadskostnader för St Olofsgatsbacken.

Trafikmiljön vid resecentrum är komplex, med många gående och cyklister som rör sig. Olyckstillbud förekommer. Uppsala kommun inser att miljön kan upplevas stressande för inte minst bussförare men vill samtidigt påpeka vikten av att fordon framförs på ett trafiksäkert sätt.

Uppsala kommuns gatu- och samhällsmiljönämnd har i december 2015 antagit en handlingsplan, del 1, för framkomlighetshöjande åtgärder. De åtgärder som där pekas ut stämmer överens med förslaget till nytt linjenät. Eftersom en viktig principiell förändring med förslaget är att möjliggöra fler bytespunkter än resecentrum kommer det att kräva resurser för att bygga ut ett system med bytespunkter. En grov bedömning är att kostnaden för sex bytespunkter uppgår till mellan 18 och 40 miljoner kronor. Intervallet beror på osäkerhet i ett tidigt skede. För att kunna höja kapaciteten i linjenätet i takt med att staden och resandet växer kommer det att krävas åtgärder såväl i gatornas framkomlighet som i linjenätets kapacitet såsom till exempel turtäthet. Sammantaget innebär det ökade resurser för investeringar och drift för

såväl Uppsala kommun som kollektivtrafikmyndigheten. Det är viktigt att parterna är överens om detta och de ekonomiska resurser det kan komma att kräva från båda parter sida.

Det är viktigt att kollektivtrafikmyndigheten säkerställer, genom analys, att det nya linjenätet har en god tillgänglighet till Uppsalas grund- och gymnasieskolor. Busshållplatser måste planeras så att trafiksäkra skolvägar möjliggörs, även om detta kan innebära något lägre effektivitet.

Det är vidare viktigt att tillgängligheten till ett av Uppsalas viktigaste turistmål, Gamla Uppsala, säkerställs med trafik med god turtäthet.

Angående verktyg för en attraktiv stadstrafik

Uppsala kommun delar synen på de verktyg för attraktiv stadstrafik som redogörs för. De bygger på tidigare antagna strategier. Uppsala kommun arbetar från sin sida, i översiktsplanearbetet, med strategier för stadsbyggandet. Det är viktigt att strategierna stöder varandra. Några av dessa strategier för stadsbyggandet, eller Uppsalaprinciper som det uttrycks i samrådsförslaget till ny översiktsplan, har relevans för stadstrafiken:

- **Öka tätheten i noder och stråk.** Förslaget till linjenät följer väl de utpekade stadsstråken i arbetet med ny översiktsplan.
- **Koppla samman.** Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att koppla samman stadens olika delar. Förslaget till nytt linjenät bygger, till skillnad från idag, i större utsträckning på att man effektivt ska kunna byta linje på vägen från start till mål. En schematisk linjenätskarta av den typ som finns framtagen i förslaget är därför välbehövlig. Det är i förslaget dock svårt att särskilja större hållplatser, stadsdelscentra, bytespunkter och andra målpunkter från varandra. Det bör åtgärdas i det fortsatta arbetet, och ta sin utgångspunkt i kommunens översiktsplanearbete. För att ytterligare öka tydligheten kan det också vara effektivt att inte ta så stor hänsyn till geografin. Jämför till exempel med Stockholms tunnelbanekarta.
- **Skapa närheter.** Stadsbyggandet ska bidra till ökade möjligheter för människor att dels nå det som är viktigt i vardagslivet, samtidigt som det också ger ökad tillgänglighet till en regional och storregional arbetsmarknad. Det sistnämnda ska kunna nås inom 60 minuter med kollektivtrafik. Det betyder i klartext att framför allt stombusstrafiken bör minska restiden till resecentrum för byte till regional och storregional spårburen trafik. Vidare möjliggöra effektiva byten till viktiga regionala expressbusslinjer mot till exempel Västerås.

Angående förslag på nytt linjenät

Stomlinjer

Linjenätet utgår väl från strategier för stadstrafiken. Dock bör påpekas att i Börje Tull och Librobäck planeras för omfattande utbyggnader. En stombussgren bör övervägas till Stabby, Börje Tull/Librobäck. En möjlighet är att byta med grenen Tuna Backar-centrum. Grenen mot Tuna Backar är visserligen utpekad som ett stadsstråk i samrådsförslaget till översiktsplan,

men någon mer omfattande utveckling är inte att vänta här. Det innebär i sin tur att stadsdelen istället försörjs med en kompletteringslinje vilket möjliggör en dragning till Ärna/Uppsala Garnison. Uppsala kommun anser det nödvändigt med tanke på att det finns ca 750 arbetsplatser här.

Blå stomlinje är dragen till Håga by. Ett alternativ är att blå kompletteringslinje, som idag vänder i Flogsta, istället fortsätter till Håga by. Linjens nordöstra vändpunkt vid Gränby köpstad kan vara svår eftersom den behöver passera genom cirkulationsplatsen vid Bärbyleden. Kapaciteten här är ansträngd och det kan bli svårt att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet på denna plats. Dels därför att Bärbyleden är en statlig väg och kommunen inte har rådighet, dels därför att Bärbyleden behöver ha god framkomlighet för fordonstrafik för att trafik ska kunna ledas om hit från andra gator i staden, där kollektivtrafik ska prioriteras.

Grön stomlinje grenen mellan Gottsunda och Resecentrum kan komma att bli en mycket belastad sträcka. Längs med stora delar av sträckan erbjuds i praktiken redan idag 5-minutersintervall, vilket inte innebär någon ökning i turtätheten.

Området runt Österleden kommer att utvecklas och kan innebära att en stomlinje behövs. En sådan linje bör gå från Vaksalagatan och norrut längs med Österleden för kortaste dragning till innerstaden. På sikt kan det alltså bli aktuellt att överväga att gul stomlinje vänder vid Gränby köpstad och inte som i förslaget norra Årsta.

Ringlinjen

Ringlinjen är den viktigaste nyckeln för att kunna utveckla ett resande som i större utsträckning bygger på att byta buss på andra platser än resecentrum, vilket i sin tur är vitalt med tanke på resecentrums kapacitet. För att linjen ska attrahera så många resanden som möjligt, och därmed avlasta resecentrum måste den dels trafikera relevanta bytespunkter, dels direkt angöra en så stor del av stadens största målpunkter som möjligt. Att utveckla en "byteskultur" är ett långsiktigt arbete och omfattar såväl bytespunkter och dess utformning, som linjens sträckning och dess framkomlighet. Det betyder att Kollektivtrafikförvaltningen och Uppsala kommun måste samarbeta kring detta. Det betyder också att ringlinjen och dess resandeutveckling måste studeras noggrant.

Det kan också betyda att linjens sträckning kan behöva ses över för att den ska kunna uppnå största effekt.

Kompletteringslinjer

Grön kompletteringslinje har en sträckning mellan IKEA och Fyrislund, som idag inte existerar. Uppsala kommun anser att sträckningen är intressant men det är i dagsläget oklart om det är möjligt att anlägga nya gator i detta läge. I Librobäck bör linjen dras via Libro ringväg.

Koppling till region- och närortstrafik samt bytespunkter

Den inkommande region- och närortstrafiken bör lokaliseras till stadsstråk.

De bytespunkter som pekas ut nedan är viktiga platser för region- och närortstrafikens koppling till stadstrafiken och inte minst ringlinjen. Linjenätet bör vara utformat så att så många effektiva byten som möjligt kan ske där. De bytespunkter som fyller störst funktion i detta hänseende är:

- Gränby Centrum. Hanterar region- och närortstrafik från nordostsektorn av länet, det vill säga längs stråket väg 288, Östhammarsvägen.
- Ekonomikum. Hanterar region- och närortstrafik från sydväst-, väst-, och nordvästsektorn, det vill säga trafik längs vägarna 55 (Enköpingsvägen), 72 (Salavägen) och 272 (Östervålavägen).
- Området vid kvarteret Stormhatten. Hanterar trafik från syd- och sydostsektorn, d.v.s. trafik längs vägarna 282 (Almungevägen) och E4 (Stockholmsvägen).
- Fyrishov. Hanterar trafik från nordsektorn, dvs längs väg 600 (gamla E4:an)
- Gamla Uppsalagatan/Vattholmavägen. Hanterar trafik från nordsektorn längs med väg 290 (Österbybruksvägen).
- Uppsala science park. Hanterar bytesresande i södra Uppsala och närortstrafik från Knivsta och Sigtuna.

Kollektivtrafiknämnden och Uppsala kommun har ett gemensamt arbete att definiera olika typer av krav, behov och funktioner för dessa bytespunkter. På sikt bör det övervägas om dessa bytespunkter också ska utgöra ändpunkt för en del linjer i region- och närortstrafiken. Förutsättningen är att byten kan ge konkurrenskraftiga restider och möjliggör en effektivare användning av resecentrum.

En kommande bytespunkt i kvarteret Stormhatten (IKEA) är inte närmare lokaliserad. Det kan påverka linjedragningar för bland annat grön och lila kompletteringslinje.

I förslaget har regiontrafiken en roll i de yttre delarna av staden, Gamla Uppsala, östra Sunnersta och Fyrislund. Uppsala kommun anser inte att regiontrafiken bör ges någon roll i det interna resandet i Uppsala stad. Däremot kan närortstrafiken ha en sådan roll. I praktiken är det också så förslaget är utformat när det gäller Gamla Uppsala och Sunnersta. Det bör tydliggöras.

För sträckan genom Gamla Uppsala är det närortstrafiken mot Storvreta som kompletterar, vilket bedöms ge en god försörjning. I Sunnersta, längs med Dag Hammarskölds, väg är det närortstrafik mot Knivsta som kompletterar. Uppsala kommun anser att den trafiken har en för låg turtäthet och ger därmed inte en tillräckligt god försörjning.

Kommunstyrelsen

Marlene Burwick
Ordförande

Ingela Persson
Sekreterare

Centerpartiet i Uppsala kommun Remissyttrande för UL:s föreslagna stadsbusslinjenät 2017

Dåligt för äldre med längre avstånd mellan hållplatserna Uppsalacentern anser att föreslagen UL-trafikering försämrar för våra äldre då avstånden mellan hållplatserna föreslås öka. Kollektivtrafiken föreslås också kraftigt försämrats i Stenhagen, Sunnersta och i Gamla Uppsala. Detta kommer leda till en minskad tillgänglighet för de som väljer att förflytta sig med kollektivtrafiken. Äldre som har svårt att gå kommer i större utsträckning behöva förlita sig till färdtjänst vilket försämrar både deras och kommunens ekonomi.

Klimatet

Vi vill få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen. Den föreslagna försämringen av stadstrafiken bidrar inte till att vi når tuffa mål kopplat till transports negativa klimatpåverkan. Förslaget minskar våra möjligheter att nå viktiga miljö och klimatmål samtidigt som det driver priserna på busskort om färre nyttjar kollektivtrafiksystemet.

Bussfri Paradgata

Trafiken på Drottninggatan bör minst halveras och på sikt skulle vi även vilja se att den blir helt bussfri. Dels för att Uppsala och Uppsalas särskilt intressanta centrala platser ska bli attraktivare, dels för att skapa bättre förutsättningar till gatuliv för våra små näringsidkare. Miljön kring Drottninggatan har ett ovärderligt värde för Uppsalas kultur- och stadshistoria. Uppsalacentern har visionen om ett levande gatuliv i Innerstaden. För att detta ska vara realistiskt nåbart kan man inte ha frekventa bussar som dundrar förbi tänkta uteserveringar i allt för hög fart.

Inga gula bussar i stadstrafiken

Att trafikera stadsdelar i Uppsala stad med gula bussar, så kallad närortstrafik, ser Centerpartiet som exkluderande för de områden som ligger i stadens ytterområden. Centerpartiet värnar både stad och land och ser fördelar med att framhäva båda och anpassa kollektivtrafiken efter behoven. Att till exempel Gamla Uppsala och östra Sunnersta skulle trafikeras av närortstrafik i stället för stadsbuss är en dålig utveckling vilket kan leda att fler i dessa områden i stället väljer att ta bilen.

Likvärdig trafikering året runt

Även om antalet resenärer minskar under sommarmånaderna är det viktigt att sommartrafiken upprätthåller en hög frekvens. Många som tillbringar somrarna i Uppsala arbetar eller studerar och förlitar sig helt på kollektivtrafik. Centerpartiet ställning är därför att uppsalaborna inte ska behöva få försämrad tillgång till god kollektivtrafik en särskild tid på året. Vi vill inte tvinga alla som jobbar även under sommarperioder att ha bil.

Direktlinje Flogsta-Campus

Linje 21 är en av de få linjerna som trafikerar nästan alla campus vid Uppsalas två universitet med studenter vars boende ligger i Flogsta. Linje 21 är en av de få bussar som inte trafikerar centrum och det vore väldigt olyckligt om alla de studenter som tar sig till campus ska belasta linjer i city ännu mer än vad som sker i dag.

Centerpartiet i Uppsala kommun, genom,

Freija Carlstén
politisk sekreterare
018-727 12 80
072-57 433 24



Ragna Kihlström
Tfn 018-611 6215
E-post ragna.kihlstrom@lul.se

Kollektivtrafikförvaltningen UL
Box 1400
751 44 Uppsala
E-post: registrator.ktf@lul.se

Rådet för delaktighet (tidigare Länshandikapprådet) remissvar angående ”Regionalt trafikförsörjningsprogram”, Dnr KTN2012-0006

Rådet för delaktighet har fått möjlighet att yttra sig kring den strategiska inriktningen på kollektivtrafiken i länet uttryckt i Uppsala läns Trafikförsörjningsprogram 2.0 och vill avge följande synpunkter.

I remissen står att UL ska ”se över antalet hållplatsuppehåll”. Rådet för delaktighet vill understryka att närheten till hållplatser är en viktig tillgänglighetsfråga. Tidsvinster av att se över antalet hållplatsuppehåll behöver därför vägas mot att antalet hållplatser kan vara väsentligt för att uppnå att kollektivtrafiken blir tillgänglig för alla.

Rådet för delaktighet vill gärna se en höjd ambition vad gäller takten för tillgänglighetsanpassningen av hållplatser.

I remissen står vidare att UL ska snabba upp på- och avstigning. Det förutsätter en tillgänglig påstigning på flera olika sätt. Denna ansats får heller inte innebära en olägenhet eller risk för resenärer med eller utan funktionsnedsättning. Vidare anser Rådet för delaktighet att UL kan överväga möjligheten till en betalningsfunktion även i mitten av bussen, inte som nu endast hos busschauffören. Det skulle möjliggöra en snabbare påstigning, utan att försvåra för den som har svårt med balans eller snabba förflyttningar.

Rådet för delaktighet undrar vad som menas med att landstinget ska höja medborgarnas kunskap om länets kollektivtrafik genom ”individanpassad marknadsföring?”.

Rådet för delaktighet vill betona risken av att omnämna vissa funktionsnedsättningar och därmed utesluta ett stort antal grupper som också har uttalade behov av tillgänglig och tydlig information. Exempelvis människor med en kognitiv och intellektuell funktionsnedsättning. Skyltning, hållplatsutrop och hur information ges/är utformad är oftast helt avgörande för om dessa grupper ska kunna utnyttja kollektivtrafik eller inte.

Rådet för delaktighet vill framhålla att tillgänglighet är en viktig aspekt för att skapa en ännu mer attraktiv kollektivtrafik.

För Rådet för delaktighet

Malena Ranch
Ordförande Rådet för delaktighet

Landstingets ledningskontor

Slottsgård 2A | Box 602 | 751 25 Uppsala | tfn vx 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

www.lul.se

Tyvärr vill UL marginalisera Gamla Uppsala genom att det inte får ingå i stadsbussnätet. Ska man åka till Gamla Uppsala så hänvisas man till de gula bussarna och därmed lantsortstrafik. Men t ex Sävja som ligger mycket längre bort ifrån stadskärnan än Gamla Uppsala ska ingå i stadsbussnätet. I Gamla Uppsala finns Kungshögarna, Gamla Uppsala kyrka, skola, idrottshall, sportklubb och ett 50-tal nybyggda ettor alldeles bredvid nuvarande ändhållplats för linje 2. Gamla Uppsalas invånare som önskar besöka vårdcentralen, postombud mm vid Heidenstamstorg får inte längre sin direktbuss dit. Likaså äldre personer som vill besöka sina anförvantes gravar på kyrkogården blir det svårare för. De som bor i Löten- och Nybyområdet och har haft Gamla Uppsala högar som rekreationsområde med promenader i den vackra naturen och besök på Odinsborg har inte längre sin direktbuss dit.

För ungefär tre år sedan så rustade kommunen upp Lötens hållplats för att passagerarna skulle lättare kunna ta sig på och av bussen. Nu har man tagit bort hållplatsen med motiveringen att det var för få som steg på och av. Det är ett märkligt resonemang. Är inte bussen till för att passagerarna ska ha så kort väg till hållplatserna som möjligt. De som tidigare åkte till och från den här busshållplatsen får nu mer än 1 km att gå.

UL har rekommenderat högst 500 meter till en hållplats. 500 m är en mycket lång sträcka att gå för äldre eller handikappade som måste åka buss. Även för små barn som inte siter i vagn längre är det mycket långt att gå. Därför måste det vara tätare mellan hållplatserna. Man frågar sig är bussen till för passagerarna eller är passagerarna till för bussen? Enligt vad man utläser av den nya bussplanen är det definitivt inte passagerarna beslutsfattarna tänker på i första hand, utan hur fort bussen kan gå mellan A och B.

Önskar också att den gamla linjen 2 som nu representerar linje blå i förslaget ska gå till resecentrum eftersom det är knutpunkten för de flesta resande idag.

Förslaget är att 5 stycken hållplatser ska tas bort på linje 3. 5 stycken hållplatser, som ska bort på en så barnfamiljetät sträckning, kan riskera trafiksäkerheten på grund av stora klungor av folk samlas på kvarvarande hållplatser i rusningstrafik. Utrymmena vid kvarvarande hållplatser är tyvärr inte dimensionerade för så stora klungor av folk. När många människor samlas vid hållplatserna kan även cykel och gångtrafikanter bakom hållplatserna hindras och olyckor lätt uppstå.

På uppdrag av Gamla Uppsalas Socialdemokratiska förenings årsmöte

Anders Gustafsson
Undertecknad

Uppsala teknolog- och naturvetarkårs svar på remissen "Linjenät 2017 - Förslag till nytt linjenät för Uppsala Stadsbussar"

Uppsala teknolog- och naturvetarkår (UTN) har fått möjlighet att svara på remissen med diarienummer KTN2015-0020.

UTN ser positivt på att man ser över och anpassar linjenätet för Uppsalas stadsbussar för att få en mer attraktiv och miljövänlig kollektivtrafik. Nedan följer kommentarer indelade efter det stycke de tillhör. Framförallt har vi kommentarer under punkt 4 där vi är kritiska till att linje 21 inte ersätts med ett lika bra alternativ.

1.2 I en växande stad måste fler samsas på samma yta

UTN undrar vad man i remissen menar med att Uppsala skall gå från att vara "en småstad till en levande storstad". Vi anser att Uppsala redan idag är en levande stad och undrar var den stora skillnaden kommer att ligga.

I samma stycke som ovan så ifrågasätter UTN att kollektivtrafikens andel av resandet ska fördubblas till 26 %. Enligt kommunens Handlingsplan för cykeltrafik 2013-2018 ska gång- och cykeltrafikanternas andel av resandet vara minst 40% medan kollektivtrafiken stå för minst hälften av det motoriserade resandet. Målet borde därför vara en ökning till minst 30%.

1.3 En enklare vardag för resenären

I detta stycke står det att restiden med kollektivtrafik "måste vara konkurrenskraftig med bilens". Här funderar UTN på hur landstinget ställer sig till hur lång restiden med buss är i förhållande till cykel eftersom många av Uppsalas invånare använder cykeln som transportmedel.

2. Brister i dagens stadsbussnät

UTN anser att landstinget har identifierat många av dagens brister, även om problematiken med otydlighet kan lösas relativt enkelt med hjälp av tydlig information. Kåren anser dock att bekymren med fulla bussar vintertid saknas. Problemet bör belysas då resenärer inte kan ta sig till jobb och studier i tid under vintern.

3.3 Hög medelhastighet & attraktiv restidskvot

Under denna rubrik står följande: "I befintlig stadsmiljö med begränsat gatuutrymme, betyder en god medelhastighet att kollektivtrafiken i vissa huvudstråk måste prioriteras på biltrafikens bekostnad". UTN funderar på om det även gäller för andra trafikslag som kan hindra busstrafik så som gång- och cykeltrafik. Vidare ser UTN ett problem i att det står att begränsat gatuutrymme är ett problem som måste åtgärdas men att det inte står något om vad som skall göras för att åtgärda problemet.

E-post, webb	Telefon	Postadress	Besöksadress
info@utn.se	018 - 57 25 20	Uthgård	Uthgård
www.utn.se		752 37 Uppsala	Polacksbacken, hus 73



3.4 Avvägda hållplatsavstånd

Kåren anser att det är rimligt att vissa hållplatser tas bort om detta bidrar till en mer effektiv och miljövänlig kollektivtrafik samt reducerar restiderna. Dock vill vi påpeka att en gånghastighet på 6 km/h är något högre än vad trafikverket räknar som normal gånghastighet för personer utan rörelsehinder och att detta därför kan ge en felaktig bild.

3.5 Hög och jämn turtäthet

Kåren håller med om att en hög turtäthet är viktig för kollektivtrafikens attraktivitet. Vi tror att en annan viktig faktor är hur sent på dygnet busarna går.

Här står även "En högre turtäthet än 5 minuter kostar proportionellt mer än vad det ger reduktion av väntetid vid hållplats". Kåren anser att det är bra att detta har undersökts men vill understryka att en så hög turtäthet kan behövas på vissa tider av dygnet under vinterhalvåret

4. Förslag till nytt linjenät

Kåren tycker att det är problematiskt att bildkvaliteten i det förslaget som finns på hemsidan är så bristfällig att det är svårt att se hur busslinjerna i mer detalj kommer gå. Det går dessutom inte att se var hållplatserna kommer att ligga.

Här nämns återigen att framkomlighetsåtgärder skall införas utan att det specificeras precis vad det är som skall göras och hur mycket resurser som skall läggas på detta. UTN ställer sig frågande till om majoriteten av busslinjerna verkligen måste gå genom centrum om detta skapar framkomlighetsproblem som leder till längre restid.

4.2 Linjerna

Kåren ställer sig positiva till att den Gula stomlinjen går in till hållplatsen vid Ångströmlaboratoriet och Polacksbacken eftersom detta gör att de studenter som studerar vid Ångströmlaboratoriet och Polacksbacken kan ta sig ut till sitt campus.

UTN ställer sig positiva till Ringlinjen och tror att många kan komma att använda sig av denna. Vi vill dock påpeka att dagens hållplats vid Ångströmlaboratoriet (kallad Polacksbacken) inte kommer att kunna användas av linjen med dagens sträckning. Möjligen kommer bussen kunna stanna vid en hållplats liggande längs med Kungsängsleden.

När det gäller den Mörkblå kompletteringslinjen så anser vi att det är positivt att det finns en linje från ett av de större studentområdena (Hamberg) till de campusområden där många av de studenter som UTN representerar studerar. Vi är också positiva till att denna planeras att ha tätare turer än de linjer som idag går från samma område men vi undrar varför linjen går via resecentrum då detta förlänger restiden i jämförelse med dagens linje 21. Ett mer effektivt sätt skulle vara att köra den mer likt dagens linje.

UTN tycker överhuvudtaget att det är ett problem att linje 21 dras in. Detta då många studenter som vi representerar studerar på campus (främst Ångströmlaboratoriet men även Evolutionsbiologiskt centrum samt Geocentrum) som ligger längs den befintliga sträckningen. Alla dessa studenter kommer alltså behöva byta buss i centrum, något

E-post, webb

info@utn.se

www.utn.se

Telefon

018 - 57 25 20

Postadress

Uthgård

752 37 Uppsala

Besöksadress

Uthgård

Polacksbacken, hus 73



som troligtvis kommer att förlänga restiden och minska attraktiviteten.

Vi ser också kritiskt på att ingen linje, av vad vi kunnat utläsa, passerar Väktargatan där många studentbostäder ligger. Överlag saknas det bussar från många av de ställen som studenter bor på till de campus där de studerar.

Kåren ställer sig också frågande till varför endast en linje går från en knytpunkt ut till Ulleråker och Ultuna. Enligt förslag skall i detta område byggas närmare 20 000 bostäder och detta kan då komma att innebära stora belastningar på områdets enda linje.

5.5 Kostnader – utveckling inom befintlig kostnadsram

Kåren tycker att det är positivt att förslaget ligger inom den befintliga budgeten men funderar över hur mycket det kommer att kosta att implementera förslaget då detta inte nämns.

I förslaget nämns också att stomlinjerna kan uppgraderas till spårtrafik. Även här funderar UTN på hur mycket resurser detta kommer att kräva och hur mycket turtätheten med buss kan ökas under hur lång tid för samma resurser.

Övriga kommentarer

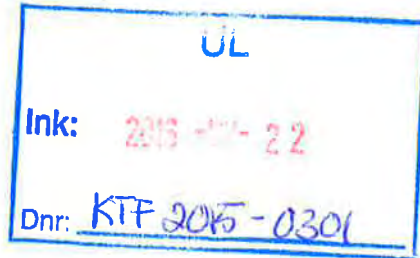
Kåren har också fått in kommentarer på att det vore bra att placera ut biljettautomater i byggnader och på platser från vilka många reser, till exempel vid Ångströmlaboratoriet och Flogsta centrum. Det vore även önskvärt att i byggnader nära stora hållplatser ha information om busstrafiken.

Uppsala teknolog- och naturvetarkår
genom ordförande Malin Eriksen

E-post, webb	Telefon	Postadress	Besöksadress
info@utn.se	018 - 57 25 20	Uthgård	Uthgård
www.utn.se		752 37 Uppsala	Polacksbacken, hus 73



Uppsala studentkår



2016-02-16
Dnr: 36:15/16

Till Kollektivtrafikförvaltningen UL

Yttrande rörande Förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar

Uppsala studentkår vill lämna följande synpunkter på förslaget till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar (KTN2015-0020).

Uppsala studentkår anser att kopplingen mellan Strategier för stadstrafiken i Uppsala (PM 2015:37) och Förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar (Dnr KTN2015-0020) är för svag, då det finns flera delar av strategin som borde ha lyfts med i förslaget. Vi saknar framför allt hur förslaget ska kopplas till målen om trygg och säker kollektivtrafik. Vidare saknar vi också förslag på hur de nya busshållplatserna ska utformas med tanke på förslagen i strategin om väderskyddande cykelställ. Inte heller anknyter förslaget till de problem som finns med att många får stå när de reser kollektivt. I en enkät som Uppsala studentkår skickat ut till studenter uppger 117 av de 126 svarande att de har fått stå upp när de rest kollektivt.

En generell synpunkt för hela förslaget är att det inte nämns hur turtätheten kommer att se ut under exempelvis kvällar och framförallt nätter. Detta är anmärkningsvärt då detta är en av de största luckorna i Uppsalas kollektivtrafik och även handlar om resenärers säkerhet.

Under 1.1 Uppsala växer & behoven av kollektivtrafik ökar

I förslaget nämns knappt den täta koppling som finns mellan cykel- och kollektivtrafiken. Många i Uppsala, framförallt studenter, har inte tillgång till bil utan väljer istället att cykla när vädret tillåter och använder kollektivtrafik under vinterhalvåret. Det är viktigt att Uppsala som satsar på att bli Sveriges bästa cykelstad tar i beaktande vilka krav det ställer på kollektivtrafiken.

En av flera anledningar till att Uppsala växer är att länet har antagit som mål att vara den ledande kunskapsregionen i Europa. Det bör lyftas fram tydligare kopplat till behoven av kollektivtrafik. Det finns två universitet i Uppsala och många studenter och anställda som har behov av goda förbindelser mellan bostad och lärosäte.

Under 2.1 Otydligt

Uppsala studentkår delar uppfattningen om att nuvarande linjenät är otydligt och svårt att förstå. Det är något som drabbar nya studenter, och särskilt internationella studenter, som flyttar till Uppsala hårt.

3.1 Stadstrafikens uppgift i staden

Termen "grön stadstrafik" som används i figur 3.1 anser vi är otydlig och behöver antingen förklaras eller tas bort, vi förordar det senare.

3.3 Hög medelhastighet & attraktiv restidskvot

Även här anser Uppsala studentkår att problematiken med det ökande resandet under vintern bör lyftas fram. Eftersom det är vid de tillfällena som cyklister väljer att istället resa kollektivt.

4. Förslag på nytt linjenät

I Uppsala studentkårs enkät så har många studenter svarat att de just nu behöver stå länge vid resa med linje 21. Detta är ett tecken på linjens popularitet och vi ser tyvärr inte att den kan komma att ersättas, i samma grad, av den nya mörkblå kompletterande linjen. Förslaget på kompletterande busslinje missar viktiga mål så som Blåsenhus, Evolutionsbiologiskt centrum, Engelska parken och en närmare hållplats till Ångströmlaboratoriet.

4.1 Ett enkelt linjenät med smidiga byten

I förslaget nämns inte hur befintlig trafik har undersökts. Det skulle behövas ett förtydligande och om det inte redan gjort så skulle en resvaneundersökning behöva tas fram. Många studenter reser mellan Flogsta och de campus som finns längs Dag Hammarskjölds väg - en sträckning som föreslås tas bort och istället innebära byte. Det kommer drabba gruppen hårt och göra det mindre attraktivt för studenter att bo där. Vi tror att det kommer medföra att fler studenter väljer att åka bil istället för att resa kollektivt.

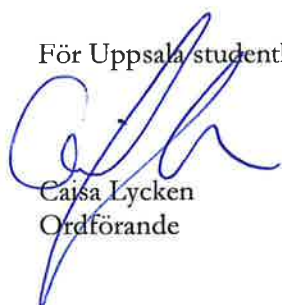
5.1 Snabbt - kortare restider för de flesta

Även här efterfrågar vi källor på de antaganden som görs gällande befintlig trafik.

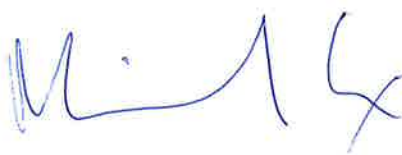
5.2 Bekvämt - Gå lite länge, bussen går oftare!

Det nämns hur stor procent av alla bostäder och arbetsplatser som ligger nära stomlinjehållplatserna. Däremot är det otydligt om studenternas arbetsplatser innefattas i den siffran. Studenterna använder studieplatser på campus, bibliotek och på nationer och behöver därför lätt kunna ta sig dit från studentområdena.

För Uppsala studentkår



Cajsa Lycken
Ordförande



Miranda Cox
Vice ordförande



Farmaceutiska Studentkåren
2016-02-15

Dnr: KTN2015-0020

Till Landstinget i Uppsala län

Remissyttrande rörande förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar

Farmaceutiska Studentkåren (FaS) är överlag positiva till att landstinget vill förenkla och koncentrera resurserna för linjenätet för Uppsalas Stadsbussar, och vi ser framkomlighetsåtgärderna som ska ge kortare restider och bättre service som särskilt tilltalande.

Uppsala universitet har många pendlande studenter och för dessa är det särskilt gynnsamt att resurserna koncentreras till stomlinjerna och de identifierade knypunkter som finns, allra främst Uppsala resecentrum som är startpunkten för många resväg.

Farmaceutiska Studentkåren upplever också att förslaget är positivt i den mening att restider förkortas och framkomligheten förbättras. Detta torde gynna de som väljer bussen som resemedel.

FaS ser dock en risk med de, sammanlagt 34 %, resenärer som av detta förslag kommer att uppleva en liten till större försämring. Dessa personer kommer att få längre gångavstånd till hållplatsen och i vissa fall få extra byten på sin resväg. Detta är något som kommer att missgynna dem som redan upplever svårigheter med busslinjenätet, exempelvis äldre och funktionsnedsatta. Att dessa väljer andra resalternativ är ett potentiellt utslag och något som i slutändan kan komma att leda till ökade utsläpp av avgaser och en ökad trafik i Uppsalas innerstad.

Många studenter har reagerat över att förslaget innebär att nuvarande linje 21 kommer tas bort. Många av BMC, EBC, Ekonomikum och Ångströmlaboratoriets studenter bor i Flogsta och Eriksberg och menar att det kommer leda till en stor försämring om linje 21 försvinner.

I förslaget visas en bild på sida ett som ska visa hur invånarantalet beräknas öka mellan år 2015 och 2030. I bilden ökar diametern i cirkeln proportionellt med invånarantalet. Det som dock bör visas är en ökning i area i figuren. Detta anser FaS vara direkt missledande och sänker trovärdigheten på förslaget i helhet.

FARMACEVTISKA STUDENTKÅREN
Dag Hammarskjölds väg 16
752 37 Uppsala



Farmaceutiska Studentkåren
2016-02-15

Dnr: KTN2015-0020

FaS anser även att kartorna i förslaget är undermåliga och att det är väldigt svårt att se var de nya bussarna planeras gå. Speciellt otydlig blir figur 4.1 som annars är en väldigt central bild i förslaget då den borde ge en bra och överskådlig bild över det nya linjenätet.

Förslaget berör problemen med framkomlighet och skriver "I befintlig stadsmiljö, med begränsat gatuutrymme, betyder en god medelhastighet att kollektivtrafiken i vissa huvudstråk måste prioriteras på biltrafikens bekostnad. Egna körfält och signalprioritering är en förutsättning i de starkaste stråken". Det nämns dock inte hur detta skulle genomföras eller om det är något som redan finns. Det skrivs också om att framkomligheten är svår i centrum och det blir då väldigt konstigt att man i samma dokument föreslår att dra samtliga stomlinjer genom centrum.

I kapitel fyra skrivs "Framkomlighetsåtgärderna, tillsammans med längre hållplatsavstånd och snabbare ombordstigning ger betydande restidsvinster för resenären", men det står sedan inget om hur snabbare ombordstigning ska åstadkommas.

Uppsala 2016-02-15

För Farmaceutiska Studentkåren

Oskar Holmér
Ordförande

2015-02-15

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Box 1400

751 44 Uppsala

Förslag till ett nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar, Dnr KTN2015-0020

Vid utformning av ett linjenät för bussar är det viktigt att tänka på att man kör människor. Det nya förslaget till linjenät har mycket fokus på snabbhet och inte på hur man lockar människor att åka buss. En viktig del i förslaget är att hållplatserna glesas ut och det blir längre mellan hållplatserna. Det försvårar för personer med olika fysiska och medicinska funktionshinder som astma, kol och personer med hjärtproblem att åka buss. Denna princip motverkar möjligheten att flera människor ska åka buss istället för färdtjänst. Generellt finns det även en gräns för hur långt människor är villiga eller orkar att gå till en hållplats för att åka buss. För familjer utan bil blir det mycket jobbigt att gå mer än 400 meter från hållplatsen till bostaden när man handlat varor. Det är även en kostnadsaspekt. Kommunen har installerat många miljoner i nya hållplatser som är handikappanpassade och nu vill man ta bort eller flytta många av dessa hållplatser. Är detta ekonomisk försvarbart??

När man flyttar till ett område är det viktigt att det går reguljära busslinjer dit man vill åka. Det gäller speciellt människor med funktionsnedsättning som inte längre kan köra bil. Många människor har inte möjlighet att äga eller framföra ett fordon. Om linjenätet ändrar sig, kan därför förutsättningarna för boendet ändras radikalt. De allmänna kommunikationerna ska även finnas för människor som inte ska till stora arbetsplatser eller till tåget.

I förslaget ingår fem stomlinjer, en ringlinje, fem kompletteringslinjer och tre mjuka linjer. De mjuka linjerna finns inte med i förslaget, så man vet inte var de kommer att gå i framtiden. Det finns inte heller uppgift om vilka hållplatser som kommer att finnas kvar vilket gör hela förslaget svårbedömt. Som resenär är det den totala restiden inklusive den tid det tar att gå till och från hållplatsen som är intressant. Vi tror att få resenärer är intresserade av att vinna 2 minuters restid med buss om gångtiden till hållplatsen i stället ökas mycket mer.

Enligt uppgift tas beslut om linjenätet i april 2016 men beslut om hållplatserna tas först i maj 2016.

Det är viktigt att turtätheten inte försämras under sommaren.

Enligt presenterade beräkningar får 66 % av resenärerna bättre med snabbare restid men övriga får längre restid. Stor risk att det totalt sätt innebär färre resenärer. Erfarenhetsmässigt är det människor med funktionsnedsättning som får en längre restid,, en naturlig konsekvens av utglesade hållplatser.

Handikappföreningarnas samarbetsorgan i Uppsala kommun föreslår följande:

- Ingen förlängning av hållplatsavstånd.
- bussarna måste gå även till andra platser än stora arbetsplatser och till tåget.
- Ingen neddragning av turtätheten under sommartid.

Fredrik Larsson

ordförande

Astma- och Allergiföreningen i Uppsala och Knivsta står bakom skrivelsen.

Astrid Mäkitalo

ordförande

UL

Ink: 2015-02-25

Dnr: KTF2015-0301

Gamla Uppsala 2016-02--25

Våra synpunkter gäller förändringen av linjesträckningen för buss nr 2 i stadstrafiken och kommer från RPG i Gamla Uppsala som tillhör Riksförbundet PensionärsGemenskap.

Vår förening har en gång startats på ett gemensamt initiativ av Gamla Uppsala församling och Österledskyrkan i Gamla Uppsala och vill verka för en tryggad framtid för våra äldre och vill ge dem en berikande gemenskap tillsammans med andra människor.

Vi känner stor trygghet i att våra äldre har tillgång till buss nr 2 i sin nuvarande linjesträckning. Många äldre känner oro över att få längre väg mellan bostad och bussens hållplatser för att kunna uträtta de ärenden man varit van vid att även kunna ha bussen som ett bra hjälpmedel. Ett ställe som ofta får besök av äldre är kyrkogården där man har sina gravar att sköta om. Allra helst skulle bussen kunna gå ända fram till kyrkogården. Det skulle säkert många ha nytta av. I och omkring kyrka och Kaplansgård sker ju många olika kyrkliga handlingar som nu kommer att försvåras för deltagande.

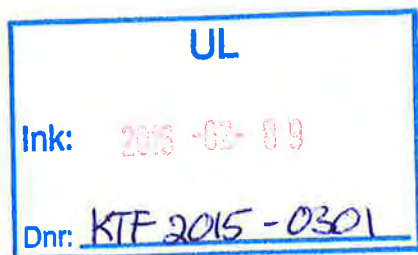
Sedan ska man väl inte glömma fornminnesområdet med sina högar och sitt museum vilket också kräver närhet till smidiga kommunikationer.

På uppdrag av RPG i Gamla Uppsala

Dahn Sundberg, sekreterare

dahn.sundberg@outlook.com

2016-02-08



Kollektivtrafikförvalningen
Uppsala läns landsting
Box 1400
751 44 Uppsala

Svar på remiss av förslag till nytt linjenät för stadstrafiken i Uppsala.

Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd har beretts tillfälle att svara på rubr remiss och vill avge följande utlåtande.

UPS representerar ca 20 000 ålerspensionärer av Uppsala kommuns 34 000. Styrelsen har diskuterat innehållet i remissen och är djupt oroad över att förslaget helt utesluter den åldersgrupp UPS representerar, förslaget vänder sig endast till befolkningen ute i arbetslivet. **Såsom det här förslaget presenteras skall inte äldre och handikappade åka buss.**

Det nya räknesättet att ta sig till en busshållplats är **"5 minuter fågelvägen"**. Det innebär att tiden att ta sig till en hållplats inte är en realistisk tid om man ser till det verkliga avståndet. Fågelvägen är oftast inte tillgänglig för äldre, med eller utan rullator, rullstol eller shoppingvagn. Att ta sig till eller från hemmet till eller från busshållplatsen är en realitet oavsett bebyggelse eller väglag. Tidsavståndet 5 minuter inom en 400-meters radie är orealistiskt. Räkna om avstånd bostad-busshållplats med realistiska siffror.

En annan sak som oroar oss är det **längre hållplatsavståndet** och att siktet är inställt på **en snabbare ombordstigning**. Att öppna alla dörrar för ombordstigning innebär också att alla dörrar är avsedda för avstigning. Alltså måste avstigning ske innan nya passagerare kan stiga ombord. Även här finns inte utrymme för den äldre befolkningen som ofta p g a nedsatt rörelseförmåga inte kan skynda sig eller har rollator, rullstolar, eller shoppingvagn.

Stopptiderna ska kortas. Hur många rollatorer, rullstolar, barnvagnar, shoppingvagnar och passagerare med bärkassar räknar man med ska hinna stiga på eller av vid hållplatserna? För äldre personer som ofta har sämre balans är det viktigt att inte resa sig från sin plats innan bussen har stannat. Risken för att falla är stor vid inbromsningar. Detsamma gäller vid påstigning, bussen skall inte börja köra förrän äldre passagerare sitter på sin plats.

Hur tänker man när det gäller förälder med barnvagn och ett eller två barn vid sidan, hur räknas stoppsekunderna då?

När det gäller tillgänglighetsanpassning av hållplatser, placera cykelbanor bakom hållplatsen så bussresenärer inte behöver passera en cykelbana.

Genom att låta ålderspensionärer åka gratis mellan kl 9 och 15 minskas resandetrycket under rusningstid.

Om UL menar allvar med att öka kollektivtrafiken måste **förutsättningar för att medföra bagage** på bussarna bli bättre. Särskilt på de tänkta turer som ska trafikera de stora köpcentra utanför citykärnan. Äldre personer har ofta en Även på injer som passerar Resecentrum måste utrymme tillskapas för att medföra bagage; resväskor, träningsbags och ryggsäckar tar i dag stort utrymme.

Att i denna förändring inte ta med MjukaLinjen skapar stor oro inför framtiden. Det får inte bli så att äldre och handikappade hänvisas till egna linjer i kollektivtrafiknätet såsom andra klassens passagerare.

Uppsala dag som ovan

För Uppsalapensionärernas Samarbetsråd



/Sven-Olov Larsson/
kassör



/Ewon Enqvist/
sekreterare

Registrator.ktf@lul

Remissyttrande över förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar Dnr KTN2015.0020

Utredningens mål, att kollektivtrafik ska vara ett attraktivt val är utmärkt, liksom ambitionen att den ska vara snabb samt bekväm att åka med. I föreliggande utredning har man fr.a. lagt sig vinn om att genom ett nytt linjenät förkorta restiderna och öka turtätheten.

PRO anser att det är utomordentligt viktigt att verksamheten också har som mål att vara tillgänglig för alla.

I Uppsala finns omkring 34 000 pensionärer varav drygt 7000 är över 80 år. Antalet äldre ökar. För många äldre erbjuder kollektivtrafiken ett utmärkt sätt att resa, i många fall är den enda möjligheten att ta sig fram längre sträckor.

Tyvärr är remisshandlingens kartor för otydliga för att ge nödvändig information om linjesträckningar och mötesplatser. Det saknas också information om vad som exakt avses med begrepp som bytespunkter, målpunkter, större målpunkter, stadsnoder och stadsdelnoder. Andra begrepp som skulle behöva definieras tydligare är högtrafik (vilka tider avses, eventuella skillnader mellan vardags och lördag-söndagstrafik) Hur länge på kvällarna ska bussarna gå etc.

Antalet hållplatser ska minska och avståndet mellan dem följaktligen öka. Utredningen lanserar måttet "400 meter fågelvägen" som ett godtagbart avstånd till närmaste hållplats, och som liktydigt med 500 meters gångavstånd, vilket beräknas ta 5 minuter att gå. Många äldre har dock svårt att orka gå 500 meter tur och retur även i långsam takt med eller utan rullatorer, käppar/stavar. Många reser för att handla varor och har med sig kassar och paket, vilket kan försvåra av- och påstigning, och ytterligare fördröja promenaden. Förslaget innebär en urglesning av busslinjer och bussbyten kommer att behövas i fler fall än nu. De korta hållplatsuppehållen, 25 sekunder, kan bli problem. Kan ex vis personer med balans och/eller rörelsesvårigheter vara säkra på att hinna komma på plats alternativt hinna av innan bussen rullar igång? Det korta uppehållen kan befaras öka stressen både för chauffören och de resande som har behov av särskild uppmärksamhet.

De människor som inte kan eller som känner oro för att inte klara de tidspressade bussresorna blir i högre grad än nu tvingade att använda bil vare sig det blir i form av färdtjänst, taxi eller privatbil eller att få varor hemkörda med bil.

En möjlighet att minska pensionärernas resor i rusningstid vore att införa nolltaxa för pensionärer under de tider på dagen när resefrekvensen är låg.

Utformningen av hållplatserna har stor betydelse. Kollektivtrafikanten får räkna med viss väntetid vid hållplatsen och att ibland förutom bussbyte också byta färdmedel för att komma till målet. Det är viktigt att hållplatserna är trafiksäkra, väderskyddade och upplysta. Cykelleder bör om möjligt dras bakom hållplatsen för att undvika att av- och påstigande bussresenärer hamnar framför cyklister. Viktigt är likaså information om ankomsttid för nästa buss. Bussarna ska ha tydliga och läsvänliga skyltar. Lättåtkomliga parkeringsmöjligheter i anslutning till hållplatser skulle för en del underlätta resandet.

Biljettpriset har givetvis stor betydelse likaså att det är enkelt att köpa biljetter även för personer, som inte har mobiltelefon.

För många, både uppsalabor och hitresande, inte minst pensionärer, är det viktigt att kunna ta bussen till Akademiska sjukhuset. Från resecentrum ska det därför finnas direktbussar som är tydligt märkta att de går direkt till Akademiska sjukhuset och stannar vid olika kliniker.

PRO Uppsala län

Carl-Eric Thörngren

Ordförande

PRO Eriksberg är en förening med över 300 medlemmar. Ålder 65+ och uppåt. Vårt område täcker in delar av Kåbo, Stenhagen, Flogsta, Rickomberga, Ekeby och Kungsgärdet.

Vi använder lokalerna på Granitvägen 5 Träffpunkt Eriksberg. På samma adress finns kommunens trygghetsboende Orstenen. Kommunen bedriver även ett antal aktiviteter för 65+ som besöks av boende i Eriksberg med kringområden.

I dag finns buss nr 6, 4, 41, 21 till och från Västertorg.

Det är viktigt:

- att det även i fortsättningen finns möjlighet att på ett någorlunda bekvämt och tidseffektivt sätt kunna ta sig till lokalen på Granitvägen 5 för våra medlemmar.

- att den i dag fungerande sträckningen (21) från Västertorg till Akademiska sjukhuset västra TOR kommer att fungera även i fortsättningen. (fler med buss färre med färdtjänst, taxi och bil).

- att det även i kommande nät finns bussar med direkt anslutning exempelvis till och från Resecentrum, till olika ytterområden som IKEA Boländerna, Gränby Köpstad m fl. Uträkningen med 400m till närmaste hållplats med en tidsåtgång på 5 minuter är inte en realistisk bedömning för äldre personer med ex rullator eller annat hjälpmedel alternativt funktionshindrade personer. Alternativet blir då att man tar färdtjänst i stället för att kunna utnyttja kollektivtrafiken.

- att de boende i Sunnersta (ex Grågåsvägen) kan ta sig till sitt närmaste köpcentrum i Gottsunda inom en rimlig tidsgräns med buss.

Sammanfattningsvis kan konstateras att mer än 20% av befolkningen i Sverige är 65+ och av dessa ett stort antal vars enda möjlighet är att förlytta sig med kommunens allmänna kommunikationsmedel.

Att vissa äldre har behov av hjälpmedel för att ta sig fram är ju välkänt. Vi tar för givet att man tar med detta i de nya beräkningarna i upplägget av Bussnätet 2017.

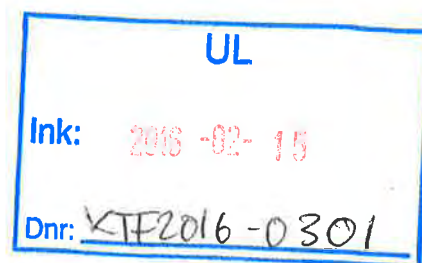
Uppsala den 24 feb 2016

PRO Eriksberg

Ordförande

Gunilla Estrin-Persson

Sveriges Pensionärers Riksförbund
Avd 7 i Uppsala



Till
Kollektivtrafikförvaltningen
Uppsala läns landsting
Box 1400
751 44 Uppsala

Svar på remissen av Förslag till nytt linjenät för stadstrafiken i Uppsala.

Sveriges Pensionärers Riksförbund, SPRF, har beretts tillfälle att svara på remissen och lämnar härmed följande synpunkter.

Vi kan först konstatera att förslaget innebär att Äldre och Handikappade i Uppsala inte skall åka buss. De förutsättningar som anges i remissen omöjliggör för äldre att ta sig ombord eller att stiga av bussarna.

Det är förolämpande mot äldre att UL använder ett räknesätt som "att ta sig till en busshållplats ska bli 5 minuter fågelvägen". Fågelvägen är inte tillgänglig för rollatorer, rullstolar eller äldre med nedsatt syn och hörsel. Även begreppet att "tidsavståndet 400 meter skulle vara 5 minuters promenad" är för en äldre person inte möjligt att genomföra.

Det är också orimligt att "en snabbare ombordstigning" eller "att stopptiderna ska kortas" ska drabba oss äldre, vare sig vi har rollator, rullstol, shoppingvagn eller matkassar. Den utlovade Rundlinjen är bra för äldre som ska handla utan tillgång till bil men med här redovisade förutsättning i är linjen utom räckhåll för äldre.

Det är ytterst angeläget att föraren inte börjar köra förrän passagerarna sitter på sina platser och att hänsyn tas till att äldre sitter kvar till dess att bussen stannat vid hållplatsen. Ryckigheten som ofta uppstår vid start och stopp är förödande för äldre som med år är en får sämre balans och kraft att hålla i sig.

För att göra kollektivtrafiken tillgänglig för äldre är det av största vikt att utrymme finns på bussen för rollatorer, rullstolar, shoppingvagnar och matkassar.

Med stor oro konstaterar vi att Mjuka Linjens bussar inte finns med i detta förslag och det får oss att fundera om denna linje kommer att anpassas till rollatorer, rullstolar, shoppingvagnar, m m. En linje som har lång restid och därmed tröttar ut äldre människor. Alternativet vore att utöka turerna med fler bussar typ Mjuka Linjen och kortare sträckor för att skapa bättre förutsättningar för äldre att ta sig fram i Uppsala via kollektivtrafiken.

Den ”nya” färdtjänstens idé var ju att fler äldre skulle kunna åka med bussarna i kollektivtrafiken. Detta kommer nu att försvåras och många får problem med att ta sig fram. Det saknas en viktig bit i kollektivkakan oh det är angöringen till Akademiska Sjukhuset, som bl a är en stor arbetsplats. Många skall ta sig dit för besök hos läkare och anhöriga skall besöka sina nära och kära. Detta skall kunna ske med en väl utbyggd kollektivtrafik till en rimlig kostnad.

UL kan inte negligera de ca 35 000 ålderspensionärerna i Uppsala som p g a ålder och medföljande sjukdomar och handikapp utestängs från kollektivtrafiken. Dessutom skulle avgiftsfria tider för den här gruppen mellan kl 9 och klockan 15 utgöra en styrning från rusningstrafiken.

Förslaget som UL presenterar är genomfört i Västerås och har medfört att mindre stadsdelar fått sämre tillgänglighet med bussar som trafikerar området mellan kl 10 och 15 och med glesare turer. Enligt förslaget kan detta bli en realitet även i Uppsala. Det begränsar ytterligare äldres rörlighet i det sociala livet och kräver mycket god planering för att komma i tid till vårdscentraler, tandläkare, butiker och serviceinrättningar i stadskärnan.

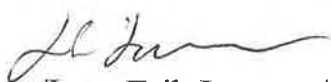
Uppsala 2016-02-12

För Sveriges Pensionärers Riksförbund (SPRF)

Avdelning 7 i Uppsala



/Siv Olsson/
styrelseledamot



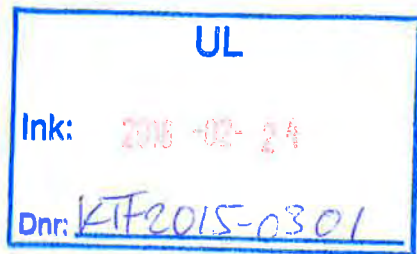
/Lars-Erik Larsson/
revisor/reseansvarig

Synskadades riksförbund Uppsala-Knivsta ser med största oro på de planer UL har för framtiden, närmare bestämt från hösten 2017 och framåt. Vi företräder både synskadade i yrkesverksam ålder, och personer som i högre ålder får svårt att se och röra sig. färre hållplatser och ett högre tempo vid av- och påstigning kommer att göra kollektivtrafiken mindre attraktiv, för att inte säga mindre användbar för dessa grupper av medborgare. Dessutom kommer här en konflikt att uppstå med Uppsala kommuns strävan att i möjligaste mån få våra grupper att använda kollektivtrafiken i stället för färdtjänsten.

SRF Uppsala-Knivsta
Bo Östen Svensson
Ordförande



Sunnersta Egnahemsförening



Sunnersta

Kollektivtrafikförvaltningen UL
Box 1400, 751 44 UPPSALA

Kollektivtrafiknämnden UL
Box 602, 751 25 UPPSALA

E-post: registrator.ktf@lul.se; stefan.bojander@ul.se; stefan.adolfsson@ul.se

Synpunkter från Sunnersta Egnahemsförening och Seniorerna Sunnersta på ULs Linjenät 2017- Ett utvecklat linjenät för Uppsala Stadsbussar

Sunnerstas behov av kollektivtrafik 2017 bör ses i ljuset av följande fakta

Sunnersta inkluderar även Graneberg och Flottsund. Se karta sid 2. Invånarantalet uppgår till 6100 personer (2015). Ur kollektivtrafiksynpunkt efterfrågar Sunnerstaborna pendling in till staden (arbetsplatser, sjuk- och hälsovård, skolor, affärer, banker, kulturaktiviteter, resecentrum), men också till närmaste servicecenter, Gottsunda centrum. I motsatt riktning söker sig många Uppsalabor till områdets rika utbud av friluftsanläggningar i form av vandringsleder (strandpromenad, Gula stigen, Upplandsleden), Sunnerstaåsen med elljusspår och skidbackar, Sunnersta Herrgård med vandrarhem och konferensanläggning. Utmed Ekoln, mellan Flottsund och Skarholmen finns badplatser som Lyssnaängen, flera båt- och fiskeföreningar, Alnäs ungdomsverksamhet, samt Uppsala stads enda restaurang med sjöläge, Skarholmen.

Synpunkter på förslaget på nytt busslinjenät i Uppsala 2017- Sunnersta-området

Förslaget på busslinjer i Sunnersta 2017 innehåller två linjer, den mörkblå som i sin sträckning motsvaras av linje 8 och den cerise motsvarande linje 11. Dessa två linjer ger god service till västra Sunnersta samt Flottsund respektive Graneberg, men täcker inte centrala och östra Sunnersta. Vi noterar den positiva förändringen att kvälls- och helgtrafik införs på den mörkblå linjen. Förslaget innebär dock en väsentligt ökad belastning av busstrafik på Rosenvägen (en buss var tredje minut) med bullerstörningar och risk för olycksfall.

Det som är djupt oroande i förslaget om busslinjenätet 2017 är att linje 20 tas bort med hänvisning till befintlig regionbuss för boende i centrala och östra Sunnersta. Ingen buss i stadstrafik kommer då att trafikera Dag Hammarskjölds väg. Här finns (se kartan) utöver koncentrerad gruppbebyggelse även skolan (ca 600 elever, 70 personal), kyrkan med samlingssal (utnyttjas flitigt även till icke-kyrkliga aktiviteter), Sunnerstas enda matvaruaffär, restaurang, större äldreboende (In Sundusum) som förlagts hit med tanke på goda kommunikationer, samt Sunnersta Herrgård (konferenscenter och vandrarhem). Från Sunnersta centrum (kyrkan) till närmsta busshållplats i korsningen Långvägen/Rosenvägen kommer det att bli 850 meters gångväg och från en del bostadsområden en kilometer. Likaså blir Skarholmen utan kollektivtrafik, som funnits sedan 1928 när spårvägslinjen mellan Uppsala C och Graneberg/Skarholmen öppnade. När spårvägslinjen 1953 lades ner ersattes den med busslinje 20. Vi anser att man bör vara försiktig med att göra förändringar i linjedragningen som missgynnar de funktioner som byggts upp längs den gamla linjen.

Nackdelar för Sunnerstaborna

- Regionbussen går bara en gång i timmen och på helgerna varannan timme.
- Regionbussen stannar inte vid hållplatserna Ekolnsvägen norra (äldreboendet) och Herrgårdsvägen i Sunnersta och inte heller vid Grindstugan (arbetsplatser på Polacksbacken).
- Regionbussen riskerar att vara fullsatt för påstigande i Sunnersta mot Uppsala centrum i morgonrusningen.

- Regionbussen har sämre handikappanpassning, är svårare att äntra och har mindre utrymme för barnvagnar, rollatorer etc än stadsbussarna.
- Regionbussen tar till skillnad från busslinje 20 inte vägen över SVA, Ulleråker, Lundellska skolan och Ångströmlaboratoriet, som många Sunnerstabor pendlar till.
- Barn boende i Graneberg och som skall till Sunnerstaskolan kan inte längre ta bussen.
- Boende i Graneberg kan inte åka buss direkt till centrala Sunnersta (affär, kyrkan mm, se kartan).

Nackdelar för Uppsalaborna

Uppsalaborna får svårare att ta sig till Sunnerstaområdets rika utbud av fritidsanläggningar, som listades ovan. Ingen buss kommer att gå fram till Skarholmen. Konsekvensen av att lägga ned busslinje 20 blir antingen att Uppsalaborna minskar sina fritidsaktiviteter eller tar bilen med ökat tryck på parkeringsplatser. Dessa är redan idag periodvis underdimensionerade vid Sunnerstaåsen, Lyssnaången och Skarholmen.

Generellt kommer försämrade kollektivtrafik att innebära att de som så kan tar bilen, och äldre och handikappade kommer att ställa ökade krav på färdtjänst och sjukresor med taxi.



Kartan över Sunnersta visar att de mörkblå och cerisefärgade busslinjerna kringgår Sunnersta centrum och lämnar boende och för samhället väsentliga funktioner utan stadstrafik. De röda kryssen på Dag Hammarskjölds väg och Skarholmen visar hållplatser som försvinner på grund av avskaffad stadstrafik. Rosenvägen får med det nya förslaget 10 bussar i timmen i vardera riktningen även på helgdagar. Vi önskar att en del av trafiken på Rosenvägen överförs till Dag Hammarskjölds väg som är bättre anpassad för busstrafik.

Hållplatslägen

Utredningen diskuterar inte hållplatslägen i detalj, men säger att dessa skall ses över. Vi vädjar att man vid denna översyn tar hänsyn till äldre och handikappade som kan ha svårt att gå långa sträckor.

I Sunnersta finns tre par hållplatser som ligger mycket nära varandra (paren Heimdalsvägen/Morkullevägen, Trasthagen/Rådjursstigen och Sunnerstabacken/Brostugevägen). Det räcker att stanna vid en av dessa för de linjer som trafikerar båda. Övriga hållplatser bör behållas för att ge ett rimligt avstånd till buss.

Eftersom den mörkblå linjen inte trafikerar Ultuna, Ulleråker eller Polacksbacken uppkommer behov, för dem som har svårt att gå längre sträckor, att byta från den mörkblå linjen till den gula stomlinjen vid rondellen vid Ultuna allé. Hållplatser bör vid denna bytespunkt anläggas så att sådant byte kan ske utan att till fots behöva korsa de hårt trafikerade vägarna.

Hemställen

Föreningarna Sunnersta Egnahemsförening och SPF Seniorerna Sunnersta hemställer å våra medlemmars och övriga Sunnerstabors vägnar att vi får behålla en busslinje i stadstrafik och förslagsvis med 20 minuters intervall som trafikerar sträckan City- SLU-Dag Hammarskjölds väg- Granebergsvägen-Skarholmen. Måste detta ske inom oförändrade ramar kan vi acceptera att trafiken längs Rosenvägen reduceras i motsvarande grad, vilket också skulle bidra till att minska störningar från busstrafiken där.

Uppsala den 22 februari 2016



Arne Lagerholm

Ordförande för Sunnersta Egnahemsförening
Ca 500 hushåll

e-post: arne.lagerholm@gmail.com

tel: 018-32 08 84

mobil: 070-7954669



Marianne Westerlund

Ordförande för SPF Seniorerna Sunnersta
Ca 400 medlemmar

e-post: marianne@velorum.se

tel: 018-32 48 35

mobil: 070-3514236

Remissvar från SPF Seniorerna Luthagen Uppsala på UL:s förslag till linjesträckning.

Rent generellt vill vi svara på detta ur i första hand ett äldreperspektiv. För många områden inom kommunen blir det nya förslaget helt klart en försämring. T.ex. för många boende i Sunnersta, Ärna, Gamla Uppsala och för miljontalet besökare till Fyrishov. Det sistnämnda gäller även barn och ungdomar. Uppsala kommuns målsättning är att kollektivresandet ska öka men som vi ser det med detta förslag så blir det i många fall tvärt om. Om man får för långt till busshållplatsen så kommer många att ta bilen vilket inte är bra för miljön. Vi måste även nämna de som bor i Sävja och vill ta sig till Mälaren, de måste ta bussen in till city för att sedan resa vidare ut igen och så kan det inte få vara. Äldre personer, handikappade personer, barn och unga drabbas i alla ovan angivna nämnda stadsdelar. Tänk om och gör rätt. Använd de sträckningar som finns idag och bygg ut dessa genom tätare avgångar i stället för indragna busslinjer.

BERTHOLD LINDERSTEN, ordförande SPF Seniorerna Luthagen Uppsala

UL

Ink: 2016 -02- 2 6

Dnr: KTF 2015-0301

Orstenens Intresseförening.

Yttrande kring förändring av busslinjer 2017.

Förslag att busslinjerna 4, 21 och 41 till och från Västertorg skall upphöra ser vi som en klar och medveten försämring för oss boende i området kring Västertorg.

Förslaget om 500 meter (fågelvägen 400 meter) till, eller mellan, hållplatser ser vi som ytterligare en belastning när vi är, eller blir, äldre

I området kring Västertorg, som byggdes på 1950 -60 -talet, är de boende numera till stor del äldre, många är äldre pensionärer, med förflyttnings svårigheter. Rullatorer och rullstolar är ett vanligt inslag i gatubilden.

I omedelbar anslutning till Västertorg finns trygghetsboende Orstenen (Granitvägen 5, 7 och 9) och ett seniorboende, Granitvägen 14.

Kommunens Träffpunkt Eriksberg är ytterligare en grupp där många med gångsvårigheter inrymmer.

Eriksbergs vårdcentral är också belägen i Västertorgs omedelbara närhet.

Besökare till Vårdcentralen är ävenledes de ofta ur stånd att promenera längre sträckor

Vidare är Västertorg ett centrum med två Livsmedelsaffärer, två banker, tandläkare, apotek, frisörer, Post, ut och inlämning av paket, Erikbergsskolan mm.

Inrättningar som även äldre med gångsvårigheter besöker och av och till måste släpa med tunga kassar och kanske promenera upp till 500 meter från eller till en busshållplats.

Beakta åldersstrukturen på oss boende i Eriksbergsområde.

Ta hänsyn till förslaget om den förtätning av bostadsbeståndet som planeras för området när planering för kommande busslinjesträckningar och hållplatsernas belägenhet fattas.

Sammanfattningsvis:

Ger inte busslinjerna möjlighet att nå stadens alla områden och faciliteter med ett minimum av bussbyten och ett kort avstånd till busshållplats, eller "osmidighet" vid bussbyten, tvingas vi äldre söka andra alternativ för att nå platser dit vi vill komma.

Försvåra inte möjligheten för oss äldre att nå stadens alla delar.

Tvinga inte oss äldre att till fullo utnyttja möjligheten till färdtjänst var gång vi vill lämna eller återvända till Västertorgsområdet.

Funktionell Kollektivtrafik är smartare för alla parter

Uppsala den 25 februari 2016

Orstenens Intresseförening



Lars Mollbrink

Ordf.

Granitvägen 7 752 43 Uppsala tfn. 0739-76 56 00

Äldre kommer att drabbas hårt utav UL:s nya förslag på Uppsala statsbussar!!!

- . Många linjer dras in
- . Färre busshållsplatser
- . Längre avstånd till
busshållplatserna

Protester mot nya förslaget

NAMNUNDERSKRIFTER

TERRY LINGSERIUS
Linnéa Olsson
Gunn Borg Johansson
Ester Jönsson
Anders Jönsson

FORTS
NÄSTA SID →

Kerstin Lilja

~~Mamma~~ ~~the~~

Therese Ekvall

~~Ant~~ ~~And~~

Lam Byrander

Ulla Arndtson

Hjerta Gennarson

Mary Higberg

Jonas Berlin

Catipate

Mike Muisyo

Helen Wallon

Emilie Olsson-Blom

Lenn Gonsow

PKP

ML

Hon. J. J.

Kerstin Lilja

~~Marianne~~

Therese Ekvall

~~Ant. Arvola~~

Lam Bylund

Awa Arndtson

Kjate Samundson

Helga Nilsson
Birgit Holmberg
Gullan Nilsson
Manka Bergstrand
Birgit Wäpman
Mona Höglund

Tolke / Johansson
Gunnel Eriksson
Tore Andersson
Vera Andersson

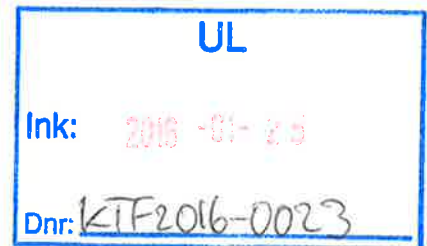
Gottsunda 2016-01-21

UL

Att: Johan Wadman

Box 1400

751 44 Uppsala



Förändringar för linje 7

Enligt Upsala Nya Tidning kommer Ni att ändra buss nr 7:s ändhållplats till Gottsunda centrum. Vi är en pensionärsorganisation med regelbundna möten vid Fiolbackens samlingslokal flera gånger i veckan. Flera av våra medlemmar är beroende av att bussen kommer till vår hållplats Fiolbacken. I annat fall måste färdtjänsten anlitas. Det kommer att orsaka merkostnader inte enbart för våra medlemmar utan även för kommunen.

Dessutom har Träffpunkt Treklangen blivit mycket populär samlingslokal för pensionärer och närmaste hållplatsen dit är som bekant Gottsunda Simhall. Boulehallen är också ofta besökt av oss pensionärer, inte tal om Björngården samt vårdcentralen.

Vi ber Er tänka om indragning av de två hållplatser verkligen skulle bli en besparing för totalkostnaderna för transporter i vårt samhälle.

För PRO Gottsunda-Sunnersta


Anja Wessman

Bilagor: Medlemsunderskrifter 2 sidor

Följande PROs medlemmar i Gottsunda-Sunnersta vill ha buss nr 7 till Gottsunda
Simhall

Ingelott Bergström

Jon Samrell

Lars Olsson

Kerstin Skerlinck

Hrita Ekman

Margareta Eriksson

Maud Olsson

Britt Pettersson

Chr Westerberg

Håkan Lindblom

Eva-Lena Shaikh

Karin Olander

Brittmarie Nilsson

Håkan Pettersson

Lars Wikström

Olav Jön

Eivi Carlsson

Kerstin Vondelin

Gunn Britt Brund

Ingvald Andersson

1
Groune Björkqvist Britt-Marie Ståhl

Solveig Lindqvist Ingegerd Danielsson

Hans Ekman

Signilla Eriksson

Aella Grönholm

Gustava Lindberg

Olun Hahn

P-O Lindberg

Hakan Wärnäs

Kas Forsklans

Britt Hallén

Signilla Forsklom

Ingegerd Eriksson

Lars-ola Sund

Eunborg Dahls

V-B Smith

Sajakundqvist

Gunilla Olsson

Marianne Nyberg

Imper Feltensson

Kristin Sandberg

Ola Kuchta

Evy Karlström

Brf Neptunus II
Org nr 717600-1597
Luthagesplanaden 26 A-C
752 24 UPPSALA

Till **Kollektivtrafikförvaltningen, Upplands Lokaltrafik**
Box 1400
751 44 Uppsala

e-post: registrator.ktf@lul.se

Synpunkter från Brf Neptunus II angående Kollektivtrafikförvaltningens förslag: Linjenät 2017 - Ett utvecklat linjenät för Uppsalas Stadsbussar, Dnr KTN 2015-0020

Styrelsen för Brf Neptunus II har tagit del av Kollektivtrafikförvaltningens förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar och välkomnar att förslaget har beredskap för att Uppsala växer och de utmaningar det innebär. Styrelsen har till uppgift att tillvarata sina medlemmars intressen och vi vill därför framhålla ett antal synpunkter som berör kollektivtrafiken i vår del av staden.

I sammanhanget är det nödvändigt att understryka vikten av att de kvaliteter som Uppsala idag har inte förstörs utan tvärtom används som en styrka för såväl dagens som morgondagens samhällsbygge. Att Uppsala växer är inte oproblematiskt eftersom det ställer stora krav på alla former av infrastruktur i hela kommunen samt att fler människor och verksamheter ska samsas på ett begränsat utrymme i kommunens mer centrala delar.

Luthagen är ur många aspekter ett mycket attraktivt bostadsområde, inte minst tack vare den höga kvaliteten på bostadsbeståndet, närheten till Uppsalas centrum, tillgängligheten till parker och grönområden samt tillgången till en mycket välutvecklad infrastruktur med god kollektivtrafikförsörjning.

Stomlinjer och en ny ringlinje

Förslaget med en stomlinje med hög turtäthet som ska trafikera Luthagesplanaden liksom förslaget med en ny ringlinje som ska gå genom Luthagen anser styrelsen vara mycket bra och rimliga förslag för att ytterligare öka tillgängligheten och förbättra linjenätet. Vi förordar samtidigt att regionbusstrafiken koncentreras till Luthagesplanaden och anser att byten mellan region- och stadstrafik ska ske vid hållplatslägen längs med esplanaden.

Vi vill samtidigt lyfta fram att det inte är oproblematiskt att låta den nya ringlinjen gå längs med bland annat Kyrkogårdsgatan. Trafikintensiteten är redan idag mycket hög längs med denna gata, framförallt i rusningstid på morgonen och sen eftermiddag. Styrelsen förordar dock att den nya ringlinjen prioriteras längs Kyrkogårdsgatan samt att Kollektivtrafikmyndigheten istället avvecklar all trafik med regionbussar samtidigt som Uppsala kommun uppmanas att vidta åtgärder för att minska trafiken med annan tung trafik och personbilar i detta område eftersom den totala trafikmängden inte kan tillåtas öka.

De regionbussar som trafikerar Kyrkogårdsgatan och Börjegatan upplevs som betydligt mer störande än den busstrafik som kör längs med Luthagsesplanaden. Ur vårt perspektiv kan det därför inte vara försvarbart att låta ett flertal linjer med regionbussar (idag UL:s linjer 772 och 844) trafikera Kyrkogårdsgatan och Börjegatan då endast ett fåtal hållplatser ligger utmed gatan och tidsvinsten inte är särskilt stor i förhållande till att trafikera Luthagsesplanaden och Bårbyleden för att därefter angöra väg 272. Störningen för de omkringboende är mycket stor och vår bedömning är att Kyrkogårdsgatan inte är dimensionerad för denna typ av tung trafik. Ett mycket stort antal fastigheter har dessutom ut och infarter längs med Kyrkogårdsgatan varför det också är angeläget att minska trafikintensiteten för att förbättra tillgängligheten och minska olycksrisken för gående och cyklister. Längs med Kyrkogårdsgatan finns även en förskola och två parker som drabbas av störande trafikbuller, inte minst från regionbussarna och annan tung trafik. En ny ringlinje med stadsbussar skulle inte ha samma negativa inverkan på miljön som regionbusstrafiken och dagens biltrafik samt skulle för boende i området innebära en större service än förbipasserande regiontrafik och privatbilism.

Bytespunkter och hållplatslägen

Styrelsen vill göra Kollektivtrafikmyndigheten uppmärksam på att ett flertal av dagens hållplatslägen är placerade på ett sådant sätt att busstrafiken utgör ett hinder för annan trafik. Det är givetvis bra att hastigheter hålls nere och att busstrafikens framkomlighet prioriteras men det är inte rimligt att korsningen Luthagsesplanaden och Kyrkogårdsgatan blockeras av stads- och regionbussar på grund av hållplatsernas placering. Även om det är Kollektivtrafikmyndighetens vilja att i största möjligaste mån minska risken för kolonnkörning med flera stads- och regionbussar efter varandra, så torde det vara svårt att helt undvika. Hållplatslägena måste därför ses över och flyttas till delvis nya lägen längre från korsningen.

När Ekonomikum utvecklas till en ännu viktigare bytespunkt måste hållplatslägena noga studeras samt en hållbar infrastruktur kring hållplatserna byggas upp, framförallt för cykelparkering samt för en säker och tillgänglig av- och påstigning.

Hållplatslägen och utvecklingen av bytespunkter måste ovillkorligen planeras så att de har en så liten negativ påverkan som möjligt för boende i närheten av hållplatserna.

Uppsala den 26 februari 2016



Sten Bernhardsson
Ordförande Brf Neptunus II

Kommentar till

UL:s nya linjenät

Stadsbussarna i Uppsala skall år 2017 få nytt linjesystem allt enligt förslag utarbetat av landstingets kollektivtrafiknämnd.

Som svar på en kraftfull utbyggnad av Stenhagen (c:a 190 nya lägenheter) samt Rickomberga området (förväntade runt 200 nya lägenheter) ser uppebarligen kollektivtrafiknämnden sig nödsakade att dra in bl a linje 22 som trafikerar Otto Myrbergs väg.

För oss som har börjat se bussen som ett bra och miljövänligt alternativ till bilen dras nu mattan undan. Kanske dags att förbereda en slogan i området? "Reclame the Car".

Alla bor inte 100 meter från Luthagsleden. Bor man, som en hel del gör, i övre delen av Otto Myrbergs väg/Polhemsgatan och är lite äldre och i behov av hjälpmedel får man kanske finna sig att mellanlanda på rullatorns sittplatta mer än en gång innan man nått Busskuren ner på Luthagsleden.

Fler boende använder numera bussen (22:an) för att utföra dagliga/veckovisa inköp i Stenhagen (vårt närmaste köpcentra). Där ligger också apoteken och vårdcentral/vårdboende.

Uppsala skall växa, ny bostäder måste byggas. Kommunen har nu en godkänd plan för Rickomberga 21:5 och en pågående för Rickomberga 21:3. I samband med att man presenterade dessa planer framhölls speciellt 22:ans goda bussförbindelserna längs Otto Myrbergs väg.

Även för den planerade golfbanan, med förmodad ingång mot Berthåghåållet, är ett av huvudargumenten att man inte skall behöva bil för att golfa. Tanken är väl då, trots allt, att man skall kunna åka kommunalt ända fram och inte behöva stå på Luthagsleden och montera sin utrustning.

Man kan fråga sig om eller hur Stadsbyggnadskontoret och UL samverkar kring morgondagens kollektivtrafik för Uppsala stad. Frågan borde väl i allra högsta grad vara glödhet, inte minst för det Miljöpartistiska kommunalrådet som, vitt och brett pratat sig varm för bättre/effektivare kollektivtrafik och väl helst, åtminstone officiellt, ser bilen som något som borde komma på minst tredje plats när det gäller val av kommunikationsmedel. Cykel, buss och bil.

Är det så här Landstinget, UL och den sittande kommunledning vill se utvecklingen av kollektivtrafiken i Uppsala. Staden bygger/förtätar Bostadsområden (enklaver) som man sedan svårligen kan förflytta sig emellan, utan den så förkastliga bilen.

Väl tänkt ????

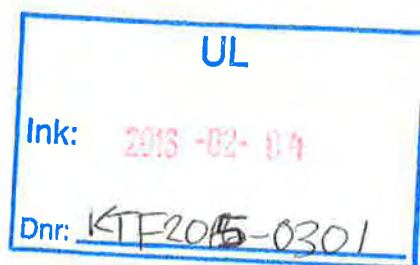
Uppsala 2016-02-25

Brf Rickomberga Park

Jan Gustafsson

Ordförande

Brf Ekeby Hus
Uppsala



Uppsala 2016.02.01

Remissvar rörande

Förslag till ett nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar, Dnr KTN2015-0020

Efter att ha studerat förslaget och även deltagit i en hearing den 20 januari vill brf Ekeby Hus framföra följande synpunkter.

Brf Ekeby Hus är ett privat seniorboende med 100 lägenheter som i dag har nära till tre olika busslinjer som många av de boende utnyttjar ofta, nr 2, 21 och 41. Vi har i dag kort avstånd till en hållplats, vilket är synnerligen viktigt om våra medlemmar ska prioritera buss framför andra färdsätt. När man flyttar till ett område är det viktigt att det går reguljära busslinjer dit man vill åka. Det gäller speciellt oss äldre som inte längre kan köra bil. Om linjenätet ändrar sig, kan därför förutsättningarna för boendet ändras radikalt.

I förslaget ingår fem stomlinjer, en ringlinje, fem kompletteringslinjer och tre mjuka linjer. De mjuka linjerna finns inte med i förslaget, så man vet inte var de kommer att gå i framtiden. Det finns inte heller uppgift om vilka hållplatser som kommer att finnas kvar vilket gör hela förslaget svårbedömt. Som resenär är det den totala restiden inklusive den tid det tar att gå till och från hållplatsen som är intressant. Vi tror att få resenärer är intresserade av att vinna 2 minuters restid med buss om gångtiden till hållplatsen i stället ökas. Vid hearingen fick vi veta att beslut om linjenätet tas i april 2016 men att beslut om hållplatserna tas först i maj 2016 vilket tyvärr inte alls framgår av tidplanen i förslaget.

Kartmaterialet har så dålig upplösning att det är väldigt svårt att uttala sig om linjernas sträckning vilket vi också påpekade vid den hearing som vi deltog i. Den schablonartade skiss över linjenätet som finns i förslaget och som också visats i UNT ger en ganska missvisande bild. Riktigt så dåligt är inte förslaget. Vi tror oss vara ganska nöjda med den mörkblå kompletteringslinjens sträckning eftersom vi med den kan nå för oss viktiga resmål. Vi hoppas även kunna nå ringlinjen via hållplatsen på Kyrkogårdsgatan, under förutsättning att den hållplatsen kommer att finnas kvar.

En linje som vi utnyttjar då och då är linje 21 som går via Eriksberg till Akademiska sjukhuset, Science Park och Ultuna. Den kommer för vår del att ersättas av den mörkblå linjens sträckning.

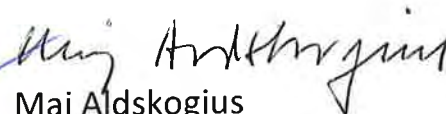
Många av våra boende har rullator och föredrar att åka med de mjuka linjerna eftersom de bussarna inte startar förrän man sitter på plats. Även många pensionärer som har färdtjänst föredrar de mjuka linjerna eftersom man vet när man kommer fram, vilket inte gäller färdtjänsten. Vi skulle därför vilja att en mjuk linje även fortsättningsvis passerar Ekeby Hus. Buss 41 har tidigare gått på fast tid en gång i timmen kl 9 till 18.30. Vi har länge önskat att den skulle gå en gång i halvtimmen för att vara ett bra alternativ till andra färdstätt. Busstiderna har 2016 ändrats så att den nu går med 1 timme och 20 minuters mellanrum vilket innebär att det är svårt att hålla reda på avgångstiderna och beläggningen kommer därför sannolikt att bli ännu sämre än tidigare. Dessutom slutar den att gå tidigare än förut. Vi föreslår att alla mjuka linjer frekventeras med ½ timmes intervall.

I dag har vi två hållplatser utanför Ekeby Hus. Den som är viktigast för oss är den som har namnet Ekeby Hus. Den är en förutsättning för att våra boende ska kunna åka buss över huvud taget. Den vill vi absolut ha kvar. Den är också flitigt utnyttjad. Förutom av de boende på Ekeby Hus och radhusen på andra sidan om Flogstavägen används den hållplatsen av de som bor i området söder om Flogstavägen och av många studenter från studentbostäderna på Sernanders väg.

Sammanfattning av synpunkterna från brf Ekeby Hus:

- Vi är nöjda med den mörkblå kompletteringslinjens sträckning
- Det är absolut nödvändigt att vi får behålla hållplatsen Ekeby Hus
- Vi vill att en 40-linje ska passera Ekeby Hus och gå med ½ timmes intervall
- För att vi skall kunna nå ringlinjen måste hållplatsen på Kyrkogårdsgatan finnas kvar

För brf Ekeby Hus

		
Jan-Erik Wikström Ordf.	Lars Ivar Hising Vice ordf.	Maj Aldskogius Skr.

Brf Ekeby Hus, Flogstavägen 5, 752 73 Uppsala,
Exp öppen måndag–torsdag 9–11, tel 018 46 04 90
www.ekebyhus.se, e-mall: ekebyhus@telia.com

Indragning av busslinje 9

Undertecknad, ordförande i Brf Östertull, önskar inkomma med följande synpunkter.

En avveckling av busslinje som trafikerar Salabacksgatan skulle kraftigt försämra tillgänglighet till kollektivtrafik för föreningens medlemmar då sträckan Årstagatan till i höjd med Lästmakargatan är förbyggd av andra och skulle öka avstånd till hållplats avsevärt jämfört linje 9 idag. Om mörklila linje trafikerar Salabacksgatan är detta inget egentligt problem med har ej gått att utläsa tydligt av remissmaterialet. Föreningen som omfattar 16 hus fördelade mellan Salabacksgatan och södra sidan av Lästmakar gatan innefattar 327 lägenheter, har också medlemmar vilka idag nyttjar linje 4 och linje 7. Förändringar även här skulle ytterligare försämra för föreningens medlemmar.

Huruvida man uppnår kostnadsmässiga och miljömässiga besparingar kan ifrågasättas eller om detta egentligen bara är ett nollsummespel kan diskuteras men är inte ämnet för dagen.

Med hänsyn till de planerade byggnationer som finns och/eller är påbörjade kan ifrågasättas linje 1 klarar av att svälja behovet från Gränby och in mot staden.

Dessa synpunkter är också diskuterade med ordf. i Brf Salabacke, Salabacksgatan 60-72 vilken hyser samma farhågor avseende försämringar för medlemmarna. Motsvarande frågor bör också belysas med hyresvärden Uppsalahem vilken har ett större antal lägenheter inom området.

Tacksam för kontakt och vidare förtydligande diskussion med ansvarig inom UL.

Uppsala den 28 februari 2015

Kollektivtrafikförvaltningen UL
Box 1400
751 44 Uppsala

Yttrande över förslag till nytt stadsbusslinjenät 2017 i Uppsala

Uppsala kommuns Översiktsplan 2016 och innerstadsstrategin bidrar inte fullt ut till en hållbar utveckling för Uppsala stad på grund av brister i föreslagna trafiklösningar. Förslag till lösningar saknas på en redan idag oacceptabel trafiksituation – och med stadens tillväxt ännu värre trafiksituation – i innerstaden väster om Fyrisån som kan orsaka hälsorisker och fara.

Uppsala kommun behöver omarbета Översiktsplan 2016 och innerstadsstrategin så att båda dokumenten innehåller långsiktiga lösningar på trafiksituationen väster om Fyrisån. I förslaget till nytt busslinjenät i Uppsala 2017 finns flera brister som skapar ännu värre trafiksituation och då särskilt längs Övre Slottsgatan mellan S:t Olofsgatan och Drottninggatan. Utmaningen ligger i att åtgärda bristerna innan bussarna fastnar i biltrafikens köer. Utöver detta behöver en uppdaterad och aktuell åtgärdsplan på kort sikt snarast tas fram med konkreta åtgärder för att lösa en redan idag oacceptabel trafiksituation.

Bakgrund

Bostadsrättsföreningen Slottsgårdarnas fastighet är belägen vid Åsgränd 3 samt Övre Slottsgatan 8A och 8B. Föreningen och de boende är direkt berörda av den trafiksituation som råder i innerstaden väster om Fyrisån och då särskilt längs Övre Slottsgatan mellan S:t Olofsgatan och Drottninggatan.

I föreslagen Översiktsplan 2016 (Del A, sid. 32f) anges att det i Uppsala ska utvecklas ett tydligt hälsoperspektiv och god säkerhet. Uppsala ska ha goda ljudmiljöer med ansvarsfull bullerhantering för livskvalité och stadsutveckling. Uppsala ska ha god luftkvalité samt ha en tillfredsställande framkomlighet och säkerhet för transporter av farligt gods. I avsnittet står också att handlingsplaner vid behov ska tas fram.

Trafik är en av de främsta källorna till hälsofarliga föroreningar i utomhusluften och hälsoskadligt buller. Åtgärder som rör vägtrafiken är därför viktiga för att minska utsläppet av luftföroreningar och klara miljökvalitetsnormerna, speciellt i tätbebyggda områden där trafiken ofta är största källan till de värsta luftföroreningarna. Luftföroreningar kan leda till en ökad risk att drabbas av och dö av sjukdomar i hjärta, kärl och luftvägar.

Gaturummets proportioner har enligt kommunens Omprövning av Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar (pm₁₀) i Uppsala från april 2014 (3.3, sid. 12f) stor betydelse för halter av luftburna föroreningar. Smala och slutna gaturum tål mycket mindre trafik än bredare och öppna. Den angivna bredden i kommunens åtgärdsprogram för Övre Slottsgatan söder Åsgränd är angiven till 15 meter (Bilaga 1, Trafiktålighetsberäkningar). Det är inte korrekt vid föreningens fastighet; gaturummet är bedömt endast 11–12 meter. Även angivna höjder på byggnader på ömse sidor om gatan är inte riktiga vid föreningens fastighet (för lågt angivna i planen). Angiven andel av tung trafik är 5 % vilket torde förutsätta att inte linjebunden busstrafik är förlagd till gatan. Under vintertid, då låga temperaturer ger markinversioner, vilka i kombination med köbildningar, långsam trafik och dåligt ventilerat gaturum (beroende på gatubredd och omgivande hushöjder) råder smogliknande förhållande i marknära skikt.

I översiktsplan 2016 och i innerstadsstrategin kvarstår Övre Slottsgatan som en viktig genomfart på väster om Fyrisån trots en redan idag oacceptabel trafiksituation. Uppsala kommun förutser i

dokumenten en kraftig utvidgning av antalet innevånare i tätorten Uppsala vilket ytterligare kan öka påfrestningen avseende trafik. Redan idag planeras en större utbyggnad på västra sidan av ån i större omfattning i Ulleråker och Rosendal samt att universitetet bygger ut administrations- och undervisningslokaler. Lokaltrafikens planer på en ringlinje kan innebära ytterligare belastning med tung trafik på Övre Slottsgatan om ringlinjen förläggs dit.

Trafiksituationen i det trånga gaturummet på Övre Slottsgatan innebär redan i nuläget att det är köer och dålig ljud och luftmiljö en stor del av dygnet. Under större delen av dygnet respekteras inte hastighetsbegränsningen på 30 kilometer per timme vilket innebär risker för oskyddade trafikanter och högt buller. Inget förbud finns mot dubbdäck vilket innebär ökad risk för höga partikelhalter, särskilt i samband med låga temperaturer (se ovan).

Gatusträckningen mellan S:t Olofsgatan och Drottninggatan vilar, geologiskt sett, på en del av Uppsalaåsen där sedimenten är av olika karaktär. Ytbeläggningen vilar på s.k. svallgrus vilket överlagrar inkilande glaciallera vilken vilar på stratifierade isälvsediment. Denna icke homogena grund leder till vibrationer, sprickbildningar och sättningar i omgivande byggnader.

Konsekvenser av kommunens förslag

Då varken gaturum eller de äldre fastigheterna vid Övre Slottsgatan är byggda med hänsyn till den trafiksituation som råder idag eller utifrån de förslag som ges i Översiktsplan 2016 och innerstadsstrategin uppstår negativa konsekvenser.

Konsekvenser av brist på förslag till en hållbar lösning på trafiksituationen är bl.a.:

- Fortsatt dålig luftkvalité och skadliga partikelmängder med hälsorisker.
- Fortsatt höga bullernivåer med hälsorisker och bristande livskvalité.
- Fortsatta vibrationer i fastigheten vid tyngre trafik (bussar och lastbilar).
- Risk för tillbud och fara vid transport av farligt gods i ett trångt gaturum.
- Risker för oskyddade trafikanter i form av gångare och cyklister (cyklister väljer redan idag främst att använda gångbanorna på Övre Slottsgatan på grund av trafikmiljön på själva gatan vilket skapar ytterligare risker för gångtrafikanter).

För de boende innebär det även vardagliga negativa konsekvenser som att ursprungliga luftventiler mot gaturummet är oanvändbara på grund av rådande trafiksituation samt att det inte på grund av luftkvalité eller buller går att öppna fönster eller vädra. Sömn blir störd. För bostadsrättsföreningen som fastighetsägare innebär det vibrationer i huskroppar och nedsmutsning av fasader.

För Uppsala kommun innebär förslagen att de överordnade målen om en hållbar utveckling och målen om en god livsmiljö inte uppnås samt att gällande miljökvalitetsnormer riskerar att inte uppfyllas.

Övre Slottsgatan ligger i en del av Uppsala med stora kulturmiljövärden. Trafiksituationen skapar också idag en stark barriäreffekt mellan området kring domkyrka och universitetshus gentemot Carolina Rediviva och Carolinaparken samt även Uppsala slott. En förändring av trafiksituationen innebär att ett bättre sammanhang för besökare och boende skapas i ett av Uppsalas mest centrala kulturområden.

Förslag till revidering av dokumenten och direkta åtgärder I Översiktsplan 2016 och innerstadsstrategi behöver nya trafiklösningar tas fram väster om Fyrisån; inte för att i första hand medge utökad trafik utan för att omhänderta en oacceptabel trafiksituation idag. I en växande stad kommer åtgärder att bli allt svårare att vidta i takt med förtätning och utbyggnad av staden varför detta måste inplaneras och påbörjas redan tidigt i Översiktsplan 2016 och i föreliggande innerstadsstrategi.

Föreslås revidering av Översiktsplan 2016 och innerstadsstrategi med lösningar för reduktion av trafik i aktuellt område, exempelvis en trafikled väster om Fyrisån utanför innerstaden i syfte att lösa en redan oacceptabel trafiksituation på västra sidan om Fyrisån i innerstaden och därigenom skapa en långsiktigt hållbar utveckling. Detta behov har för övrigt angivits i tidigare översiktsplaner från Uppsala kommun.

Problemet med en oacceptabel trafiksituation finns redan idag och därför måste även kortsiktiga åtgärder snarast vidtas. Exempel på sådana är att direkt förbjuda genomfartstrafik (vilket avstängningen under arbeten med "paradgatan" visade var möjligt), öppnande av alternativa trafikvägar såsom den idag avstängda Villavägen för att fördela trafik. Förbud mot dubbdäck på Övre Slottsgatan, tillse att tyngre trafik som bussar och lastbilar leds andra vägar samt bulleråtgärder m.m. i fastigheter.

Föreslås direkta konkreta åtgärder för att kraftigt begränsa trafiken på Övre Slottsgatan i syfte att redan på kort sikt omhänderta dagens problem. En aktuell uppdaterad åtgärdsplan med översedda ingångsvärden tas fram så att gällande miljökvalitetsnormer innehålls.

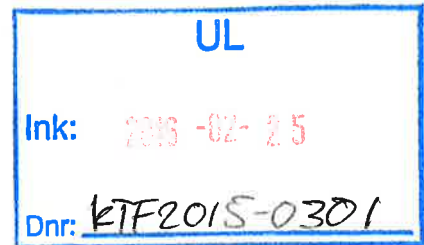
För Bostadsrättsföreningen Slottsgårdarna

Jari Kokko	Gunnar Holm
Ordförande	Styrelseledamot
Övre Slottsgatan 8 A	Övre Slottsgatan 8 B
753 10 Uppsala	753 10 Uppsala

Uppsala 2016.02.23

Till

UL och Kollektivtrafiknämnden



Bifogar protestlistor underskrivna av boende i HSB brf 56 Fiolbacken mot förslaget att lägga ned hållplatserna Gottsunda simhall och Fiolbacken.

I övrigt hänvisar vi till brevet vi mejlade till er 2016.01.30 där styrelsen för ovannämnda bostadsrättsförening utvecklar sin syn på UL's förslag.

Med vänlig hälsning

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Lennart Hedvåg".

Lennart Hedvåg

Ordförande för HSB 56 Fiolbacken

Upprop. Vi, som bor på Valthornsvägen i HSB Brf 56 Fiolbacken, önskar att bussförbindelse med hållplats/-er på Valthornsvägen (Gottsunda simhall, Fiolbacken) kommer att finnas kvar dagtid och kvällar. Detta för att det är långt för många att gå till andra sidan av Gottsunda Centrum och för vår trygghet och säkerhets skull.

Namn	Valthornsv. nummer	Namn	Valthornsv. nummer
Sven Andersson	12		
Arne Andersson	2		
Rosa Andersson	2		
Olle Klodius	60 D		
Anita Eklund	6		
Joel Sundin (nicknamn)	64 B		
Ruben Klodius	10		
GE Eriksson	8		
Brigitte Eriksson	10		
Maria Peippo	2		
Leila Österberg	34 A.		
Weta Oros	26 A		
MPadenko Oros	26 A		
Doris Jansson	14 D		
Per Söderberg	14 D		
Anders Falk	38 B		
Gunnel Olsson	4		

Upprop. Vi, som bor på Valthornsvägen i HSB Brf 56 Fiolbacken, önskar att bussförbindelse med hållplats/-er på Valthornsvägen (Gottsunda simhall, Fiolbacken) kommer att finnas kvar dagtid och kvällar. Detta för att det är långt för många att gå till andra sidan av Gottsunda Centrum och för vår trygghet och säkerhets skull.

[illegible]

Upprop. Vi, som bor på Valthornsvägen i HSB Brf 56 Fiolbacken, önskar att bussförbindelse med hållplats/-er på Valthornsvägen (Gottsunda simhall, Fiolbacken) kommer att finnas kvar dagtid och kvällar. Detta för att det är långt för många att gå till andra sidan av Gottsunda Centrum och för vår trygghet och säkerhets skull.

[illegible]

Upprop. Vi, som bor på Valthornsvägen i HSB Brf 56 Fiolbacken, önskar att bussförbindelse med hållplats/-er på Valthornsvägen (Gottsunda simhall, Fiolbacken) kommer att finnas kvar dagtid och kvällar. Detta för att det är långt för många att gå till andra sidan av Gottsunda Centrum och för vår trygghet och säkerhets skull.

Namn	Valthornsv. nummer	Namn	Valthornsv. nummer
S. O. Golder	10		
Ingrid Petersen	48D		
Marianna Nyberg	24 B		
Yvonne Carlsson	22		
Maud Olson	20		
Per Kämtell	20		
Ju Lilla	18		
Ede Thorsell	6		
Dagmar Johansson	48		
Margareta Lindén	10		
Gubrun Svensson	20		
Margareta Lindén	14 B		
Ellen Petersen	4		
Kärra Holmberg	10		
Ulla Jansson	10		
Engelborg Petersen	62		
Raydel Carlsson	4		
Barbro Jacobson	121		
Magnus Eriksson	22		

Upprop. Vi, som bor på Valthornsvägen i HSB Brf 56 Fiolbacken, önskar att bussförbindelse med hållplats/-er på Valthornsvägen (Gottsunda simhall, Fiolbacken) kommer att finnas kvar dagtid och kvällar. Detta för att det är långt för många att gå till andra sidan av Gottsunda Centrum och för vår trygghet och säkerhets skull.

Namn	Valthornsv. nummer	Namn	Valthornsv. nummer
Lars Olsson	4		
Monica Legebäck			
Siv Libell	189		
Maud Olson	20		
Lise Torgilis	20		
Elisabeth Ennsson	162		
Bengt Ennsson	162		
Elisabet Lund	12		
Clara Nilsson	58		
Sandra Hedberg	40		
Ingrid Jansson	6		
Bo Olsson	2		
Liton Barua	44 ^e		
Anders	40		

Upprop. Vi, som bor på Valthornsvägen i HSB Brf 56 Fiolbacken, önskar att bussförbindelse med hållplats/-er på Valthornsvägen (Gottsunda simhall, Fiolbacken) kommer att finnas kvar dagtid och kvällar. Detta för att det är långt för många att gå till andra sidan av Gottsunda Centrum och för vår trygghet och säkerhets skull.

Namn	Valthornsv. nummer	Namn	Valthornsv. nummer
Inger Wilhe de	16 B		
Margaretha Wilhel	4		
Britt Ytterberg	8		
Lis Johansson	48		
Marie Vestlund	12		
Louise Persson	661		
Carl Persson	661		
Lena L. Bergström	20		
Torgerd Andersson	12		
Anita Larsson	6		
Sam Britt Brund	12		
Fardin Ghaderi	22		
Unja Watan	20		
Gösta Hellman	24C		
REINA MYREEN	2		
Nicolas Fredriksen	10		

Upprop. Vi, som bor på Valthornsvägen i HSB Brf 56 Fiolbacken, önskar att bussförbindelse med hållplats/-er på Valthornsvägen (Gottsunda simhall, Fiolbacken) kommer att finnas kvar dagtid och kvällar. Detta för att det är långt för många att gå till andra sidan av Gottsunda Centrum och för vår trygghet och säkerhets skull.

Namn	Valthornsv. nummer	Namn	Valthornsv. nummer
Bett Måne Eriksson	22		
M. Spångberg	50 A		
Sören Carlsson	185		
Britta Berglund	58 F		
Bengt Eriksson	8		
Emil Andersson	48 F		
Connie Regenberg	8		
Pascal Pachelt	62 D		
Vivianne Andersson	44 D		
Kerstin Vandelin	12		
Nanja Lindström	64		
Camilla Håkansson	12		
Emelie Rylander	12		
Harri Ekström	2		



Brf In Sundusum
Dag Hammarskjölds väg 246
756 52 Uppsala

Kollektivtrafiknämnden och Kollektivtrafikförvaltningen
Landstinget i Uppsala
E-post registrator.ktf@lul.se stefan.bojander@ul.se

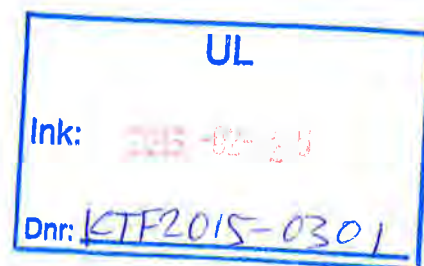
Busslinjer i Sunnersta 2017

Enligt förslaget till kollektivtrafik "Ett bättre stadsbusslinjenät 2017", (Busslinjer 2017), kommer hållplatsen Ekolnsvägen norra inte att finnas kvar. Det är den hållplats på linje 20 som de boende i Brf In Sundusum använder vid resande till all service och aktiviteter.

Brf In Sundusum är ett seniorboende för personer som är 55 år och äldre. Det är lägenheter som man valt att flytta till som senior, med en bostadsstandard som är anpassad vad gäller framkomlighet och utrymme för rollator, rullstol samt med ett väl planerat och rymligt hygienutrymme. Allt för att öka möjligheten att bo kvar hemma när behov av hemvård uppstår. I Uppsala kommun har äldreomsorgen sedan sammanslagningarna av kommundelarna inriktats mot satsningar på hemvård - "kvarboende".

Att möjliggöra "kvarboende" innebär tillgång till service och förebyggande insatser, till vårdcentral, tandvård, bank, post och affärer.

I Strukturplan för äldreboende 2004-2008 ALN-2003-0049 konstaterades att södra staden har procentuellt färre anpassade boenden för äldre i förhållande till områdets invånare 85 år och äldre. Sedan dess har ett vårdboende tillkommit i Gottsunda, seniorlägenheter i Trasthagen (Uppsalahem) samt



nedläggning av ett stort antal vårdboendeplatser på Kronparken. Brf In Sundusum behövs därför med fortsatt tillgång till kollektivtrafik.

I förslaget Busslinjer 2017 blir det längre avstånd till hållplatser – rollatoravstånd?

Seniorer som använder rollator eller rullstol har behov av plant in/utsteg i bussen, bredare mittgång samt utrymme under resan för rullstolar och rollatorer vilket är väsentligt mindre i bussarna i regiontrafiken, som kommer att vara de bussar som trafikerar Dag Hammarskjölds väg ända fram till rondellen vid Rosenvägen enligt förslaget. Ett utrymme där även barnvagnar ska få plats.

Att vara aktiv senior i Sunnersta innebär resor med kollektivtrafik till kommunens träffpunkter för äldre med gruppgymnastik mm, till Senioruniversitetet samt resor till vänner och tidigare arbetskamrater. Allt detta är betydelsefullt för bibehållen hälsa enligt aktuell äldreforskning.

För oss boende i Brf In Sundusum innebär förändringen av kollektivtrafiken enligt förslaget en ökad isolering då förslaget medför en klar försämring av kollektivtrafiken. En isolering som leder till sämre hälsotillstånd och ökade insatser i form av hälso-och sjukvård och hemvård.

Ökar behovet av färdtjänst och sjukresor.

Kan även innebära ökat/fortsatt bilåkande i allt högre ålder in till centrala staden.

Vårt önskemål är att det finns en busslinje med 30-minuters intervall mellan turerna, som går närmaste vägen till Uppsala centralstation.

Uppsala 2016-02-22
Styrelsen i Brf In Sundusum

Rainer Nyland (ordf) Bertil Nilén Ulla B Karlsson

Margareta Olsson Catharina Gustafsson Rosa Tärnström

Gert Ekström

BRF Bruno Klockargatan 1 kräver att bli remissinstans när det gäller ev indragning av hpl Seminariegatan. Galdermas HK, Folktandvård, förskola och musikskola på Seminariet, en äldre befolkning i Klockargatsområdet, fler påstigande på Seminariegatan än på hpl Klockarängen, Stadsmissionens center för migranter på Seminariegatan gör sammantaget att Seminariegatans hpl till och från staden ska få vara kvar.

BRF Bruno föreslår vidare att nuvarande linje 9 förlängs och istället vänder på Fyrisvallsgatan i höjd med Gimogatan (vändning vid det s.k "Skeppet". När Gimogatan och på andra sidan gamla Hallsjö brädgård är fullt utbyggt c:a 2020 så har det tillkommit 1000-tals nya bostäder då är det klokt att ha 2 linjer (13 o 9) i varsin riktning som går mot city.

Styrelsen för Brf Rickomberga Kulle anser att busslinje inne i Rickomberga (dragning som linje 22) fyller ett stort behov för boende i området.

Om den möjligheten åka allmänna kommunikationer försvinner försvåras möjligheter för boende i området att pendla inom/utanför Uppsala tätort. Det försvårar även för boende som ska följa barn till förskola eller liknande. I dagsläget ser vi som nyttjar buss 22 att den ofta är fullsatt vanliga restider som morgon/förmiddag och eftermiddag/kväll.

Styrelsen för Brf Rickomberga Kulle hoppas att UL ändrar i sitt förslag till busslinjenät och ger våra boende möjlighet till en fortsatt bra möjlighet till allmän kommunikation med buss som trafikerar Otto Myrbergs väg i Rickomberga till Uppsala City.

För Brf Rickomberga Kulle/Evert Århammar

Uppsala 2016-02-24

Synpunkter angående ny dragning av busslinje 22

Brf Rickomberga Äng har tagit del av "Strategier för stadstrafiken i Uppsala" med tillhörande förslag om ny linjedragning och kan konstatera att det för boende i vår brf kommer att innebära betydande försämringar.

Vi har en förståelse för de tankegångar som framläggs i er strategi och instämmer i att rakare linjer och tätare trafik är ett sätt att förenkla och transportera fler människor samtidigt som man gör kollektivtrafiken mer attraktiv. Detta måste dock ske med viss insikt om att man inte alltid kan resa från A till B den rakaste och snabbaste vägen.

Linje 22 går idag förbi Brf Rickomberga Äng (Polhemsgatan 2-8), via Otto Myrbergs väg. I den nya tänkta linjedragningen kommer inga busslinjer att passera Otto Myrbergs väg utan närmsta hållplats blir förlängningen på Luthagsesplanaden vid korsningen med Hildur Ottelinsgatan.

För de boende på Polhemsgatan 2 kommer detta innebära en gångsträcka på ca 650 m (ref Google maps). För boende på Polhemsgatan 6-8 blir sträckan ca 100-150 meter längre. Enligt er strategi är en acceptabel standard inom tät bebyggelse 500 meter (fågelvägen 400 m). I dokumentet "Strategier för stadstrafiken i Uppsala" finns ingen aspekt på tid för att komma till närmsta hållplats. Från Polhemsgatan tar det mellan 10 och 15 minuter i lagom promenadtakt.

Många boende i vår Brf är äldre och har svårt att gå. Vi har även många barn i området som använder buss som färdmedel både till/från skola och olika aktiviteter. Med en planerad flytt av hållplats till förlängningen av Luthagsesplanaden kommer detta att betyda en ökad risk, Luthagsesplanaden måste korsas för att nå hållplatsen. Vintertid plogas inte heller vissa sträckor av trottoarerna på Otto Myrberg väg, vilket ytterligare försvårar för boende att ta sig till bussen vid ny sträckdragning av linje 22. Gångvägen mellan Rickomberga Äng (Polhemsgatan) och Rickomberga Park och Gård (Gösta Wahlströms väg) plogas eller sandas inte heller vilket omöjliggör framkomlighet denna väg.

Utöver detta planeras för ytterligare byggnation inom Rickomberga vilket gör att fler människor kommer att bo inom området och ställa krav på kommunal kollektivtrafik till/från centrum.

Vi vill därför från Brf Rickomberga Ängs sida uppmana er att tänka om vad avser dragning av busslinjer och upprätthålla den standard, som vi har idag vad avser linje 22 (antalet turer har redan försämrats på kvällar) samt att ni även upprätthåller den standard som ni själva satt i er strategi med avseende på acceptabel standard inom tät bebyggelse.

Ni är välkomna ut till Rickomberga för en promenad och själva se vilka avstånd vi pratar om.

Med vänliga hälsningar

Bengt Dahlberg

För styrelsen Brf Rickomberga Äng

Som mångårig boende i Ekeby Flogsta samt nuvarande ordförande i brf Riksbyggen Uppsalahus 25 önskar jag påpeka följande:

✕Direktförbindelse mellan Flogsta/Ekeby och Eriksberg verkar saknas. Detta riskerar att drabba barn, ungdomar, äldre och andra icke bilburna invånare i Flogsta och Ekeby som behöver ta sig till skolor, äldreboenden, folktandvård, apotek, bibliotek eller vårdcentralen i Eriksberg.

✕Direktförbindelse från Ekeby och Flogsta till stora arbetsplatser som Akademiska BMC, Ångström och Ultuna saknas i det föreslagna linjenät et. Detta upplevs som en försämring av många boende.

✕Den nya dragningen av Flogsta busslinje kommer på gott och ont trafikera tätt bebyggda delar av Ekeby där många skolbarn passerar, exempelvis Nordengatan i rusningstrafik. Hastigheten bör där hållas nere.

✕Boende i brf Riksbyggen Uppsalahus 25 befarar att bullernivåerna kan bli besvärande i lägenheterna längs Nordengatan. Kan busshållplatsen på norra sidan gatan flyttas längre västerut? Det skulle troligen minska en del av bullerproblemen.

Med hopp om en konstruktiv dialog,
Åsa Eriksson Nordesjö
Boende på Helsingfors gatan
Ordförande i Brf Uppsalahus 25

Målet för det nya linjenätet sägs vara bättre kommunikationer åt alla. Så är det dock inte. Förslaget saknar helt känsla för att göra det lätt att färdas kommunalt. Bergsbrunna, Nåntuna och Vilan är särskilt missgynnade; en indragen linje och en som skall gå en lång omväg till Centrum. Den linje som skall motsvara nr 20 bör ha samma sträckning som linje 20 har nu. Motivering: Den är en direktlinje till Samariterhemmet och Akademiska sjukhuset för såväl patienter som besökare. Det gäller också anställda vid dessa sjuk-hus som nu kommer snabbt fram till sina arbets-platser. Även för studenter och skolungdomar är nuvarande linje 20 fördelaktig.

Enligt förslaget till nät måste resande från t.ex. Bergsbrunna byta en eller två gånger för att an-knyta till motsvarande 20:ans linjesträckning.

Det betyder längre restid och det blir tröttsammare, särskilt för gamla, sjuka och rörelsehindrade.

Det är faktiskt ett dåligt förslag, eftersom det innebär en kraftig försämring för alla som bor i ovannämnda områden.

Brf Apelbacken, Nåntunavägen 3

Hej vi är en samfällighetsförening som heter Nântuna-Thunis och ligger ca 1 km (Längs Hemslöjdsvägen) från ändhållplatsen vid Nântuna linje nr 22. (Vägstolsvägen) Vi är ett dussin hushåll som alla har barn och vi vill lyfta fram argumenten att busshållplatsen är viktig utifrån våra barn. Några av dem har redan börjat ta bussen för att kunna nå skolor och fritidsaktiviteten inne i stan. Vi skulle självklart helst se en linje längs Hemslöjdsvägen men kanske även/ eller en gång/cykelväg genom skogen till det ännu större området Nântuna backe. Vi är även några som inte har körkort och då får ta bussen tre gånger så långt borta. Vad är anledningen att hela södra Nântuna inte ska ha någon busslinje? Det står att vi finns inom tätbebyggt område men vi har snart mycket långt till busshållplats. Detta kommer att resultera att fler av oss måste köpa ytterligare bil - hur går detta ihop med kommunens miljötänk?

Anna Haid på uppdrag av styrelsen i samfälligheten Nântuna-Thunis

Som styrelse för Nántuna Lagnets Samfällighetsförening framförs här synpunkter på det nya förslaget till busslinjer.

Planen som den ser ut idag lämnar Lagnet helt utan kollektivtrafik. Vi är ett 50-tal hushåll med många barn i olika skolåldrar, som skulle få Sunnersta (ca 2 km) eller ICA-Sävja (ca 5 km) som närmsta anslutningspunkter. Dessa nås via trafikerade småvägar utan vägrenar eller länsväg 255, alla utan gång- och cykelvägar. Skolskjuts finns, men endast vid ett par tillfällen på dagen, så vill barnen ta sig till aktiviteter eller kompisar finns alternativen cykla, gå eller få skjuts. På sträckan mot Sunnersta är hastighetsgränsen 70 km/t, 80 km/t på länsväg 255 och mot Nántuna/ICA Sävja 50 km/t och alla utan belysning och med mycket trafik. Det finns ingen som kan känna sig trygg med att låta barnen ta sig på egen hand dessa vägar.

Det är redan idag dåliga förbindelser, men ändå finns det ett alternativ som går längs länsväg 255 under rusningstid. Med det nya förslaget tvingas alla ta bil för att komma till och från området, vilket inte kan ligga i linje med den ökade fokusen på miljön.

Utöver att ha kvar/förbättra de bussmöjligheter som finns idag borde alternativen för cykelvägar ses över och då räcker det inte att endast titta på kortaste sträckan till en bussförbindelse (Sunnersta).

Det naturliga skolområdet för barnen är Nántuna och Sävja och många vuxna jobbar i östra Uppsala och skulle därmed förlänga resan avsevärt om man skulle ta sig via Sunnersta. Cykelväg med anslutning till cykelvägar i Nántuna behöver tillkomma. Ska man få folk att använda kollektivtrafik måste alternativen vara rimligt attraktiva, annars kommer bilen vara första alternativet.

För styrelsen för Nántuna Lagnets Samfällighetsförening

Marianne Boysen
Ordförande

PS: Brevet skickas även till registrator för Uppsala Kommun och Landsting

Synpunkter lämnade för radhusföreningen Höjdmätaren, Uppsala.
Föreningen består av boende vid Flottiljgatan i Bärby Hage.

Vi är kraftig emot den föreslagna indragningen av busstrafiken i Bärby Hage. Gångavståndet från den borte delen av Bärby Hage till den föreslagna hållplatsen vid Tunabergskyrkan blir mycket lång och besvärlig för främst många äldre.

Indragning av busstrafiken i Bärby Hage kommer att medföra ökat bilanvändning för personer med tillgång till bil och ett kraftigt försvårande med transporter för personer utan bil.

Alternativet med att nyttja hållplats på väg 600, kan inte ses som ett lämpligt alternativ, särskilt i de fall de resande skall korsa vägen. Det innebär en ökad risk för olyckor.

För radhusföreningen Höjdmätaren

Håkan Westin

2016-02-28

Kollektivtrafikförvaltningen

Box 1400

751 44 Uppsala

Förslag till ett nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar, Dnr KTN2015-0020

Ekeby Flogsta samrådskommitté representerar 7 bostadsrättsföreningar, 6 samfälligheter och en hyresgästförening med totalt 1248 hushåll.

Sammanfattningsvis anser samrådskommittén följande:

- En av stomlinjerna måste gå igenom Ekeby och Flogsta.
- Ingen förlängning av hållplatsavstånd,
- Linje 21 från Stenhagen till Ultuna ska finnas kvar eller ersättas,
- Buss nr 4 eller motsvarande bör finnas kvar för att täcka Ekeby fabriksområde.

Idag har boende i Ekeby och Flogsta möjlighet att använda buss nr. 2, 4, 5, 21, 22 och 41. Det ger väldigt många fler möjligheter än vad den röda stomlinjen, som bara går i områdets ytterkant, och endast en kompletteringslinje kan ge. Förslaget innebär en kraftig försämring för de boende i området. Detta betyder att många människor i området inte kan åka buss till skolor och arbetsplatser.

Ekeby fabriksområde med skolor, studentboende, vårdcentral och många arbetsplatser saknar helt närhet till buss.

Kompletteringslinjen genom Flogsta och Ekeby planeras att ha 10 minuters trafik. Linjen har stora fördelar. En stomlinje genom Ekeby och Flogsta liknande dagens linje 2 samt en kompletteringslinje ungefär som planerad men med lägre turtäthet skulle ge en bättre avvägning mellan tillgänglighet och turtäthet.

Bakgrund

Ekeby Flogsta samrådskommitté anser att förslaget går stick i stäv med politikernas uttalade vision om att fler och fler ska åka kollektivt. På Kollektivtrafikförvaltningens sida står att läsa

om UL:s vision: "En viktig del av lösningen är en effektiv, hållbar och pålitlig kollektivtrafik. Vår ambition är att underlätta vardagen för alla som reser i vår region". Det underlättar inte vardagen att avståndet till hållplatserna blir längre.

Vid utformning av ett linjenät för bussar är det viktigt att tänka på att man kör människor. Det nya förslaget på linjenät har mycket fokus på snabbhet och inte på hur man lockar människor att åka buss. En viktig del i förslaget är att hållplatserna glesas ut och det blir längre mellan hållplatserna. Det försvårar för personer med olika fysiska och medicinska funktionshindersåttningar som astma, KOL och hjärtproblem, att åka buss. Denna princip motverkar möjligheten att flera människor ska åka buss istället för färdtjänst. Generellt finns det även en gräns för hur långt människor är villiga att gå till en hållplats för att åka buss. För familjer utan bil blir det mycket jobbigt att gå mer än 400 meter från hållplatsen till bostaden när man handlat varor.

Som resenär är det den totala restiden inklusive den tid det tar att gå till och från hållplatsen som är intressant. Vi tror att få resenärer är intresserade av att vinna 2 minuters restid med buss om gångtiden till hållplatsen i stället ökas.

Det är även en kostnadsaspekt. Kommunen har installerat många miljoner i nya hållplatser som är handikappanpassade och nu vill man ta bort eller flytta många av dessa hållplatser.

Enligt presenterade beräkningar får 66 % av resenärerna det bättre med snabbare restid men övriga får längre restid. Risken är dock stor att det totalt sett innebär färre resenärer

Det är viktigt för de boende att det går reguljära busslinjer dit man vill åka. Alla har inte bil och vill inte skaffa sig bil heller. Om linjenätet ändrar sig, kan därför förutsättningarna för boendet ändras radikalt.

I förslaget ingår fem stomlinjer, en ringlinje, fem kompletteringslinjer och tre mjuka linjer. De mjuka linjerna finns inte med i förslaget, så det framgår inte var de kommer att gå i framtiden. Det finns inte heller uppgift om vilka hållplatser som kommer att finnas kvar vilket gör hela förslaget svårbedömt. (Beslut om linjenätet tas i april 2016 men beslut om hållplatserna tas först i maj 2016 vilket tyvärr inte alls framgår av tidplanen i förslaget.)

Ekeby Flogsta

När det gäller Ekeby och Flogsta är det svårt att förstå varför en frekvent stomlinje som buss nr 2 tas bort. De som bor inom Ekeby och Flogsta måste gå bort till Luthagsesplanaden för att snabbt kunna åka in till centrum. Det finns säkert ett större kundunderlag för bussar som går in i Ekeby och Flogsta jämfört med att köra bussen längs Luthagsesplanaden och Enköpingsvägen.

Det är positivt att "Mörkblå kompletteringslinje" trafikerar radhusområdet i södra delen av Flogsta med 10-minuterstrafik i både högrafik och övrig tid. Turtätheten är viktig för att inte inbjuda till ökat bilåkande. Det är oklart utifrån kartan exakt var denna linje är tänkt att utgå, men vi förutsätter att det är från nuvarande linje 2:s ändhållplats så att Säves väg och Norens väg är väl trafikerade.

Nuvarande linje 21 som går från Stenhagen till Ultuna är en mycket populär tvärlinje för både studenter och yrkesarbetare och bör vara kvar. Ungdomar som bor i Ekeby kan

fortsättningsvis inte åka buss till Lundellska gymnasiet om linje 21 läggs ner. Det minskar även tillgängligheten till Kunskapsskolan och Kunskapsgymnasiet.

Det är olyckligt att förslaget inte omfattar någon linje som motsvarar dagens linje 21 med en tvärförbindelse mellan Stenhagen/Flogsta och arbetsplatserna vid Akademiska sjukhuset, Science Park, Biomedicinskt centrum, Ultuna mm utan att ta omvägen över centrum. Denna linje är mycket väl använd, och det vore inte bra för kollektivtrafikåkandet om den möjligheten försvann.

Även linje 4 som används av många som bor i Ekeby, bör var kvar. Linje 4 är en snabb utmärkt linje från Ekeby. Den utgår från Hågaby och går genom Eriksberg till Ekeby. Förslaget att avveckla linjen medför att Ekebygymnasiet och de många elever som nu använder linjen står utan hållplats. Det föreslås att linje 4 istället ska trafikera Norbyvägen till Dag Hammarskjölds väg. Den sträckan trafikeras av nuvarande linje 7 och så ska det vara även i förslaget. Det finns ingen anledning att trafikera den sträckan med två busslinjer utifrån befolkningmängden.

I samrådsredogörelsen anges att "Totalt under alla samrådsmöten deltog 46 invånare". Det är otroligt få.

I samrådsredogörelsen finns dock ett bra förslag: *"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."*

Samrådskommittén delar ovannämnda förslag.

Vi ifrågasätter även att en stomlinje går till Håga men inte till Flogsta Ekeby. Det bor fler människor i Ekeby Flogsta och dessutom finns långt framskridna planer på att bygga fler studentbostäder i området.

I remissunderlaget saknas en analys av resandeströmmarna med dagens linjenät och hur det förändrades vid införandet av stomlinjer. En sådan analys skulle ha gett ett mycket bra underlag för att förstå hur det nya förslaget kan leda till effektiv, hållbar och pålitlig kollektivtrafik.

Det är viktigt att turtätheten inte försämras under sommaren.

Sammantaget innebär det nya förslaget till busslinjenät flera försämringar för busstrafiken i Ekeby Flogsta:

- Stomlinje 2 avvecklas.
- Busslinjerna 4 och 21 avvecklas.

- Längre avstånd mellan hållplatserna.

Vi yrkar följande:

- En av stomlinjerna måste gå igenom Ekeby och Flogsta.
- Ingen förlängning av hållplatsavstånd.
- Linje 21 från Stenhagen till Ultuna ska finnas kvar.
- Buss nr 4 eller motsvarande bör finnas kvar.
- Ingen stor neddragning av turtätheten under sommartid

Astrid Mäkitalo, Oslogatan 38, 75264 Uppsala; astridmakitalo@hotmail.com

sammankallande i Ekeby Flogsta samrådskommitté

Ekeby-Flogsta Samrådskommitté, ESK, bildades 1983 och är ett samarbetsorgan för boendeorganisationer i Ekeby-Flogstaområdet. ESK fungerar bl a som remissinstans i planfrågor och representerar ca 1248 hushåll.
Hemsida: <http://ekebyflogsta.org/>

Hej! Vår samfällighetsförening på Säves väg i Flogsta hade årsmöte 18 mars och mötet beslöt att ställa oss bakom Uppsala-Ekeby samrådskommittés remissvar.

Egen komplettering: Att överge ändhållplatsen för linje 2 som byggdes med toa och allt med både möda och pengar, var det förra året, verkar vara, med förlov sagt, bra korttänkt. Inger inte förtroende för hur våra skattepengar används precis! Lycka till med arbetet! Britt Andersson, kassör i Säve-Brusewitz samfällighet

Vi protesterar mot ULs förslag att lägga ner busslinjerna 9 och 4 i Salabacke.

Det är bra att bygga ut busslinjer med tät och snabb trafik. Det gör att bussen i många situationer blir ett bra alternativ att välja. Men det löser inte problemen vid alla resor, utan snabblinjerna måste kombineras med ett mer finmaskigt linjesystem när närhet är viktigare än snabbhet.

I förslaget står: "Bekvämt – Gå lite längre, bussen går oftare!" Hur kan det vara bekvämt i så fall?

Bussen borde gå ofta men man ska väl inte behöva få det längre, i det här området t ex har ju ganska många rätt långt till bussen redan. Och det byggs längs Fyrislundsgatan, där de som kommer att bo längs med Johannesbäcksgatan fram till Källparksgatan också lättast borde kunna åka med nuvarande linje 9.

För den som åker med tung eller skrymmande packning – t ex vid större inköp, eller semester- eller annan långresa – är näravstånd till bussen avgörande. En busshållplats 400 meter bort är inte aktuellt att använda. Däremot är det inga problem att anpassa resandet till en närbelägen busslinje som går var 20e eller 30e minut, om den totala resan kanske sträcker sig över en hel dag.

I vår stadsdel bor många äldre, en hel del av dem har sämre rörelseförmåga. Då är avståndet till busshållplatsen ofta viktigare än snabbheten, särskilt när man ska bära hem tunga matkassar.

Indragna busslinjer gör att behovet av färdtjänst ökar, vilket är en dyr trafik jämfört med busstrafiken. Att gå över den tätt trafikerade Vaksalagatan är inte en bra lösning, vare sig för den som går långsamt eller för större barn som åker buss på egen hand.

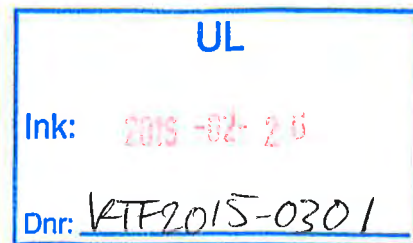
Uppsala kommun vill ha levande stadsdelstorg, med service och samlingspunkter i närområdet för boende. Att ta bort busshållplatsen vid Brantingstorg är ur den synvinkeln inte acceptabelt.

UL har en målsättning att fördubbla resandet med buss. Då behövs snabba busslinjer, men också kompletterande trafik med nära till hållplatsen. Det behövs förbättringar i busstrafiken, men inte försämringar!

Årsmötet i Lokala Hyresgästföreningen Salabackar genom

Sören Oscarsson, ordförande

2016-02-21



**Upplands lokaltrafik
UPPSALA**

Kommentarer till förslag om ändrat busslinjenät i Uppsala

Som ordförande för Byalaget Nántuna södra och Hemslöjdens samfällighetsförening i Nántuna bestående av 150 villaägare vill jag på medlemmarnas vägnar anföra följande med anledning av ULs förslag om ändrat busslinjenät i Uppsala.

Som vi förstått det är huvudorsaken till förslaget att fler ska åka kollektivt genom att nätet anpassas till framtidens behov, varigenom miljön och ULs ekonomi skulle påverkas positivt. För ULs ekonomi saknas redogörelse som motiv för ändringarna. Även passagerarstatistik saknas som underlag till planen.

I ULs miljöpolicy står bl.a. "Vi vill få så många som möjligt att gå från bil till buss eller tåg" och vidare "Vi vill göra allt vi kan för att minska den miljö- och klimatpåverkan som finns i dag – utsläpp, buller, trängsel m.m.". De föreslagna ändringarna vad gäller kollektivtrafiken i vår del av staden verkar få rakt motsatt effekt genom att boende i de södra delarna av Nántuna avskärmats från nätet när nuvarande linje 22 dras in helt. Enligt förslaget skulle närmaste busslinje vara nummer 20 som dessutom tänks ta omvägen via Boländerna på färden mot centrum.

Detta strider helt mot vad som sägs i ULs "Ett bättre stadsbusslinjenät 2017": "...vissa kan få lite längre att ta sig till en hållplats. I gengäld går bussen betydligt oftare och tar en snabbare väg". Det enda som stämmer i planen är att avståndet till närmaste hållplats för boende i södra Nántuna blir betydligt längre än nu. Ert förslag innebär en klart negativ utveckling för skolelever, äldre och personer med rörelsehinder som får längre väg till busshållplats. Samma problem och längre restid med buss uppstår för boende som arbetar inne i stadens centrum eller som pendlar till Stockholm och andra orter utefter järnvägen. Dessa resenärer kommer således att vara hänvisade till ökad användning av egna bilar för att inte drabbas av längre gång- och restider än nu. Förslaget uppfattas således stå i strid mot såväl ULs miljöpolicy som avsiktsförklaring med ändringen. Det vore intressant att få Miljöpartiets synpunkter på ULs plan.

Tilläggas bör att buss 22 hittills tagit hand om resenärer i rusningstider, ibland har den varit fullsatt och tvingats åka förbi väntande. Hur har UL tänkt sörja för dessa resenärer som ofta utgörs av skolbarn?

Vi begär därför att busslinje 22 behålls på nuvarande sträckor och tider! Tvinga inte Nántunabor att ta bil i stället för att åka kollektivt!

Olof Milton
Brodyrvägen 15
757 57 Uppsala

Ang. förslaget till nytt busslinjenät i Uppsala (Linjenät 2017 - Ett utvecklat linjenät för Uppsalas Stadsbussar dnr KTN2015-0020).

Synpunkter

Föreningen Vårda Uppsala har, så långt möjligt med det diffusa kartmaterial som varit tillgängligt på nätet och presenterats i dagstidningarna, tagit del av förslaget till nytt busslinjenät i Uppsala. Vi har också beaktat de påpekanden som från resenärers sida kunnat läsas i UNT och UT. De nyligen timade informationsträffarna, där den sista var så sent som den 18 februari, låg alltför tätt inpå den 28 februari då synpunkter förväntades vara inkomna. En så viktig fråga får inte hastas igenom utan fordrar tid för eftertanke.

Vi anser alltså som första synpunkt att tiden för inkommande med synpunkter bör utsträckas med minst ett par veckor, så att alla berörda hinner komma till tals, samt att ett tydligare kartmaterial måste offentliggöras och bli tillgängligt för alla. Den enda förstoringsmöjlighet som medges för den lilla översiktskartan på nätet är ofantlig och inte användbar för den som inte kan dra upp den på en vägg. De flesta har kanske bara mobil eller powerbook att tillgå. Även de bör få möjlighet till överblick över linjerna. Än värre är det för dem som ännu inte är datoriserade. En papperskarta i lämplig storlek med hållplatserna utsatta bör snarast tryckas upp och finnas att hämta hos UL i Resecentrum och på andra ställen där biljetter säljs eller, än bättre, distribueras till hushållen.

På sistone har det blivit tydligt i trafiken, att kommunen satsar på stora bussar som ska rymma många passagerare och som kräver stort utrymme i gatumiljön, inte minst för att ta sig igenom de ibland i förhållande till stora fordon mycket små rondellerna. En annan viktig synpunkt på de ledade "dubbelbussarna" är att de är alldeles för stora i förhållande till innerstadsgatorna, något som blev uppenbart under den långa tid som ombyggnaden av Drottninggatan tog och trafiken måste ta andra vägar. En bättre storleksvariation i fordonsflottan borde övervägas också av det skälet att det under perioderna av glestrafik räcker med mindre fordon, som drar mindre drivmedel.

Ledbussarna har blivit fler och fler och UL vill naturligtvis dels fylla bussarna, dels komma upp i fart vid körningen. Det är därför ingen överraskning, att det nya förslaget främst bygger på dessa förutsättningar och innehåller bl.a. utglesning av både bussleder och hållplatser. Från effektivitetssynpunkt och ekonomisk synpunkt, om man bara ser till busstrafiken som sådan, är det begripligt. Men det perspektiv som kommunen borde anlägga måste vara vidare än så och utgå från vad som är bra och önskvärt för kommunens invånare i alla åldrar i deras vardagliga resande och inte minst från vad som kan bidra till att minska biltrafiken.

Med den åldersstruktur som vi ser i den närmaste framtiden handlar det bl.a. om att få en allt större pensionärsgrupp (40-talisterna) att ta bussen i stället för bilen. Inte minst som det allra hälsosammaste alternativet, cykling, blir allt vanskeligare för äldre i dagens trafikmiljö som främjar höghastighetscykling men utan att ha satsat på trafikregler för sådan. Pensionärerna, i alla fall de yngre i gruppen som ofta är någorlunda pigga, kan nog nicka bifall till UL:s uppmaningar att ta sig en promenad, men knappast i de situationer då de behöver förflytta sig längre sträckor, kanske med bagage, shoppingkassar mm. Då är klämmiga slogans om att gå 400 meter till och från hållplatsen inte något man är benägen att ställa upp på, utan då tar man hellre den egna bilen. Och de äldsta i pensionärsgruppen kommer i stället att behöva färdtjänst i än större omfattning. Inget av alternativen är önskvärt varken från miljösynpunkt eller samhällsekonomisk synpunkt.

Inte bara de äldre är en viktig målgrupp för busstrafiken utan också småbarnsfamiljerna, som numera allt oftare har, inte bara ett utan ett par tre småbarn att transportera till daghem, vårdcentral mm. Inte heller den gruppen gynnas av förslaget om glesare mellan hållplatserna.

När det gäller stadskärnan, inte minst väster om ån har det länge varit ett önskemål att en eller ett par mindre bussar (20/30 personer) nonstop och med täta hållplatser skulle trafikera mål som Upplandsmuseet, Slottet, Domkyrkan, Saluhallen, Universitetet m fl. En del av dessa mål kan nås endast med en – om man bär tungt eller är äldre eller handikappad – förhållandevis lång promenad. En sådan slinga kunde också underlätta för turister, som inte sällan har packningar att bära på. Vore det alltså inte läge precis nu för att lägga in en slinga i planen som trafikerar västra delen av centrala staden. Så länge konstmuseet blir kvar på slottet skulle en sådan slinga vara av stor betydelse för museet. Den bör starta vid Resecentrum, gå över Stora Torget och nå västsidan av centrum via Nybron, sedan Fyris torg –Upplandsmuseet – S:t Eriks torg med Saluhallen – Domkyrkan och Gustavianum – Universitetet via Sankt Larsgatan/Sankt Olofsgatan (ev. 2 hållplatser, en vid Sankt Olofsgatan, en vid Ö Slottsgatan bakom Universitetet för att försörja universitetets båda ingångar) – Carolina – Slottet – Nedre Slottsgatan – Flustret (närhet till Akademiska sjukhuset) – Islandsbron – Bäverns gränd – Resecentrum.

Det ser ut som om två linjer passerar Stora Torget. Det är bra. Det bör vara möjligt att ta sig dit med åtminstone ett par busslinjer. De nuvarande busskurerna är mycket eleganta och kandelabern utgör en attraktiv trafikdelare. Väntande resenärer befolkar torget, vilket är bra för ordningen. Också med tanke på bussarnas storlek är det bra att hållplatserna blir på torget och inte i något av de förhållandevis trånga gaturummen närmast torget, d.v.s. Drottninggatan före Nybron eller Vaksalagatan före Kungsgatan.

För Föreningen Vårda Uppsala
Uppsala dag som ovan

PO Sporrang, tf ordförande	Ulla Björkman, Anna Nilsén, ledamot	ledamot
-------------------------------	--	---------

Vilångårdarnas Samfällighetsförening Uppsala Till UL Ang. nya planer för busstrafiken

Styrelsen har genom ombud tagit del av de föreslagna förändringarna för busstrafiken som kommer att påverka de boende på Källarbäcksvägen 1-49 och Nåntunavägen 34A-F och 36A-G.

Vi önskar framföra följande synpunkter:

- vi vill ha garantier för att minst en busslinje (nuvarande 20), går Nåntunavägen genom Vilan med hållplats Källarbäcksvägen
- vi skulle vara betjänta av en busskur vid Källarbäcksvägen med riktning mot centrum
- att linje motsvarande nuvarande buss 5 behåller hållplats Vilan som behöver byggas ut av säkerhetsskäl. →Vi är dessutom övertygade att fler skulle nyttja denna hållplats om den vore utrustad med en kur. Särskilt äldre och barn skulle då mer lockas att bruka den
- att eftersom linje 22 tydligen tas bort måste turtätheten för buss 20 ökas, särskilt som den tänks köra en längre sträcka över COOP (helst var 10:e minut åtminstone morgon och em.), och att turen har regelbundna turer även under lördagar och helgdagar. Om buss 20 blir ensam att forsla all personal och alla skolbarn om mornarna, behövs tillräcklig turtäthet. Alla kan inte gå ut till 5:ans hållplats. Dessutom är bussen redan full flera morgonturer när den anländer hållplats på Källarbäcksvägen, så att man får stå/ trängas. Detta medför otrygghet och stor obekvämlighet.

2016 02 26

Kenneth Ritzén, å samfällighetsföreningens Vilångårdarna vägnar,

Styrelsen: Anders Jansson, Ulrika Yngve, Stefan Ekbladh, Birgitta Fredriksson, Kenneth Ritzén

Yttrande från Gamla Uppsala Hembygdsförening över förslag till nytt busslinjenät i Uppsala

Remissförslaget anger:

”Enklare, snabbare och mer bekvämt är tanken bakom det nya linjenätet”

”Ett enkelt linjenät med smidiga byten”

”I systemet finns utpekade knutpunkter där möjligheten för smidiga byten är god.”

Synpunkter:

- Avskärmar boende i Gamla Uppsala och vissa delar av Nyby och Nyby gård väster om Gamla Uppsalagatan.
- De väsentligaste samhällsfunktionerna för boende i angivna områden som vårdcentral, barnavårdscentral, apotek och post har samlats vid Heidenstams torg och nås endast med stomlinje 2. Där ligger även en av församlingens tre kyrkor med aktiviteter för olika åldrar såsom körsång, äldre och ungdomsgrupper mm. Även skolförvaltningen har Heidenstam som serviceplats med von Bahrs skola som rekommenderad skola för klass 6-9 för skolbarnen i Gamla Uppsala och Nyby.
- Gångavstånd till hållplats för stomlinje 2 från vissa av dessa delar kommer att bli längre än 550 m
- Regionbuss kan utnyttjas för resor till stadens centrum men någon bytespunkt till stomlinje 2 för att nå vårdcentral etc vid Heidenstams torg har inte anvisats i förslaget.
- Regionbuss nuvarande 110-115 har skärningspunkt med stomlinje 2 först vid resecentrum? Varken enkelt, smidigt eller bekvämt.
- Gynnar inte kommunens miljösträvanden då bilåkning kommer att användas i större utsträckning än tidigare eftersom buss inte kan utnyttjas för flera tidigare resmål.
- Missgynnar turismen, Gamla Uppsala är ett riksintresse och kan endast nås av regionbuss med visst avstånd från hållplats till museum och kungshögarna. Regionbussarna har glesare mellan turerna än stadsbussarna. Det underlättar mycket för turister att kunna ta en buss där man ska gå av vid ändhållplatsen istället för att behöva vara rädd för att missa hållplatsen för avstigning.

Rekommendation

Behåll dragningen av nuvarande linje 2 för stomlinje 2 till Groaplan och låt stomlinje 3 gå vidare till Gränby köpstad.

På uppdrag av styrelsen för Gamla Uppsala Hembygdsförening Kjell Svensson Sekreterare

Bergsbrunna Egnahemsförening
Åke Bruce
Skogsvägen 11
757 56 UPPSALA
akebruce@gmail.com

2016-02-28
UL
regostrator.ktf@lul.se
Uppsala

Synpunkter på linjenät 2017

Bergsbrunna Egnahemsförening har varit aktiv sedan 1922. Styrelsen har bitt de boende om synpunkter på nytt busslinjenät. Dessa är inarbetade i skrivelsen

Sammanfattning

Tabell som visar hur Bergbrunnabors behov tillgodoses av alternativen, "gamla 20" respektive UL:s förslag. Det bästa alternativet har fått ett plustecken. De listade behoven är till stor del desamma även för Vilan och Nántuna.

Nr	Behov	"gamla 20"	UL:s förslag
1	Att komma till ICA-affären i Vilan och Willys Kungsgatan	+	
2	Att komma till Coop/IKEA och post	- +	+ -
3	Att komma till centrum	+	
4	Att komma till UAS, Samariten, apotek mm	+	
5	Att komma till skolor/arbetsplatser längs Dag Hammarskjölds väg	+	
6	Turtäthet		+
7	Få byten	+	

Förtydliganden eller kommentarer till tabellen:

Röd linje är nuvarande linje 5. Ljuslila linje ersätter nuvarande 20 och från centrum linje 9. Den går Bergsbrunna-Nántuna-Boländerna-Sparbankshuset-Hällbygatan.

1. Bergsbrunna bor många som är mer eller mindre rörelsehämmade. För dem liksom för många andra är det viktigt att kunna komma till affären i Vilan. Nu har 20 under högtrafik hållplats Havrevägen, men den skulle försvinna. För många blir det för långt att ta sig från Nántunavägen eller Sävja kyrka.

2. Förslaget ger direkt resa till posthanteringen vid COOP. Men posthanteringen flyttar till Willys på Kungsgatan denna vår. Då är det viktigt att komma dit, vilket går med 20 idag. Däremot är det för många positivt att ljuslila linje går till Boländernas handelsområde.

3. För dem som behöver komma snabbare till centrum än med den ljuslila linjen är det viktigt att enkelt kunna byta till den röda linjen. Det är svårt med det nya förslaget. Första gemensamma hållplats blir Kuggebro, men då har man redan tvingats fara runt hela Nántunavägen. Motsvarande sker på hemvägen. Och om man på hemvägen byter vid Nämndemansvägen måste man gå genom GC-tunneln under 255 och sedan korsa Skogsvägen för att komma till hållplatsen Sävja kyrka.

4. Alla, i synnerhet de äldre, behöver komma till vårdinrättningar som Samariten, apotek och tandläkare, UAS och Vårdcentralen Centrum. Det går direkt med 20 och 22 nu, men inte med den

ljuslila linjen. De som behöver vård kan ha svårt med byten till röd linje som har hållplats vid Resecentrum. Om det blir en hållplats på Vaksalagatan kan man där byta till gul eller grön linje till UAS. Med dessa linjer kan man även komma till de många arbetsområdena i sydvästra Uppsala.

5. Många gymnasieelever från områdena går i Lundellska skolan i Ulleråker. Dit går nu 20 utan byten. De kan fara med ljuslila linje till IKEA och där byta till mörkgul linje (ringlinjen) som planeras gå Kungsängsleden och förbi Lundellska skolan. Från Sysslomansgatan är det gångavstånd till Katedralskolan.

7. Enligt alla resvaneundersökningar är byte det som ger mest missnöje med busstrafiken. Med det nya förslaget blir bytena fler.

Förslag på justeringar i UL:s förslag för att bättre tillgodose Bergsbrunnas, Nåntunas och Vilans behov.

Flyttade hållplatser: Det finns nu hållplatser för 20 vid Sävja kyrka. De bör flyttas närmare 255 för att underlätta byte med röd linje, t.ex. alldeles öster om nedfarten till GC-tunneln. Då kommer man även närmare affären. Än bättre vore om kommunen kunde få Trafikverket att medge flyttade hållplatser på 255 till alldeles söder om rondellen vid Nämndemansvägen. Dessa hållplatser kan bli gemensamma för röd och ljuslila linje, och resenärerna behöver endast ta sig över vägen för byte. För att öka trafiksäkerheten bör man då renovera kotunneln under 255 och ansluta den till hållplatserna. Med dessa hållplatser kommer kunderna betydligt närmare affären i Vilan.

Annan sträckning i city: Ljuslila linje föreslås gå till Stationsgatan-Vaksalagatan för att svänga till höger på Kungsgatan. Då förloras närheten till vård. Bättre för resenärerna vore om den ljuslila linjen, när den kommer från Bergsbrunnagatan till rondellen, i stället för Stationsgatan körde Strandbodgatan västerut. Då kan den svänga åt höger vid Kungsgatan så att vårdbehövande når Samariten och vårdtjänsterna på Kålsängsgränd. Sedan kan den fortsätta Kungsgatan till Resecentrum Kungsgatan, dels för att där finns alla behövliga bytesmöjligheter, dels för att komma nära Vårdcentralen Centrum alldeles vid övergångsstället från A1.

Det är föga välbetänkt att låta ljuslila linje gå 9:s resväg i Luthagen. Det är få från Bergsbrunna som har resmål där. Mer nytta skulle en sträckning till arbetsplatser och affärer i Librobäck ge. Men helst borde den ljuslila linjen efter Resecentrum Kungsgatan ha samma resväg som 20 har nu, åtminstone till Ultuna. Då nås de flesta väsentliga mål utan byte.

Andra synpunkter och rekommendationer.

God kollektivtrafik behövs för gymnasieelever, pensionärer och för alla som helst inte tar bilen. Förslagen ovan syftar till att göra kollektivtrafiken effektivare och mer attraktiv, så att bilen till vardags kan få stanna hemma.

Hållplatser föreslås kräva maximalt 400 meter avstånd fågelvägen, en halv kilometer gångavstånd. Detta är för långt avstånd för dem med begränsad rörlighet och är en väsentlig ökning från dagens norm. Eftersom byten i sig är negativa måste också eftersträvas att byten ska kräva högst 50 meters gångavstånd.

Längre avstånd till hållplats, fler byten och längre till vård tvingar flera pensionärer och andra med nedsatt rörlighet från buss till färdtjänst, vilket blir dyrt för kommun och miljö.

Alla de som vill komma snabbt till tåget bör få ett effektivt byte till röd linje vid affären i Vilan. Hem blir det ofta längre väntetid vid bytet. Att fara med ljuslila linje till tågstationen ger lång restid,

även om man vid Stationsgatan kommer närmare till tågen. Nu tar linje 20 förbi Havrevägen i högtrafiktid ca 18 minuter till Resecentrum plus 5 minuter för gång till busshållplats och tåg. Den ljuslila linjen från Bergsbrunna runt Nantunavägen via Bolandsgatan tar minst 23 minuter. Inklusive gångväg till busshållplats och tåg blir tiden ca 27 minuter. Då blir turen endast något kortare än tiden för det direkta pendlartåget Uppsala – Stockholm, 27 mot 36 minuter. Detta är knappast attraktivt för pendlare; några fler än i dag tar då hellre bilen.

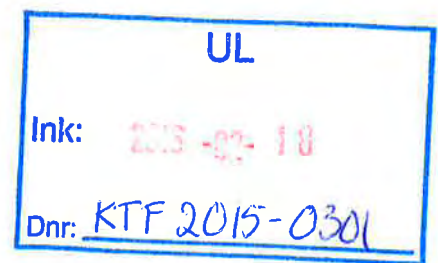
Ljuslila linje ska enligt UL:s förslag gå omvägen förbi IKEA samt Biltema/Plantagen/Uppsala Färg, allt resmål som ändå ofta kräver bil för hemtransporter. Därför kan ifrågasättas om en bättre sträckning måhända vore närmare Bolandscity med Systemet, Citygross och Bauhaus.

Åke Bruce, ordf.

Bergsbrunna Egnahemsförening

TILL UL 20160218

Kommentar från Hyresgästföreningen i Rickomberga Norra



Efter vad vi har förstått så kommer ni att om något år att lägga ned buss nr 22 som i dagsläget är enda riktiga möjligheten för boende i Rickomberga att ta bussen till och från jobb, skola och samhälleliga inrättningar.

Detta anser vi vara ETT MYCKET DÅLIGT FÖRSLAG

Ok man kan ta buss 2 eller 5 som stannar på Luthagsleden korsningen Hildur Ottelingatan. Men det innebär ett släpande av exempelvis matkassar uppför backar och i mörker med dåligt belysta områden och halka vintertid. På samma sätt känns det olustigt att gå denna väg mitt i natten då man kommer hem från sitt arbete. Detta alternativ är inte speciellt lockande då det enkelt går att köra en buss denna väg.

Naturligtvis är vi förundrade över att det inte är självklart att det ska finnas en buss till ALLA stadsdelar i Uppsala stad? I Rickomberga bor – enligt kommunens statistiska underlag för 2014– 940 personer. Alla är inte friska nog att gå lång väg från Luthagsleden och högst upp i Rickomberga. Och alla är inte heller nog dåliga för att ha färdtjänst. Cykla kan man inte heller alltid göra beroende på hur frisk man är.

Det är förvånansvärt att UL och kommunen INTE anser att de boende i Rickomberga ska få valuta för sina skattepengar på samma sätt som övriga skattebetalande i Uppsala.

Kommer då dessa människor slippa betala samma skattesats som övriga eftersom det blir väldigt orättvist annars?

Det enda rätta förfarandet – enligt vår åsikt – vore att istället för nedläggning av buss nr 22 utöka dess tid bussen trafikerar vägen Rickomberga - Centrum eller Rickomberga – Stenhagen till att gå lika länge som bussarna går till resten av stadsdelarna vardag som helg.

Nu slutar bussen att gå efter 19.00 i bägge riktningarna och det är inte ok. Det innebär att möjligheten att ta sig till och från jobb, gå på teater-biobesök med mera sociala företeelser inte kan utnyttjas av Rickombergaborna på samma sätt som exempelvis boende i Flogsta eller Eriksberg och Sävja kan göra. En stor orättvisa.

Vi begär därför att UL och Uppsala kommun skall ompröva detta beslut och istället ge oss samma service som man ger till de andra stadsdelarna som har busstrafik vardag som helg.

Med vänlig hälsning

Uppsala 20160218

Hyresgästföreningen i Rickomberga Norra