

Samhälle och trafik
Daniel Lund
Tfn 018-611 19 91
E-post daniel.e.lund@ul.se

Samrådssammanställning av "Nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket"

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
1.1. Bakgrund	3
1.1.1. Varför nytt trafikupplägg?.....	3
1.1.2. Hur togs förslaget fram?	3
1.2. Syfte.....	3
2. Metod.....	4
2.1. Informationsspridning	4
2.2. Möjligheter att lämna in synpunkter.....	4
2.3. Upplägg av dialogmöten.....	4
3. Inkomna synpunkter	5
3.1. Linje 811 (ca 150 synpunkter).....	5
3.1.1. Synpunkter.....	5
3.1.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL.....	5
3.2. Linje 118 (ca 70 synpunkter).....	5
3.2.1. Synpunkter.....	5
3.2.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL.....	6
3.3. Linje 886 (ca 175 synpunkter).....	6
3.3.1. Synpunkter.....	6
3.3.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL.....	6
3.4. Linje 775 (ca 120 synpunkter).....	6
3.4.1. Synpunkter.....	6
3.4.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL.....	7
3.5. Övriga synpunkter	7
3.5.1. Synpunkter.....	7
3.5.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL.....	7
4. Nästa steg i processen.....	7

1. Inledning

1.1. Bakgrund

1.1.1. Varför nytt trafikupplägg?

Motivet bakom projektet grundar sig i den branschgemensamma målsättningen om fördubblat kollektivt resande från 2006 till 2020, det så kallade *fördubblingsmålet*. Enligt Kollektivtrafiklagen är Landstinget i Uppsala län, i form av regional kollektivtrafikmyndighet, ansvarig för den regionala kollektivtrafiken inom ett län eller över en länsgräns som huvudsakligen möter ett behov för *vardagligt resande*. Ett vardagligt resande kan definieras som resor till och från arbete, studier, omsorg, service och fritidsaktiviteter. I linje med lagen anger trafikförsörjningsprogrammet att Kollektivtrafikmyndigheten med kollektivtrafiken som verktyg ska förbättra invånarnas *tillgänglighet* till dessa aktiviteter på ett *hållbart* sätt. Kollektivtrafikens konkurrenskraft längs Östhammarstråket behöver därmed stärkas för att attrahera resenärer från bilismen, där det är möjligt och effektivt, och för att erbjuda länsinvånarna en tillfredsställande geografisk tillgänglighet för att tillgodose de vardagliga behoven.

1.1.2. Hur togs förslaget fram?

Under hösten 2015 föreslog Nobina att trafikföretaget och Kollektivtrafikförvaltningen UL (UL) bör göra en gemensam satsning för att öka det kollektiva resandet längs Östhammarstråket genom ett nytt trafikupplägg och riktade marknadsinsatser. Genom inriktningsbeslutet (KTN2016-0005) har Kollektivtrafiknämnden ställt sig bakom den prioriteringen och därför initierade UL ett arbete med att se över trafiken.

Under sommaren och hösten 2016 tog UL fram en stråkstudie som bland annat visar att stråket är ett av länets viktigaste kollektivtrafikstråk om man ser till antalet resor och på arbetspendlingen. Många reser med bil och kollektivtrafiken behöver ses över för att attrahera fler resenärer och korta ner restiden.

1.2. Syfte

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

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

För att få en samlad bild av hur det nya trafikupplägget uppfattades och togs emot, valde Kollektivtrafikförvaltningen UL att under november-december 2016 genomföra tre dialogmöten, en enkät samt insamlande av synpunkter via ul.se och UL:s Facebooksida. Cirka 250 personer besökte våra dialogmöten och 463 personer kom till tals genom webenkät, pappersenkät och Facebook. 590 synpunkter lämnades in under

remisstiden som avslutades den 18 december 2016. Nu har vi gått igenom alla synpunkter och förslag till förändringar som kommit in.

I denna samrådssammanställning kommer de inkomna synpunkterna att redovisas. Kommentarer från Kollektivtrafikförvaltningen UL rörande synpunkterna kommer även att framföras.

2. Metod

2.1. Informationsspridning

För att nå ut till alla som berörs av förslaget gällande samråden har information förmedlats genom flera olika kanaler. Tanken var att så många personer som möjligt i olika åldersgrupper skulle få en chans att medverka i processen. Information om samtliga dialogmöten har gått ut via dagspress, UL:s hemsida och Facebooksida.

2.2. Möjligheter att lämna in synpunkter

Under samtliga dialogmöten har deltagarna fått ställa frågor och komma med synpunkter direkt till och även haft möjlighet att lämna in skriftliga synpunkter via en enkätundersökning som genomfördes under samrådstiden med fokus på Östhammarstråket. Deltagarna kunde även lämna skriftliga synpunkter direkt till UL i en brevlåda på plats. Berörda som inte kunde delta på dialogmötena har haft möjligheten att lämna synpunkter via enkäten på ul.se.

2.3. Upplägg av dialogmöten

Dialogmöten hölls på tre olika platser längs stråket för att fånga in synpunkter från människor som berörs av förslaget. Dialogmötena höll eftermiddagstid (15:00-19:00) på följande platser:

- Östhammar busstation den 5 december
- ICA Lindbacken den 7 december
- ICA Alunda den 12 december

Följande politiker och tjänstemän medverkade på ett eller flera av mötena:

Bertil Kinnunen, Kollektivtrafiknämnden

Johan Örjes, Kollektivtrafiknämnden

Daniel Lund, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Ebba Blomstrand, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Thomas Hallberg, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Daniel Elenbring, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Anna Olsson Lundh, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Marit Pettersson, Nobina

Mattias Andersson, Nobina

Stina Andersson, Nobina

3. Inkomna synpunkter

Under samrådstiden har allmänheten kunnat framföra sina synpunkter gällande förslaget om det nya trafikupplägget genom flera olika kanaler. Ungefär 250 personer besökte de tre dialogmöten som hölls i Östhammar, Lindbacken och Alunda. Cirka 590 synpunkter lämnades in under remisstiden och 463 personer kom till tals genom enkäterna och Facebook.

I samrådssammanställningen har de huvudsakliga synpunkterna delats upp på de fyra linjerna som förslaget gäller: 811, 118, 886 och 775.

3.1. Linje 811 (ca 150 synpunkter)

3.1.1. Synpunkter

1. Turtätheten är för låg. Den bör gå varje halvtimme hela dagen.
2. Bussen bör gå vidare direkt till Akademiska sjukhuset då flera arbetar där
3. Bussen bör gå längs den nya vägsträckningen mellan Gimo och Alunda
4. Att låta linje 811 som snabbbuss passera massor med hållplatser gör landsbygden mindre attraktiv.
5. Varför beräknas tiden mellan Gimo och Alunda till 17min? Resan bör gå fortare
6. Måste alla bussar gå in i Östhammar? Kan inte varannan buss bara stanna utanför längs vägen?

3.1.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

1. En stor del av synpunkterna om för låg turtäthet på linje 811 beror på felaktig information på UL:s hemsida. På hemsidan framgick inte att linjen trafikerar i halvtimmestrafik under eftermiddagar. I övrigt gör förvaltningen bedömningen att det föreslagna utbudet motsvarar det allmänna resandebehovet.
2. Kollektivtrafikförvaltningen kommer att se över pendlingsstatistiken och ta hänsyn till detta i revideringen av förslaget.
3. Linje 811 går enligt förslaget längs den nya vägsträckningen mellan Alunda och Gimo som invigs hösten 2017.
4. Linje 886 och 118 har i förslaget uppdrag att kollektivtrafikförsörja området mellan Alunda och Uppsala.
5. Restiden är beräknad utifrån dagens infrastruktur. Den faktiska restiden kommer att bli mindre då etapp 3 av väg 288 invigs men den måste testköras för att få en korrekt bedömning.
6. För att det ska upplevas enkelt för resenären försöker Kollektivtrafikförvaltningen att undvika avvikelser i linjesträckning.

3.2. Linje 118 (ca 70 synpunkter)

3.2.1. Synpunkter

1. Linjen bör inkludera Henriksberg och Lejsta också
2. Varför kan inte stadsbussarna täcka Lindbacken?
3. Det är viktigt att nattrafiken fungerar bra

4. Den bör köra in i Gåvsta för att förbättra pendlingen om man ska ut mot Östhammar så att man slipper åka tillbaka till Gränby och byta

3.2.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

1. Enligt förslaget kommer Lejsta bro och Hov inte att trafikeras. Hållplats Henriksberg trafikeras endast av skolbussen linje 125 och kommer att göra det även i fortsättningen. Kollektivtrafikförvaltningen kommer att beakta synpunkten vid revidering av förslaget.
2. Enligt ett politiskt beslut trafikeras stadsbussarna endast Uppsala stad. Med förslaget får Lindbacken ett stadstrafiksliknande utbud.
3. Kollektivtrafikförvaltningen ska ta hänsyn till förslaget om nattrafik på linje 118.
4. Linjen trafikeras Gåvsta enligt förslaget men för resor från Gåvsta norrut hänvisas resenärer till hållplats Rasborondellen.

3.3. Linje 886 (ca 175 synpunkter)

3.3.1. Synpunkter

1. Linjen bör trafikera Hov, Lejsta och Henriksberg
2. Linjen bör gå in till Gåvsta under rusningstider
3. Koppling saknas mellan Lindbacken-Gåvsta
4. Den bör gå oftare på kvällar och helger, timmestrafik är för lite
5. Den borde fortsätta gå samma linjesträckning som idag

3.3.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

1. Kollektivtrafikförvaltningen kommer att ta hänsyn till detta i revideringen av förslaget.
2. Kollektivtrafikförvaltningen vill så långt som möjligt undvika ”skaftkörning” dvs. att åka in och ut samma väg till och från ett område under en och samma tur.
3. Med linje 118 finns kopplas Gåvsta och Lindbacken ihop.
4. Kollektivtrafikförvaltningen har gjort bedömningen att utbudet är tillfredställande med de linjer som trafikeras Alunda bussterminal. För området söder om Alunda blir utbudet lägre.
5. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft gentemot bilen genom ex. minskade restider krävs en annan linjesträckning.

3.4. Linje 775 (ca 120 synpunkter)

3.4.1. Synpunkter

1. Linjen bör inte stanna i Alunda, bussen blir överfull och det tar tid
2. Varför kan den inte inkludera Solvarvet?

3. Den borde gå oftare, timmestrafik är för lite på övriga tider och spannet med halvtimmestrafik anses för litet

3.4.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

1. På de tyngsta avgångarna kommer, vid behov, förstärkningsbussar att sättas in som startar i Alunda.
2. För att få samordningsvinster och därmed ett större utbud för fler slås linje 887 och linje 775 ihop.
3. Enligt förslaget blir det en kraftig utbudsförbättring jämfört mot dagens utbud på linje 775, från 15 till 50 enkelturer.

3.5. Övriga synpunkter

3.5.1. Synpunkter

1. Wifi på linje 811 och 775, så att man kan arbeta på bussen
2. Utöka pendlarparkeringen i Alunda
3. Det skulle vara bra med en cykelparkering i Gåvsta
4. Samtliga linjers passning till SL, SJ för att undvika långa väntetider på Centralstationen
5. Det behövs väderskydd i Alunda utmed väg 288

3.5.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

1. Kollektivtrafikförvaltningen ser över möjligheterna att lansera dubbeldäckare på linje 775. I samband med detta kan det bli aktuellt att erbjuda wifi ombord.
2. Kollektivtrafikförvaltningen kommer att föra en dialog med Östhammars kommun om behoven att utöka pendlarparkeringen i Alunda.
3. Kollektivtrafikförvaltningen för en dialog med Uppsala kommun om behoven av cykelparkeringar längs stråket.
4. Det är svårt att få passning med samtliga tågavgångar och ankomster då det är många anslutningar som ska fungera, ex. med färjan i Öregrund. Så långt möjlig ska anslutning kunna ske med antingen SL-pendeln eller SJ:s regionalståg mot Stockholm.
5. Kollektivtrafikförvaltningen planerar att etablera ett väderskydd vid Alunda bussterminal inför trafikstarten i augusti.

4. Nästa steg i processen

Eventuella förbättringar/korrigeringar arbetas in i förslaget med hänsyn till inkomna synpunkter under januari 2017. Det formella beslutet att anta förslaget tas av Kollektivtrafiknämnden den 6 mars 2017. Fram till juli 2017 planeras och säkerställs genomförandet. Den nya trafiken lanseras den 14 augusti 2017.