



Landstinget i Uppsala län

Samrådssammanställning

**Förslag till nytt linjenät
i Uppsala 2017**



Innehållsförteckning

1. Inledning.....	2
1.1. Bakgrund.....	2
1.1.1. Varför ett nytt linjenät?.....	2
1.1.2. Hur togs förslaget fram?.....	2
1.2. Syfte.....	2
2. Metod.....	3
2.1. Informationsspridning.....	3
2.2. Möjlighet att lämna in synpunkter.....	3
2.3. Upplägg av dialogmöten.....	3
2.3.1. Tid och plats.....	3
2.4. Medverkande.....	4
2.5. Dialogmötenas agenda.....	4
3. Inkomna synpunkter.....	5
3.1. Inkomna synpunkter från allmänheten.....	6
3.1.1. Linjesträckning.....	6
3.1.2. Områden.....	9
3.1.3. Övrigt.....	12
3.2. Namnsamlingar.....	13
3.3. Inkomna synpunkter från organisationer och föreningar.....	15
3.3.1. Organisationer.....	15
3.3.2. Föreningar.....	38
4. Nästa steg i processen.....	45

1. Inledning

1.1. Bakgrund

1.1.1. Varför ett nytt linjenät?

Det byggs i Uppsala som aldrig förr och all fler vill bo, arbeta och leva i vår stad. Fler människor i staden betyder fler resor till arbeten, skola och fritidsaktiviteter - och att fler måste samsas på samma yta. Dagens linjenät har inte den kapacitet som kommer krävas i framtiden, på grund av detta måste vi resa smartare. För att bussen ska bli ett attraktivt alternativ för fler så måste den bli enklare, snabbare och gå ofta, även på kvällar och helger. För att matcha dagens och framtidens behov av kollektivtrafik i staden, har ett förslag på ett nytt linjenät tagits fram.

1.1.2. Hur togs förslaget fram?

Under maj 2015 genomfördes flera lokala samråd runt om i Uppsala där Uppsalas medborgare fick chansen vara med och påverka. Utifrån de synpunkter som kom in togs ett nytt förslag på busslinjenät för Uppsala fram. Tanken med det nya linjenätet är framför allt att skapa ett enklare system med få undantag. Det ska vara lätt att veta var och när bussarna går. Det här betyder att vissa kan få lite längre att ta sig till en hållplats. I gengäld går bussen betydligt oftare och tar en snabbare väg. En ny ringlinje skapar helt nya resmöjligheter på tvären i staden.

Förutom själva linjenätet ingår andra förbättringar med syfte att påverka enkelhet, restid och pålitlighet. Ett exempel är att fler busslinjer är tänkta att gå så ofta att tidtabellen blir överflödiga. Dessutom anpassas resvägar för att prioritera busstrafiken – trafiksignaler ses över och framkomlighet förbättras.

1.2. Syfte

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

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

För att få en samlad bild av hur förslaget på det nya linjenätet uppfattades och togs emot, valde Kollektivtrafikförvaltningen att under februari 2016 genomföra fyra dialogmöten, en enkät samt insamlande av synpunkter via ul.se. 2 500 personer besökte våra dialogmöten och över 2 200 synpunkter lämnades in under remisstiden som avslutades den 29 februari 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. Samrådssammanställningen är en bilaga till utställningsversionen av förslaget till nytt linjenät i Uppsala stad.

2. Metod

2.1. Informationsspridning

För att nå ut till Uppsalas invånare gällande samråden har information förmedlats genom flera olika kanaler. Tanken var att så många personer som möjligt i olika ålderskategorier skulle få en chans att medverka i processen. Information om samtliga samråd har gått ut via UL:s hemsida och Facebooksida. Anslag med information om samråden har även satts upp i samtliga stadsbussar. Annonser har publicerats i lokaltidningen, i radio, på Facebook och ett pressmeddelande skickades ut. Förslaget till ett nytt linjenät i Uppsala finns tillgängligt på ULs hemsida: <http://www.ul.se/Om-UL/Nytt-stadsbusslinjenat-2017/>

2.2. Möjlighet att lämna in synpunkter

Under samtliga dialogmöten har deltagarna fått ställa frågor och komma med synpunkter direkt till UL men även haft möjlighet att lämna in skriftliga synpunkter via en enkätundersökning som genomfördes på mötena. Invånare som inte kunde delta under ett dialogmöte har haft möjlighet att lämna in synpunkter, tankar och idéer via ul.se.

2.3. Upplägg av dialogmöten

2.3.1. Tid och plats

Dialogmötena hölls eftermiddagstid (13:00 till ca 18:00) mellan den 10-18 februari 2016. Dialogmötena hölls på följande platser:

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Plats/lokal	Datum
Gottsunda centrum	10 februari
Fyrishov	11 februari
Gränby centrum	17 februari
St Per Galleria	18 februari

Att ha dialogmöten på olika platser gör det möjligt för fler invånare att lättare kunna ta sig till ett dialogmöte och där samtliga deltagare fokuserar på vad som är viktigt för just deras bostadsområde. Det är även lättare att invånarna sinsemellan kan diskutera kring frågor som finns.

UL bjöd därför in allmänheten till dialogmöten. Möten hölls på fyra olika platser i Uppsala, dels för att komma nära medborgarna med en öppen dialog och dels för att nå ut till olika områden och grupper i Uppsala.

2.4. Medverkande

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

Följande deltagare var representerade vid ett eller flera dialogmöten:

- ▶ Anders Nordling, UL
- ▶ Daniel Lund, UL
- ▶ Emilia Eriksson, UL
- ▶ Daniel Elenbring, UL
- ▶ Stefan Bojander, UL
- ▶ Malin Gibrand, Trivector
- ▶ Robert Damberg, Kollektivtrafiknämnden
- ▶ Bertil Kinnunen, Kollektivtrafiknämnden

2.5. Dialogmötenas agenda

Alla dialogmöten hade samma upplägg. Olika hjälpmedel så som folders med karta och beskrivning samt en stor matta med ett tryck på det nya linjenätet (3m diameter), fanns utplacerade på dialogplatsen. Detta för att det skulle vara lättare att bilda sig en

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

uppfattning om förslaget samt att det skulle locka förbipasserande att stanna och se vad som hände på platsen.

På dialogmötena skulle besökarna få svar på sina frågor och få en möjlighet att få en mer ingripande förklaring om varför linjenätet planeras om.

Foldern som fanns tillgänglig på platsen kunde de besökande även ta med hem, för att kunna titta på förslaget i lugn och ro hemma. På foldern fanns även information om att det fanns möjlighet att lämna synpunkter på förslaget via ul.se.

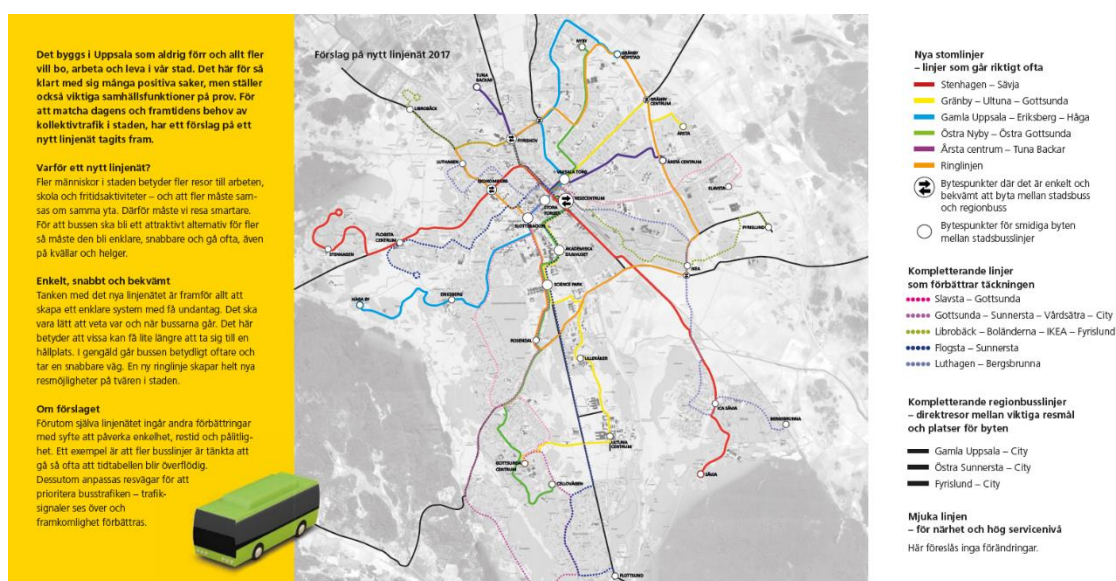


Bild på det föreslagna linjenätet, från foldern.

3. Inkomna synpunkter

Under samrådstiden har allmänheten kunnat få fram sina synpunkter om förslaget om det nya linjenätet 2017 genom flera olika kanaler. Ungefär 2500 personer besökte de fyra dialogmöten som hölls i fyra olika stadsdelar. Cirka 2200 antal skriftliga kommentarer inkom via ul.se och 60 stycken remissyttranden har inkommit. Sammantaget så har cirka 5000 synpunkter kommit in angående förslaget på det nya linjenätet.

I samrådsammansättningen har synpunkterna delats in i ”synpunkter från allmänheten” och ”synpunkter från organisationer och föreningar”. Synpunkterna från allmänheten innefattar de synpunkter och namnlistor som är lämnade av privatpersoner och synpunkter från organisationer och föreningar innefattar de synpunkter som är

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

lämnade av kommunala bolag, statliga och regionala myndigheter, föreningar, sakägare, bostadsrättsinnehavare samt hyresgäster.

Via enkätundersökningen inkom endast 200 svar. I och med den låga svarsfrekvensen har det beslutats att inte redovisa enkäten i samrådssammanställningen för sig, utan väva in enkätens svar i sammanställningen av de övriga synpunkterna.

3.1. Inkomna synpunkter från allmänheten



Bild från ett av dialogmötena.

Synpunkterna har sammanfattats och kommer beskrivas utifrån de områden och linjer som synpunkterna handlar om. Alla kommentarer kommer inte kunna redovisas, utan en sammanfattning av liknande kommentarer kommer beskrivas nedan. Ett urval har gjorts och de linjer och områden som har fått över 50 kommentarer kommer att beskrivas. Inskickade synpunkter som har tagit upp flera olika områden/linjer har delats upp till fler synpunkter i sammanställningen.

De cirka 2200 synpunkterna från allmänheten har delats in i kategorier.

- ▶ Linjesträckning
- ▶ Områden
- ▶ Övrigt

3.1.1. Linjesträckning

Till kategorin linjesträckning hör de synpunkter som handlar om specifika linjer, både dagens linjer och de tilltänkta linjerna. Synpunkterna är uppdelade efter dagens linjer. Sammanfattade kommentarer:

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Linje 21 (Stenhagen – Ultuna) cirka 300 synpunkter

- ▶ Att utan byte kunna ta sig mellan Stenhagen, Flogsta, Eriksberg och Ekeby till Akademiska, Ulleråker och Ultuna är viktigt.
- ▶ Det är även viktigt att kopplingen mellan Stenhagen och Flogsta/Eriksberg finns kvar då många skolbarn åker mellan dessa stadsdelar till sina skolor.
- ▶ Linje 21 är bra då den är en tvärlinje som binder samman flera viktiga områden.

Linje 22 (Stenhagen – Nántuna) cirka 200 synpunkter

- ▶ Dagens linje 22 gör det möjligt för Nántunabor att smidigt ta sig mellan boende och arbete eller skola.
- ▶ De ökade avstånden till hållplatser kommer bli ett problem för personer som har svårt att gå långa sträckor; äldre personer, barn samt funktionshindrade.
- ▶ Ljuslila kompletteringslinjes tilltänka sträckning via Boländerna ses av många som en onödig omväg som kommer förlänga pendlingstiden till och från arbete. Det är bättre ifall bussarna under rusningstid inte tar denna sträcka.
- ▶ Boende i Södra Nántuna kommer förlora sin busslinje när linje 22 tas bort.

Linje 20 (Bergsbrunna – Graneberg) cirka 200 synpunkter

- ▶ Inte bra att linje 20 tas bort från Dag Hammarskjölds väg.
- ▶ Centrala och Östra Sunnersta kommer påverkas mycket negativt.
- ▶ Synd att bussen inte längre kommer gå till Skarholmen.
- ▶ Regionbussarna känns inte tillräckliga som komplement för linje 20.
- ▶ Den nya rutten från Bergsbrunna via IKEA till centrum anses av många inte vara bra då man helst vill komma snabbt in till staden och mer sällan kunna åka till IKEA och Boländerna. Istället föreslås vissa turer gå förbi IKEA och resten direkt till centrum.
- ▶ Om linje 20 tas bort kommer det även bli svårare att ta sig mellan Bergsbrunna och Akademiska/Ulleråker/Ultuna.

Linje 14 (Ärna - Östra Gottsunda) cirka 100 synpunkter

- ▶ En buss bör fortsättningsvis trafikera både Bärby Hage och Ärna.
- ▶ Hållplatsen vid väg 600 känns inte som ett bra alternativ, det är inte säkert att ta sig dit.
- ▶ Det blir långa avstånd till hållplatserna ifall ingen buss kommer trafikera Bärby Hage.
- ▶ Linje 14s sträckning i Gottsunda vill man ha kvar.

Linje 9 (Norra Årsta – Stabby) cirka 100 synpunkter

- ▶ Linje 9 är en bra tvärlinje som går mellan Sala Backe och Stabby.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

- ▶ En tvärlinje som binder samman västra och östra Uppsala bör inte tas bort eller göras om.
- ▶ Den nya föreslagna mörklila stomlinjen Årsta Centrum – Tuna Backar anses inte lika bra som nuvarande sträckning.
- ▶ I förslaget kommer Sala Backe inte få lika bra linjenät som idag.

Linje 2 (Gamla Uppsala - Flogsta) cirka 100 synpunkter

- ▶ En linje bör även i fortsättningen gå till Gamla Uppsala.
- ▶ Turister och även Uppsalabor kommer få problem med att ta sig till Gamla Uppsala.
- ▶ Att ta sig till postombud och vårdcentral m.m. vid Heidenstamstorg kommer bli svårt för de boende i Gamla Uppsala.
- ▶ Linje 2 binder ihop de stora studentområdena med varandra, (Flogsta/Stenhagen/Eriksberg – Djäknegatan/Kantorsgatan/Väktargatan), detta är viktigt att ha kvar.

Linje 7 ((Slavsta -) Årsta Centrum – Gottsunda) cirka 50 synpunkter

- ▶ Linje 7 i Sala Backe behövs med dagens sträckning.
- ▶ Det är bra att i dagsläget kunna ta sig mellan Gottsunda och Ekeby på ett smidigt sätt.
- ▶ Boende i Årsta vill inte förlora linje 7 och dess sträckning.
- ▶ Även de boende i Norby vill inte förlora linje 7.
- ▶ I förslaget föreslås det att Ljusblå stomlinje och rosa kompletteringslinje ska ha samma sträckning genom Ekeby/Norby, varför inte dela upp trafiken i området, så en större del blir trafikerad?

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

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

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

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

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

3.1.2. Områden

Till kategorin områden hör de synpunkter som handlar om viktiga målpunkter, områden där det finns en efterfrågan på busslinjer eller områden som uppfattas komma få en försämring med det nya förslaget.

Nåntuna, Lugnet och Vilan cirka 350 synpunkter

- ▶ Synpunkterna rör linje 12, 21 och 22.
- ▶ Många vill inte åka via Boländerna och IKEA på väg till jobbet med den nya Ljuslila kompletteringslinjen. Ifall den bara går vissa tider förbi IKEA vore det bättre.
- ▶ Södra Nåntuna, Lugnet och Vilan blir exkluderade i det nya förslaget.
- ▶ En motsvarande linje 12 (som förut åkte mot Sunnersta) skulle vara bra att ha kvar samt att turtätheten på linje 42 höjs. Detta gäller speciellt för Lugnet.
- ▶ Bra byten måste kunna ske mellan ljuslila kompletteringslinje och röd stomlinje ifall det ska fungera med dessa två linjer för de boende i Nåntuna.

Flogsta cirka 200 synpunkter

- ▶ De flesta synpunkterna gäller nuvarande linje 21. En tvärlinje som rör sig mellan Stenhagen/Flogsta/Eriksberg och Akademiska/Ulleråker/Ultuna behövs. Att enkelt kunna ta sig mellan dessa platser, utan byte, ses som värdefullt.
- ▶ Det är inte bra att direktkopplingen mellan Stenhagen och Eriksberg försvinner.
- ▶ Linje 2 är viktig för att kunna ta sig in till centrum och vidare mot Kvarngärdet och Gamla Uppsala.
- ▶ Förslag är att ringlinjen kan sträcka sig längre ut och även gå via Flogsta, Eriksberg och Ekeby.

Sunnersta och Dag Hammarskjölds väg cirka 200 synpunkter

- ▶ Östra och centrala Sunnersta kommer påverkas negativt ifall bara regionsbussarna kommer trafikera Dag Hammarskjölds väg.
- ▶ Bussarna borde spridas ut så de inte bara går på Rosenvägen, cerise och mörkblå kompletteringslinje borde inte båda två gå på Rosenvägen, utan även på Dag Hammarskjölds väg.
- ▶ Dagens linje 20 går en bra sträckning på Dag Hammarskjölds väg och når då både centrala och östra Sunnersta.
- ▶ Det bör gå en buss ner till Skarholmen eftersom det är ett populärt friluft- och rekreationsområde.
- ▶ Även en möjlighet att kunna ta sig mellan Sunnersta och Nåntuna på ett smidigt sätt efterfrågas.

Gamla Uppsala cirka 150 synpunkter

- ▶ Linje 2 eller motsvarande behöver gå genom Gamla Uppsala.
- ▶ Blir svårt att ta sig till postombud och vårdcentral på Heidenstamstorg ifall tvåan inte längre kommer att gå mellan dessa platser.
- ▶ Ifall ingen buss kommer trafikera Gamla Uppsala så kommer turister få svårt att hitta till Kungshögarna och de andra besöksdestinationerna i Gamla Uppsala.

Stenhagen cirka 150 synpunkter

- ▶ Synpunkterna gäller mestadels linje 21 och 22.
- ▶ Det är viktigt att ha en koppling mellan Stenhagen/Flogsta/Eriksberg och Akademiska samt Uppsala Universitets olika områden längs med Dag Hammarskjölds väg.
- ▶ Dagens sträckning på linje 21 och 22 är bra.
- ▶ En linje kommer inte vara tillräcklig för att försörja hela Stenhagen.
- ▶ Det blir svårt för de elever som går på någon skola i Flogsta, Eriksberg eller Ekeby ifall kollektivtrafiken mellan dessa platser slutar gå.

Lindbacken cirka 100 synpunkter

- ▶ De boende i Lindbacken vill ha en stadsbuss. Området kommer växa inom de närmsta åren och kommer inte att klara sig på regionbusstrafiken som går idag.

Gottsunda cirka 100 synpunkter

- ▶ Linje 7, 12 och 14 är viktiga i Gottsunda.
- ▶ Det bör även i fortsättningen finnas linjer som passerar Gottsundabadet (linje 7s ändhållplats idag).
- ▶ Linje 14s sträckning från Cellovägen förbi Gottsunda centrum är viktig, behövs en hållplats nära Gottsunda Centrum med föreslagen Grön stomlinje.

Bärby Hage cirka 100 synpunkter

- ▶ Dagens linje 14 borde vara kvar som den är.
- ▶ Det blir för långt att gå till Tuna Backar för de boende i Bärby Hage.
- ▶ Regionbussarna 110 och 115 är inte bra som alternativ.
- ▶ Det blir svårt att ta sig till Ärna och Garnisonen samt Norra Bärby Hage ifall linje 14s sträckning försvinner.

Sala Backe cirka 100 synpunkter

- ▶ Linje 4 och linje 7. Boende i Östra Sala Backe får det svårt.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

- ▶ Bussförbindelser till Brantingstorget behövs, där finns bland annat postutlämning. Idag går linje 4 dit.

Eriksberg cirka 100 synpunkter

- ▶ Linje 4, 6, 7 och 21 är viktiga i Eriksberg.
- ▶ Med det nya förslaget mister Eriksberg direktförbindelsen med Resecentrum. Det är viktigt att kunna åka direkt till Resecentrum.
- ▶ Linje 21 är väldigt bra då den knyter ihop Eriksberg med både Stenhagen och Flogsta samt Akademiska, Ulleråker och Ultuna.
- ▶ Linje 4 gör så att det är lätt att ta sig mellan Eriksberg och Ekeby.
- ▶ Det behövs tvärlinjer i Uppsala, och linje 21s sträckning är bra som en tvärlinje.
- ▶ Linje 6s sträckning på Glimmervägen bör vara kvar.
- ▶ Förslag är att ringlinjen kan sträcka sig längre ut och även gå via Flogsta, Eriksberg och Ekeby.

Bio Medicinskt Centrum cirka 100 synpunkter

- ▶ Gäller främst linje 21 och 20. En direktbuss mellan BMC och de stora studentområdena är viktig.

Storvreta cirka 50 synpunkter

- ▶ Synpunkterna innefattade ifall regionsbussarna från Storvreta kommer stanna vid Moskén och att det i sådant fall kommer krävas ett byte där.

Ultuna cirka 50 synpunkter

- ▶ Linje 20 och 21 är viktiga i Ultuna. Med det nya förslaget kommer det krävas byten för många innan de kommer fram till Ultuna.
- ▶ Mörkblå kompletteringslinje bör gå via Ultuna centrum och inte bara på Dag Hammarskjölds väg.
- ▶ De som kommer resa med mörkblå kompletteringslinje vill inte åka via city till Ultuna och campusområdena.
- ▶ Det är viktigt att kunna ta sig från tillexempelvis Sunnersta till Ultuna (dagens sträckning för linje 20)
- ▶ Att gul stomlinje är den ända linje som ska gå genom Ulleråker och Ultuna verkar dåligt då fler nog skulle tjäna på ifall någon av linjerna från nordvästra Uppsala gick till Ultuna.

Uppsala Akademiska sjukhus cirka 50 synpunkter

- ▶ Det är viktigt att smidigt kunna ta sig till Akademiska.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

- ▶ Busslinje mellan Stenhagen och Akademiska samt Nántuna och Akademiska efterfrågas i det nya förslaget.

Ångström laboratoriet cirka 50 synpunkter

- ▶ Linje 20 och 21s sträckningar är viktiga för många som ska ta sig till Ångström laboratoriet.

Ärna, Garnisonen cirka 50 synpunkter

- ▶ Linje 14 är viktig för de som arbetar vid Garnisonen och att ta bort hållplats Garnisonen är inte bra.
- ▶ Ett alternativ är att mörklila stomlinje bör gå via Bärby Hage till Garnisonen.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

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

Idag har Uppsalas stadsbusstrafik ett jämförelsevis stort antal busslinjer där flera linjer delvis gör samma trafikuppgift. Det gör att det finns direktresmöjligheter i fler reserelationer. Samtidigt blir turtätheten lägre när resurserna ska fördelas på flera linjer. Det gör även det svårt att bedriva trafik på sena kvällar, helger eller under sommaren.

Ambitionen i arbetet med ett förbättrat linjenät är att prioritera de starka kollektivtrafikstråken, d.v.s. reserelationer med stort resande. Det är även i dessa stråk som resandet väntas öka mest framöver till följd av bostadsbyggandet. För att kunna satsa på de reserelationer där flest reser och där resandet också förväntas öka har trafiken reducerats i andra reserelationer med litet resande eller med resande under begränsad tid av dygnet. För att inte öka kostnaderna för busstrafiken innebär varje utökning av trafik i en reserelation att trafiken även måste minskas på andra ställen. Samtidigt innebär färre linjer med ett bättre turutbud ett enklare och tydligare linjenät.

3.1.3. Övrigt

Synpunkter som går under denna kategori är synpunkter som inte direkt har något att göra med en specifik linje eller ett specifikt område utan är mer allmänna.

- ▶ Avståndet till hållplatserna kommer bli för långa. Det kommer bli svårt för äldre, barn och funktionshindrade att kunna ta sig till och från hållplatserna.
- ▶ Hållplatser bör inte dras in, avståndet till en hållplats är viktigare än att bussresan går lite fortare.
- ▶ Förslaget i sig är svårtytt med bland annat för små och otydliga kartor.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Vi tackar för inkomna synpunkter. Antalet hållplatser och hållplatsavstånd är en viktig faktor för att kunna öka busstrafikens medelhastighet och skapa ett miljövänligare transportsystem som kan konkurrera med bilens restider.

En förkortad restid möjliggör även för ett ökat turutbud eftersom bussen hinner köra fler turer varje timme.

Samtidigt är det viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd. Det är önskvärt att en så stor andel av befolkningen och arbetsplatserna som möjligt ligger inom rimligt gångavstånd till hållplats och där övriga områden kan nå hållplats med cykel. Med rimligt gångavstånd anses 5 minuters promenad, vilket motsvarar cirka 400 meter. Generellt är hållplatstätheten som högst i de centrala delarna där även befolkningstätheten är som högst. Hållplatstätheten avtar sedan och längre ut från centrum ligger hållplatserna glesare till följd av att befolkningstätheten också är glesare. På så vis fås stor andel som möjligt av befolkningen ett rimligt gångavstånd till hållplats

Som komplement för de som har stort behov av närhet till hållplats finns mjuka linjen i vissa områden.

3.2. Namninsamlingar

I denna del framförs de inkomna namninsamlingarna. Synpunkterna har sammanfattats och finns i utförlig form i bilagorna 1-7.

1. Namninsamling från Nántuna/Lugnet

- ▶ De boende i Nántuna och Lugnet känner sig bortglömda i förslaget.
- ▶ Vill ha samma chans som andra att ta sig arbete, skola, aktiviteter mm.
- ▶ Linje 12 bör ej tas bort från Nántuna. Att behöva gå 2-3 km till andra hållplatser är inte ett alternativ.
- ▶ 58 namnunderskrifter.

2. Namninsamling från Nántuna

- ▶ Vill ha kvar linje 22 under morgnar och kvällar, det vill säga en direktlinje in till centrala Uppsala. Vill inte behöva åka via IKEA.
- ▶ För de flesta blir det en stor förlängning av gångtiden till linje 5 jämfört med 22 och de anser inte att linje 20:s nya dragning blir ett vettigt alternativ. De anser också att linje 5 behöver kompletteras med hållplatslägen nära södra rondellen, så att de i Nántuna får närmare till och från linje 5.
- ▶ 70 namnunderskrifter.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

3. Namninsamling från Sunnersta

- ▶ De boende i Sunnersta vill inte att linje 20 ska läggas ner, eller få en annan sträckning.
- ▶ Detta gäller speciellt östra Sunnersta, området kring Dag Hammarskjölds väg (vid skolan och kyrkan).
- ▶ 59 namnunderskrifter.

4. Namninsamling från centrala Sunnersta och Graneberg

- ▶ De boende och arbetande i Sunnersta vill ha kvar linje 20, med sträckning på Dag Hammarskjölds väg.
- ▶ Önskar tätare trafik med förslagsvis 20 minuters intervall samt en snabbare väg in till city.
- ▶ 564 namnunderskrifter.

5. Namninsamling från Sunnersta

- ▶ Motsätter sig förslaget om att linje 20 kommer tas bort.
- ▶ Det nya linjenätet kommer försämma avsevärt för centrala Sunnersta.
- ▶ Kommer öka restiden med 30 min.
- ▶ 631 namnunderskrifter

6. Namninsamling från Ekeby

- ▶ Inte bra med en busslinje som går på Nordengatan med 10 minuters intervall då det kommer medföra för mycket buller och osäkerhet på denna väg.
- ▶ Nuvarande linjesträckning för 2:an bör istället behållas.
- ▶ De 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.
- ▶ 12 namnunderskrifter

7. Namninsamling från Eriksberg

- ▶ Är emot att:
 - det endast kommer finnas en stomlinje från city till Håga.
 - ingen buss kommer gå till Gnejsplan.
 - ingen buss kommer att trafikera slingan: Glimmervägen-Fältspaksvägen-Stigbergsvägen.
 - linje 21 försvinner och inte ersätts.
- ▶ 45 namnunderskrifter

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Vi tackar för alla inkomna synpunkter och förslag. Vi är glada över det stora engagemang som väckts av det nya förslaget på linjenät. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter. Vi kommer att tvingas göra avvägningar mellan motstridiga synpunkter som inkommit. Vi kommer även försöka beakta de områden eller invånare som inte kommit till tals eller uttryckt sin åsikt om förslaget.

Förändringar av förslaget kommer att prövas för att slutligen kunna föreslå ett väl avvägt förslag som fördelar samhällets resurser på ett så jämnt sätt som möjligt sett till områden och befolkningen.

3.3. Inkomna synpunkter från organisationer och föreningar

Inkomna synpunkter från organisationer har sammanfattats nedan och under varje stycke har Kollektivtrafikförvaltningen UL lämnat en kommentar. Även synpunkterna från föreningar har sammanfattats och visas nedan. Synpunkterna finns i sin helhet i bilagorna 8-60.

3.3.1. Organisationer

8. Uppsala Parkerings AB

Bolaget anser att förslaget till nytt linjenät svarar upp mot den förväntade befolkningsökningen och Uppsala kommuns ambition om en större andel kollektivt resande. Handlingsplanen berör Uppsala Parkering när det gäller åtgärder för framkomlighet och då specifikt kanstensparkering. De vill bli inkluderade i dialogen om handlingsplanen. De vill se ett underlag som gäller inkomstbortfall från parkeringsplatser. En konsekvensanalys av borttagandet av kanstensparkeringar på aktuella sträckor som redovisas i handlingsplanen efterlyses, dels utifrån ekonomiska aspekter men även för nyttoaspekter så som tillgänglighet, restider och medelhastighet för kollektivtrafiken.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Uppsala Parkerings remissvar. Handlingsplanen för förbättrad framkomlighet har tagits fram av Uppsala kommun, som även ansvarar för genomförandet av planerade åtgärder i nära samarbete med Kollektivtrafikförvaltningen. En dialog kring kanstensparkering bör därför i första hand upprättas med Uppsala kommun.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

9. Destination Uppsala

Angående beslutet om att dra in linje 2s sträckning till Gamla Uppsala och istället hänvisa besökare till regionbussar vill Destination Uppsala belysa ett antal faktorer. Det är viktigt att busshållplatserna i city får en central placering, så det är lätt att hänvisa besökare dit. Turtätheten på bussarna mot Gamla Uppsala bör vara fortsatt hög, som dagens linje 2. Då ändhållplatsen inte längre kommer vara Gamla Uppsala är det viktigt att ge tydlig information på hållplatserna vid linjen om hur man tar sig dit samt bra information på bussen när hållplatsen närmar sig. Trafiksäkerheten på Vattholmavägen bör vara bra vid på- och avstigning. Gångvägen mot fornminnesområdet bör skyltas tydligt. Det bästa skulle vara ifall regionbussen kommer ha en hållplats på Groaplan. I övrigt så önskas även en linje ut till Linnés Hammarby då det i dagsläget är svårt för turister att ta sig ut dit kollektivt.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Destination Uppsalas remissvar. I förslaget på nytt linjenät finns en tydlig ambition att samla busshållplatserna till Vaksala torg och Resecentrum för att vid dessa platser kunna erbjuda smidiga byten, bra information och god service.

Kollektivtrafikförvaltningen instämmer i vikten av tydlig och enkel reseinformation och vägvisning för både vaneresenärer och besökare samt arbetar löpande för att utveckla dessa delar.

10. Gamla Uppsala Museum

Linje 2 eller motsvarande borde finnas kvar i Gamla Uppsala och speciellt hållplats Kungshögarna. Regionbuss 110 och 115 är inte ett bra alternativ då Vattholmavägen är trafikfarlig. Museet har många skolelever som åker buss till området och det är viktigt att denna möjlighet finns även i framtiden. Linje 2 är viktig både för boende och turister i Gamla Uppsala.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Gamla Uppsala Museums remissvar. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

I arbetet med nytt linjenät har Gamla Uppsala identifierats som en av flera viktiga målpunkter i Uppsala. Då regionbuss 110 och 115 erbjuder tät trafik har det setts som ett bra alternativ för besökare till Gamla Uppsala. Behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan vara befogat och bör då stämmas av med väghållaren för Vattholmavägen.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

11. Kollektivtrafikmyndigheten Landstinget Västmanland

Förslaget innebär en ökad tydlighet och enkelhet för invånarna i Uppsala. Framförallt är förslaget med att starta en ringlinje i trafiksystemet spännande och modernt.

Trafiken i Västerås har lagts om enligt liknande ledord: snabbare, enklare, oftare. Det har varit en stor framgångsfaktor för kollektivtrafiken i Västerås kommun. Det nya trafikupplägget har lockat såväl nya kunder, som att det gjort kunderna nöjdare.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Kollektivtrafikmyndigheten Landstinget Västmanland remissvar.

12. Gamla Uppsala Buss (GUB)

Har synpunkter på stomlinjer, kompletteringslinjer samt generella synpunkter på hela förslaget. Synpunkterna gäller främst framkomlighetsåtgärder som bör genomföras innan det nya linjenätet tas i bruk.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Gamla Uppsala Buss remissvar. Era synpunkter kommer vara ett viktigt underlag i arbetet med de framkomlighetsåtgärder som behöver komma till stånd innan förslaget tas i bruk. Arbetet med framkomlighetsåtgärder drivs av Uppsala kommun, men i nära samarbete med Kollektivtrafikförvaltningen.

13. Tierps Kommun

Flertalet bilder är svåra att tyda i förslaget och det är svårt att se hur de nya linjerna ska gå för personer som inte har så bra lokalkännedom i Uppsala. I förslaget hade det varit bra ifall det fanns en bild där man kunde se de fyra nuvarande stomlinjerna tillsammans med de fem nya stomlinjerna för att förtydliga ändringarna.

Det är 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. Det är även bra för de boende i Tierp att tre linjer kommer gå från resecentrum till Akademiska.

Tydligare skyltning behövs vid busshållplatserna vid resecentrum.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Tierps kommun remissvar. Arbetet med presentationsmaterial och information till resenärerna kommer att fortsätta utvecklas inför realiseringen av det nya linjenätet.

14. Trafikverket Region Öst

Trafikverket ser positivt på en modernisering av kollektivtrafiken i Uppsala i enighet med förslaget på nytt linjenät. 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. Trafikverket saknar en bild av hur linjenät 2017 tar hänsyn till cykelstrategin och till cykelvägsutbyggnaden i Uppsala.

Trafikverket förvaltar och utvecklar de intressen som kopplar till en övergripande infrastruktur i landet. De nationella vägarna som berörs är exempelvis väg 55 i dels Stenhagen/Flogsta och i Gränby och dels väg 255 i Sävja. Trafikverket vill ha en gemensam översyn av dessa platser innan linjenätet 2017 läggs fast och att behov av justeringar av vägutformning och vägmiljön skett i samverkan.

Trafikverket behöver 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.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Trafikverket Region Östs remissvar. Kollektivtrafikförvaltningen instämmer i behov av dialog vid framtagande av förslag på lösningar som berör de vägar där Trafikverket har väghållaransvar.

15. Upplandsmuseet

Kommunens invånare samt besökare kommer påverkas negativt av den nya linjedragningen då det kommer bli svårare att ta sig till exempelvis fornlämningsområdet i Gamla Uppsala och friluftsmuseet Disagråden. 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.

Förslaget talar emot Destination Uppsalas besöksstrategi och de övergripande målen i den regionala kulturplanen, vilka vill underlätta för länets invånare att ta sig till besöksmål.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Upplandsmuseets remissvar. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

I arbetet med nytt linjenät har Gamla Uppsala identifierats som en av flera viktiga målpunkter i Uppsala. Då regionbuss 110 och 115 erbjuder tät trafik har det setts som ett bra alternativ för besökare till Gamla Uppsala Museum. Behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan vara befogat och bör då stämmas av med väghållaren för Vattholmavägen.

16. Upplandsmuseet, (Riksantikvarieämbetet, Statens Fastighetsverk och Svenska Kyrkan)

Den närmsta hållplatsen i förhållande till besöksmålet Gamla Uppsala, kommer enligt förslaget att finnas i Östra Nyby, på närmare 2 kilometers avstånd. Regionbussarna är inte ett bra alternativ då en trafikerad väg måste korsas samt att turtätheten för dessa bussar är mycket dålig.

Gamla Uppsala är den tredje mest besökta platsen för kulturändamål, det måste då vara möjligt att ta sig dit med kollektivtrafik. Om förslaget går igenom så kommer inte Gamla Uppsala vara tillgängligt för alla.

Det är även viktigt att man kan ta sig till Gamla Uppsala kyrka och dess kyrkogård.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

I arbetet med nytt linjenät har Gamla Uppsala identifierats som en av flera viktiga målpunkter i Uppsala. Då regionbuss 110 och 115 erbjuder tät trafik har det setts som ett bra alternativ för besökare till Gamla Uppsala Museum. Behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan vara befogat och bör då stämmas av med väghållaren för Vattholmavägen.

17. Regionförbundet Uppsala Län

Regionförbundet vill särskilt betona att hög medelhastighet och attraktiv restidskvot är en viktig förutsättning, och där delar Regionförbundet att det behövs egna körfält för buss och signalprioritering och speciellt i de starkaste stråken.

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:

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

- ▶ Det är viktigt att jobba med gång- och cykelvägnätet som ett komplement till busstrafiken. Det är extra viktigt att säkerställa goda gc-vägar då avståndet till busshållplatserna kommer att öka.
- ▶ Förbättringar bör göras på både stadsbusstrafiken och regionbusstrafiken, synergieffekter bör kunna uppnås.
- ▶ Det är viktigt att se hur förslaget förhåller sig för det områden som idag har ett relativt lågt kollektivresande samt hur man når nya resenärer och bostadsområden.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Regionförbundet Uppsala läns remissvar. Inkomna synpunkter kommer vägas in i den fortsatta arbetsprocessen.

18. Östhammars Kommun Kommunstyrelsen

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. De ser därför positivt på den nya ringlinjen i kombination med de fem stomlinjerna och tydliga bytespunkter. Knutpunkt Gränby centrum kan med fördel också förses 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. 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 resan till Uppsala centrum och vidare kan göras utan bytespunkter för att restiden inte ska öka.

Östhammars kommun uppmanar det planerade samarbetet med Uppsala kommuns färdtjänstavdelning med syftet att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken, men att samtidigt behålla de mjuka linjerna. Dock ser kommunen 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.

Kommunen vill också flagga för att nya förflyttningmönster, till följd av borttagna eller ändrade hållplatslägen, kan generera behov av trygghetsskapande åtgärder längs nya stråk, i form av belysning, översyn av träd och buskage eller annat som påverkar såväl upplevd- som reell trygghet.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Gamla Uppsala Museums remissvar. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider är det viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd. Det är önskvärt att en så stor andel av befolkningen och arbetsplatserna som möjligt ligger inom rimligt gångavstånd till hållplats och där övriga områden kan nå hållplats med cykel. Med rimligt gångavstånd anses 5 minuters promenad, vilket motsvarar cirka 400 meter. Generellt är hållplatstätheten som högst i de centrala delarna där även befolkningstätheten är som högst. Hållplatstätheten avtar sedan och längre ut från centrum ligger hållplatserna glesare till följd av att befolkningstätheten också är glesare. På så vis får så stor andel som möjligt av befolkningen ett rimligt gångavstånd till hållplats

Som komplement för de som har stort behov av närhet till hållplats finns mjuka linjen i vissa områden.

19. Uppsala Kommun Kommunstyrelsen

Med 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.

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.

Övergripande synpunkter:

- ▶ Uppsala kommun anser inte att en väsentligt neddragen turtäthet på sommaren kan accepteras. Sommartidtabeller försvårar för stabila resmönster.
- ▶ Antalet bussresor över Stora Torget bör halveras. Under förutsättning att detta inte kräver orimliga ombyggnadskostnader för St Olofsgatsbacken.
- ▶ 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 nya linjenätet bör ha en god tillgänglighet till Uppsalas grund- och gymnasieskolor. Busshållplatser måste planeras så att trafiksäkra skolvägar möjliggörs, även om det kan innebära lägre effektivitet.
- ▶ Tillgängligheten till Gamla Uppsala måste säkerställas, med trafik med god turtäthet.

Angående verktyg för en attraktiv stadstrafik:

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

- ▶ 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 översiktsplanarbetet, 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. 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 översiktsplanarbete. 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.

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 Bärby-leden. Kapaciteten här är ansträngd och det kan bli svårt att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet på denna plats.
- ▶ 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

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

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:

- ▶ 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 Libroäck bör linjen dras via Libro ringväg.

Koppling till region- och närortstrafik samt bytespunkter:

- ▶ Linjenätet bör vara utformat så att så många effektiva byten som möjligt kan ske vid bytespunkterna. 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 (IKEA). Hanterar trafik från syd- och sydostsektorn, d.v.s. trafik längs vägarna 282 (Almungevägen) och E4 (Stockholmsvägen).
 - Fyrishov. Hanterar trafik från nordsektorn, det vill säga 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.

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

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Dröttinggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

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.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Uppsala kommuns remissvar. Trafikförvaltningen instämmer i flera av Uppsala kommuns synpunkter. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter och även fortsatt föra en nära dialog med Uppsala kommun om linjenätets utformning. Ett nära samarbete med Uppsala kommun bedöms vara av stor vikt för en lyckosam realisering av det nya linjenätet och för fortsatt utveckling av en attraktiv kollektivtrafik som kan bidra till att uppnå kommunens övergripande mål och erbjuda ett attraktivt och miljövänligt färd sätt för Uppsala kommuns invånare. Framkollus är ett fortsatt viktigt forum för både samverkan och förankring.

Föreslaget linjenät är utformat för ett införande hösten 2017, men anpassat för ett växande Uppsala och nya utvecklingsområden inom staden. Det innebär att linjenätet ska kunna utvecklas i takt med stadens utveckling utan betydande förändringar.

Kollektivtrafikförvaltningen för nära dialog med Uppsala kommun kring lämplig fördelning av busstrafik mellan Drottninggatan och St Olofsgatan med hänsyn till vibrationer, tillgängligheten till City och restider för Uppsalas västra stadsdelar.

Förslaget på nytt linjenät är utvecklat inom befintlig kostnadsram för att kunna jämföra nyttan mot dagens linjenät. Med en växande befolkning och en ökad kollektivtrafikandel är det troligt att kostnaderna för kollektivtrafiken kommer att öka, både för Kollektivtrafikförvaltningen och Uppsala kommun. Nya finansieringslösningar behöver därför ständigt utvecklas både för drift- och nyinvestering.

20. Centerpartiet i Uppsala kommun

Uppsalacentern anser att föreslagen busstrafikering försämrar för de äldre i Uppsala då avstånden mellan hållplatserna föreslås öka. Kollektivtrafiken föreslås också kraftigt försämras i Stenhagen, Sunnersta och i Gamla Uppsala. Detta kommer leda till en minskad tillgänglighet för de som väljer att förflytta sig med kollektivtrafiken. Klimatet: Den föreslagna försämringen av stadstrafiken bidrar inte till att vi når de tuffa mål som är kopplade till transports negativa klimatpåverkan.

Bussfri paradgata: Trafiken på Drottninggatan bör minst halveras och på sikt skulle Uppsalacentern även vilja se att den blir helt bussfri.

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

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

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. 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, olyckligt ifall denna skulle tas bort.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider är det viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Det är önskvärt att en så stor andel av befolkningen och arbetsplatserna som möjligt ligger inom rimligt gångavstånd till hållplats och där övriga områden kan nå hållplats med cykel. Med rimligt gångavstånd anses 5 minuters promenad, vilket motsvarar cirka 400 meter. Generellt är hållplatstätheten som högst i de centrala delarna där även befolkningstätheten är som högst. Hållplatstätheten avtar sedan och längre ut från centrum ligger hållplatserna glesare till följd av att befolkningstätheten även avtar. På så vis får så stor andel som möjligt av befolkningen ett rimligt gångavstånd till hållplats. Som komplement för de som har stort behov av närhet till hållplats finns mjuka linjen i vissa områden.

Kollektivtrafikförvaltningen för nära dialog med Uppsala kommun kring lämplig fördelning av busstrafik mellan Drottninggatan och St Olofsgatan med hänsyn till vibrationer, tillgänglighet till City och restider för Uppsalas västra stadsdelar.

Utvecklingen av kollektivtrafiken går mot ett allt mer integrerat system, där man vill undvika speciallösningar eller differentiering av utbudet, taxor etc. Detta för att skapa ett system som är enkelt att förstå och enkelt att informera om. Det är redan idag tillåtet att resa inom staden med gula så kallade närförortsbussar och till samma kostnad som stadstrafiken.

21. Rådet för delaktighet, Landstinget

I remissen står det att UL ska ”se över antalet hållplatsuppehåll”. Rådet för delaktighet vill understryka att närheten till hållplatser är en viktig tillgänglighetsfråga.

Kollektivtrafiken måste planeras så att den är tillgänglig för alla. Rådet för delaktighet vill gärna se en höjd ambition vad gäller takten för tillgänglighetsanpassningen av hållplatser.

I remissen står det att man vill snabba upp på- och avstigning. Det förutsätter en tillgänglig påstigning på flera sätt. Rådet för delaktighet anser att UL kan överväga

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

möjligheten till en betalningsfunktion i mitten av bussen. Detta skulle möjliggöra en snabbar påstigning, utan att försvåra för någon.

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 med att omnämna vissa funktionsnedsättningar och därmed utesluta ett stort antal grupper som också har uttalade behov av tillgänglig och tydlig information. Skyltning, hållplatsanrop och hur information ges/är utformad är oftast helt avgörande för om dessa grupper ska kunna utnyttja kollektivtrafik eller inte. Rådet vill framhålla att tillgänglighet är en viktig aspekt för att skapa en ännu mer attraktiv kollektivtrafik.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

Kollektivtrafikförvaltningen arbetar löpande med tillgänglighetsanpassning och det är en prioriterad fråga.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider är det viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Det är önskvärt att en så stor andel av befolkningen och arbetsplatserna som möjligt ligger inom rimligt gångavstånd till hållplats och där övriga områden kan nå hållplats med cykel. Med rimligt gångavstånd anses 5 minuters promenad, vilket motsvarar cirka 400 meter. Generellt är hållplatstätheten som högst i de centrala delarna där även befolkningstätheten är som högst. Hållplatstätheten avtar sedan och längre ut från centrum ligger hållplatserna glesare till följd av att befolkningstätheten också är glesare. På så vis får så stor andel som möjligt av befolkningen ett rimligt gångavstånd till hållplats

Som komplement för de som har stort behov av närhet till hållplats finns mjuka linjen i vissa områden.

I arbetet med att snabba upp hållplatstiderna kan flera olika åtgärder bli intressanta, t ex påstigning i samtliga dörrar, snabba betalningslösningar och hållplatsutformning så att bussen slipper svänga in och ut från hållplatsläget.

Individanpassad marknadsföring kan handla om framtagande av personliga tidtabeller eller skraddarsydd erbjudanden utifrån t ex familjesituation, bostadsort eller arbetsplats. Det kan även handla om att ge resenären återkoppling, via t ex reseplanerare, vad just hen kan spara i tid/pengar/hälsa på att välja resa kollektivt.

22. Gamla Uppsalas Socialdemokratiska förening

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Föreningen vill att stadsbuss fortsatt ska trafikera Gamla Uppsala. Det blir svårt att ta sig till exempelvis vårdcentral och postombud vid Heidenstamstorg ifall direktbussen dit försvinner från Gamla Uppsala.

Boende i Löten och Nybyområdet använder området runt Gamla Uppsala som rekreationsområde, dessa personer kommer få det svårare att ta sig till Gamla Uppsala ifall bussen slutar gå dit. Många får mer än 500 m att gå till hållplatserna, vilket kan vara ett problem för många äldre, barn och funktionshindrade.

Gamla Uppsalas Socialdemokratiska förening vill inte heller att hållplatser ska tas bort då dessa också behövs för gamla och barnfamiljer. Risken är att stora klungor av folk samlas de hållplatser som är kvar och detta kan göra så att olycksrisken ökar då cyklisterna och gångtrafikanterna kan få det svårare att ta sig förbi hållplatsen.

Den föreslagna blå stomlinjen bör gå via resecentrum istället för stadshuset då resecentrum är knutpunkten för de flesta resenärer.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Det är önskvärt att en så stor andel av befolkningen och arbetsplatserna som möjligt ligger inom rimligt gångavstånd till hållplats och där övriga områden kan nå hållplats med cykel. Med rimligt gångavstånd anses 5 minuters promenad, vilket motsvarar cirka 400 meter. Generellt är hållplatstätheten som högst i de centrala delarna där även befolkningstätheten är som högst. Hållplatstätheten avtar sedan och längre ut från centrum ligger hållplatserna glesare till följd av att befolkningstätheten även avtar. På så vis får så stor andel som möjligt av befolkningen ett rimligt gångavstånd till hållplats. Som komplement för de som har stort behov av närhet till hållplats finns mjuka linjen i vissa områden.

23. Uppsala teknolog- och naturvetarkår (UTN)

UTN ser positivt på att man ser över och anpassar linjenätet för Uppsalas stadsbussar för att få en mer attraktiv och miljövänlig kollektivtrafik. UTN undrar vad man i remissen menar med att Uppsala skall gå från att vara ”en småstad till en levande storstad”. De anser att Uppsala redan idag är en levande stad och undrar var den stora skillnaden kommer att ligga.

I kommunens Handlingsplan för kollektivtrafik 2013-2018 ska kollektivtrafiken stå för minst hälften av det motoriserade resandet. Det kollektiva resandet borde inte bara fördubblas (26 %) som det står i remissen, utan öka till 30 % ifall Uppsala ska nå målen i Handlingsplan för cykeltrafik.

I remissen står det skrivet att kollektivtrafiken ”måste vara konkurrenskraftig med bilens”. Här funderar UTN på hur Landstinget ställer sig till hur lång restiden är med

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

cykel förhållande till buss? Detta eftersom så många använder sig av cykeln som transportmedel i Uppsala.

UTN anser att landstinget har identifierat många av dagens brister, dock bör problemet med busstrafiken under vintertid belysas mer.

I remissen står det att kollektivtrafiken måste prioriteras på biltrafikens bekostnad.

UTN funderar på om det även gäller för andra trafikslag som kan hindra busstrafik så som gång- och cykeltrafik. ”Begränsat gatuutrymme är ett problem” – men hur ska det lösas, detta är inte beskrivet i remissen.

Angående hållplatsavstånd: 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.

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

Angående de nya linjerna: Måste så många linjer gå igenom centrum? UTN är positiva till Gula stomlinjen samt Ringlinjen. Mörkblå kompletteringslinje bör inte gå via resecentrum. Stäckningen bör vara mer lik 21:ans sträckning. Linje 21 bör inte dras in. Någon linje bör passera Väktargatan. Varför är det bara en linje till Ulleråker och Ultuna?

Övriga kommentarer: Kvalitén på kartorna är så dålig att det är svårt att se vad som står skrivet. Det är positivt att förslaget ligger inom budgeten men funderar över hur mycket det kommer att kosta att implementera förslaget då detta inte nämns. Biljettautomater samt reseinformation borde finnas i/vid byggnader som ligger nära stora hållplatser (Flogsta/ Ångströmlaboratoriet).

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för UTN:s remissvar. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

En livlig stad kännetecknas av flera olika faktorer, där Uppsala stad redan uppfyller flera medan det finns utvecklingspotential inom andra områden, t ex olika trafikslags prioritet och tillgänglighet till de centrala delarna, utbud under kvällar och helger, etc.

Uppsala är en utpräglad cykelstad med höga ambitioner om ökad gång- och cykeltrafik. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska därför inte ske på bekostnad av gång och cykeltrafiken utan i första hand erbjuda ett attraktivare alternativ till bil.

Centrum är den största målpunkten för samtliga stadsdelar på grund av sitt utbud av service, arbetsplatser, regionala kommunikationer etc. Därför är en linjekoppling till centrum primär för samtliga stadsdelar.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Dröttinggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Förslaget på nytt linjenät är utvecklat inom befintlig kostnadsram för att kunna jämföra nyttan mot dagens linjenät. Med en växande befolkning och en ökad kollektivtrafikandel är det troligt att kostnaderna för kollektivtrafiken kommer att öka, både för Kollektivtrafikförvaltningen och Uppsala kommun. Nya finansieringslösningar behöver därför ständigt utvecklas både för drift- och nyinvestering.

24. Uppsala Studentkår

Uppsala studentkår tycker kopplingen mellan ”Strategier för stadstrafiken i Uppsala” och ”Förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar” är för svag. Kåren saknar även förslag på hur busshållplatserna skall utformas samt vilka åtgärder mot att många får stå när de reser kollektivt. Även turtätheten bör förklaras mer.

Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafiken borde beskrivas mer då det är så många som cyklar i Uppsala. Angående hög medelhastighet och attraktiv restidskvot: här bör problematiken med det ökande resandet under vinter beskrivas, eftersom det är under vintern som många vänjer att åka kollektivt istället för att cykla.

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

Linje 21 bör få vara kvar då linjen är väldigt populär och överfull samt att mörkblå kompletteringslinje missar många viktiga områden. Uppsala Studentkår vill se resvaneundersökningar. Speciellt på de platser där linjer föreslås tas bort.

Under 5.1 ”Snabbt – kortare restider för de flesta” efterfrågar Uppsala studentkår källor på de antaganden som görs gällande befintlig trafik.

Under 5.2 ”bekvämt – gå lite längre, bussen går oftare” så nämns det hur många procent av alla bostäder och arbetsplatser som ligger nära tomlinjeplatserna men är studenterna och deras arbetsplatser inräknade?

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Uppsala Studentkårs remissvar. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

Analysen av förslaget på nytt linjenät och de effekter detta väntas ge samt antaganden gällande dagens trafik, baseras på resandestatistik från dagens resenärer samt färdtidsdata från dagens bussar.

Införandet av nytt linjenät är en del i utvecklingen av en attraktiv kollektivtrafik. Andra delar är bl.a. utvecklingen av attraktiva hållplatser och bytespunkter, ett arbete som drivs av Uppsala kommun i nära samarbete med Kollektivtrafikförvaltningen.

Ambitionen med förslaget på nytt linjenät är bl.a. att koncentrera större del (än idag) av resurserna på de starka stråken med stort resande för att kunna erbjuda en attraktiv turtäthet som matchar efterfrågan på resor idag och i ett växande Uppsala.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

I beskrivningen av andel arbetsplatser inom linjernas upptagningsområde så är samtliga arbetsplatser inräknade däremot ej studieplatser. Kompletterande studier har genomförts av närhet till grund- och gymnasieskolor.

25. Farmaceutiska Studentkåren (FaS)

Ser positivt på att resandet kommer att koncentreras till stråk och att resurserna läggs på stomlinjer och identifierade knytpunkter. Dock ser de en risk med att det är 34 % av resenärerna som kommer att uppleva en liten till större försämring. Detta är något som kommer påverka de som redan upplever svårigheter med busslinjenätet, exempelvis äldre och funktionsnedsatta. Det finns då en risk att dessa väljer andra färdmedel i och med genomförandet av det nya linjenätet och detta kan komma att leda till ökade utsläpp av avgaser och mer trafik i Uppsalas innerstad.

Många studenter har reagerat på att nuvarande linje 21 kommer att tas bort. Speciellt studenter som bor i Flogsta och Eriksberg.

I förslaget finns det en bild som visar på ökandet av invånare i Uppsala mellan år 2015 och 2030. I bilden ökar diametern i cirkeln proportionerligt med invånarantalet, det som dock bör visas är en ökning i area i figuren. Detta anser FaS vara direkt missvisande och sänker trovärdigheten på förslaget. Även kartorna i förslaget är undermåliga och det är svårt att se var de nya linjerna planeras gå, speciellt bild 4.1.

Förslaget berör att trängseln i city måste lösas och att en snabbare ombordstigning krävs. Dock beskriver inte hur detta ska gå till.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för Farmaceutiska Studentkårens remissvar. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

Vår ambition är att vårt presentationsmaterial ska vara trovärdigt och tydligt och kommer fortsätta utveckla vårt presentationsmaterial med hänsyn till inkomna synpunkter.

26. Astma- och Allergiföreningen i Uppsala och Knivsta

Förslaget har för stort fokus på att det ska gå snabbt att åka buss och för lite fokus på människorna som ska åka med bussarna. Att avstånden blir längre försvårar för människor som inte har så lätt att gå längre sträckor. Att gå mer än 400 meter är svårt för någon som exempelvis har handlat mat och har tunga kassar.

Är det ekonomiskt försvarbart att flytta på hållplatser som idag är tillgänglighetsanpassade?

Det är viktigt att inte planera bussnätet endast för människor som ska ta sig till sina arbetsplatser eller till tåget, utan att planera för alla människor.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Det är svårt att veta vad som kommer hända med Mjuka Linjerna när de inte är med i förslaget. Det är även svårt att skapa sig en uppfattning om förslaget då hållplatserna på de nya linjerna inte är utsatta.

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.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Det är önskvärt att en så stor andel av befolkningen och arbetsplatserna som möjligt ligger inom rimligt gångavstånd till hållplats och där övriga områden kan nå hållplats med cykel. Med rimligt gångavstånd anses 5 minuters promenad, vilket motsvarar cirka 400 meter. Generellt är hållplatstätheten som högst i de centrala delarna där även befolkningstätheten är som högst. Hållplatstätheten avtar sedan och längre ut från centrum ligger hållplatserna glesare till följd av att befolkningstätheten även avtar. På så vis får så stor andel som möjligt av befolkningen ett rimligt gångavstånd till hållplats. Som komplement för de som har stort behov av närhet till hållplats finns mjuka linjen i vissa områden.

Ett genomsnittligt hållplatsavstånd ska inte förväxlas med lokalisering av hållplatser. Hållplatser kommer att lokalisera i närheten av målpunkter så som service, handel, arbetsplatser och skolor samt centralt i bostadsområden. Därför kommer hållplatser på vissa platser lokaliseras närmre än 400 m inom tätbebyggda områden och glesare längs transportsträckor. Redan tillgänglighetsanpassade hållplatser kommer användas i största möjliga utsträckning.

27. RPG Riksförbundet Pensionärsgemenskap i Gamla Uppsala

Synpunkterna gäller förändringen av linjesträckningen för linje 2.

Idag känner de en stor trygghet i att deras äldre har tillgång till linje 2 och dess sträckning. Många känner oro inför att få längre avstånd mellan bostad och hållplatser. Det borde gå en buss till kyrkan och kyrkogården i Gamla Uppsala, ifall ingen buss går dit så kommer olika kyrkliga handlingar försvåras för deltagande. Sen är det även viktigt att det är möjligt att ta sig till högarna och muséet.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter på linjernas sträckning.

28. UPS Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd

Förslaget är inte anpassat för att äldre och funktionshindrade ska ha möjlighet att åka buss.

”Fågelvägen” är svårtillämpat för äldre personer med rullator eller liknande, detta oberoende på väglag eller nära bebyggelse. Det längre hållplatsavståndet är också oroande.

En snabb ombordstigning är ofta ett problem för äldre personer/funktionshindrade samt personer med barnvagn. Att stopptiderna ska kortas ses även som ett problem. Äldre behöver mer tid än unga att gå på/av bussen. Genom att låta ålderspensionärer åka gratis mellan kl. 9 och 15 minskas resandetrycket under rusningstid. Förutsättningarna att ta med bagage på bussarna måste bli bättre, speciellt när bussarna passerar resecentrum. Att i remissförslaget inte ta med Mjuka Linjen skapar oro inför framtiden. Det får inte bli så att äldre och handikappade hänvisas till egna linjer i kollektivtrafiknätet såsom andra klassens passagerare.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider.

Ett genomsnittligt hållplatsavstånd ska inte förväxlas med lokalisering av hållplatser. Hållplatser kommer att lokaliseras i närheten av målpunkter så som service, handel, arbetsplatser och skolor samt centralt i bostadsområden. Därför kommer hållplatser på vissa platser lokaliseras närmre än 400 m inom tätbebyggda områden och glesare längs transportsträckor.

I arbetet med att snabba upp hållplatstiderna kan flera olika åtgärder bli intressanta, t ex påstigning i samtliga dörrar, snabba betalningslösningar och hållplatsutformning så att bussen slipper svänga in och ut från hållplatsläget. Åtgärder som gynnar alla resenärer.

29. PRO Uppsala Län

PRO anser det viktigt att verksamheten måste ha som mål att den ska vara tillgänglig för alla.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Remisskartorna är svåra att tyda och ger inte all nödvändig information om linjesträckningar och mötesplatser. Vissa begrepp bör förtydligas, så som bytespunkter, målpunkter, större målpunkter, stadsnoder och stadsdelnoder och högtrafik.

En promenad på 500 meter eller mer kan ta lång tid och vara krävande för äldre personer.

Hållplatsuppehållen på 25 sek är för korta och kan bli ett problem.

Ett förslag är att införa nolltaxa för pensionärer när resefrekvensen är låg. Det ska vara lätt för alla att köpa bussbiljetter, inte bara för de som har mobiltelefon.

Hållplatserna är viktiga, de måste vara trafiksäkra samt vara tillgänglighetsanpassade. Från resecentrum ska det finnas tydligt utmärkta bussar som går till Akademiska.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

För Kollektivtrafikförvaltningen är tillgänglighetsanpassning ett prioriterat område. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser ansvarar Uppsala kommun för och åtgärder genomförs i nära samarbete med Kollektivtrafikförvaltningen.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider.

Ett genomsnittligt hållplatsavstånd ska inte förväxlas med lokalisering av hållplatser. Hållplatser kommer att lokaliseras i närheten av målpunkter så som service, handel, arbetsplatser och skolor samt centralt i bostadsområden. Därför kommer hållplatser på vissa platser lokaliseras närmre än 400 m inom tätbebyggda områden och glesare längs transportsträckor.

I arbetet med att snabba upp hållplatstiderna kan flera olika åtgärder bli intressanta, t ex påstigning i samtliga dörrar, snabba betalningslösningar och hållplatsutformning så att bussen slipper svänga in och ut från hållplatsläget. Åtgärder som gynnar alla resenärer.

30. PRO Eriksberg

PRO Eriksbergs område täcker in delar av Kåbo, Stenhagen, Flogsta, Rickomberga, Ekeby och Kungsgärdet. De använder lokalerna på Granitvägen 5 Träffpunkt Eriksberg. Det är viktigt att:

- ▶ I framtiden på ett någorlunda bekvämt sätt kunna ta sig till lokalen på Granitvägen.
- ▶ Att sträckningen mellan västertorg och Akademiska kommer finnas även i fortsättningen.
- ▶ Att det finns bussar med direkt anslutning exempelvis till och från Resecentrum, till olika ytterområden som IKEA Boländerna, Gränby Köpstad m fl.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Gångavstånden borde inte bli längre, 400 m på 5 min är inte realistiskt för någon som har svårt att gå.

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

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter på linjernas sträckning.

31. Sveriges Pensionärers Riksförbund (SPRF), avdelning 7 i Uppsala

Förslaget innebär att äldre och funktionshindrade inte ska åka buss. De förutsättningar som anges i remissen omöjliggör för äldre att ta sig ombord eller att stiga av bussen. Räknesättet ”att ta sig till bussen på 5 minuter fågelvägen” är förolämpande för pensionärer. ”Snabbare ombordstigning” är orimligt för pensionärer. Det är 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.

Utrymme för rullatorer, rullstolar, shoppingvagnar med mera måste finnas på bussarna för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för äldre. Det är svårt att veta vad som händer med Mjuka Linjen. Mjuka Linjens linjer borde vara kortare och fler. Det måste finnas bra kommunikation till Akademiska.

Ett förslag är att införa nolltaxa för pensionärer när resefrekvensen är låg (09-15).

Förslaget som UL presenterar är genomfört i Västerås och där har det medfört att mindre stadsdelar har fått sämre tillgänglighet. Detta ser nu ut att hända i även Uppsala.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

För Kollektivtrafikförvaltningen är tillgänglighetsanpassning ett prioriterat område.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Ett genomsnittligt hållplatsavstånd ska inte förväxlas med lokalisering av hållplatser. Hållplatser kommer att lokalisera i närheten av målpunkter så som service, handel, arbetsplatser och skolor samt centralt i bostadsområden. Därför kommer hållplatser på vissa platser lokaliseras närmre än 400 m inom tätbebyggda områden och glesare längs transportsträckor.

I arbetet med att snabba upp hållplatstiderna kan flera olika åtgärder bli intressanta, t ex påstigning i samtliga dörrar, snabba betalningslösningar och hållplatsutformning så att bussen slipper svänga in och ut från hållplatsläget. Åtgärder som gynnar alla resenärer.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Trafiken i Västerås har lagts om enligt liknande ledord: snabbare, enklare, oftare. Det har varit en stor framgångsfaktor för kollektivtrafiken i Västerås kommun. Det nya trafikupplägget har lockat såväl nya kunder, som att det gjort kunderna nöjdare enligt Kollektivtrafikmyndigheten Landstinget Västmanland.

32. SRF Synskadades riksförbund Uppsala-Knivsta

SRF 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.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter.

För Kollektivtrafikförvaltningen är tillgänglighetsanpassning ett prioriterat område.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Ett genomsnittligt hållplatsavstånd ska inte förväxlas med lokalisering av hållplatser. Hållplatser kommer att lokalisera i närheten av målpunkter så som service, handel, arbetsplatser och skolor samt centralt i bostadsområden. Därför kommer hållplatser på vissa platser lokaliseras närmre än 400 m inom tätbebyggda områden och glesare längs transportsträckor.

I arbetet med att snabba upp hållplatstiderna kan flera olika åtgärder bli intressanta, t ex påstigning i samtliga dörrar, snabba betalningslösningar och hållplatsutformning så att bussen slipper svänga in och ut från hållplatsläget. Åtgärder som gynnar alla resenärer.

33. Sunnersta Egnahemsförening och SPF Seniorerna Sunnersta (500 hushåll och 400 medlemmar i SPF)

Vill kunna åka på ett smidigt sätt in till city men även till Gottsunda. Mörkblå kompletteringslinje samt cerise stomlinje kommer enligt förslaget att trafikera Sunnersta. Dessa ger god service till västra Sunnersta samt Flottsund respektive Graneberg men täcker inte östra Sunnersta eller centrala Sunnersta (Dag Hammarskjölds väg). Förslaget innebär en väsentligt ökad belastning av busstrafik på Rosenvägen (en buss var tredje minut) med bullerstörningar och risk för olycksfall. Nuvarande linje 20:s sträckning genom Sunnersta bör ej tas bort. Regionbussarna räcker

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

inte till och stannar inte på alla hållplatser som finns i området. Regionbussarna är inte handikappanpassade och det är även svårt med barnvagn på dessa bussar. Barn i Graneberg kommer inte längre kunna ta bussen från sig till skolan i Sunnersta. Det blir också svårt för övriga Uppsalabor att ta sig till Sunnersta. Fler kommer ta bilen.

Dag Hammarskjölds väg är bättre anpassad för mycket trafik.

Dessa tre par hållplatser ligger nära varandra och 3 av dessa kan tas bort:

Heimdalsvägen/Morkullevägen, Trasthagen/Rådjursstigen och

Sunnerstabacken/Brostugevägen.

Sunnersta Egnahemsförening och SPF Seniorerna Sunnersta hoppas vi få behålla en busslinje i stadstrafik och förslagsvis med 20 minuters intervall som trafikerar sträckan City- SLU-Dag Hammarskjölds väg- Granebergsvägen-Skarholmen.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter på linjernas sträckning.

34. SPF Seniorerna Luthagen Uppsala

För många områden kommer förslaget medföra 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. 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.

Avstånden till hållplatser bör ej förlängas, fler kommer i sånt fall ta bilen. Använd de sträckningar som finns idag och bygg ut dessa genom tätare avgångar i stället för indragna busslinjer.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter på linjernas sträckning.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Ett genomsnittligt hållplatsavstånd ska inte förväxlas med lokalisering av hållplatser. Hållplatser kommer att lokalisera i närheten av målpunkter så som service, handel, arbetsplatser och skolor samt centralt i bostadsområden. Därför kommer hållplatser på vissa platser lokaliseras närmre än 400 m inom tätbebyggda områden och glesare längs transportsträckor.

Ambitionen i arbetet med ett förbättrat linjenät är att prioritera de starka kollektivtrafikstråken, d.v.s. reserelationer med stort resande. Det är även i dessa stråk som resandet väntas öka mest framöver till följd av bostadsbyggandet. För att inte öka

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

kostnaderna för busstrafiken innebär varje utökning av trafik i en reserelation att trafiken även måste minskas på andra ställen. Samtidigt innebär färre linjer med ett bättre turutbud ett enklare och tydligare linjenät. Att behålla befintligt linjenät och samtidigt utöka turtätheten är inte möjligt inom befintlig kostnadsram utan motsvarande reduceringar på andra platser.

35. Orstenens Intresseförening Eriksberg

Försvåra inte för de äldre att nå stadens alla delar. Tänk på att många använder sig av rullator eller rullstol. Avstånden som läggs fram i förslaget är för långa. Stor försämring ifall linje 4 och 21 inte längre kommer gå till och från Västertorg.

- ▶ 39 namnunderskrifter.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter på linjernas sträckning.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Ett genomsnittligt hållplatsavstånd ska inte förväxlas med lokalisering av hållplatser. Hållplatser kommer att lokalisera i närheten av målpunkter så som service, handel, arbetsplatser och skolor samt centralt i bostadsområden. Därför kommer hållplatser på vissa platser lokaliseras närmre än 400 m inom tätbebyggda områden och glesare längs transportsträckor.

Som komplement för de som har stort behov av närhet till hållplats finns mjuka linjen i vissa områden.

36. PRO Gottsunda-Sunnersta

Gäller förändringar för linje 7: Enligt förslaget kommer linje 7:s ändhållplats ändras till Gottsunda Centrum. PRO Gottsunda-Sunnersta vill ha kvar hållplatsen på Fiolvägen i Gottsunda. Många pensionärer åker med linje 7 dit och kommer få svårt att förflytta sig ifall denna linje och hållplats försvinner. Vill även ha kvar hållplats ”Gottsunda Simhall” i Gottsunda.

- ▶ 24 namnunderskrifter.

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Kollektivtrafikförvaltningen tackar för remissvaret. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter på linjernas sträckning.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

3.3.2. Föreningar

37. BRF Neptunus II, Luthagen

Nya stomlinjen på Luthagsesplanaden och kompletteringslinjen genom Luthagen anses mycket bra.

Kan bli problematiskt att ringlinjen kommer trafikera Kyrkogårdsgatan, BRF Neptunus II vill ha ringlinjen där men inga regionbussar (772 och 844). Bussarna sannar upp övrig trafik vid korsningarna Luthagsesplanaden och Kyrkogårdsgatan. Busshållplatslägena bör ses över och flyttas då detta skulle kunna göra så det inte blir trafik kaos i korsningarna eller köer vid hållplatserna. Hållplatsen vid Ekonomikum måste planeras bra då denna kommer bli en stor bytespunkt. Hållplatslägen och utvecklingen av bytespunkter måste ovillkorligen planeras så att de har en så litet negativ påverkan som möjligt för de boende i närheten av hållplatserna.

38. BRF Rickomberga Park

Både Stenhagen och Rickomberga kommer byggas ut mycket inom de närmsta åren. Linje 22s indragning är på så sätt inte ett bra alternativ. Alla har inte nära till Luthagsleden och kommer få en lång bit att gå till hållplatserna i framtiden. För de boende i övre delen av Otto Myrbergs väg och Polhemsgatan är hållplats Otto Myrbergs väg viktig.

Blir väldigt svårt att förflytta sig inom staden, speciellt mellan områden, ifall många hållplatser tas bort och områden exkluderas från kollektivtrafiken.

39. BRF Ekeby Hus

BRF Ekeby hus är ett privat seniorboende som idag har nära till tre olika busslinjer: 2, 21 och 41.

De tror att få resenärer är intresserade av att vinna två minuters restid med buss om gångtiden till hållplatsen istället ökas.

Kartmaterialet är av dåligt kvalitet och det är svårt att uttala sig om linjernas sträckning.

BRF Ekeby Hus sammanfattade synpunkter:

- ▶ De är nöjda med den nya Mörkblå kompletteringslinjens sträckning.
- ▶ Vill behålla hållplatsen ”Ekeby Hus”. Denna hållplats är viktigt för de boende i området. Många pensionärer i området.
- ▶ Motsvarande linje 40 ska passera Ekeby Hus med halvtimmestrafik.
- ▶ I Ringlinjen borde även hållplatsen ”Kyrkogårdsgatan” ingå.

40. BRF Östertull

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

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

avsevärt jämfört linje 9 idag. Ifall mörklilalinjje kommer trafikera Salabackgatan är ovanstående inte ett problem, men det är svårt att se på remissmaterialet. Föreningen som omfattar 16 hus fördelade mellan Salabacksgatan och södra sidan av Lästmakargatan innefattar 327 lägenheter, har också medlemmar vilka idag nyttjar linje 4 och linje 7. Förändringar även här skulle ytterligare försämra för föreningens medlemmar.

41. BRF Slottsgårdarna

Uppsala kommuns Översiktsplan 2016 och innerstadsstrategin bidrar inte fullt ut till en hållbar utveckling för Uppsala stad på grund av brister i föreslagna trafiklösningar. 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.

Lokaltrafikens planer på en ringlinje kan innebära ytterligare belastning med tung trafik på Övre Slottsgatan om ringlinjen förläggs dit.

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).

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.

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.

42. BRF 56 Fiolbacken

Protestlistor mot förslaget att lägga ned hållplatserna Fiolbacken och Gottsunda simhall på Valthornsvägen. Det är för långt att gå till Gottsunda centrum för många, och det är även en trygghet att ha en hållplats nära.

- ▶ 94 namnunderskrifter.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

43. BRF In Sundusum Sunnersta

BRF In Sundusum är ett seniorboende för 55+. Det är svårt med längre avstånd för de som exempelvis använder sig av rullator. Det är extra svårt på regionbussar då dessa är sämre anpassade för rullstolar, rullatorer samt barnvagnar. Förslaget innebär en ökad isolering. Idag använder sig de boende av linje 20, hållplats Ekolnsvägen.

Önskemålet är att det ska finnas en busslinje med 30 minuters intervall mellan turerna, som går vägen till Resecentrum.

44. BRF Bruno Klockargatan 1

Vill inte att hållplats Seminariegatan ska dras in. Det är fler som åker från Seminariegatan än från Klockarängen.

Nuvarande linje 9 bör vara kvar och förlängas och istället vända på Fyrisvallsgatan i höjd med Gimogatan. Det kommer byggas i Gimo så fler människor kommer bo där och då kan det vara bra att ha två linjer som går där.

45. BRF Rickomberga Kulle

Linje 22 fyller ett stort behov och bör vara kvar i Rickomberga. Om möjligheten att åka kollektivt 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. Det är viktigt att en buss trafikerar Otto Myrbergs väg i Rickomberga till Uppsala city.

46. BRF Rickomberga Äng

Förslaget kommer innebära betydande försämringar för de boende i Rickomberga. 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. Gångsträckan kommer bli cirka 650-800 meter, vilket är långt om man har svårt att gå. Den närmsta hållplatsen enligt förslaget kommer ligga på Luthagsesplanaden, vilket inte känns tryggt för de barn som kommer behöva ta bussen där. BRF Rickomberga Äng vill ha kvar samma sträckning som linje 22 har idag.

47. BRF Uppsalahus 25

Förslaget saknar direktförbindelse mellan Flogsta och Erikberg/Ekeby. Detta riskerar att drabba barn, ungdomar, äldre och andra icke bilburna invånare i Flogsta och Ekeby. Även en direktförbindelse mellan Flogsta/Ekeby och Akademiska och UU:s campus är viktig. Den nya dragningen mellan Flogsta och Ekeby kommer trafikera Nordengatan vilket kan bli ett problem med buller och farligt för skolbarn. Hastigheten bör hållas

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drötninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

ner. Boende i Uppsalahus befarar att bullernivåerna kommer höjas när Nordengatan kommer trafikerats mer.

48. BRF Apelbacken

I det nya förslaget så missgynnas Nántuna, Vilan och Bergsbrunna särskilt mycket. Den ”nya” linje 20 bör ha samma sträckning som dagens linje 20 och inte ta en omväg till centrum. Det är viktigt med en direktlinje till Samariterhemmet och Akademiska. Linjen är viktig för studenter och anställda vid Uppsala Universitet.

49. Samfällighetsförening Nántuna-Thunis

Linje 22s sträckning bör vara kvar, ändhållplatsen i Nántuna är viktig för de boende i området. Samfällighetsföreningen gäller hushålls 1 km längs med Hemslöjdsvägen från ändhållplatsen, hållplats Vävstolsvägen. Dessa hushåll kommer få väldigt långt till bussen ifall denna hållplats försvinner. Vill veta vad anledningen är till att hela södra Nántuna inte ska ha någon busslinje.

50. Nántuna Lugnets Samfällighetsförening

Förslaget lämnar Lugnet helt utan kollektivtrafik. Nántuna Lugnets Samfällighetsförening 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. I området finns det inte trottoarer till busshållplatserna om man måste ta sig till hållplatser längre bort. Det blir för långt att gå till nya föreslagna hållplatserna t.ex. vid ICA Sävja. Det behövs fler cykelvägar i området.

51. Radhusföreningen Höjdmätaren (Flottiljgatan Bärby Hage)

Radhusföreningen Höjdmätaren vill ha busstrafik i Bärby Hage och är kraftigt emot den föreslagna indragningen av busstrafiken. Gångavståndet från bortre delen av Bärby Hage till Tunabergskyrkan blir mycket lång. Förslaget kommer innebära mer bilanvändning. Att nyttja hållplatsen på väg 600 ses inte som ett alternativ, det är inte säkert att korsa vägen där.

52. Ekeby Flogsta samrådskommitté ESK (representerar 1248 hushåll)

Samrådskommittén anser 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.
- ▶ Kompletteringslinjen genom Flogsta och Ekeby är bra.
- ▶ Viktigt att tänka på att man kör *människor*.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

- ▶ Ingen stor neddragning av turtätheten under sommartid.

53. Säve-Brusewitz samfällighet

Ställer sig bakom Ekeby Flogsta samrådskommittés remissvar.
Komplettering: Ändhållplatsen för linje 2 i Flogsta bör ej överges.

54. Lokala Hyresgästföreningen Sala Backar

Vill inte att linje 9 och 4 ska läggas ner/dras om i Sala Backe. 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. Många äldre bor i Sala Backe och dessa människor kommer få problem om de behöver gå 400 m eller längre till närmsta hållplats. 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.

55. Byalaget Nåntuna södra och Hemslöjdens samfällighetsförening

Passagerarstatistik saknas i som underlag för planen. För ULs ekonomi saknas redogörelse som motiv för ändringarna
De boende i området kommer avskämmas från kollektivtrafiken om linje 22 och dess dragning med hållplatser dras in. Ändringarna kommer få en negativ påverkan på miljön då många fler kommer välja bilen i Nåntuna. Närmaste hållplats kommer bli med buss 20 och då går linjen med omväg via Boländerna, vilket inte ses som ett bra alternativ. Förslaget innebär en klart negativ utveckling för skolelever, äldre och personer med rörelsehinder som får längre väg till busshållplats. Byalaget Nåntuna södra och Hemslöjdens samfällighetsförening begär att linje 22 behålls på nuvarande sträcka och tider.

56. Föreningen Vårda Uppsala

Kartmaterialet är diffust.
Samråden och sista inlämningsdag för synpunkter låg för tätt inpå varandra. Tiden borde ha förlängts några veckor.
Bussarna i innerstaden bör vara mindre. 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.
Man borde beakta vad Uppsalas invånare tycker är viktigt i kollektivtrafiken. Nära till hållplatser. 400 meter eller längre är för långt att gå till bussen, speciellt för äldre och småbarnsfamiljer.
Det borde finnas mindre bussar som trafikerar Upplandsmuseet, Slottet, Domkyrkan, Saluhallen, Universitetet m fl. Eller Resecentrum, gå över Stora Torget och nå västsidan

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

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 är bra att det ser ut att i fortsättningen gå några bussar förbi Stora torget.

57. Vilangårdarnas Samfällighetsförening Uppsala

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

- ▶ Vill ha garantier för att minst en busslinje (nuvarande 20), går Nántunavägen genom Vilan med hållplats Källarbäcksvägen
- ▶ De boende 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.
- ▶ 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.

58. Gamla Uppsala Hembygdsförening

Förslaget 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, barnavårdcentral, apotek och post har samlats vid Heidenstams torg och nås endast med stomlinje 2.

Gångavståndet kommer i vissa delar bli längre än 550 meter. Regionbuss nuvarande 110-115 har skärningspunkt med stomlinje 2 först vid resecentrum? Varken enkelt, smidigt eller bekvämt. Kommer man kunna byta vid Heidenstamstorg?

Förslaget missgynnar turismen. Behåll dragingen av nuvarande linje 2 för stomlinje 2 till Groaplan och låt stomlinje 3 gå vidare till Gränby köpstad.

59. Bergsbrunna Egnahemsförening

Tycker att dagens linje 20 tillgodoser de behov man har av kollektivtrafiken i Bergsbrunna. Det som är bra med det nya förslaget är den föreslagna turtätheten samt att man lättare kommer kunna ta sig till IKEA, dock är det även en nackdel då inte alla som pendlar in till staden vill åka via Boländerna, samt att postutlämningen kommer försvinna från Boländerna våren 2016. Det kommer bli svårt för de med

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

begränsad rörlighet att ta sig från Bergsbrunna till affären i Vilan om buss 20 försvinner den sträckningen.

Det blir krångligt att behöva byta mellan ljuslila och rödlinje i Kuggebro.

Det är många som måste ha möjlighet att smidigt kunna ta sig till UAS eller samariten, vilket går med 20 och 22 idag, dock inte med föreslagna ljuslila linjen.

Elever som går i skola i Ulleråker kan idag ta buss 20, detta kommer bli svårt med det nya nätet.

Förslag på justeringar:

- ▶ 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. 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. Ljuslila linje ska enligt UL:s förslag gå omvägen förbi IKEA, en bättre sträckning vore närmare Bolandscity med Systemet, Citygross och Bauhaus.

60. Hyresgästföreningen i Rickomberga Norra

Vill inte att linje 22 ska läggas ned då denna linjesträckning är den enda riktiga möjligheten för boende i Rickomberga att ta bussen till och från jobb, skola och samhällliga inrättningar.

Alternativet är att ta bussen nere vid Luthagsleden, dock blir detta ett problem då man exempelvis bär på matkassar. Det är inte heller alla som orkar gå den extra sträckan som detta kommer innebära.

Det borde vara en självklarhet att det går bussar till alla områden i Uppsala.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Hyresgästföreningen i Rickomberga Norra föreslår att en linje borde utökas så den kan gå vägen Rickomberga - Centrum eller Rickomberga – Stenhagen. Även turerna bör utökas så att bussen går senare än idag (slutar gå vid 19:00).

Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL:

Vi tackar för alla inkomna synpunkter och förslag. Vi är glada över det stora engagemang som väckts av det nya förslaget på linjenät. I den fortsatta arbetsprocessen kommer vi väga in inkomna synpunkter. Vi kommer att tvingas göra avvägningar mellan motstridiga synpunkter som inkommit. Vi kommer även försöka beakta de områden eller invånare som inte kommit till tals eller uttryckt sin åsikt om förslaget.

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik som kan konkurrera med bilens restider visar forskning att det är viktigt med väl avvägda hållplatsavstånd och kortare hållplatstider. Ett genomsnittligt hållplatsavstånd ska inte förväxlas med lokalisering av hållplatser. Hållplatser kommer att lokalisera i närheten av målpunkter så som service, handel, arbetsplatser och skolor samt centralt i bostadsområden. Därför kommer hållplatser på vissa platser lokaliseras närmre än 400 m inom tätbebyggda områden och glesare längs transportsträckor.

Ambitionen i arbetet med ett förbättrat linjenät är att prioritera de starka kollektivtrafikstråken, d.v.s. reserelationer med stort resande. Det är även i dessa stråk som resandet väntas öka mest framöver till följd av bostadsbyggandet. För att inte öka kostnaderna för busstrafiken innebär varje utökning av trafik i en reserelation att trafiken även måste minskas på andra ställen. Samtidigt innebär färre linjer med ett bättre turutbud ett enklare och tydligare linjenät. Att behålla befintligt linjenät och samtidigt utöka turtätheten är inte möjligt inom befintlig kostnadsram utan motsvarande reduceringar på andra platser.

Förändringar av förslaget kommer att prövas för att slutligen kunna föreslå ett väl avvägt förslag som fördelar samhällets resurser på ett så jämnt sätt som möjligt sett till områden och befolkningen.

4. Nästa steg i processen

Våren 2016 – efter eventuella korrigeringar gällande infrastrukturen, med hänsyn till inkomna synpunkter är det kollektivtrafiknämnden som tar beslut om det nya linjenätet.

Hösten 2016 – arbetet med framkomlighetsåtgärder och anpassning av hållplatser påbörjas. Presentation av förslag till hållplatser och samråd runt dessa.

Våren 2017 – arbetet med framkomlighetsåtgärder och anpassning av hållplatser fortsätter. Information om det nya linjenätet tas fram – hur, var och när går bussarna?

Informationen om det nya linjenätet når ut till allmänheten för att förbereda trafikstarten.

Detta är för att medborgarna ska lära sig och börja anpassa sig till det nya systemet för att få en så smidig överflyttning som möjligt.

Hösten 2017 – det nya linjenätet börjar användas.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

www.ul.se