

Kollektivtrafikförvaltningen
Helene Gustafsson
Tfn 018-611 19 67
E-post helene.gustafsson@ul.se

Kollektivtrafiknämnden

Kallelse till möte med kollektivtrafiknämnden den 6 mars 2017

Lokal: Region Uppsala, Storgatan 27, Uppsala

Agenda:

10.00 Gruppmöten

13.00 Möte med kollektivtrafiknämnden

14.30 Kaffe

16.00 (ca) Mötet avslutas

För att minska detaljfrågorna under informationspunkten föreslås att frågor av allmän karaktär skickas till Helene Gustafsson (helene.gustafsson@ul.se) senast kl.12.00 två arbetsdagar innan mötet.

Skriftligt svar på inkomna allmänna frågor sammanställs och skickas via e-post till kollektivtrafiknämndens ledamöter och ersättare inför mötet.

Med vänlig hälsning

Bertil Kinnunen
Ordförande Kollektivtrafiknämnden

FÖREDRAGNINGSLISTA

**Kollektivtrafiknämndens sammanträde måndagen den 6 mars 2017
kl. 13.00**

Region Uppsala, Storgatan 27, Uppsala

Ledamöter

Bertil Kinnunen (S), ordförande
Jenny Lundström (MP), 1:e vice ordförande
Johan Örjes (C), 2:e vice ordförande
Marie-Louise Lundberg (S)
Lars Berglöf (S)
Lisa Norén (S)
Maria Gardfjell (MP)
Sverker Åslund (V)
My Borg (M)
Peter Book (M)
Johanna Norberg (L)
Harald Klomp (KD)
Roger Thelander (SD)

Ersättare

Johan Sundman (S)
Erik Pelling (S)
Jesper Englundh (S)
Klara Ellström (MP)
Ove Heimfors (V)
Anna-Lena Söderblom (M)
Daniel Solling (C)
Ingela Wikander (KD)

Nr Ärende

17. Val av justerare. I tur: Johan Örjes (C)

Tid för justering:

- | | |
|---|-------------|
| 18. Fastställelse av föredragningslista för sammanträdet | Dnr |
| 19. Kollektivtrafiknämndens fastighetsinvesteringsbehov 2018-2027 | KT2017-0049 |
| 20. Trafikpliktsbeslut anropsstyrd trafik i Östhammars kommun | KT2017-0025 |
| 21. Nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket | KT2016-0233 |
| 22. Månadsrapport | KT2017-0002 |
| 23. Trafikdirektörens information | KT2017-0004 |
| 24. Anmälan av beslut enligt delegation | KT2017-0003 |
| 25. För kännedom inkomna skrivelser | |
| 26. Övriga ärenden | |

§ 17

Val av justerare

Kollektivtrafiknämnden utser Johan Örjes (C) att jämte ordföranden Bertil Kinnunen (S) justera dagens protokoll.

Tid för justering: ___ dagen den __ mars kl. __. __ på kollektivtrafikförvaltningen.

§ 18

Fastställelse av föredragningslista

Kollektivtrafiknämnden fastställer förslag till föredragningslista för sammanträdet.

Ordförandes sign	Justerandes sign		Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--	--------------------

Dnr KT2017-0049

§ 19**Kollektivtrafiknämndens fastighetsinvesteringsbehov 2018-2027****Beslut**

Kollektivtrafiknämnden lägger med godkännande informationen till handlingarna.

Kollektivtrafiknämnden beslutar att uppdra åt förvaltningen att återkomma med kompletterande beskrivning över kollektivtrafikens totala behov av investeringar de närmaste åren.

Ärendet

En fastighetsinvesteringsplan ska tas fram och finnas med i Regionplan och budget 2018-2020. Planen ska vara 10-årig.

Förvaltningarna ansvarar för att ta fram investeringsbehov och för att motivera dessa. Behoven ska tas fram för de kommande tio åren, 2018-2027.

I januari 2017 ska förvaltningarna presentera fastighetsinvesteringsbehoven på respektive styrelse/nämnds arbetsutskott. Utifrån arbetsutskottets synpunkter omarbetas fastighetsinvesteringsbehoven. I mars ska ytterligare en dragning göras på ansvarig/styrelse nämnds arbetsutskott.

Bilaga § 19**Kopia till:**

Förvaltningschef Landstingsservice
Ekonomichef Landstingsservice

Exp. 2017-

Sign.

Ordförandes sign	Justerandes sign	Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--------------------



Teknik och infrastruktur
Dennis Solid
Tfn 018-611 19 26
E-post dennis.solid@ul.se

Kollektivtrafiknämnden

Behov av fastighetsinvesteringar UL 2018-2027

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden lägger med godkännande informationen till handlingarna.

Kollektivtrafiknämnden beslutar att uppdra åt förvaltningen att återkomma med kompletterande beskrivning över kollektivtrafikens totala behov av investeringar de närmaste åren.

Ärendet

En fastighetsinvesteringsplan ska tas fram och finnas med i Regionplan och budget 2018-2020. Planen ska vara 10-årig.

Förvaltningarna ansvarar för att ta fram investeringsbehov och för att motivera dessa. Behoven ska tas fram för de kommande tio åren, 2018-2027.

I januari 2017 ska förvaltningarna presentera fastighetsinvesteringsbehoven på respektive styrelse/nämnds arbetsutskott. Utifrån arbetsutskottets synpunkter omarbetas fastighetsinvesteringsbehoven. I mars ska ytterligare en dragning göras på ansvarig/styrelse nämnds arbetsutskott.

Bilaga

Behov av fastighetsinvesteringar UL 2018-2027
Sammanställning fastighetsinvesteringar UL 2018-2027

Kopia till

Förvaltningschef Landstingsservice
Ekonomichef Landstingsservice

Teknik och infrastruktur
Dennis Solid
Tfn 018-611 19 26
E-post dennis.solid@ul.se

Behov av fastighetsinvesteringar UL 2018-2027

Inledning

En fastighetsinvesteringsplan ska tas fram och finnas med i Regionplan och budget 2018-2020. Planen ska vara 10-årig.

Förvaltningarna ansvarar för att ta fram investeringsbehov och för att motivera dessa. Behoven ska tas fram för de kommande tio åren, 2018-2027.

Behoven ska beskrivas och motiveras och rangordnas i bifogad lista. Varje investeringsbehov ska rangordnas utifrån en unik siffra (ex 1-10).

I samband med att fastighetsinvesteringsplanen tas fram ska förvaltningen även lämna in byggnadspåverkande utrustningsinvesteringar till LSU.

I januari 2017 ska förvaltningarna presentera fastighetsinvesteringsbehoven på respektive styrelse/nämnds arbetsutskott. Utifrån arbetsutskottets synpunkter omarbetas fastighetsinvesteringsbehoven. I mars ska ytterligare en dragning göras på ansvarig/styrelse nämnds arbetsutskott.

Reglerplatser

För reglering av regionbusstrafiken har sedan flera år använts en reglerplats benämnd Lindvalls. Den är belägen vid Lindvalls kaffe nära Uppsala resecentrum. Marken tillhör Uppsala kommun och UL disponerar den genom ett nyttjanderättsavtal som löper ut i december 2017. Avtalet har redan förlängts och förvaltningen utgår från att en ny förlängning åter ska ske genom den samverkan som finns med kommunen.

Från kommunen finns det dock signaler om att på sikt eventuellt upplåta marken till annan verksamhet, vilket innebär att det kan komma att behövas en ny reglerplats. En sådan reglerplats skulle kräva en yta för ca tio bussar och till det hörande förarlokaler inklusive toaletter. Ytan ska vara belyst och om så krävs inhägnad.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Storgatan 27 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | org nr 232100-0024

www.ul.se

Depåer

Det är väldigt troligt att det kommer krävas en slavdepå till den stadsbussdepå som nu ska byggas. Kollektivtrafikförvaltningens bedömning är att den nya stadsbussdepån kommer nyttjas fullt ut redan när den står färdig någon gång 2019-2020. Ett ökat antal fordon därefter, eller införandet av exempelvis dubbelledade bussar som kräver mer plats, kommer således innebära att ytterligare depåyta behövs.

En slavdepå är en slags enklare underdepå och behöver inte kunna erbjuda samma faciliteter som en huvuddepå i termer av verkstäder. Däremot krävs uppställningsyta för bussar, ramper för tankning/laddning och värme samt troligen också tvätthall och någon form av byggnad för förare.

Förutom depåerna i Uppsala stad har förvaltningen sedan tidigare pekat ut depåer i Enköping, Östhammar och Tierp som strategiska noder för regiontrafiken. Dessa depåer är också säkrade för perioden för nu gällande trafikavtal, det vill säga fram till sommaren 2022. Hur förvaltningen ska hantera depåfrågan därefter skall utredas.

Redan nu konstateras dock att den befintliga bussdepån i Enköping ligger så pass centralt så att den förr eller senare måste flytta. Det är fullt möjligt att detta sker inom den närmsta tioårsperioden och att förvaltningen då vill vara beställare av en nybyggnation av bussdepå i Enköping.

När det gäller nya tågdepåer är utgångspunkten att det sannolikt kommer att krävas ny depåkapacitet någon gång efter 2020. Det är dock för tidigt att peka ut var en sådan depå skulle placeras och vem som skulle bli huvudman för den.

Det förs också en diskussion om framtida kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad som skulle kunna innebära behov av ny depå för större ledbussar eller spårvagnar.

Kundmiljöer

Förutom bussdepåer ser förvaltningen också ett behov av ett lyft när det gäller ett antal kundmiljöer runt om i länet.

Fastighetsinvesteringar krävs i form av enklare resecentrum eller terminaler vid 5-10 utvalda lokaliseringar i länet.

På samma tema planeras 2-3 st. utvecklade bytespunkter i Uppsala stad där kundmiljön värnas särskilt. Det kan handla om mindre resecentrum, inomhushållplatser för elbussar eller väntsalar för resenärer.

I de flesta fall kommer de här satsningarna inte att göras i egna fastigheter utan det kommer att resultera i ökade hyreskostnader.

Förarfaciliteter

I dagens trafikavtal har Kollektivtrafikförvaltningen ansvaret för ett antal förartoaletter och förarlokaler. I takt med att trafiken i regionen utvecklas och förändras är det högst

troligt att investeringar i denna typ av faciliteter också kommer krävas i någon utsträckning. 5-10 förartoaletter och något färre förarlokalerna är uppskattningen.

Laddstationer

Under perioden kommer arbetet att inledas när det gäller att elektrifiera stadstrafiken i Uppsala vilket kan komma att kräva 10-20 laddstationer för elbuss-

Dessa laddstationer är dock inte att betrakta som fastighetsinvesteringar.

Prioritering

Med utgångspunkt från de övergripande målen förvaltningen arbetar mot prioriteras investeringarna enligt följande:

	Anmärkning
1. Ny reglerplats Uppsala stad	Kan bli tvingande om kommunen inte förlänger nuvarande avtal.
2. Bytespunkter Uppsala stad	
3. Terminaler regiontrafik	
4. Slavdepå Uppsala stad	Kan bli tvingande om den nya stadsbussdepån inte kan utvidgas.
5. Bussdepå Enköping	Kan bli tvingande inför ny upphandling av regionbusstrafiken 2022
6. Förarfaciliteter	



Landstingets ledningskontor
Björn Larsson
Tfn 018-611 60 87
E-post bjorn.larsson@lul.se

Landstingsservice

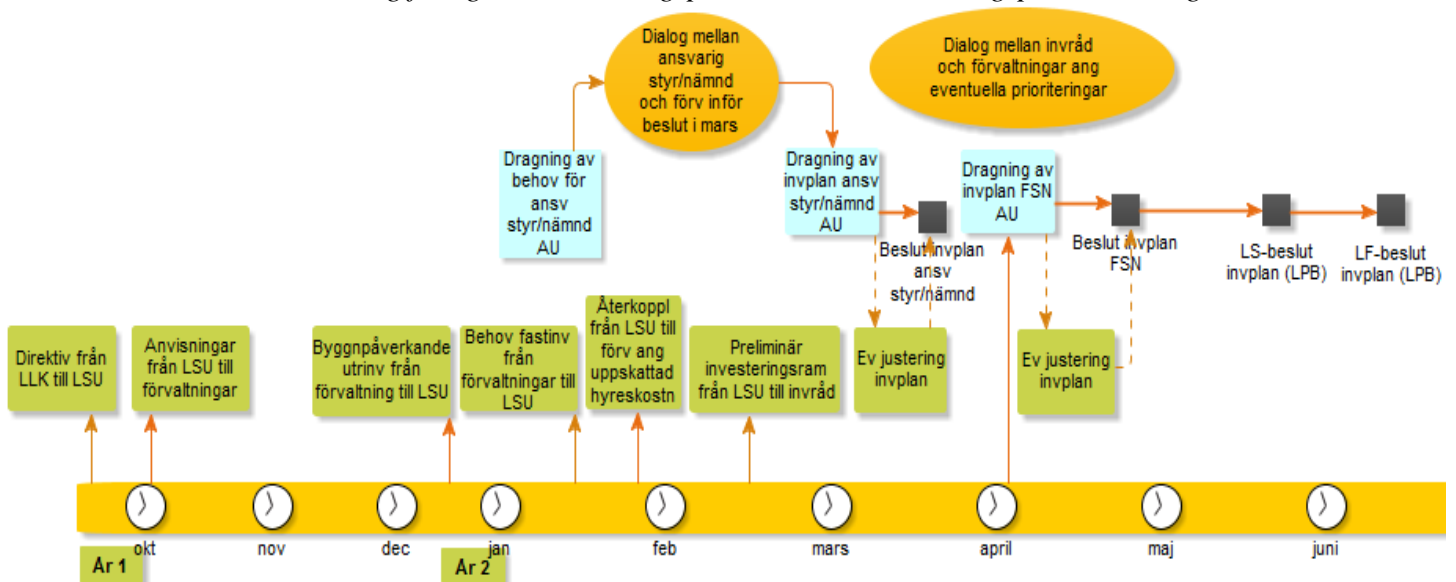
Anvisningar fastighetsinvesteringsprocessen 2018-2027

En fastighetsinvesteringsplan ska tas fram och finnas med i Regionplan och budget 2018-2020. Planen ska vara 10-årig.

Landstingsservice ansvarar för att instruktioner går ut till förvaltningarna angående hur processen ska gå till och vilka tider som material ska levereras från förvaltningarna till Landstingsservice alternativt styrelse/nämnd.

Efter att Landstingsservice har fått in behov från förvaltningarna sammanställs dessa och kompletteras med investeringar som har kommit längre i processen. Behoven ska sedan skickas till ledningskontoret enligt den tidplan som finns nedan. Behov/plan går igenom av investeringsrådet, ansvarig styrelse/nämnd och FSN.

Bild 1: Beskrivning fastighetsinvesteringsprocessen och Landstingsplan och budget



Landstingets ledningskontor

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

www.lul.se

Tidplan

Händelse	Datum
Byggnadspåverkande utrustningsinvesteringar från förvaltning till LSU	15/12
Behov fastighetsinvesteringar från förvaltningar till LSU	13/1
Dragning 1 av behov från förvaltning till ansvarig styrelse/nämnd	Resp. AU i jan
Återkoppling från LSU till förv angående uppskattad hyreskostnad för byggnadspåverkande investeringar	31/1
Dialog prioriteringar förvaltning och ansvarig styrelse/nämnd	Jan-mars
Preliminär investeringsram från LSU till investeringsråd	13/2
Dragning investeringsplan på investeringsråd	14/2
Utskick av invplan till ansvarig styrelse/nämnd (plus FSN för kännedom)	22/2
Dragning 2 av del i invplan från förv till ansvarig styrelse/nämnd	Resp. AU i mars
Eventuella justeringar i invplan utifrån synpunkter i AU	Mars inför
Beslut av del i invplan från förv i ansvarig styrelse/nämnd	Resp. styrelse/nämnd i mars
Utskick invplan till FSN (efter beslut i ansvarig styrelse/nämnd)	31/3
Dragning av invplan på FSN AU	12/4
Eventuella justeringar och inlämning av investeringsplan till invråd	17/4
Dragning investeringsplan på investeringsråd	18/4
Beslut investeringsplan på FSN	4/5
Beslut investeringsplan i RPB i RS	30/5
Beslut investeringsplan i RPB i RF	19-20/6

Förvaltningarnas ansvar i fastighetsinvesteringsprocessen

Förvaltningarna ansvarar för att:

- ta fram investeringsbehov och för att motivera dessa,
- tillhandahålla motivering till verksamhetens behov av om-/nybyggnation, inför framskrivning av beslutsunderlag,
- hantera de kostnadskonsekvenser som investeringen medför,
 - Om det efter utredning visar sig att kostnaderna inte kan hanteras inom beställarens ekonomi måste beställaren gå vidare till styrelse/nämnd för begäran om finansiering av kostnadsökningarna. Detta ska göras redan när behoven anges i investeringsplanen så att de ekonomiska förutsättningarna är klarlagda i RPB.

Behov ska tas fram för de kommande tio åren, 2017-2026. Behoven ska även rangordnas i samband med att fastighetsinvesteringsplanen tas fram ska förvaltningen även lämna in byggnadspåverkande utrustningsinvesteringar till LSU.

I januari ska förvaltningarna presentera fastighetsinvesteringsbehoven på respektive styrelse/nämnds arbetsutskott. Utifrån arbetsutskottets synpunkter omarbetas fastighetsinvesteringsbehoven i mars ska ytterligare en dragning göras på ansvarig/styrelse nämnds arbetsutskott

Landstingsservice ansvar

Landstingsservice ska utifrån input från förvaltningar tillsammans med egen kännedom om fastighetsutvecklingsbehov bistå förvaltningarna vid sammanställandet av en fastighetsinvesteringsplan. Landstingsservice har en uppgift att utifrån ett helhetsperspektiv bedöma investeringsbehoven från förvaltningarna.

Utifrån förvaltningarnas behov ska Landstingsservice sammanställa ett förslag till en fastighetsinvesteringsplan. Landstingsservice ska även sammanställa behoven av fastighetägarinitierade investeringar.

Landstingsservice har huvudansvaret för att justera fastighetsinvesteringsplanen utifrån förändringar som blir efter beslut från styrelse/nämnd.

En kontinuerlig dialog ska ske med ledningskontoret och fastighetsinvesteringsplanen ska levereras enligt tidplan (se ovan).

Investeringsrådets ansvar

Investeringsrådets ansvar är att utifrån landstingets ekonomiska utrymme samt att bereda och kvalitetssäkra investeringsplanen innan överlämnande till FSN.

Ansvarig styrelse/nämnds ansvar

Ansvarig styrelse/nämnd ansvarar för att

- värdera om förvaltningarnas behov ligger i linje med landstingets långsiktiga mål och strategier,
- prioritera de behov som styrelsen/nämnden anser ska gå vidare till investeringsplanen.

Fastighets- och servicenämndens ansvar

Efter att behov har beretts, prioriterats och beslutats av ansvarig styrelse/nämnd och investeringsrådet har berett de samlade behoven erhåller FSN investeringsplanen.

FSN ansvarar för att

- prioritera de behov som styrelsen/nämnden anser ska gå vidare till investeringsplanen,
- göra en sammanfattad bedömning och prioritering av landstingets totala fastighetsinvesteringsbehov,
- föreslå LS föreslå LF att besluta om investeringsplan

Fastighetsägarinitierade investeringar

Utgångspunkten är att fastighetsägarinitierade investeringar maximalt ska vara 200 miljoner kronor årligen.

Driftkonsekvenser för verksamheten

Konsekvenser för drift ska finnas med som ett underlag till investeringsplanen. Det ska anges om investeringen kan finansieras med egna medel eller inte.

Investeringsplan

Investeringsplanen ska omfatta tio år, 2018-2027. Landstingsservice ska upprätta investeringsplanen enligt nedanstående uppställning:

Verksamhet	Finansiär	Invfas	Prognos upparbetat tom 2017	Budget inv 2018	Budget 2019	Budget 2020	Summa inv 18-20	Budget 2021	Osv 2022-2027	Total projektplan tom 2027
<i>Akademiska sjukhuset</i>										
<i>Lasarettet i Enköping</i>										
<i>Kollektivtrafik</i>										
<i>Övrigt</i>										
Summa										

Även kostnadsökningarna ska specificeras årligen.

Ökade hyreskostn tom 2017	Ökade hyreskostn 2018	Ökade hyreskostn 2019	Ökade hyreskostn 2020	Ökade hyreskostn 2021	Osv ökade hyreskostn 2022-2027	Ökade kostn LSU 2018	Ökade kostn LSU 2019	Ökade kostn LSU 2020	Osv ökade kostn LSU 2021-2027

Utrangeringar

I anslutning till investeringsplanen ska även årliga utrangeringskostnader anges per fastighet. Nedanstående tabell används som utgångspunkt för detta.

Utrangeringar, tkr	2018	2019	2020	Summa utrangering 18-20	2021	2022
<i>Akademiska sjukhuset</i>						
<i>Lasarettet i Enköping</i>						
<i>Kollektivtrafik</i>						
<i>Övrigt</i>						
Summa						

Vänliga hälsningar

Björn Larsson
Ekonomichef

Delges:
Förvaltningschef Landstingservice
Ekonomichef Landstingservice

Sammanställning nya investeringsbehov 2018-2027 till investeringsplan

Förvaltning: Kollektivtrafikförvaltningen UL Datum: 12/12 2016 Sammanställd av: Dennis Solid Underskrift Förvaltningsdirektör:	
---	--

Fylls i av beställande förvaltning

Förvaltning:	Beställare och hyresgäst:	Kontaktperson beställare:	Kontaktperson LSU:	Byggnad:	Önskad byggstart: år	Önskat färdigställande: år	Beskrivning av investeringsbehov	Rangordn. av inv. behov	Motiv till investering	Motivering till investeringen i text	Drift konsekvenser	Kommentar till driftkonsekvens
Kollektivtrafikförvaltningen	Kollektivtrafikförvaltningen UL	Mireil Dahlberg		Reglerplats, förarlocal	2018-01-01	2018-12-31	Belyst, inhägnad yta för ca 10 bussar samt byggnad för förarlocal inkl toaletter	1	2. Måste ske pga. akut påverkan på verksamheten	Gällande nyttjanderättsavtal tom 2017. När Uppsala kommun vill använda denna plats till annat måste reglering av bussar ske någon annanstans.	Delvis	Något högre hyra för förarlocal. Drift av själva ytan ska hanteras av Ua kommun enligt överenskommelse.
Kollektivtrafikförvaltningen	Kollektivtrafikförvaltningen UL	Mireil Dahlberg		Bytespunkt, väntsal	2019-01-01	2019-12-31	2-3 st mindre resecentrum, inomhushållplatser för elbussar eller väntsalor för resenärer.	2	3. Självfinansierad	Lyft av kundmiljöer som behöver värnas särskilt.	Ja	Tillkommande hyreskostnader.
Kollektivtrafikförvaltningen	Kollektivtrafikförvaltningen UL	Daniel Lund, Mireil Dahlberg		Terminaler, väntsal	2020-01-01	2020-12-31	5-10 st enklare resecentrum eller terminaler runt om i länet.	3	3. Självfinansierad	Lyft av kundmiljöer som behöver värnas särskilt.	Ja	Tillkommande hyreskostnader.
Kollektivtrafikförvaltningen	Kollektivtrafikförvaltningen UL	Dennis Solid		Slavdepå, ramper, tvätthall, förarlocal	2024-01-01	2024-12-31	Uppställningsyta för bussar, ramper för tankning/laddning och värme, tvätthall samt någon form av byggnad för förare.	4	2. Måste ske pga. akut påverkan på verksamheten	Nya stadsbussdepån kommer nyttjas fullt ut redan 2019-2020. Ökat antal fordon därefter kommer kräva mer depåyta.	Ja	Hyra och drift enligt samma förutsättningar som för pågående stadsbussdepå.
Kollektivtrafikförvaltningen	Kollektivtrafikförvaltningen UL	Dennis Solid		Bussdepå	2026-01-01	2026-12-31	Bussdepå i Enköping för ca 60 bussar, ramper för tankning/laddning, verkstad, tvätthall samt personalutrymmen.	5	4. Övrig som inte är akut	Befintlig bussdepå i Enköping ligger så pass centralt så att den förr eller senare måste flytta.	Ja	Hyra och drift enligt samma förutsättningar som för pågående stadsbussdepå.
Kollektivtrafikförvaltningen	Kollektivtrafikförvaltningen UL	Mireil Dahlberg		Förarfaciliteter	2022-08-01	2023-07-31	5-10 st förarlocaler och något färre förarlocaler uppskattas behövas.	6	2. Måste ske pga. akut påverkan på verksamheten	I takt med att trafiken i regionen utvecklas och förändras är det högst troligt att investeringar i denna typ av faciliteter också kommer krävas i någon utsträckning.	Delvis	Något högre hyror jämfört med dagens nivåer.

Dnr KT2017-0025

§ 20**Trafikpliktsbeslut anropsstyrd trafik i Östhammars kommun****Beslut**

Kollektivtrafiknämnden beslutar om allmän trafikplikt för anropsstyrd trafik i Östhammars kommun.

Ärendet

I juni 2017 löper nuvarande trafikavtal ut med Roslagstaxi via Östhammars kommun. Inom ramen för detta avtal utförs den anropsstyrda trafiken som UL ansvarar för och finansierar inom Östhammars kommun. Inför tecknande av nytt trafikavtal krävs fastställande av allmän trafikplikt för anropsstyrd trafik inom Östhammars kommun.

Allmän trafikplikt är ett åtagande som en kollektivtrafikmyndighet utger genom fastställelse gentemot medborgarna. Åtagandet innebär att myndigheten garanterar en regional kollektivtrafik för vardagligt resande.

Lagen om regional kollektivtrafik (SFS2010:1065) kräver att ett trafikpliktbeslut måste fattas innan en kollektivtrafikmyndighet träffar avtal om trafik. Beslutet skall kunna härledas från myndighetens Regionala trafikförsörjningsprogram.

Bilaga § 20**Kopia till:**

Exp. 2017-

Sign.

Ordförandes sign	Justerandes sign	Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--------------------

Samhälle och trafik
Stefan Adolfsson
Tfn 018-611 19 64
E-post stefan.adolfsson@ul.se

Kollektivtrafiknämnden

Allmän trafikplikt för anropsstyrd trafik inom Östhammars kommun

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden beslutar om allmän trafikplikt för anropsstyrd trafik i Östhammars kommun.

Ärendet

I juni 2017 löper nuvarande trafikavtal ut med Roslagstaxi via Östhammars kommun. Inom ramen för detta avtal utförs den anropsstyrda trafiken som UL ansvarar för och finansierar inom Östhammars kommun. Inför tecknande av nytt trafikavtal krävs fastställande av allmän trafikplikt för anropsstyrd trafik inom Östhammars kommun.

Allmän trafikplikt är ett åtagande som en kollektivtrafikmyndighet utger genom fastställelse gentemot medborgarna. Åtagandet innebär att myndigheten garanterar en regional kollektivtrafik för vardagligt resande.

Lagen om regional kollektivtrafik (SFS2010:1065) kräver att ett trafikpliktbeslut måste fattas innan en kollektivtrafikmyndighet träffar avtal om trafik. Beslutet skall kunna härledas från myndighetens Regionala trafikförsörjningsprogram.

Anropsstyrd trafik

Med anropsstyrd trafik avses tidtabellagda turer med fastställd körväg som enbart utförs i de fall minst en resenär i förväg har kontaktat UL enligt fastställda rutiner. Utförandet sker med anpassat fordon, ofta taxi.

Regionala trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län anger att regional kollektivtrafik är ett viktigt medel för att uppnå en hållbar samhällsutveckling. Av programmet framgår det att utbudets storlek och de eftersträvarvärda nätverks-effekterna för att uppnå målen med hållbar samhällsutveckling, inte kan uppnås med enbart kommersiell trafik.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Storgatan 27 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn vx 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

I trafikförsörjningsprogrammet står att anropsstyrd trafik är ett medel för att kunna erbjuda områden med litet resandeunderlag grundläggande resmöjligheter med kollektivtrafik.

Geografisk omfattning

Det allmänna trafikpliktbeslutet föreslås omfatta anropsstyrd trafik inom Östhammars kommun.

Samordning med annan regional kollektivtrafik

Den trafik som omfattas av det allmänna trafikpliktbeslutet är att betrakta som en del av den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet. Detta innebär ett gemensamt biljettsystem skall användas. Det skall finnas möjligheter till övergång mellan olika typer av kollektivtrafik inom samma biljettsystem.

Skäl till beslut

Kollektivtrafiken är en viktig del av samhället och inverkar på människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Den kollektivtrafik som tillgängliggör detta utbud är strukturerande och utgör en grund för infrastruktur- och bebyggelseplaneringen.

För att kunna erbjuda en grundläggande nivå av kollektivtrafik för vardagligt resande på landbygden som en del i ett större kollektivtrafiknätverk är anropsstyrd trafik ett viktigt medel.

Besvärshänvisning

Beslut om allmän trafikplikt får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, i detta fall Förvaltningsrätten i Uppsala. Beslutet skall överklagas skriftligt. I skrivelsen skall anges vilket beslut som överklagas och vilken ändring som begärs.

Överklagande skall ges in till Kollektivtrafiknämnden i Uppsala län med adress Box 1400, 751 44 Uppsala. Överklagande skall ha inkommit till Kollektivtrafiknämnden inom tre veckor från att beslutet anslogs.

Kollektivtrafiknämnden i Uppsala län överlämnar överklagandet och övriga handlingar i ärendet till Förvaltningsrätten i Uppsala.

Dnr KT2016-0233

§ 21**Nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket****Beslut**

Kollektivtrafiknämnden beslutar att godkänna framlagt förslag till nytt trafikupplägg med trafikstart 14 augusti 2017.

Ärendet**Bakgrund**

Under hösten 2015 föreslog Nobina att trafikföretaget och Kollektivtrafikförvaltningen UL (UL) bör göra en gemensam satsning för att öka det kollektiva resandet längs Östhammarstråket genom ett nytt trafikupplägg och riktade marknadsinsatser. Genom inriktningsbeslutet (KTN2016-0005) har Kollektivtrafiknämnden ställt sig bakom den prioriteringen och därför initierade UL ett arbete med att se över trafiken samt starta upp Östhammarsprojektet. Under sommaren och hösten 2016 tog UL fram en stråkstudie och utifrån denna ett förslag till nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket.

Medborgardialog

Den 23 november till och med 18 december var förslaget ute på medborgardialog där medborgare och resenärer hade möjlighet att lämna synpunkter på UL:s hemsida. Totalt kom cirka 590 synpunkter in genom Facebook, pappersenkät och enkät på hemsidan. Den 5, 7 och 12 december ställdes förslaget ut för allmänheten i Östhammar, Lindbacken respektive Alunda.

Information om hur samrådet genomfördes och vilka synpunkter som kom in beskrivs i samrådssammanställningen.

Bilaga § 21**Kopia till:**

Exp. 2017-

Sign.

Ordförandes sign	Justerandes sign	Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--------------------

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

Kollektivtrafiknämnden

Nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket

Förslag till beslut

Kollektivtrafiknämnden beslutar att godkänna framlagt förslag till nytt trafikupplägg med trafikstart 14 augusti 2017.

Ärendet

Bakgrund

Under hösten 2015 föreslog Nobina att trafikföretaget och Kollektivtrafikförvaltningen UL (UL) bör göra en gemensam satsning för att öka det kollektiva resandet längs Östhammarstråket genom ett nytt trafikupplägg och riktade marknadsinsatser. Genom inriktningsbeslutet (KTN2016-0005) har Kollektivtrafiknämnden ställt sig bakom den prioriteringen och därför initierade UL ett arbete med att se över trafiken samt starta upp Östhammarsprojektet. Under sommaren och hösten 2016 tog UL fram en stråkstudie och utifrån denna ett förslag till nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket.

Medborgardialog

Den 23 november till och med 18 december var förslaget ute på medborgardialog där medborgare och resenärer hade möjlighet att lämna synpunkter på UL:s hemsida. Totalt kom cirka 590 synpunkter in genom Facebook, pappersenkät och enkät på hemsidan. Den 5, 7 och 12 december ställdes förslaget ut för allmänheten i Östhammar, Lindbacken respektive Alunda.

Information om hur samrådet genomfördes och vilka synpunkter som kom in beskrivs i samrådssammanställningen.

Revidering av förslag

Utifrån de synpunkter som kom in har förslaget, som redovisades under Kollektivtrafiknämndens sammanträde den 14 november 2016, reviderats med följande ändringar:

- Linje 118: Trafik natt mot lördag och söndag. Ändrad reglertid i Gävsta vilket innebär att Lindbacken får otaktad trafik lördag-söndag.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Storgatan 27 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn vx 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

- Linje 811: Ökning med 2 enkelturer helgdag för att matcha behovet hos vårdpersonal som arbetar i Östhammar
- Linje 775: Minskning med en tur till 50 enkelturer.
- Linje 886: Samma antal turer som tidigare förslag men ändrad linjesträckning förbi Lejsta och Hov.

Mer information om förslaget återfinns i bilagan om förslag till nytt trafikupplägg.

Trafikkostnader

Förändringarna i förslaget innebär en fördyring med cirka 325 tkr per år jämfört med föregående förslag. Den årliga kostnadsökningen blir cirka 3 345 tkr.

Detaljer om trafikekonomin återfinns i bilagan om förslag till nytt trafikupplägg.

Bilagor

Förslag till nytt trafikupplägg

Samrådssammanställning

Kopia till:

Uppsala kommun

Östhammars kommun

Nobina

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

Förslag till nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket

Bakgrund

Under hösten 2015 föreslog Nobina att trafikföretaget och Kollektivtrafikförvaltningen UL (UL) bör göra en gemensam satsning för att öka det kollektiva resandet längs Östhammarstråket genom ett nytt trafikupplägg och riktade marknadsinsatser. Genom inriktningsbeslutet (KTN2016-0005) har Kollektivtrafiknämnden ställt sig bakom den prioriteringen och därför initierade UL ett arbete med att se över trafiken samt starta upp Östhammarsprojektet. Under sommaren och hösten 2016 tog UL fram en stråkstudie och utifrån denna ett förslag till nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket.

Studie av Östhammarstråket

För att underbygga planeringen av ett nytt trafikupplägg har förvaltningen tagit fram en studie av Östhammarstråket (KT2016-0175). Studien pekade på att Östhammarstråket är ett av länets viktigaste kollektivtrafikstråk sett utifrån antalet resor och arbetspendlingen. Många reser med bil och kollektivtrafikens restider är för långa för att fler ska vilja resa regelbundna längs hela stråket Öregrund/Östhammar–Uppsala. Kollektivtrafiken är relativt konkurrenskraftig i stråket, främst i de längre reserelationerna, och stråket är väl försörjt med busslinjer och -turer i förhållande till gällande riktlinjer.

Kollektivtrafikens attraktivitet och länsinvånarnas tillgänglighet kan förbättras på ett hållbart sätt. Då behöver UL, berörda kommuner, Trafikverket och andra aktörer gemensamt genomföra insatser för att åtgärda brister och tillvarata den potential som finns i stråket i form av stort resebehov, omfattande pendlingsutbyte och en unikt stor sommarbefolkning. Studien gjorde följande rekommendationer:

- Optimera bussens uppehållsbild och sträckning utifrån en avvägning mellan upptagningsområde och kortare restid. Överväg färre uppehåll i tätorterna där möjligheterna är godare för resenärer att gå eller cykla till hållplatsen.
- Gör tiden ombord på bussen mer attraktiv genom att förbättra komforten och utöka möjligheterna att arbeta ombord genom att erbjuda erforderlig utrustning.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Storgatan 27 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

- Utred hur kollektivtrafiken bättre kan svara upp mot den stora sommarbefolkningens behov och önskemål.

Dagens trafikupplägg

Stråket har ett stort utbud av kollektivtrafik. Totalt trafikerar 36 linjer stråket. Linjerna kan delas in i fyra grupper; huvudlinjer, anknyttande linjer, industrilinjer och skollinjer. Det nya trafikupplägget avgränsas till förändringar av de fyra huvudlinjerna som idag utgörs av linje 775, 811, 886 och 887.

Linje 811 kan ses som ryggraden i trafiken mellan Uppsala och Öregrund. Linje 886 trafikerar Uppsala-Alunda via Vallby och Gåvsta längs den gamla sträckningen av väg 288. Linje 887 är en snabblinje längs väg 288 mellan Uppsala och Alunda och linje 775 är en expresslinje mellan Uppsala, Gimo och Östhammar. Linje 811 och 886 kör halvtimmestrafik över hela trafikdygnet och kompletteras av de snabbare linjerna 775 och 887 som trafikerar varje halvtimme i högtrafik.

Föreslaget trafikupplägg

I det nya upplägget läggs linje 887 ned och utbudet på linje 811 reduceras till timmestrafik i lågtrafiken till förmån för ett kraftigt ökat utbud på linje 775. Detta innebär att de två linjerna får liknande utbud. Linje 775 föreslås göra uppehåll i Alunda utöver uppehållen i Uppsala, Gimo och Östhammar. Sommartid trafikerar linje 775 Öregrund.

Linje 886 trafikerar fortfarande Uppsala-Alunda men längs hela väg 288, undantaget Lejsta/Hov, vilket innebär en kraftigt minskad restid. För att ge goda resmöjligheter för Gåvstaborna och de boende längs den gamla sträckningen av väg 288 förbi Vallby lanseras den nya linjen 118 som trafikerar varje halvtimme. Tillsammans med linje 886 får de boende i Lindbacken kvartstrafik på vardagar.

Följande gäller för varje linje:

Linje 775 Östhammar – Gimo – Alunda – Uppsala

- L887 läggs ner och ersätts med L775, som får nytt uppehåll vid hållplats Alunda bussterminal väg 288.
- En utökning av expressturer från dagens 15 till 50 enkelturer vilket ger halvtimmestrafik mellan kl. 06:00-08:00 och 15:00-17:00 och timmestrafik mitt på dagen och kvällen. Trafikeras ej helgdagar
- Sammanslagning av L887 och L775 medför att dagens fordonstyp F2 inte kommer att räcka till kapacitetsmässigt på ca 3 avg. i vardera riktningen i högtrafik och det krävs en utökning med 2 fordon för att förstärka dessa avgångar

Linje 811 Öregrund – Östhammar – Gimo – Alunda – Uppsala

- Halvtimmestrafik mellan klockan 04:30 och 08:30 samt 14.30 och 19.30. och dras sedan ner till timmestrafik mitt på dagen och kvällen vardagar. I samverkan

med L775 bibehålls halvtimmes trafik på sträckan Uppsala – Östhammar under hela trafikdygnet

- Bibehållen linjesträckning och samma antal hållplatser jämfört med idag med undantag sträckan Alunda – Gimo
- Trafikerar i timmes trafik helgdagar

Linje 886 Alunda – Lejsta – Lindbacken – Uppsala

- Linjesträckningen rätas ut att gå den nya vägsträckningen (undantag Lejsta/Hov) in mot Uppsala vilket innebär en kortare resväg i både tid och km.
- Trafikerar i halvtimmes trafik under hela trafikdygnet vardagar samt i timmes trafik hela trafikdygnet helgdagar

Linje 118 Gävsta – Vallby – Lindbacken – Uppsala

- L118 blir en ny linje av närortskaraktär som ersätter L886:s tidigare linjesträckning på den gamla vägen genom Gävsta och Vallby
- Trafikerar i halvtimmes trafik under hela trafikdygnet vardag samt i timmes trafik hela trafikdygnet helgdag
- I samverkan med L886 får Lindbacken kvartstrafik vardagar och halvtimmes trafik helgdagar

Sommartrafik

- L775 går i halvtimmes trafik mellan 05:00 och 06:00 samt 15:00 och 17:00. Linjen förlängs till Öregrund
- L811 minskas till att gå i timmes trafik, utökas med några avgångar till halvtimmes trafik mellan klockan 04:30-06:30 på sträckan Uppsala - Östhammar
- Sträckan Östhammar - Öregrund får halvtimmes trafik i samverkan med L775
- L886 trafikerar sträckan Uppsala-Alunda i timmes trafik må-fr, lö-sö.
- L118 trafikerar sträckan Uppsala-Gävsta i halvtimmes trafik må-fr och i timmes trafik lö-sö
- Samma turtäthet lö-sö som vintertabellen på L118 och L886 vilket ger halvtimmes trafik Uppsala - Lindbacken
- Extra insatta turer i stråket fram till midsommar på L886 och L118

Förändringar mot tidigare förslag

- L118: Trafik natt mot lördag och söndag. Ändrad reglertid i Gävsta vilket innebär att Lindbacken får otaktad trafik helgdag.
- L811: Ökning med 2 enkelturer helgdag för att matcha behovet hos vårdpersonal som arbetar i Östhammar
- L775: Minskning med en tur till 50 enkelturer.
- L886: Samma antal turer som tidigare förslag men ändrad linjesträckning förbi Lejsta och Hov.

Trafikekonomi

Förändringarna i förslaget innebär en fördyring med cirka 325 tkr per år jämfört med föregående förslag. Den årliga kostnadsökningen blir cirka 3 345 tkr.

Linje	Höst 2017	Vinter 2018	Sommar 2018
118	2 450 000	6 135 000	1 240 000
775	2 490 000	6 100 000	1 690 000
811	- 2 000 000	- 4 830 000	- 1 450 000
886	- 1 400 000	- 3 600 000	- 1 180 000
887	- 625 000	- 1 530 000	- 80 000
Fordon	360 000	1 070 000	-
Summa	<i>1 275 000</i>	<i>3 345 000</i>	<i>220 000</i>

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

Samrådssammanställning av "Nytt trafikupplägg längs Östhammarstråket"

Innehållsförteckning

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

1. Inledning

1.1. Bakgrund

1.1.1. Varför nytt trafikupplägg?

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

1.1.2. Hur togs förslaget fram?

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

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

1.2. Syfte

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

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

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

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

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

2. Metod

2.1. Informationsspridning

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

2.2. Möjligheter att lämna in synpunkter

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

2.3. Upplägg av dialogmöten

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

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

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

Bertil Kinnunen, Kollektivtrafiknämnden

Johan Örjes, Kollektivtrafiknämnden

Daniel Lund, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Ebba Blomstrand, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Thomas Hallberg, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Daniel Elenbring, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Anna Olsson Lundh, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Marit Pettersson, Nobina

Mattias Andersson, Nobina

Stina Andersson, Nobina

3. Inkomna synpunkter

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

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

3.1. Linje 811 (ca 150 synpunkter)

3.1.1. Synpunkter

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

3.1.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

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

3.2. Linje 118 (ca 70 synpunkter)

3.2.1. Synpunkter

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

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

3.2.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

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

3.3. Linje 886 (ca 175 synpunkter)

3.3.1. Synpunkter

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

3.3.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

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

3.4. Linje 775 (ca 120 synpunkter)

3.4.1. Synpunkter

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

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

3.4.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

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

3.5. Övriga synpunkter

3.5.1. Synpunkter

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

3.5.2. Svar från Kollektivtrafikförvaltningen UL

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

4. Nästa steg i processen

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

Dnr KT2017-0002

§ 22

Månadsrapport

Beslut

Kollektivtrafiknämnden lägger med godkännande månadsrapporten till handlingarna.

Ärendet

Trafikdirektören redovisar månadsrapport per december 2016.

Bilaga § 22 **Månadsrapport januari 2017 beräknas vara klar för utskick via e-post till kollektivtrafiknämndens ledamöter och ersättare till gruppmöten inför kollektivtrafiknämndens sammanträde 2017-03-06**

Ordförandes sign	Justerandes sign		Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--	--------------------

Dnr KT2017-0004

§ 23

Trafikdirektörens information

Beslut

Kollektivtrafiknämnden lägger informationen till handlingarna.

Ärendet

Trafikdirektören informerar om aktuell och pågående verksamhet inom kollektivtrafikförvaltningen.

Ordförandes sign	Justerandes sign		Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--	--------------------

Dnr KT2017-0003

§ 24

Anmälan av beslut enligt delegation

Beslut

Kollektivtrafiknämnden lägger med godkännande redovisade beslut enligt delegation till handlingarna.

Ärendet

Kollektivtrafikförvaltningen redovisar beslut enligt delegation.

Bilaga § 24

Ordförandes sign	Justerandes sign		Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--	--------------------

Helene Gustafsson
Tfn 018 – 611 19 67
E-post helene.gustafsson@ul.se

Beslut enligt delegation KTN 2017-03-06

Datum	Ärende	Undertecknat av	D-nr
2016-12-20	Nytt skolavtal, Håbo kommun	Johan Wadman	KT2017-0035
2017-01-26	Resursstöd för Kundnära infrastruktur, primärt för projekt Uno, Sweco	Johan Wadman	KT2017-0036
2017-01-30	Överenskommelse avseende Kulturbuss för år 2017 Kultur och bildning, Region Uppsala	Johan Wadman	KT2017-0037
2017-01-30	Samtrafikens branschutvecklingsavtal, Biljett- och betalprojektet, Samtrafiken	Johan Wadman	KT2017-0038
2017-01-31	Migrering av Frida-systemet från version 1 till version 2, Nordic Port AB	Johan Wadman	KT2017-0046
2017-02-17	Utredning av mjukvarufråga på befintlig gasanläggning, LSU	Johan Wadman	KT2017-0052
2017-02-17	Avtal om tjänster avseende elektroniska kvitton vid köp av biljett i UL:s app, ETNetwork AB	Johan Wadman	KT2017-0058

2017-02-15

Dnr KT2017-0003

Kollektivtrafikförvaltningen
 Johan Wadman
 Tfn 018-611 19 10
 E-post johan.wadman@ul.se

Delegationsbeslut biljettkontrollärenden 23 januari – 14 februari 2017

23-jan	27837		
	11875	08-feb	27728
	24549		28437
24-jan	26529	09-feb	21537
			21536
25-jan	24548		28435
	24550		21535
	26167		27679
	27780		27662
	26166		26620
	27710		27767
	27398		26167
	27494		27815
			27692
26-jan	25926		27738
	27878		21421
	21533		
	26620	10-feb	27664
	27747		27667
			27738
30-jan	26847		27797
01-feb	27852	13-feb	26095
	27847		27384
	27679		27491
	27855		27855
	27809		
	26204	14-feb	26443
	21533		27809
07-feb	27223		

Anmälan av delegationsbeslut för tillsvidareanställningar 2017

Förvaltning KTF

Månad Januari

Befattning	Organisatorisk enhet	Anställningsdatum	Beslutsfattare (namn och befattning)
Handläggare, IT	/KTF/DRIFT	20170110	Ledning, annan Johan Hammar
Handläggare, annan	/KTF/DRIFT	20170110	Ledning, annan Johan Hammar
Administratör, annan	/KTF/FORSALJ	20170101	Ledning, annan Nikodemus Kyhlén

§ 25

För kännedom inkomna skrivelser

Ordförandes sign	Justerandes sign		Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--	--------------------

§ 26

Övriga ärenden

Ordförandes sign	Justerandes sign		Utdragsbestyrkande
------------------	------------------	--	--------------------