



Kollektivtrafikförvaltningen UL  
Samhälle och trafik

## Beslut angående hållplatser på väg 600 (gamla E4) mellan Uppsala och Björklinge

### Sammanfattning

Trafikverket har gjort en förenklad åtgärdsvalsstudie där tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 600 mellan Björklinge och Uppsala sågs över. Syftet är att öka andelen cyklister som pendlar på sträckan. För att göra detta ska en separat gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge byggas, och detta kommer att hamna i en vägplan hos Trafikverket. I samband med detta har Kollektivtrafikförvaltningen UL analyserat och tittat över hållplatserna längs sträckan för att få en helhetsbild av sträckan, var behov av hållplatser finns och peka ut prioriterade hållplatser. KTF UL kom med ett förslag till hållplatsförändringar daterat 2015-02-17, som samråddes med invånarna på ett samrådsmöte som Trafikverket höll i 2015-06-16 i Björklinge. Syftet med samrådet var att öppna upp för diskussion och synpunkter med allmänheten. Därefter fanns förslaget att ta del av på UL:s hemsida och de synpunkter som inkom har besvarats i den analys som gjorts 2015-07-03 och är beslutsunderlag.

Analysen (2015-07-03) har tagit hänsyn till om någon av de berörda hållplatserna används som skolskjutshållplats för skolever, antal av- och påstigande på respektive hållplats, befolkning på 250- metersrutor inom en kilometers radie från hållplatserna och de synpunkter som kom in på förslaget daterat 2015-02-17. Resultatet av analysen är att totalt 3 av 16 hållplatser kommer att tas bort på sträckan.

### Beslutsunderlag

Beslutsunderlag till detta ärende är *PM Analys av hållplatser på väg 600 (gamla E4) mellan Uppsala och Björklinge (2015-07-03)*.

### Beslut

Beslut i detta ärende har fattats av Stefan Adolfsson, chef för Samhälle och trafik

Stefan Adolfsson  
Chef Samhälle och trafik

### 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](http://www.ul.se)





Kollektivtrafikförvaltningen UL  
Samhälle och trafik

## **Analys av hållplatser på väg 600 (gamla E4) mellan Uppsala och Björklinge**

### **Bakgrund**

Trafikverket har gjort en förenklad åtgärdsvalsstudie där tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 600 mellan Björklinge och Uppsala sågs över. Syftet är att öka andelen cyklister som pendlar på sträckan. För att göra detta ska en separat gång- och cykelväg mellan Uppsala och Björklinge byggas, och detta kommer att hamna i en vägplan hos Trafikverket. En av åtgärderna som bestämdes i och med åtgärdsvalsstudien är att upprätta säkra och trygga cykelparkeringar vid hållplatser längs sträckan. Kollektivtrafikförvaltningen UL:s uppgift blev därmed att se över vilka hållplatser som skulle prioriteras vid upprättande av cykelparkeringar i anslutning till hållplatserna. KTF UL såg då möjligheten att se över alla hållplatser längs sträckningen i och med åtgärdsvalsstudien. Detta för att få en aktuell helhetsbild av sträckan, var behov av hållplatser finns, och peka ut prioriterade hållplatser. Men även för att se över vilka hållplatser som ska finnas kvar.

Kollektivtrafikförvaltningen UL kom ut med ett förslag till hållplatsförändringar daterat 2015-02-17. Förslaget presenterades på samrådsmöte som Trafikverket höll i 2015-06-16 i Björklinge. Därefter har förslaget funnits att ta del av på UL:s hemsida där det framgick att det var välkommet att lämna synpunkter på förslaget fram till 2015-07-01. Alla synpunkter på förslaget har sammanställts i Bilaga 1 och besvarats.

### **Styrande dokument och mål för Kollektivtrafikförvaltningen UL**

De styrande, politiskt antagna dokument som Kollektivtrafikförvaltningen UL (KTF UL) har att förhålla sig till är Regionalt trafikförsörjningsprogram (antagen av Kollektivtrafiknämnden september 2012) och Hållplatshandboken - riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län (antagen av Kollektivtrafiknämnden december 2012).

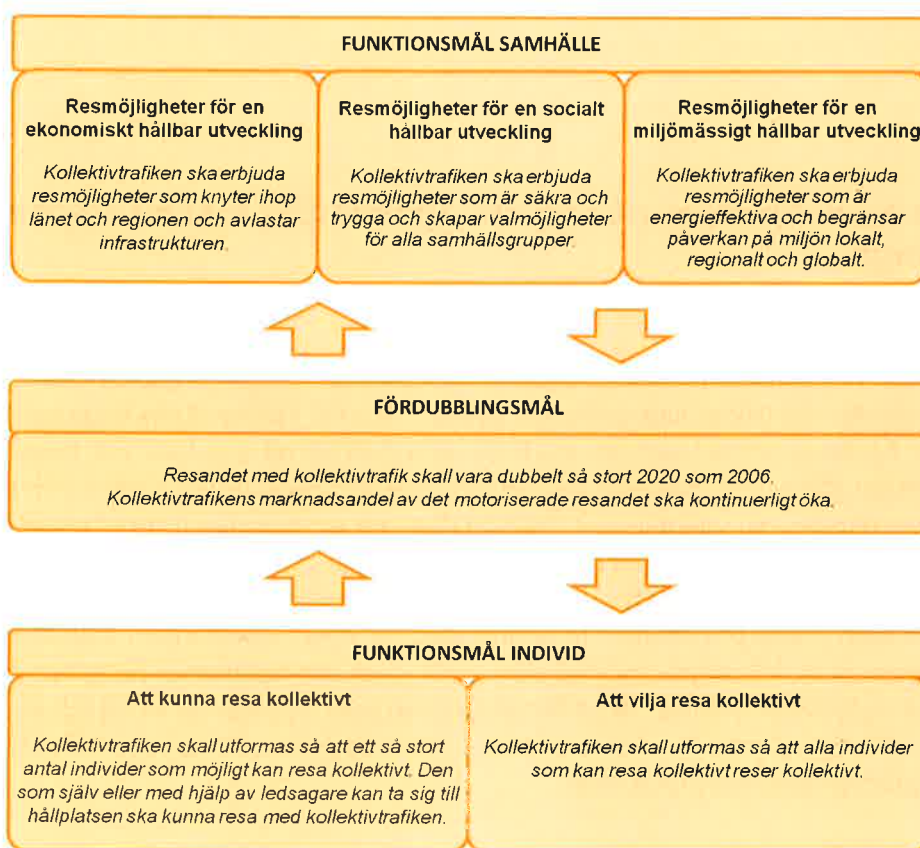
Trafikförsörjningsprogrammet utgår ifrån att kollektivtrafiken har en stor samhällsnytta, vilket finns uttryckt ibland annat i den regionala utvecklingsstrategin, Landstinget strategiska mål och nationella mål inom transportpolitik och regional tillväxtpolitik. Programmet utgår också från de krav individen har på kollektivtrafiken. Utifrån detta finns det funktionsmål för samhälle respektive individ i programmet. Det som förenar

### **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](http://www.ul.se)

samhälls- och individmålen är det så kallade fördubblingsmålet. I bilden nedan redovisas trafikförsörjningsprogrammets målbild.



Figur 1. Kollektivtrafikens målbild. Källa: *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, Landstinget i Uppsala län/Kollektivtrafiknämnden, 2012*

### Motivering till hållplatsförändringar

Restid är en viktig faktor som har stor betydelse i val av färdmedel. Det finns två olika aspekter när man pratar om restid; faktisk restid och upplevd restid. Den faktiska restiden handlar om hur många minuter en resa tar, och den upplevda restiden innebär hur snabbt resenären uppfattar att resan tar. Vid många stopp under resan försämras både den upplevda och faktiska restiden. För resenärerna som reser långt till sin målpunkt blir resan lång och obekvämt. Hållplatsförändringarna skulle leda till både kortare upplevd och faktiskt restid. Detta i sin tur genererar fler kollektivtrafikresenärer och kollektivtrafikens konkurrenskraft skulle öka gentemot bilens, vilket talar mot målen om ökat kollektivtrafikresande. Nackdelen ur hela-resan perspektivet är att restiden blir längre för vissa av de som idag bor nära en hållplats och därmed får längre att gå till hållplatsen. För majoriteten av resenärerna på sträckan skulle det bli en fördel.

Idag är det inte trafiksäkert att gå eller cykla längs vägen. Målet är att de som får längre gångavstånd ska ha lättare att ta sig till närmsta hållplats genom att nyttja separerad gång- och cykelväg. Vid de hållplatserna som har högre resande är målet att det ska finnas cykelparkering för att öka tillgängligheten. I samband med hållplatsförändringarna ska hållplatser med starkt underlag tillgänglighetsanpassas så att alla invånare, äldre, funktionshindrade ska kunna resa med kollektivtrafiken.

## Analysen

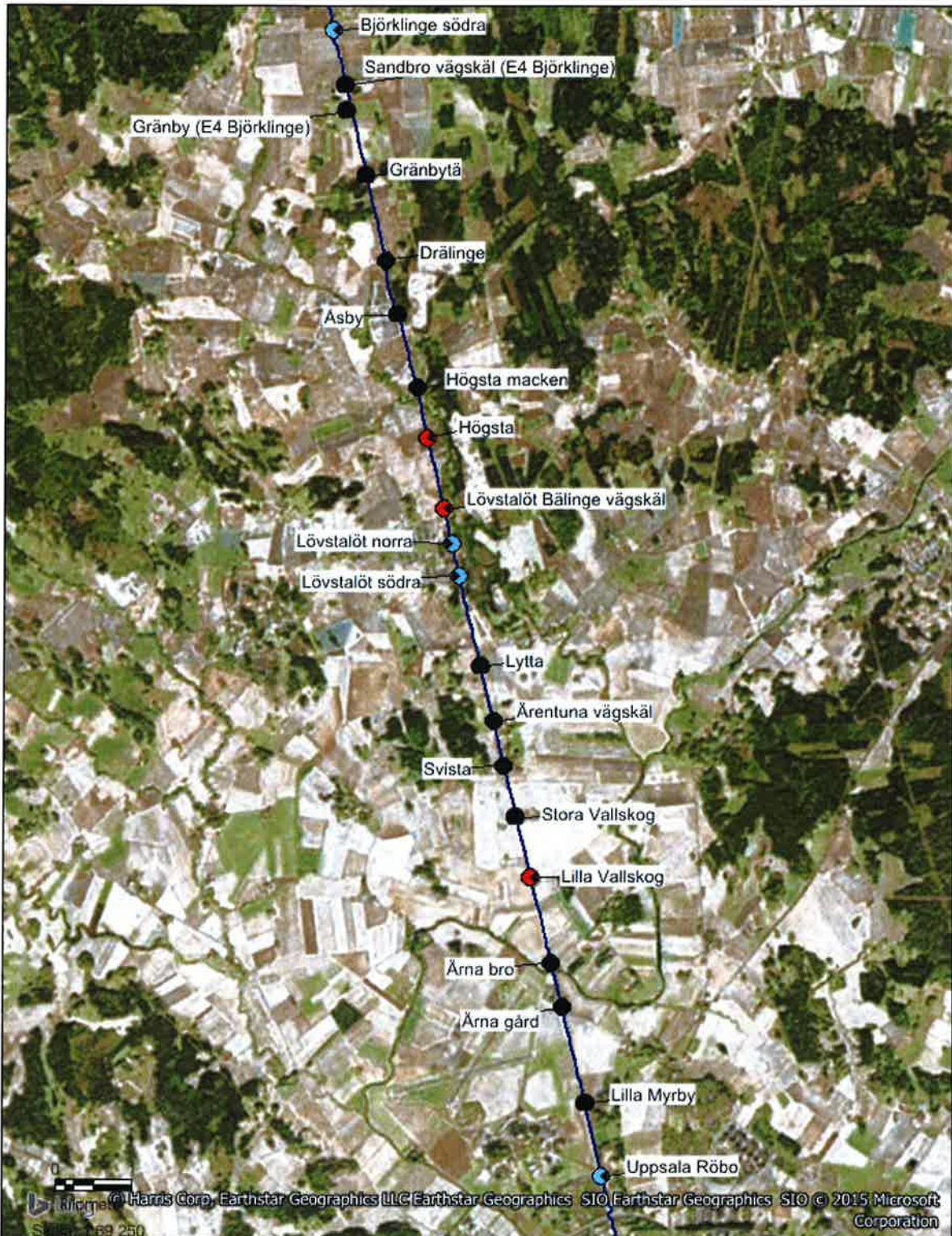
Analysen har tagit hänsyn till om någon av de berörda hållplatserna används som skolskjutshållplats för skolever. I de fall de gör det kommer hållplatserna att behållas. Analysen har tagit hänsyn till antal av- och påstigande på respektive hållplats. Statistiken är hämtad från september-november 2014 och är ett genomsnitt på antal av- och påstigande på helgfri dag. Några av de månaderna då resandet med kollektivtrafik är som högst på året har valts. Genom kartor illustreras antal invånare på 250-metersrutor inom en kilometers radie, vilket är ett rimligt upptagningsområde för en hållplats på landsbygden. Statistik över befolkningen är hämtad från SCB 2011, notera att det därmed kan finnas vissa skillnader i befolkningens mängd jämfört med idag. Synpunkter på förslaget daterat 2015-02-17 har vägts in i övervägande kring vilka hållplatser som ska tas bort på sträckan.

Var det ska lokaliseras cykelparkeringar intill hållplatser är någonting som Trafikverket och Kollektivtrafikförvaltningen UL ska komma överens om gemensamt. I tabellen redovisas KTF UL:s förslag på vilka hållplatser som bör förses med cykelparkering. Efter en sammanvägning av befolkning, näringsliv, antal av- och påstigande och de synpunkter som inkommit är slutsatsen enligt tabellen nedan. De hållplatser som kommer att tas bort har bedömts ha rimligt gångavstånd till närmsta hållplats. Med gång- och cykelvägen kommer det även att bli trafiksäkert att ta sig från hemmet till hållplatsen.

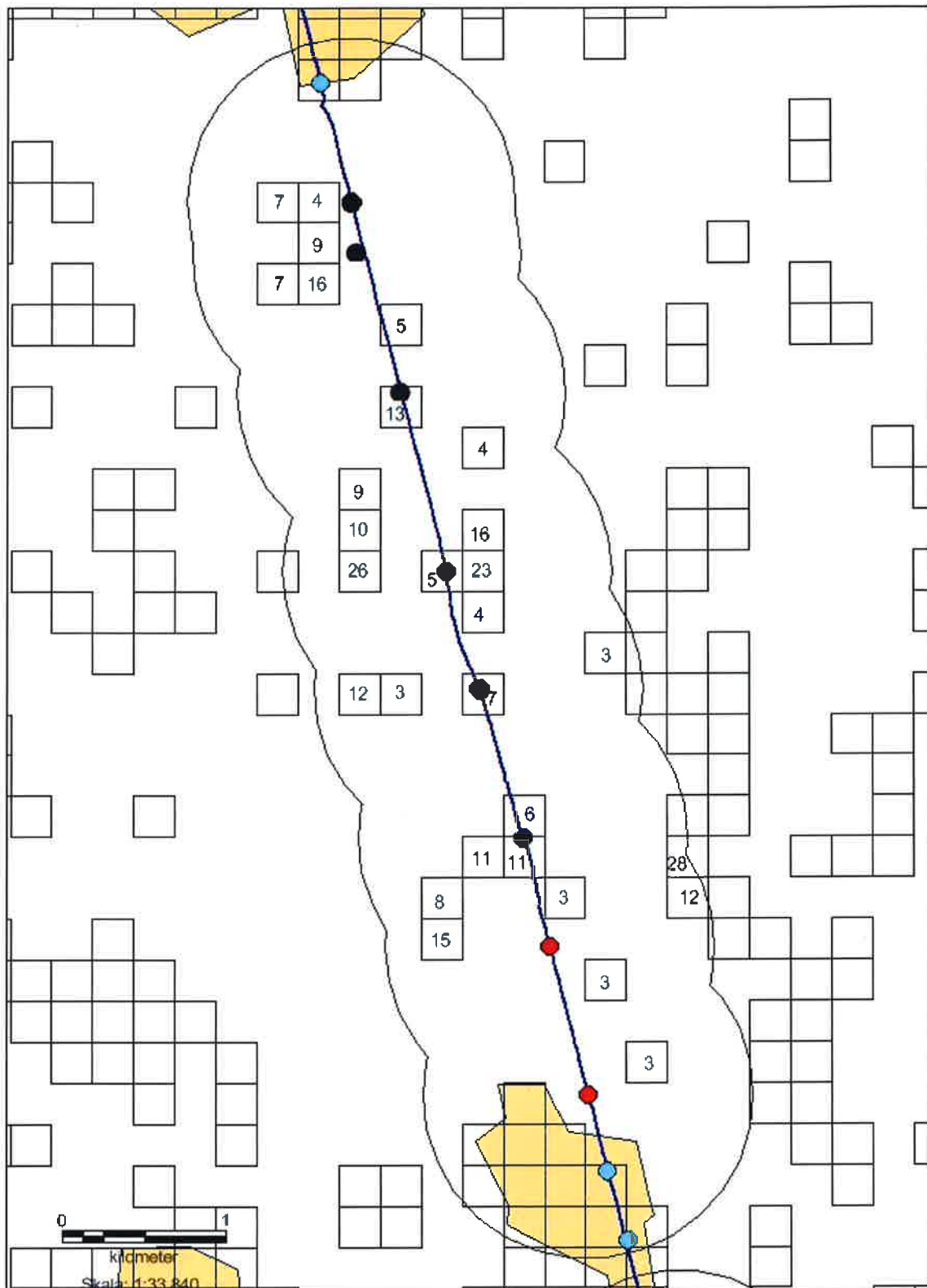
Hållplats	Påstigande/dygn	Avstigande/dygn	Ta bort	Cykelparkering
Björklinge södra	31	14		
Sandbro vägskäl	0	1		
Gränby (E4 Björklinge)	4	4		
Gränbytä	6	1		
Drälinge	18	11		X
Åsby	0	4		
Högsta macken	11	5		X
Högsta	0	0	X	
Lövstalöt Bälinge vägskäl	1	1	X	
Lövstalöt norra	8	10		
Lövstalöt södra	19	14		
Lytta	0	6		
Ärentuna vägskäl	8	8		X
Svista	10	4		X
Stora Vallskog	0	2		
Lilla Vallskog	0	0	X	
Ärna bro	0	0		
Ärna gård	3	3		
Lilla Myrby	2	4		
Uppsala Röbo	2	5		

Tabell 1. Tabellen visar hållplatsnamn, antal på- och avstigande, vilka hållplatser som kommer att tas bort och vilka som föreslås att förses med cykelparkering. Endast hållplatser utanför tätort är med i analysen, därav är hållplatserna Björklinge södra, Lövstalöt norra, Lövstalöt södra och Uppsala Röbo markerat i grått.



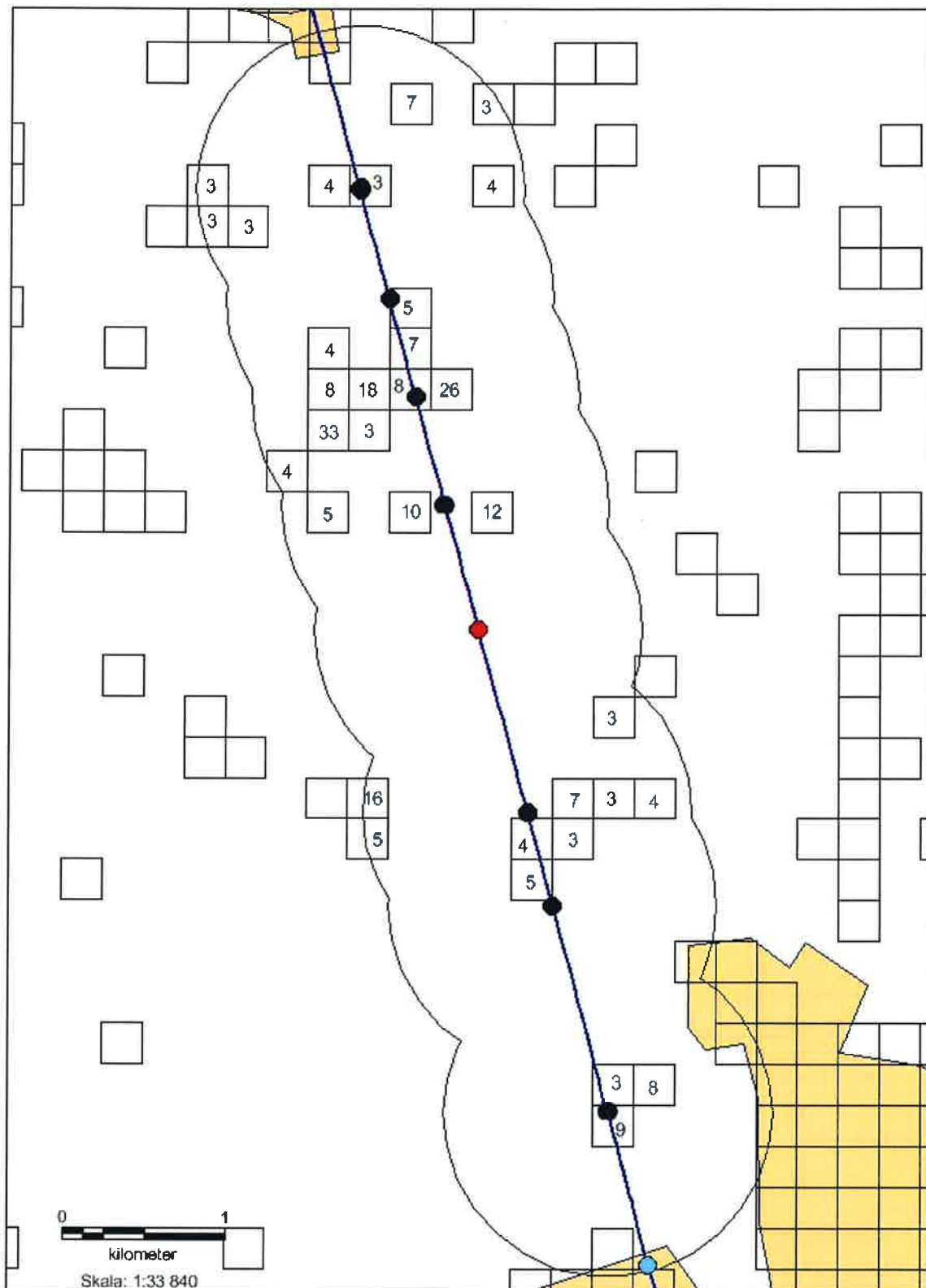


Figur 2. Kartan visar samtliga hållplatser mellan Uppsala och Björklinge. Hållplatser i röd färg kommer att tas bort, och hållplatser i svart färg kommer att behållas. De ljusblå hållplatserna ligger i tätort och är inte medräknade i analysen.



Figur 3. Sträckan Lövstalöt- Björklinge. Bilden visar antal invånare på 250- metersrutor (SCB, 2011) och hållplatser som kommer att tas bort i rött, samt de som kommer att behållas i svart. De ljusblå hållplatserna ligger i tätort och är inte medräknade i analysen.





Figur 4. Sträckan Uppsala- Lövstalöt. Bilden visar antal invånare på 250- metersrutor (SCB, 2011) och hållplatser som kommer att tas bort i rött, samt de som kommer att behållas i svart. De ljusblå hållplatserna ligger i tätort och är inte medräknade i analysen.



Hållplats-hållplats	Avstånd (m)
Björklinge södra- Sandbro vägskäl	740
Sandbro vägskäl- Gränby (E4 Björklinge)	350
Gränby (E4 Björklinge)- Gränbytä	850
Gränbytä- Drälinge	1100
Drälinge- Åsby	730
Åsby- Högsta macken	930
Högsta macken- Lövstalöt norra	2100
Lövstalöt norra- Lövstalöt södra	450
Lövstalöt södra- Lytta	1200
Lytta- Ärentuna vägskäl	670
Ärentuna vägskäl- Svista	620
Svista- Stora vallskog	700
Stora vallskog- Lilla vallskog	770
Lilla vallskog- Ärna bro	1100
Ärna bro- Ärna gård	590
Ärna gård- Lilla Myrby	1300
Lilla Myrby- Uppsala Röbo	960

Tabell 2. Tabellen visar vad avstånden mellan hållplatserna som ska behållas blir. Notera att avståndet mellan Högsta macken- Lövstalöt norra överstiger Hållplatshandbokens riktlinjer om att det kan vara upp till 2000 meter mellan hållplatser på landsbygden. Deyya avvägande har gjorts på grund av lågt befolkningsunderlag och utnyttjandegrad på hållplatserna mellan.

Kollektivtrafikförvaltningen UL:s bedömning är att den nya trafikeringen ligger väl i linje med det Regionala trafikförsörjningsprogrammet och Hållplatshandboken.

## Bilaga 1

Nedan följer en sammanställning av de synpunkter som inkommit till Kollektivtrafikförvaltningen UL i samband med förslag till hållplatsförändringar på väg 600 mellan Uppsala och Björklinge.

### Generellt

*Det ifrågasätts att informationen om förslaget till hållplatsförändringarna dök upp på samrådsmöte som handlade om gång- och cykelvägen. Ingen information om något samråd har funnits, den har varit bristfällig. Det var inte många från byn som deltog på samrådsmötet eftersom att ingen komplett information hade gått ut i förväg. Att informationen varit bristfällig ser vi som att man avsett att mörka möjligheten till diskussion angående hållplatserna. På samrådsmöte uttrycktes det som att detta redan var beslutat och man kände att man inte fått tillfälle att yttra sig.*

Vi kan inte annat än ta till oss av kritiken om att informationen kring förslaget har varit bristfällig. Vi kommer att se över våra processer kring hur samråd ska ske vid hållplatsförändringar och beklagar att informationen har varit bristfällig. Syftet har absolut inte varit att mörka möjlighet till diskussion, utan tvärtom lyftes detta på samrådsmötet just för att vi ville starta diskussion och samla in synpunkter på förslaget. Vi tar också åt oss att det framstod som att det redan var beslutat vilket det inte var. Hela tanken var som sagt att lyfta frågan på samrådet för att sedan kunna arbeta in de synpunkter som inkommit för att kunna fatta ett slutgiltigt beslut.

*Detta förslag motverkar att behålla landsbygden levande. Många anser att de betalar lika mycket skatt som de som bor i staden, och att de ska ha samma service som dem och samhällsfunktion. Förslaget anses diskriminerande och tillvägagångssättet odemokratiskt. Mätningen på antal påstigande är gjord 2013 vilket inte är relevant för dagens trafik. Förslaget är felaktig, främst för att vår uppfattning är att kollektivtrafiken är nödvändig för landsbygdens överlevnad och människors service.*

Att det är lite längre avstånd mellan hållplatser på landsbygden beror på att det finns mindre befolkningsunderlag. Längre avstånd resulterar dessvärre i vissa fall i längre gångavstånd till närmsta hållplats. Vi har nu uppdaterat statistiken och den visar istället månaderna september- november 2014. Vi har valt att välja bland de månaderna då resandet med kollektivtrafik är som högst på året.

*Hur är detta förenligt med att öka kollektivtrafikresandet och minska antalet bilar? Buss har man behov av året runt, medan man bara kan cykla vissa delar av året. Vi är besvikna över att man använder den stora förbättringen på trafikmiljön som den nya cykelvägen innebär som en ursäkt för att försämra möjligheterna till utnyttjande av kollektivtrafiken genom att ta bort många hållplatser trots att de används. De flesta har nog en enkel hållplats än ingen alls. Folk reagerar mycket negativt på negativa förändringar och kommer att sluta åka kollektivt.*

Se motivering till hållplatsförändringar. Den nya gång- och cykelvägen förbättrar möjligheterna att ta sig till hållplatser.

## Gång- och cykelvägen

*Har det gjorts någon mätning om behovet av en cykelbana? Hur många kommer att cykla till Uppsala? Hur och vad bestämmer när cykelbanan ska anläggas? Hur prioriterad kommer snöröjningen att vara på den tilltänkta cykelbanan?*

Dessa frågor får riktas till Trafikverket. Kollektivtrafikförvaltningen UL är inte ansvariga för byggandet av gång- och cykelvägen.

## Sandbro vägskäl

*Vi motsätter oss starkt att dra in hållplatsen. Inom en snar framtid har vi fler ungdomar som börjar skolan inne i Uppsala. Vi har även äldre personer i byn som har svårt att gå längre sträckor. En yttrande har hyresgäster varav många åker med bussen.*

Hållplatsen Sandbro vägskäl kommer att behållas.

## Gränby (E4 Björklinge)

*Det bor ca 40-45 personer i byn, med starkt växande barnunderlag och många äldre, som alla är i behov av att kunna använda kollektivtrafiken för att kunna ta sig till Uppsala och Björklinge utan bil. Hållplatsen används flitigt av pensionärer, och högstadie- och gymnasieelever, det är oacceptabelt att den ska tas bort. Det finns ett hunddagis som har praktikanter som tar bussen. På gården Sandbyholm mittemot finns en ridskola, med ridskoleelever som tar sig hit med bussen. Vi har redan 400 meters gångväg ner till busshållplatsen, vi kan inte gå 2 kilometer för att komma till en hållplats. Antal invånare som beräknats i analysen är fel beräknad, där har invånare i t.ex. Björklinge tagits med, och dessa har många hållplatser att välja på i tätorten. De som nyttjar den här hållplatsen är 45 personer, vilket visar på att vi är flitiga med att använda busshållplatsen.*

Med tanke på att det bor 40-45 personer i byn, att det finns service och näringsliv i form av hunddagis och ridskola kommer hållplatsen Gränby att behållas. I den här analysen har inte antal invånare beräknats då det är missvisande, utan det illustreras endast i form av antal boende på 250- metersrutor inom en kilometers radie från hållplatserna.

## Gränbytä

*Grundskoleelever är hänvisade till denna hållplats för skolskjuts.*

Hållplatsen Gränbytä kommer att behållas.

## Lytta

*I beräkningen av invånare tas invånare i Lövstalöt med, men dessa har andra hållplatser att välja och det är därför felaktigt. Lytta har högre turtäthet än Lövstalöt södra, och tvingas vi gå dit får vi sämre turtäthet.*

Hållplatsen Lytta kommer att behållas.

Ärentuna vägskäl

*Vi föreslår att hållplatsen får cykelställ då det alltid står 2-5 cyklar där i brist på parkeringsplats i anslutning till hållplats. Behovet är större här än i Lövstalöt där användningsgraden är låg.*

Kollektivtrafikförvaltningen UL föreslår att Ärentuna vägskäl ska förses med cykelparkering.

Stora vallskog

*Det bor åtta hushåll som använder denna hållplats till skola och jobb, ta inte bort vår väl använda hållplats.*

Hållplatsen kommer inte att tas bort.

Uppsalapensionärernas Samarbetsråds yttrande

*Uppsalapensionärernas Samarbetsråd består av 62 pensionärsföreningar i Uppsala kommun och representerar därmed 20 000 personer över 65 år. UPS anser att följande busshållplatser ska finnas kvar: Högsta macken, Drälinge, Gränby.*

Samtliga nämnda hållplatser kommer att finnas kvar.