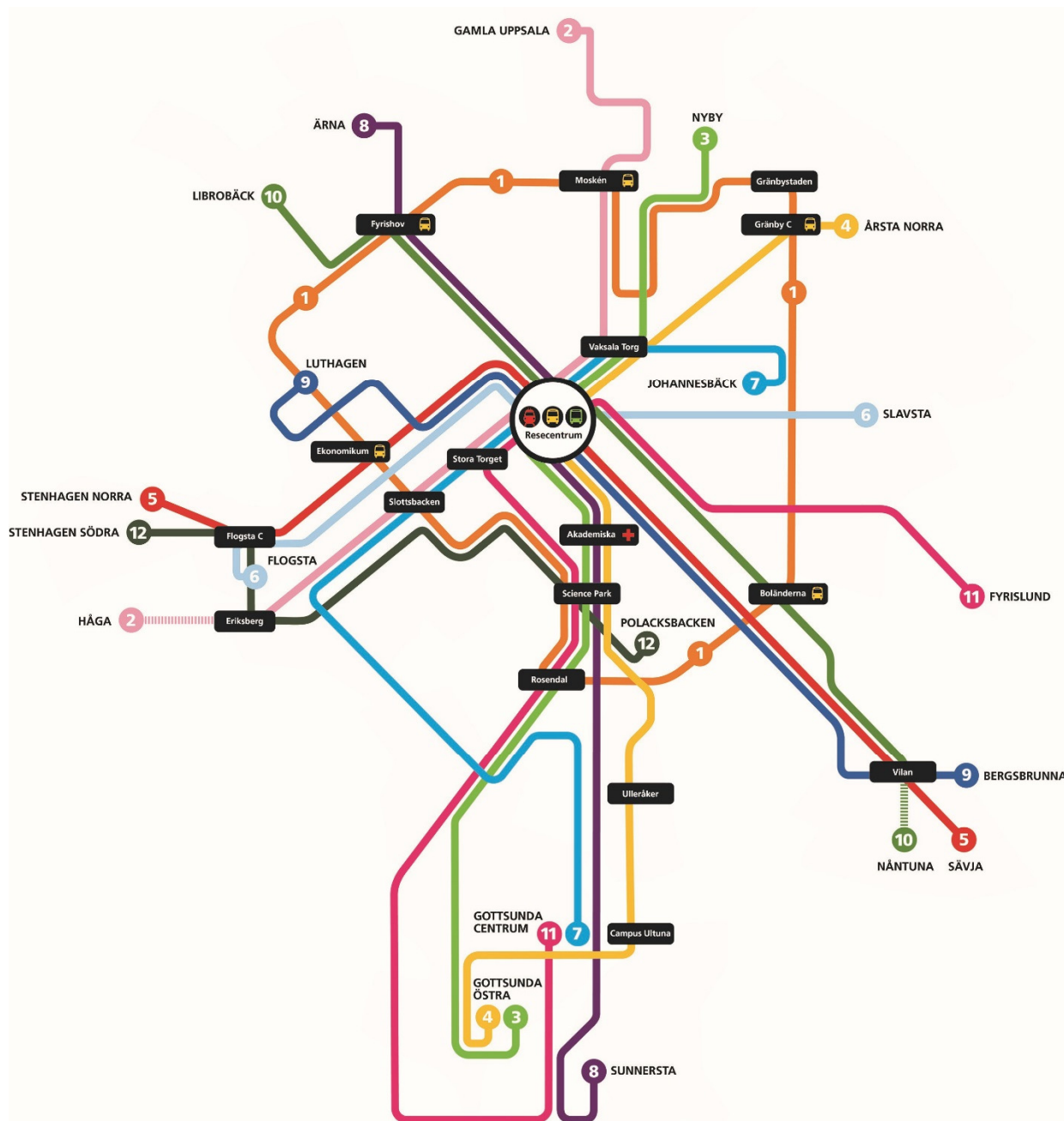




Landstinget i Uppsala län

# Nytt linjenät 2017 för Uppsala stadstrafik

Dnr KT2016-0002



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)

## Förord

---

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

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

Den 15:e oktober antog Kollektivtrafiknämnden nya strategier för stadstrafiken<sup>1</sup>. Strategierna visar hur stadstrafiken i Uppsala ska utvecklas mot de mål som finns i regionala och kommunala planer. De visar även hur kvaliteten och attraktiviteten i stadstrafiken kan höjas. Strategierna har tagits fram i nära samarbete mellan tre parter; Kollektivtrafikförvaltningen UL, Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss.

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

Förslaget har arbetats fram av Kollektivtrafikförvaltningen i nära samarbete med representanter från Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss. Samråd med medborgarna har genomförts under maj 2015 och februari 2016. Förslaget har även skickats på remiss till berörda aktörer under vintern 2015/2016. Processen har letts med stöd och utredningsinsatser från Trivector Traffic.

---

<sup>1</sup> Strategier för stadstrafiken i Uppsala, Dnr KTN2015-0020

# Innehållsförteckning

---

|                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Nytt linjenät 2017 för Uppsala stadstrafik Dnr KT2016-0002</b> | <b>1</b>  |
| <b>1. Utmaningar</b>                                              | <b>2</b>  |
| 1.1 Uppsala växer & behoven av kollektivtrafik ökar               | 2         |
| 1.2 En pålitlig och konkurrenskraftig kollektivtrafik             | 3         |
| <b>2. Brister i dagens stadsbussnät</b>                           | <b>4</b>  |
| 2.1 Otydligt                                                      | 4         |
| 2.2 Slingrande linjedragningar                                    | 5         |
| 2.3 Gles turtäthet                                                | 5         |
| <b>3. Verktyg för en attraktiv stadstrafik</b>                    | <b>6</b>  |
| 3.1 Stadstrafikens uppgift i staden                               | 6         |
| 3.2 Enkelhet & tydlighet – ett självinstruerande linjenät         | 6         |
| 3.3 Hög och jämn turtäthet                                        | 7         |
| <b>4. Samråd och förankring</b>                                   | <b>9</b>  |
| 4.1 Samråd under maj 2015                                         | 9         |
| 4.2 Remiss av förslaget vintern 2015/2016                         | 10        |
| 4.3 Samråd under februari 2016                                    | 10        |
| 4.4 Förändringar till följd av inkomna synpunkter                 | 11        |
| <b>5. Förslag på nytt linjenät</b>                                | <b>12</b> |
| 5.1 Ett enkelt linjenät med smidiga byten                         | 12        |
| 5.2 Linjerna                                                      | 14        |
| <b>6. Effekt – nyttor, kostnader och konsekvenser</b>             | <b>17</b> |
| 6.1 Snabbt – kortare restider för de flesta                       | 17        |
| 6.2 God täckning av Uppsala stad                                  | 18        |
| 6.3 Vi växer med Uppsala                                          | 19        |
| 6.4 Ringlinjen ger nya resmöjligheter                             | 20        |
| 6.5 Täta turer under stora delar av dygnet                        | 21        |
| 6.6 Social konsekvensanalys                                       | 22        |
| <b>7. Tidplan</b>                                                 | <b>23</b> |

# 1. Utmaningar

---

Uppsala växer och resandet med kollektivtrafik väntas öka. Det för med sig flera utmaningar för både Uppsala stad och stadsbusstrafiken i Uppsala.

## 1.1 Uppsala växer & behoven av kollektivtrafik ökar

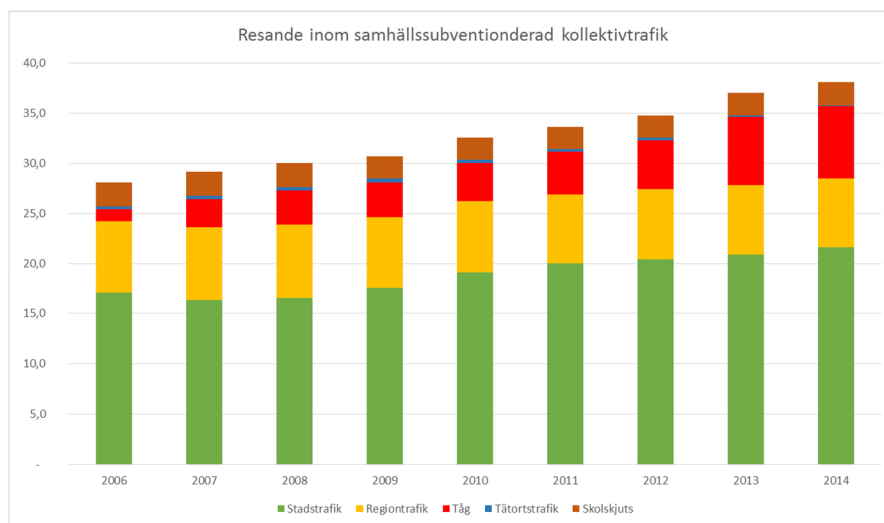
Uppsalas befolkning ökar i snabb takt. Ökningen beror dels på att det föds många nya invånare, dels på inrikes inflyttning och på inflyttning från övriga världen. Att vi tillhör Sveriges största arbetsmarknadsregion driver på ökningstakten.<sup>2</sup>

---

*Till år 2030 väntas Uppsalas befolkning öka med 38 000 invånare, en ökning motsvarande ett helt Kalmar.*

---

Stadens linjenät behöver utvecklas till följd av befolkningsökningen men även för att Uppsala ska klara omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Resandestatistik visar att kollektivtrafikresandet redan idag ökar mer än befolkningen. Efterfrågan på kollektivtrafik väntas öka kraftigt de närmsta åren.



Figur 1.1 Kollektivtrafikresandet ökar varje år i Uppsala. I stadstrafiken gjordes 21,6 miljoner resor under 2014

---

<sup>2</sup> Översiktsplan för Uppsala kommun 2016, samrådsförslag

Att Uppsala växer innebär att fler behöver samsas på samma yta, både transporter av varor och gods tillsammans med besökare och resenärer. För att ge plats åt en ökad täthet i stadsbebyggelsen och samtidigt säkerställa invånarnas tillgång till rekreation och grönområden, så behöver en allt större andel av transporterna ske med den utrymmeseffektiva kollektivtrafiken.

---

*Uppsala kommun har mål att kollektivtrafikens andel av resandet ska mer än fördubblas till år 2030  
- från 13 % till 26 %.*

---

Den ökade efterfrågan på transporter väntas leda till ökad trängsel i transportsystemet. Trängseln riskerar även att skapa ökade framkomlighetsproblem för det växande bussresandet eftersom det längs flera sträckor saknas busskörfält. Att öka andelen resor som sker med kollektivtrafiken och ge kollektivtrafiken god framkomlighet är ett sätt att öka effektiviteten i transportsystemet.



Figur 1.2 Gävle kommun visar tydligt hur olika färdssätt tar olika mycket plats på stadens gator.

## 1.2 En pålitlig och konkurrenskraftig kollektivtrafik

För att kollektivtrafikens andel ska öka måste den vara ett attraktivt val för Uppsalas medborgare. Det innebär bl a att den måste vara snabb, bekväm, pålitlig och miljösamt. Det innebär att bussarnas restider måste vara konkurrenskraftiga med bilens och att bussarna inte kan fastna i vägtrafikens köer. Genom ett utvecklat linjenät i kombination med förbättrad framkomlighet ges restidsvinster för resenären, samtidigt som kollektivtrafiken och vägnätet kan bedrivas och användas mer effektivt. Helt enkelt en enklare vardag och bättre reseupplevelse för våra resenärer.

## 2. Brister i dagens stadsbussnät

---

I dagens stadsbussnät finns flera brister. I detta kapitel presenteras det viktigaste bristerna.

### 2.1 Otydligt

Dagens linjenät är otydligt och inte anpassat efter ett växande Uppsala. Det består av 19 stadsbusslinjer varav 4 är utpekade stomlinjer, men skillnaden mot övriga linjer är inte entydig. Därtill finns 3 mjuka linjer för de resenärer som har behov av en högre servicenivå och mycket god tillgänglighet. Totalt finns 22 busslinjer som längs flera sträckor löper parallell eller omlott. Ett otydligt linjenät är även svårt att informera om. Det saknas t ex en tydlig linjenätskarta, så att resenären kan förstå hur systemet fungerar och hänger samman. Det saknas även tydligt utpekade bytespunkter.

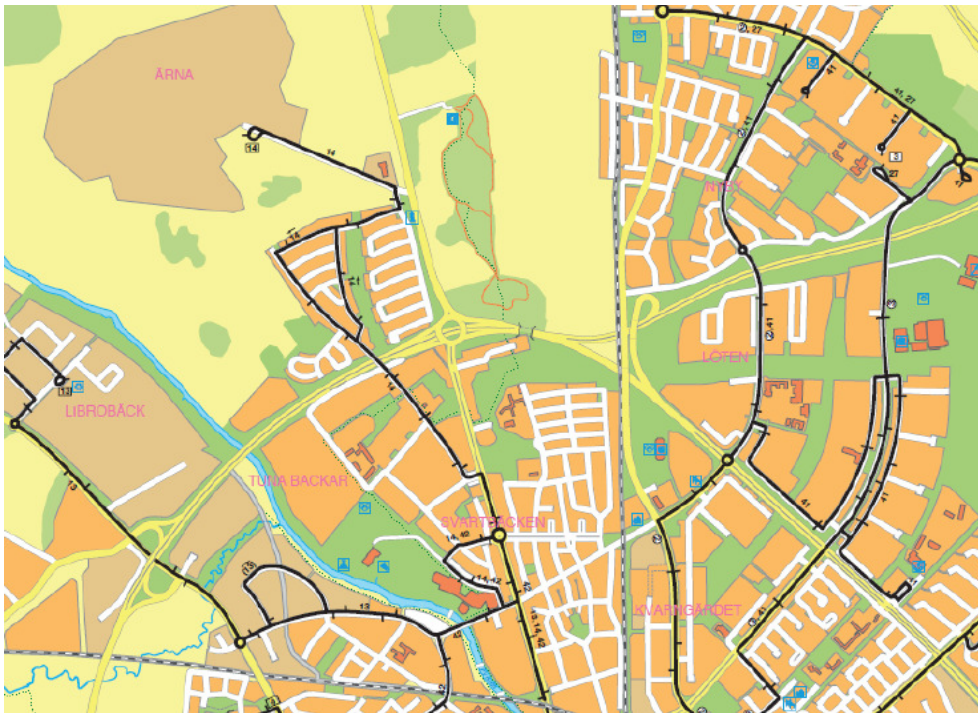


Figur 2.1 Dagens linjenät i Gottsunda, som visar hur flera linjer går längs samma sträcka och mängden av varianter.



## 2.2 Slingrande linjedragningar

Dagens linjenät är krokigt och gör flera omvägar. Det medför att restiden blir lång och att kollektivtrafiken mister i konkurrenskraft gentemot bilen. Det medför även att det krävs fler bussar för att driva trafiken, och att driftkostnaderna ökar på grund av längre körsträcka och körtid, något som både påverkar ekonomi och miljö.



Figur 2.2 Linjenätet i norra Uppsala som visar hur linjerna gör omvägar, krokar och slingor på flera platser. Den visar även hur hållplatserna längs flera sträckor ligger mycket tätt.

## 2.3 Gles turtäthet

Det stora antalet busslinjer i förhållande till Uppsalas storlek i kombination med de långa och ofta krokiga körvägarna gör att turutbudet på flera av linjer är begränsat. Ju fler linjer som ska dela på resurserna, desto färre turer får respektive linje. Det påverka i synnerhet turutbudet under kvällar, helger och under sommaren, då antalet turer glesas ut och vissa linjer helt upphör att trafikera.

### 3. Verktyg för en attraktiv stadstrafik

---

I strategier för stadstrafiken<sup>3</sup> tydliggörs vilka verktyg som är viktiga för att stadstrafiken ska utvecklas på ett konsekvent och enhetligt sätt samt hur kvaliteten och attraktiviteten i stadstrafiken kan höjas. De verktyg som legat till grund för förslaget till nytt linjenät presenteras i detta kapitel.

#### 3.1 Stadstrafikens uppgift i staden

Stadstrafiken har flera olika uppgifter i staden. Den ska erbjuda **attraktiva och effektiva resor** för befintliga och nya resenärer. Den ska ge stadens medborgare en **god tillgänglighet och möjlighet att resa** till arbete, studier, inköp, service och fritidsaktiviteter. Det ska vara enkelt att kunna leva och bo i Uppsala utan bil. Kollektivtrafikens ska även bidra till att staden kan erbjuda sina invånare och besökare goda stadsrum och livsmiljöer, vilket innebär att stadstrafiken ska **drivas med förnyelsebara bränslen, med låg miljö- och hälsopåverkan**.

#### 3.2 Enkelhet & tydlighet – ett självinstruerande linjenät

Stadstrafiken ska vara enkel att förstå och använda sig av. Det ska vara tydligt för resenären hur olika typer av linjer skiljer sig åt och hur de verkar tillsammans. För att åstadkomma detta delas stadstrafiken in i följande beståndsdelar:

- ▶ **Stomlinjer** - stommen i stadstrafiken och trafikerar ett begränsat antal starka stråk med en linje i varje. De är i huvudsak radiella och binder samman de olika stadsdelarna med stadens centrala delar och det regionala nätet. De angör viktiga bytespunkter och större målpunkter.
- ▶ **Kompletteringslinjer** – kompletterar stomlinjerna och skapar tillsammans ett finmaskigare nät. De går till stadsdelar med svagare trafikunderlag, till industriområden och i tvärgående resrelationer.
- ▶ **Mjuka linjen** – trafikerar målpunkter som används av många funktionshindrade och äldre personer såsom Akademiska sjukhuset, vårdcentraler och äldreboenden.

---

<sup>3</sup> Strategier för stadstrafiken i Uppsala, slutversion oktober 2015, KTN 2015-0020

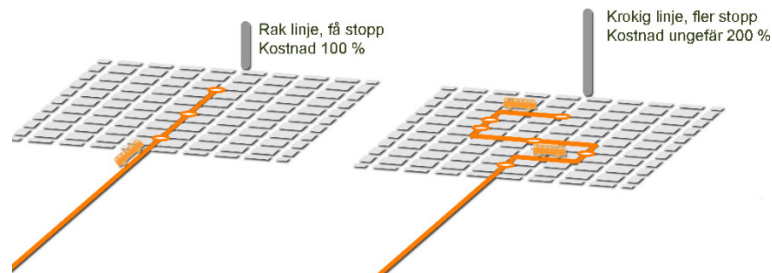


---

Linjenätet ska så långt som möjligt vara  
"självinstruerande" och lättbegripligt.

---

Gena och raka linjesträckningar är förutom enklare att förstå och informera om, även bättre för trafikeringskostnaderna, se följande figur.



Figur 3.1 Genom raka linjedragningar och bebyggelse i nära anslutning till hållplats kan en attraktiv och kostnadseffektiv kollektivtrafik erhållas.

### 3.3 Hög och jämn turtäthet

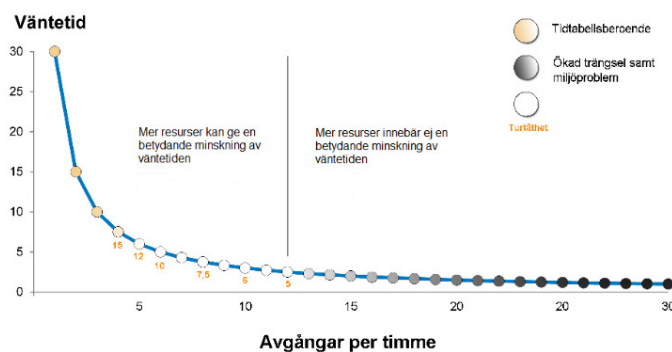
En viktig faktor som påverkar kollektivtrafikens attraktivitet är turtätheten, vilket förutsätter ett bra resandeunderlag. En förbättrad turtäthet kan få stora effekter på restiden, eftersom den både påverkar väntetiden vid hållplats och bytestiden.

---

*10-minuterstrafik är eftersträvänsvärt och medför i princip att resenären kan resa utan tidtabell.*

---

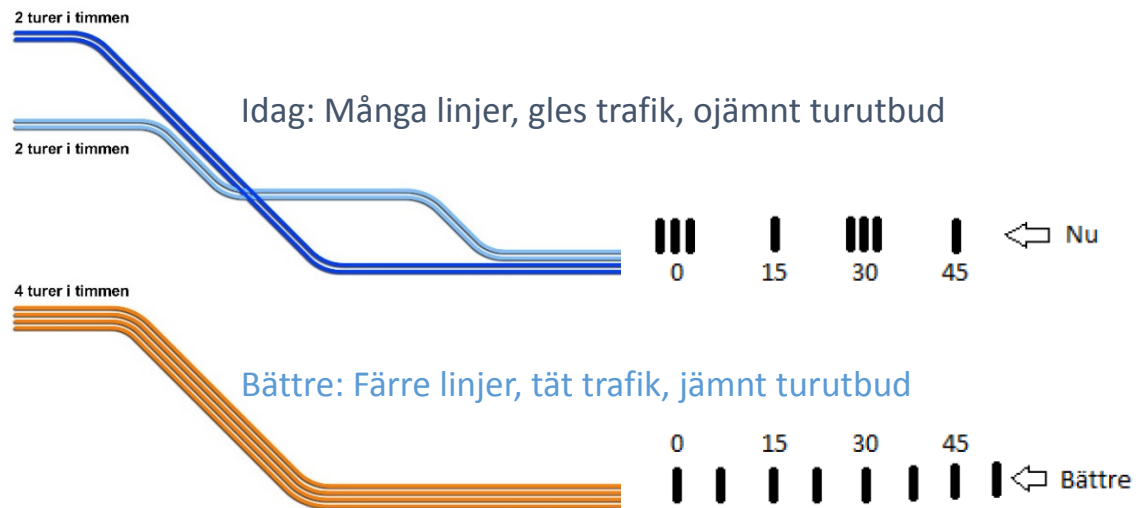
En högre turtäthet än 5 minuter kostar proportionellt mer än vad det ger i reduktion av väntetid vid hållplats. Dessutom innebär en tätare trafik större risk för köbildning av bussar, så kallad kolonnkörning. Turtäthet under 2 minuter bör därför undvikas.



Figur 3.2 Samband mellan väntetid och avgångar per timme.

För att öka turtätheten och koordinationen mellan turerna så bör parallella linjer reduceras till fördel för färre linjer med högt och jämt turutbud.

Med färre linjer blir det enklare att koordinera turtätheten så att turerna kommer jämnt fördelade. Idag kommer flera linjer samtidigt och tvingas köra i kolonn, vilket påverkar kapaciteten och upplevelsen av turutbudet.



Figur 3.3 Koncentrera resurserna till en linje för tydlighet, effektivitet och jämt turutbud.

## 4. Samråd och förankring

Förslaget på nytt linjenät för Uppsalas stadsbussar har utvecklats av Kollektivtrafikförvaltningen i nära samarbete med representanter från Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss.

### 4.1 Samråd under maj 2015

Under maj 2015 genomfördes flera lokala samråd runt om i Uppsala där Uppsalas medborgare fick chansen vara med och påverka. Möten hölls på sex olika platser i Uppsala, dels för att komma nära medborgarna och dels för att fokusera på de olika stadsdelarna och deras specifika förutsättningar.

Information om samtliga samråd har gått ut via UL:s hemsida och Facebooksida. Fönsterskyltar med information om samrådet har även satts upp i samtliga stadsbussar. Annonser har publicerats i lokaltidningen, på Facebook och ett pressmeddelande skickades ut.

**Tidplan**

- Vår 2015 • Strategier för stadstrafiken tas fram
- Maj 2015 • Allmänheten bjuds in till samråd
- Höst 2015 • Förslag på förbättrat linjenät tas fram
- December 2015 • Beslut
- 2016 • Anpassning av infrastruktur – hållplatser och framkomlighetsåtgärder
- Vår 2017 • Information om det nya linjenätet
- Preliminärt höst 2017 • Det nya stadsbussnätet tas i bruk

**Har du frågor eller vill tycka till om förslaget?**

På [ul.se/linjenat](http://ul.se/linjenat) hittar du aktuell information om vad som händer just nu. Det går också bra att kontakta Malin Gibrand, 010-456 56 72.

**Hjälp oss att skapa ett bättre stadsbussnät**

- LINJE 1
- LINJE 2
- LINJE 3
- LINJE 4
- LINJE 5
- LINJE 6

UL

Totalt deltog cirka 50 medborgare och 110 skriftliga synpunkter kom in under samrådsprocessen. De synpunkter som kom in var ett stöd i arbetet med framtagande av förslag på nytt linjenät för Uppsala.

## 4.2 Remiss av förslaget vintern 2015/2016

Den 13 november tog Kollektivtrafiknämnden beslut om att skicka förslaget på remiss. Syftet med remissen var att få in synpunkter och ställningstaganden från berörda organisationer, kommuner och myndigheter m.fl om förslaget på nytt linjenät. Remisstiden sträckte sig fram till den 15 februari. Under remisstiden arrangerades även en hearing om utredningen den 20 januari.

Inkomna synpunkter har utgjort ett viktigt underlag i vidareutvecklingen av remissförslaget. Följande instanser inkom med remissvar:

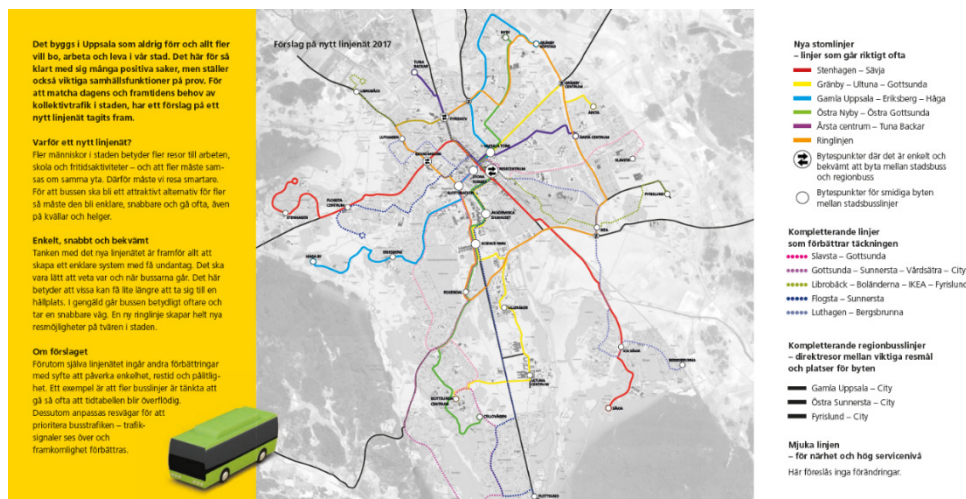
- ▶ Uppsala Parkerings AB
- ▶ Destination Uppsala
- ▶ Gamla Uppsala Museum
- ▶ Astma- och Allergiföreningen i Uppsala och Knivsta
- ▶ Kollektivtrafikmyndigheten Landstinget Västmanland
- ▶ Gamla Uppsala Buss (GUB)
- ▶ Tierps Kommun
- ▶ Landstinget Uppsala Län
- ▶ Trafikverket Region Öst
- ▶ Gamla Uppsalas Socialdemokratiska förening
- ▶ Uppsala teknolog- och naturvetarkår (UTN)
- ▶ Uppsala Studentkår
- ▶ Farmaceutiska Studentkåren (FaS)
- ▶ Regionförbundet Uppsala Län
- ▶ Uppsala Kommun
- ▶ UPS Uppsala Pensionärsföreningars Samarbetsråd
- ▶ PRO Gottsunda-Sunnersta,
- ▶ PRO Uppsala Län
- ▶ PRO Eriksberg
- ▶ Sveriges Pensionärers Riksförbund (SPRF)
- ▶ Sunnersta Egnahemsförening
- ▶ SPF Seniorerna Sunnersta
- ▶ 17 skrivelser från Bostadsrättsföreningar, Samfällighetsföreningar, Byalag, Hyresgästföreningar samt Radshusföreningar

## 4.3 Samråd under februari 2016

För att få en samlad bild av hur förslaget på det nya linjenätet uppfattades och togs emot genomförde Kollektivtrafikförvaltningen fyra dialogmöten under februari 2016. Medborgare kunde även lämna skriftliga synpunkter via [ul.se](http://ul.se).

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.

2 500 personer besökte våra samråd och över 2 200 synpunkter lämnades in under remisstiden som avslutades den 29 februari 2016.



#### 4.4 Förändringar till följd av inkomna synpunkter

Till följd av inkomna synpunkter vid samråden och remissutskick genomfördes förändringar av förslaget på nytt linjenät. Förändringarna innebär en utökning av kollektivtrafikutbudet, vilket gjort det möjligt att förbättra linjenätets täckning i vissa områden.

Det finns samband mellan antalet inkomna synpunkter från olika stadsdelar och i vilken utsträckning linjenätet förändrades i det reviderade linjenätsförslaget. Detta indikerar att samrådsprocessen har påverkat planeringen och att invånarna har haft ett reellt inflytande på utformningen av förslaget.

Ett exempel är inkomna synpunkter på linjesträckning genom Sunnersta. Efter hantering av inkomna synpunkter och vidare analyser föreslås linje 8 följa Rosenvägen och förlängas till Sunnersta skola med ändhållplats vid Lärkvägen. Sträckningen gör att linjen täcker upp cirka 80 % av dagens kollektivtrafikresenärer i Sunnersta, vilket är betydligt fler än en sträckning via Dag Hammarskjölds väg.

Ett annat exempel är inkomna synpunkter på linjesträckningen genom Gamla Uppsala. Efter hantering av inkomna synpunkter och vidare analyser föreslås linje 2 följa Iduns väg med ändhållplats vid Uppsala Kungshögarna. Sträckningen ger Gamla Uppsala bättre lokala kopplingar till bl a närservice vid Heidenstams torg med skola och vårdcentral.

## 5. Förslag på nytt linjenät

---

Det nya linjenätet som har tagits fram ska bättre matcha ett växande Uppsala och ge resenärerna en enklare vardag. Linjenätet är förenklat och resurserna är koncentrerade till starka stråk där bussarna kommer ofta. På så vis blir systemet enkelt att förstå och pålitligt. Samtidigt som en stor andel av resenärerna ges ett attraktivt utbud.

### 5.1 Ett enkelt linjenät med smidiga byten

Förslaget består av totalt 12 stadbusslinjer. Tillsammans skapas ett antal starka radiella stadsbusstråk som binds samman av ringlinjen och några tvärgående Stadsbusslinjer. Omstigning mellan regionbuss och stadsbuss underlättats genom ett antal utpekade bytespunkter.

De starka busstråken och dom utpekade bytespunkterna ska ses som strukturbildande stadsbyggnadselement som skapar robusthet i stadens transportsystem. I de starka stråken är turtätheten hög, vilket gör det enkelt och smidigt att byta, både mellan Stadsbusslinjer och mellan stadsbuss och regionbuss.

I systemet finns utpekade knutpunkter där möjligheten för smidiga byten är god. Vid dessa ska utformningen vara både funktionell och vacker med hög kvalitet så att både stadens invånare och kollektivtrafikens resenärer vill vistas här. Kärnområden ska skapas runt knutpunkterna med ett gott utbud av service, vilket gör det möjligt för resenärerna att utföra olika ärenden i anslutning till ett byte. Bytespunkter utsätts för särskilt hårt slitage. Därför är hög kvalitet på materialval och skötsel och av den offentliga miljön särskilt viktigt på dessa platser.





Figur 5.1 Schematisk linjenätskarta med utpekade viktiga bytespunkter

## 5.2 Linjerna

### 12 Stadsbusslinjer

Förslaget på nytt stadsbusslinjenät består av 12 Stadsbusslinjer. Det består av radiella linjer som binder samman de olika stadsdelarna med stadens centrala delar och det regionala nätet. De angör viktiga bytespunkter och större målpunkter inom staden och skapar ett nät som är nåbart med gång eller cykel för de allra flesta i staden.

De radiella linjerna kompletteras av Ringlinjen som erbjuder helt nya resmöjligheter för tvärresandet och kopplar samman flera stadsdelar utan att resenären behöver resa via centrum.

- ▶ Linje 1, Ringlinjen (orange): Gränby Centrum – Nyby - Fyrishov – Luthagen – Akademiska sjukhuset – Fyrislund – Årsta – Gränby Centrum.
- ▶ Linje 2 (ljusrosa): Gamla Uppsala – Heidenstam – Stora Torget – Eriksberg (– Håga).
- ▶ Linje 3 (grön): Nyby – Centralstationen – Akademiska sjukhuset – Gottsunda östra.
- ▶ Linje 4 (gul). Årsta norra – Gränby Centrum – Centralstationen – Akademiska sjukhuset – Ulleråker – Ultuna – Gottsunda – Gottsunda östra.
- ▶ Linje 5 (röd): Stenhagen – Centralstation - Sävja.
- ▶ Linje 6 (ljusblå): Slavsta – Södra Årsta – City – Kungsgärdet – Flogsta
- ▶ Linje 7 (blå): Johannesbäck – Årsta Centrum – City – Norby – Valsätra – Gottsunda.
- ▶ Linje 8 (lila): Ärna – Tunabackar – City – Akademiska sjukhuset - Sunnersta.
- ▶ Linje 9 (mörkblå): Bergsbrunna – Nántuna – Vilan – City – Luthagen.
- ▶ Linje 10 (ljusgrön): Librobäck – City – Boländerna (- Vilan – Nántuna).
- ▶ Linje 11 (rosa): Fyrislund – City – Akademiska sjukhuset – Vårdsätra – Sunnersta – Gottsunda.
- ▶ Linje 12 (mörkgrön): Stenhagen – Flogsta – Eriksberg - Polacksbacken.

Linje 2, 3, 4 och 5 klassas som stomlinjer och övriga linjer klassas som kompletteringslinjer i enlighet med strategier för stadstrafiken.

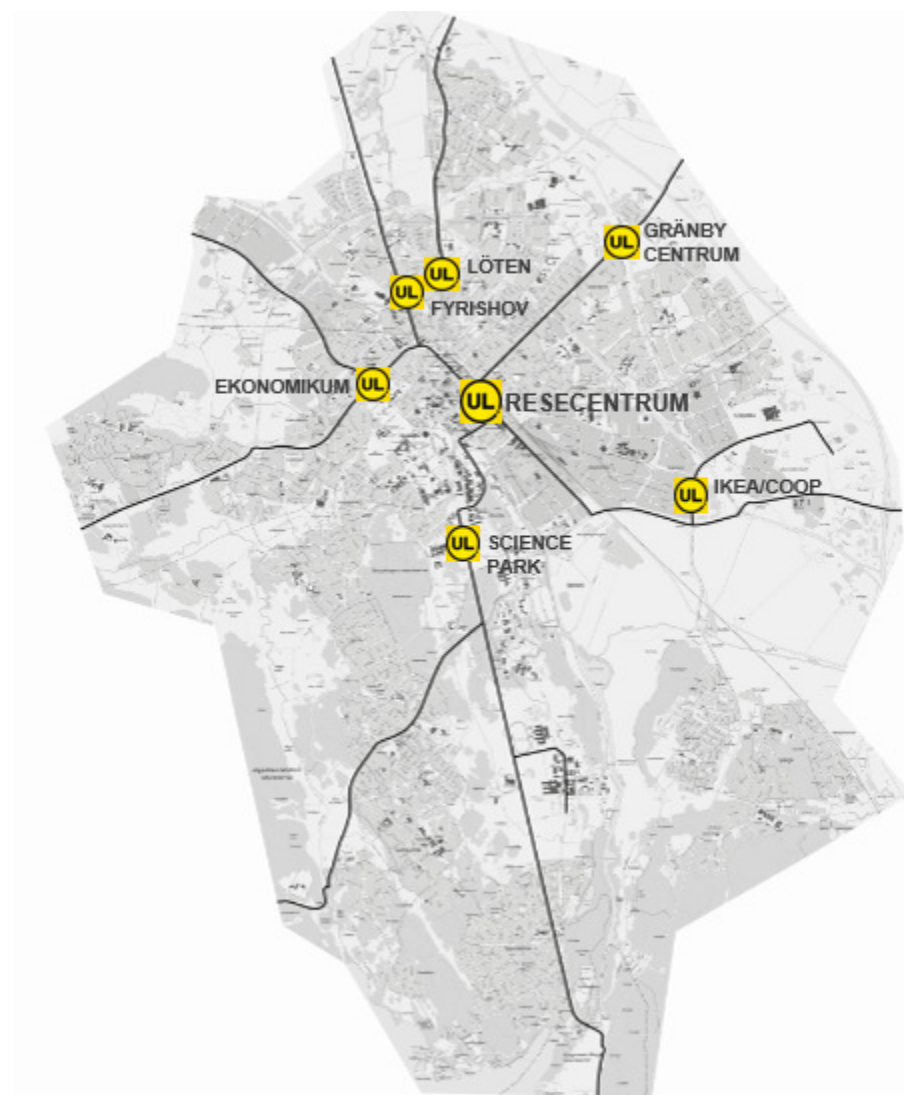
Figur 5.2 Geografisk linjenätskarta

### Mjuka linjen – för närhet och hög servicenivå

Inga förändringar har föreslagits för mjuka linjens. Dess omfattning och hur de bäst kompletterar det nya linjenätet bör därför studeras vidare i samråd med Uppsala kommuns färdtjänstavdelning.

### Regionbusslinjer

Genom utpekade bytespunkter kan smidig omstigning ske mellan regionbusstrafiken och stadsbusstrafiken längs flera av stadens infarter. Det kan skapa smidigare och kortare resvägar för resenärerna då inte alla byten behöver ske vid resecentrum. Bytespunkter som identifierats med stor potentiell är; Gränby centrum, Ekonomikum, Fyrishov, Löten, Ikea/Coop och Science park/Polacksbacken.



Figur 5.3 Regionbusstrafikens sträckning genom Uppsala samt identifierade bytespunkter

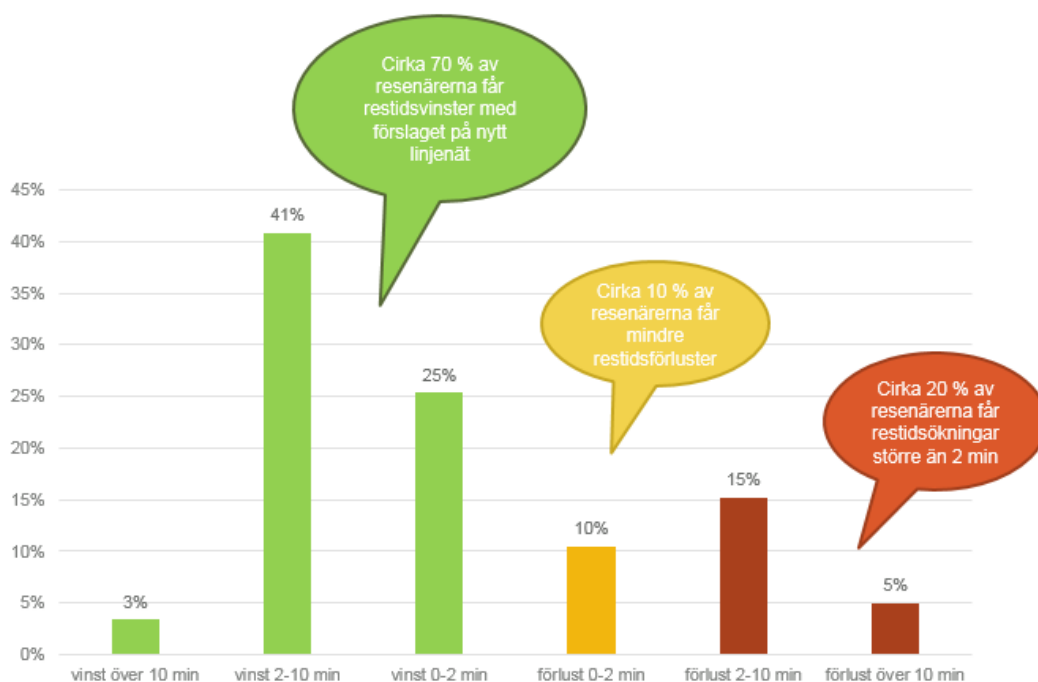


## 6. Effekt – nyttor, kostnader och konsekvenser

I detta kapitel ges en beskrivning av vilka nyttor, kostnader och konsekvenser som är förenade med förslaget till nytt linjenät för stadsbussarna i Uppsala.

### 6.1 Snabbt – kortare restider för de flesta

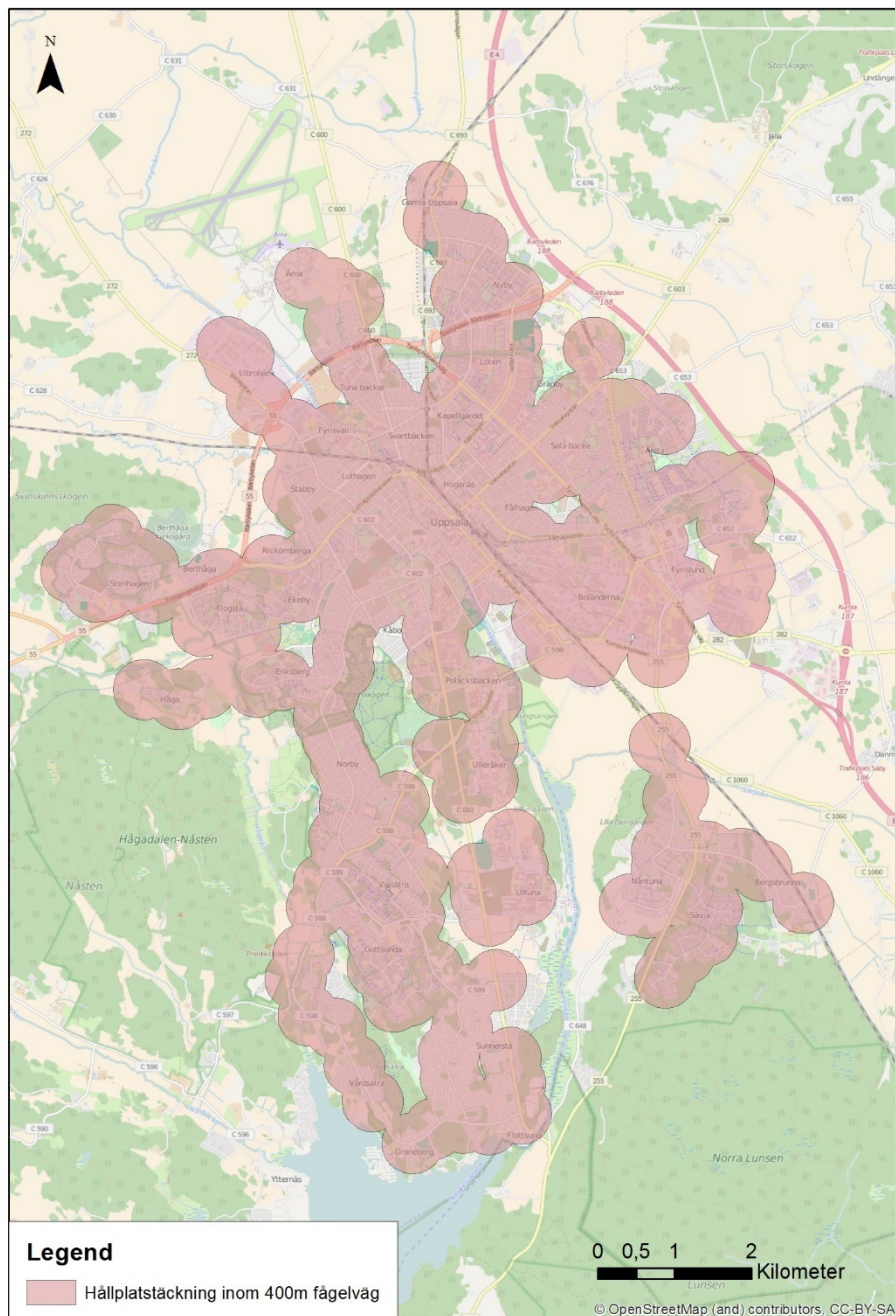
Genom att rätta ut linjesträckningar, öka turtätheten och öka framkomligheten i de starka busstråken beräknas en stor andel av resenärerna (cirka 70 %) få restidsvinster och förbättrat utbud. För vissa uppstår samtidigt försämringar till följd av förändrade linjesträckningar. I beräkningarna ingår ej effekterna av de nya exploateringsområdena i Uppsala, vilka i huvudsak ligger i anslutning till de starka busstråken.



Figur 6.1 Fördelning av restidsvinster och restidsförluster

## 6.2 God täckning av Uppsala stad

Trots en kraftfull reducering av antalet linjer har förslaget på nytt linjenät en fortsatt mycket god täckning av Uppsala stad. Över 90 % av alla invånare har max 400 m till närmsta hållplats och cirka 80 % av alla arbetsplatser ligger inom 400 m från hållplats, vilket är en liten förbättring jämfört med dagens linjenät. Genom att antalet linjer är färre kan turtätheten utökas kraftfullt, särskilt mitt på dagen, under kvällar och helger.

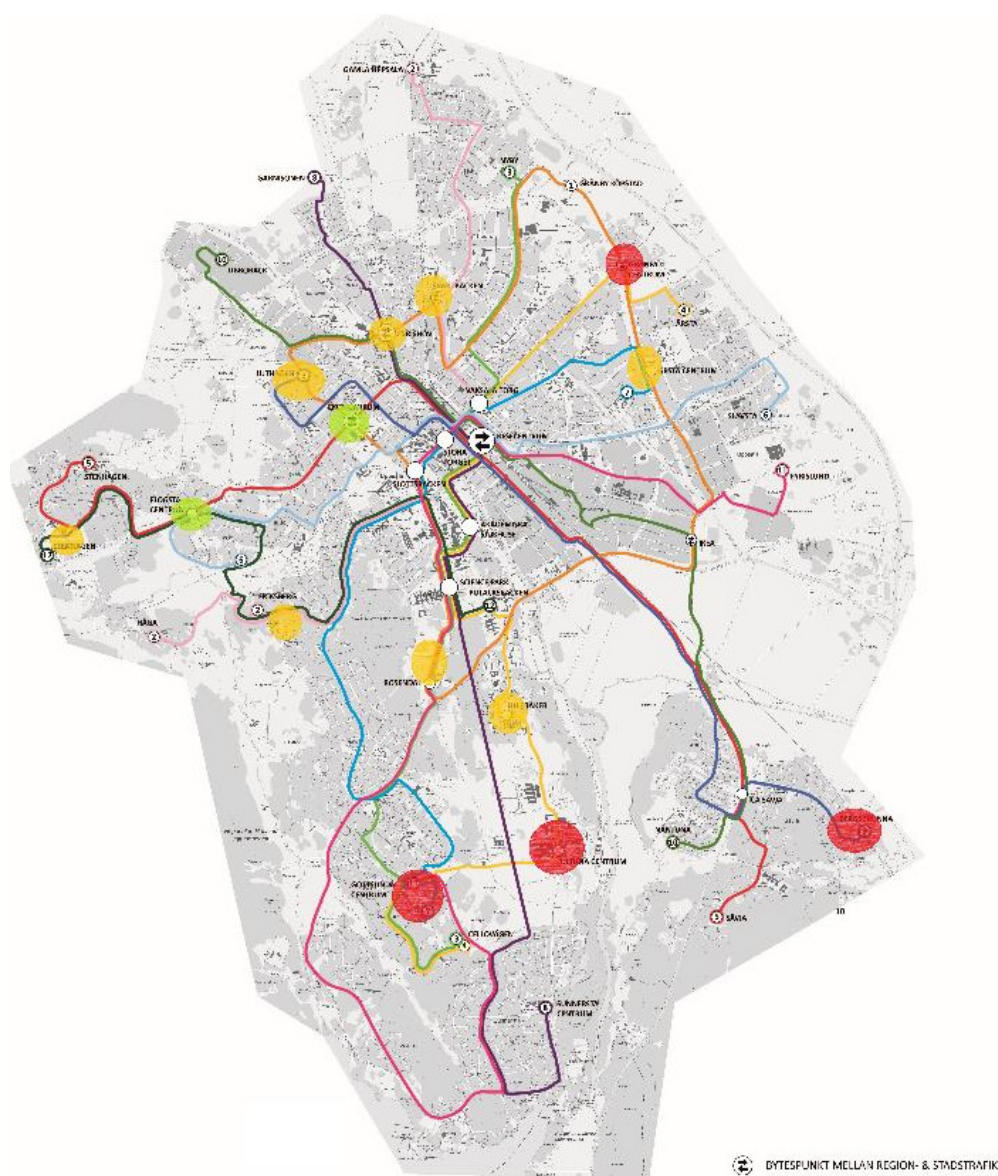


Figur 6.2 Områden som täcks inom 400 m fägelvägen från hållplats

### 6.3 Vi växer med Uppsala

Linjenätet är anpassat efter ett växande Uppsala och förberett för nästa generation. I enlighet med Uppsala ÖP 2016 angörs utpekade stadsnoder, stadsdelsnoder, bytespunkter och stadsutvecklingsområden.

Stadsbusslinjerna ligger fast under överskådlig framtid och är möjliga att uppgradera med kapacitetsstarka fordon (BRT/spårväg) när resandeunderlaget så motiverar.



Figur 6.3 Karta som visar planerad utveckling av stadsnoder (röda) stadsdelsnoder (gula), bytespunkter (gröna) enligt ÖP 2016.



## 6.4 Ringlinjen ger nya resmöjligheter

Ringlinjen skapar helt nya resmöjligheter i Uppsala och ger även linjenätet en robusthet och minskar störningskänsligheten då den inte passerar Uppsalas mest centrala delar.

Ringlinjen går dubbelriktad och beräknas kunna trafikeras i 10 minuters intervall under större delen av dagen. Den sammanbinder flera strategiskt viktiga målpunkter och bytespunkter; Gränby centrum, Gränby Köpstad, Gränby Sportfält, Lötens sportfält, Fyrishov, Ekonomikum, Akademiska Sjukhuset, Uppsala Science Park, Biomedicinskt centrum, Ångströmlaboratoriet, IKEA, Coop Forum, Boländerna och Årsta centrum. Totalt täcker ringlinjen in ca 1/4 av stadens bostäder och ca 1/3 av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats.



Figur 6.4 Ringlinjen

## 6.5 Täta turer under stora delar av dygnet

Ett förslag på trafikering av förslaget på nytt linjenät har tagits fram. Det innebär en hög och jämn trafikering under stora delar av dygnet på samtliga stadsbusslinjer.

Baserat på trafikeringsförslaget har driftskostnader beräknats. För helår 2018 beräknas trafikeringen av förslaget på nytt linjenät kosta 478 MSEK. Det är 55 MSEK (13 %) mer än vad dagens linjenät kostar år 2016 och 11 MSEK (2,4 %) mer än vad dagens linjenät beräknas kosta att trafikera år 2018. I beräkningarna har timpriserna ökat med 3 % per och antalet timmar ökat med 2 % per år.

Tabell 6.1 Förslag på trafikering av förslaget på nytt linjenät.

| Linje                              | KI<br>04-<br>05 | KI<br>05-<br>07 | KI<br>07-<br>09 | KI<br>09-<br>14 | KI<br>14-<br>18 | KI<br>18-<br>19 | KI<br>19-<br>24 |
|------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1. Ringlinjen                      |                 | 15              | 10              | 10              | 10              | 10              | 15              |
| 2. Gamla Uppsala-Eriksberg (Håga)  | 30              | 15              | 10              | 10              | 10              | 10              | 15              |
| 3. Nyby-Gottsunda Ö                | 30              | 15              | 5               | 10              | 5               | 10              | 15              |
| 4. Årsta N-Gottsunda Ö             | 30              | 15              | 10              | 10              | 10              | 10              | 15              |
| 5. Stenhagen-Sävja                 | 30              | 15              | 5               | 10              | 5               | 10              | 15              |
| 6. Slavsta-Flogsta                 | 30              | 15              | 10              | 15              | 10              | 15              | 20              |
| 7. Johannesbäck-Gottsunda          | 30              | 15              | 10              | 15              | 10              | 15              | 20              |
| 8. Årna-Sunnersta                  | 30              | 15              | 10              | 15              | 10              | 15              | 20              |
| 9. Bergsbrunna-Luthagen            | 30              | 15              | 10              | 15              | 10              | 15              | 20              |
| 10. Librobäck-Boländerna (Nåntuna) |                 | 15              | 15              | 15              | 15              | 15              | 20              |
| 11. Fyrislund-Gottsunda            | 30              | 15              | 10              | 15              | 10              | 15              | 20              |
| 12-Stenhagen-Polacksbacken         |                 | 10              | 10              | 20              | 10              | 10              | 20              |

## 6.6 Social konsekvensanalys

Det föreslagna linjenätet kommer att påverka olika stadsdelar och befolkningsgrupper i olika omfattning. Därför har även en social konsekvensanalys (SKA) genomförts. Redovisningen av tänkbara sociala konsekvenser bidrar till att öka graden av transparens gentemot allmänhet och resenärer, ger planerare och politiker kunskapsunderlag för diskussion, politisk debatt och beslutsfattande.

Analysen har baserats på tillgängliga data från kollektivtrafikbarometern, SCB och det samrådsunderlag som sammanställts in under remisstiden. Skillnader i förutsättningar för invånare i olika delar av staden har studerats samt om och hur utfallet av linjenätsförslaget påverkar olika befolkningsgrupper och områden.

Slutsatserna visar på stort medborgardeltagande, men att deltagandet inte varit helt representativt för Uppsala stads invånare. Exempelvis var en högre andel av deltagarna äldre och kvinnor jämfört med befolkningen generellt. Det finns samband mellan antalet inkomna synpunkter från olika stadsdelar och i vilken utsträckning linjenätet förändrades i det reviderade linjenätsförslaget. Detta indikerar att samrådsprocessen har påverkat planeringen och att invånarna har haft ett reellt inflytande på utformningen av förslaget.

Den socioekonomiska fördelningsanalysen visade att det inte finns någon oproportionerlig fördelning av restidsvinster eller restidsförluster utifrån analysområdenas socioekonomiska karaktär. Inte heller i revideringen av förslaget förfördelas områden med en viss socioekonomisk karaktär.

Förslaget till nytt stadsbusslinjenät kommer att minska restiderna med kollektivtrafiken i Uppsala stad. Detta gynnar främst grupper som nyttjar kollektivtrafiken i högre utsträckning och de som saknar tillgång till bil. Idag är kvinnor, barn och ungdomar samt äldre överrepresenterade bland dessa. Jämställdhetsanalysen visar att flera grundläggande delar i förslaget om nytt linjenät gynnar kvinnor, eftersom de reser kollektivt i högre utsträckning än män. Fördelningsanalysen visade att varken områden med hög andel äldre invånare eller med hög andel barn kommer att drabbas av oproportionerliga restidsförluster med det nya linjenätet. Antalet barn och äldre inom gångavstånd till närmaste hållplats kommer i princip att förbli oförändrat. Däremot kan äldre med mobilitetsbegränsningar fortfarande använda mjuka linjen som ett alternativ. Ett förslag på trafikering av förslaget på nytt linjenät har tagits fram. Det innebär en hög och jämn trafikering under stora delar av dygnet på samtliga stadsbusslinjer.

## 7. Tidplan

---

Efter beslut om nytt linjenät, kommer en rad aktiviteter genomföras innan planerad trafikstart hösten 2017. En anpassning av hållplatser och infrastruktur i linje med det nya förslaget behöver genomföras. Inför trafikstarten hösten 2017 kommer dagens resenärer och Uppsalas invånare informeras om det nya linjenätet och de förändringar som det medför.

- ▶ **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?
- ▶ **Hösten 2017** – det nya linjenätet börjar användas.

