

Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2016-01-27

Diarienummer
KSN-2015-2350

Kommunstyrelsen

Yttrande över remiss: Linjenät 2017 - förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande enligt **bilaga 1**.

Ärendet

Kollektivtrafiknämnden har remitterat linjenät 2017 - förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar. **Bilaga 2**.

Förslaget till nytt linjenät bygger på de strategier för stadstrafiken, som Uppsala kommun yttrade sig över i september 2015. Dagens linjenät har succesivt vuxit fram under lång tid med olika planerings- och beslutsprocesser och med olika syn på kollektivtrafik. Det består av 19 linjer. Resultatet har blivit ett nät som är svåröverskådligt, ineffektivt och dyrt. Ett nytt linjenät planeras att tas i bruk under 2017 och är en del i det gemensamma arbetet Uppsala kommun har med Kollektivtrafikförvaltningen under namnet Framtidens kollektivtrafik i Uppsala stad, "Framkollus".

Enkelhet och tydlighet, hög medelhastighet och attraktiv restidskvot, avvägda hållplatsavstånd och en hög och jämn turtäthet är viktiga verktyg och principer för förslaget till nytt linjenät.

Linjenätet består av fem stomlinjer, en ringlinje och fem kompletteringslinjer. Dessutom finns nuvarande tre mjuka linjer kvar. Stomlinjerna har en turtäthet mellan 5 och 7,5 minuter och följer de stadsstråk som finns utpekade i översiktsplanen. Ringlinjen är en ny typ av linje för Uppsala och syftena är dels att möjliggöra resande på tvären dels att möjliggöra effektiva bytesresor för resenärens resa från start till mål. Fem kompletteringslinjer med turtäthet mellan 10 och 15 minuters intervall i högtrafik säkerställer en god yttäckning.

Utarbetandet av förslaget har skett i nära samarbete mellan kollektivtrafikförvaltningen, UL, stadsbyggnadsförvaltningen och Gamla Uppsala Buss AB.

Föredragning

Kommunen och staden befinner sig sedan länge i snabb tillväxt. Det kommer ställa allt större krav på kollektivtrafiken och dess kapacitet. Kommunen står bakom linjenätet grundläggande principer men anser att ambitionen att hålla sig inom dagens kostnadsramar för stadstrafiken inte är rimlig givet den tillväxt som sker.

Principen med stomlinjer och kompletteringslinjer följer väl tidigare remitterade strategier och passar väl in i kommunens egna strategier och principer för stadens utveckling. Linjenätet innebär bland annat en ökad inriktning på att kunna byta buss på andra platser än resecentrum. Här är inrättandet av en ny ringlinje väsentlig och att den kan attrahera många resenärer och därmed avlasta resecentrum.

I förslaget påpekas också att kollektivtrafikförvaltningen och kommunen tillsammans måste arbeta med att utveckla utpekade bytespunkter och kopplat till det kräver sannolikt den nya ringlinjen fortsatt utvecklingsarbete. Kommunen ställer sig bakom linjenätet i sin helhet men har synpunkter på delar av det. Den schematiska linjenätskartan är ett viktigt verktyg för att kommunicera enkelheten i systemet och att tydliggöra resvägar som kan innebära byten. Därför behöver kartan utvecklas vidare i detta avseende. Kopplingen mellan region- och närortstrafiken behöver också tydliggöras.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget innebär ett ökat fokus på få resenärer att byta på andra platser än resecentrum. Det innebär kostnader för att utveckla fem bytespunkter i staden, Ekonomikum, Gränby centrum, Stormhatten, Fyrishov och vid Uppsala moské. En grov bedömning är att de fem bytespunkterna kostar mellan 18 och 40 miljoner kronor. Intervallet beror dels på osäkerhet i ett tidigt skede. Dels på att de initiala lösningarna består i att bygga om befintliga hållplatslägen vid korsningspunkter vilket ger en lägre kostnad, medan byggande av en mer omfattande terminal på sikt ger högre kostnader. I kostnaden ingår endast markåtgärder samt väderskydd. Kommunens yttrande med en inriktning om att minska busstrafiken över Stora Torget kan också innebära behov av att nyttja St Olofsgatan i ökad omfattning. Området är vibrationskänsligt och det är i detta läge svårt att bedöma kostnaden för att åtgärda detta. Innan en sådan kostnadsbedömning kan göras bör trafiken på St Olofsgatan inte öka väsentligt. Utöver detta tillkommer kostnader inom ramen för den handlingsplan del 1 för framkomlighetsåtgärder som beslutades av gatu- och samhällsmiljönämnden 16 december 2016 och som omfattar ca 23 miljoner kronor under perioden 2016-2018.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör

Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2016-02-05

Diarienummer
KSN-2015-2350

Kollektivtrafiknämnden i Uppsala län

Yttrande över remiss: Linjenät 2017 - förslag till nytt linjenät för Uppsala stadsbussar

Utgångspunkt för yttrande

En väl fungerande, effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik är grundläggande för stadens utveckling. Den viktigaste utgångspunkten för yttrandet är därför hur väl förslaget följer kommunens utvecklingsplanering i enlighet med gällande och kommande översiktsplan. Ett linjenät bör utformas så att det är bestående över lång tid.

Kommunens synpunkter på förslaget grundar sig vidare i de strategier för stadstrafiken som kollektivtrafikmyndigheten antagit och som kommunen tidigare beretts möjlighet att framföra synpunkter på.

Övergripande synpunkter

Uppsala stad befinner sig sedan länge i ett skede av stark tillväxt. I få, om ens någon stad i Sverige, byggs det så mycket bostäder i relation till befolkningen. Befolkningen ökar starkt. Stadens betydelse som motor för regionen har ökat under lång tid. En strukturomvandling som känns igen i alla Sveriges regioner. Kollektivtrafiken är redan idag grundläggande för stadens funktion. Men i en växande och tätande stad kommer dess betydelse att blir än större. Såväl för att kunna nå våra gemensamma klimat- och miljömål, som för människors möjlighet att smidigt kunna förflytta sig. Enbart i de starkaste stads- och kollektivtrafikstråken, där en systemvalsutredning för framtidens kollektivtrafik just nu görs, planeras för inemot 28-30 000 nya bostäder. Till det kommer en stor mängd kommersiell lokalyta. Det nya linjenätet bygger visserligen på kommunens utvecklingsplanering för staden. Det är, med några undantag robust, och det är skalbart. Det är bra. Men mot bakgrund av det höga tillväxttrycket anser Uppsala kommun att ambitionsnivån behöver ligga högre än att hålla sig inom ramen för dagens kostnadsram för stadstrafiken.

Eftersom Uppsala stad intar en särställning i länet när det gäller omfattningen av stadstrafiken och dess roll för en stor del av länet behöver det finnas ett gott och nära samarbete mellan

kollektivtrafikmyndigheten och kommunen. En bra grund finns i programmet Framkollus, men samarbetet behöver utvecklas. Uppsala kommun anser också att formerna för samråd behöver utvecklas, såväl.

Mot bakgrund av den stora mängd stadsutvecklingsområden kommunen jobbar med har vi en unik möjlighet att tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten tidigt planera för ett hållbart resande. Uppsala kommun upplever i och för sig att vi har ett gott samarbete med kollektivtrafikmyndigheten, men utrymme för förbättringar finns alltid. Det är ett gemensamt ansvar.

Linjenätet bör vara utformat på ett sådant sätt att det kräver så små ändringar som möjligt i takt med att staden utvecklas. Det bör också vara utformat så att kapaciteten kan utökas effektivt i takt med att antalet resenärer växer. Bedömningen är att förslaget uppfyller detta med några kompletteringar som redogörs för nedan.

Uppsala kommun anser inte att en väsentligt neddragen turtäthet och indragna linjer på sommaren kan accepteras. Människors resmönster förändras över tid, såväl över dygnet som över året. Semestrar sprids ut och stadens sommarbefolkning blir allt större, vilket ökar behovet av kollektivtrafik på sommaren. Men framför allt bidrar sommartidtabeller till att försvåra stabila resmönster med kollektivtrafik.

Uppsala kommun arbetar för att minska kollektivtrafikens barriäreffekter vid Stora torget. Förslaget innebär ett ökat antal bussrörelser över Stora torget. Uppsala kommun är medvetna om svårigheterna med att minska antalet bussrörelser här. Till exempel kan det innebära att busslinjer behöver dras längs St Olofsgatsbacken mellan Sysslomansgatan och Övre Slottsgatan. Området är vibrationskänsligt och innan kollektivtrafiken kan öka väsentligt här behöver ytterligare utredningar klargöra vilka kostnader det för med sig. Uppsala kommun anser dock att inriktningen med ett nytt linjenät bör vara att antalet bussrörelser halveras över Stora torget. Under förutsättning att detta inte kräver orimliga ombyggnadskostnader för St Olofsgatsbacken.

Trafikmiljön vid resecentrum är komplex, med många gående och cyklister som rör sig. Olyckstillbud förekommer. Uppsala kommun inser att miljön kan upplevas stressande för inte minst bussförare men vill samtidigt påpeka vikten av att fordon framförs på ett trafiksäkert sätt.

Uppsala kommuns gatu- och samhällsmiljönämnd har i december 2015 antagit en handlingsplan, del 1, för framkomlighetshöjande åtgärder. De åtgärder som där pekas ut stämmer överens med förslaget till nytt linjenät. Eftersom en viktig principiell förändring med förslaget är att möjliggöra fler bytespunkter än resecentrum kommer det att kräva resurser för att bygga ut ett system med bytespunkter. En grov bedömning är att kostnaden för sex bytespunkter uppgår till mellan 18 och 40 miljoner kronor. Intervallet beror på osäkerhet i ett tidigt skede. För att kunna höja kapaciteten i linjenätet i takt med att staden och resandet växer kommer det att krävas åtgärder såväl i gatornas framkomlighet som i linjenätets kapacitet såsom till exempel turtäthet. Sammantaget innebär det ökade resurser för investeringar och drift för

såväl Uppsala kommun som kollektivtrafikmyndigheten. Det är viktigt att parterna är överens om detta och de ekonomiska resurser det kan komma att kräva från båda parter sida.

Det är viktigt att kollektivtrafikmyndigheten säkerställer, genom analys, att det nya linjenätet har en god tillgänglighet till skolor.

Det är vidare viktigt att tillgängligheten till ett av Uppsalas viktigaste turistmål, Gamla Uppsala, säkerställs med trafik med god turtäthet.

Angående verktyg för en attraktiv stadstrafik

Uppsala kommun delar synen på de verktyg för attraktiv stadstrafik som redogörs för. De bygger på tidigare antagna strategier. Uppsala kommun arbetar från sin sida, i översiktsplanarbetet, med strategier för stadsbyggandet. Det är viktigt att strategierna stöder varandra. Några av dessa strategier för stadsbyggandet, eller Uppsalaprinciper som det uttrycks i samrådsförslaget till ny översiktsplan, har relevans för stadstrafiken:

- **Öka tätheten i noder och stråk.** Förslaget till linjenät följer väl de utpekade stadsstråken i arbetet med ny översiktsplan.
- **Koppla samman.** Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att koppla samman stadens olika delar. Förslaget till nytt linjenät bygger, till skillnad från idag, i större utsträckning på att man effektivt ska kunna byta linje på vägen från start till mål. En schematisk linjenätskarta av den typ som finns framtagen i förslaget är därför välbehövlig. Det är i förslaget dock svårt att särskilja större hållplatser, stadsdelscentra, bytespunkter och andra målpunkter från varandra. Det bör åtgärdas i det fortsatta arbetet, och ta sin utgångspunkt i kommunens översiktsplanarbete. För att ytterligare öka tydligheten kan det också vara effektivt att inte ta så stor hänsyn till geografien. Jämför till exempel med Stockholms tunnelbanekarta.
- **Skapa närheter.** Stadsbyggandet ska bidra till ökade möjligheter för människor att dels nå det som är viktigt i vardagslivet, samtidigt som det också ger ökad tillgänglighet till en regional och storregional arbetsmarknad. Det sistnämnda ska kunna nås inom 60 minuter med kollektivtrafik. Det betyder i klartext att framför allt stombusstrafiken bör minska restiden till resecentrum för byte till regional och storregional spårburen trafik. Vidare möjliggöra effektiva byten till viktiga regionala expressbusslinjer mot till exempel Västerås.

Angående förslag på nytt linjenät

Stomlinjer

Linjenätet utgår väl från strategier för stadstrafiken. Dock bör påpekas att i Börje Tull och Librobäck planeras för omfattande utbyggnader. En stombussgren bör övervägas till Stabby, Börje Tull/Librobäck. En möjlighet är att byta med grenen Tuna Backar-centrum. Grenen mot Tuna Backar är visserligen utpekad som ett stadsstråk i samrådsförslaget till översiktsplan, men någon mer omfattande utveckling är inte att vänta här.

Blå stomlinje är dragen till Håga by. Ett alternativ är att blå kompletteringslinje, som idag vänder i Flogsta, istället fortsätter till Håga by. Linjens nordöstra vändpunkt vid Gränby köpstad kan vara svår eftersom den behöver passera genom cirkulationsplatsen vid Bärbyleden. Kapaciteten här är ansträngd och det kan bli svårt att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet på denna plats. Dels därför att Bärbyleden är en statlig väg och kommunen inte har rådighet, dels därför att Bärbyleden behöver ha god framkomlighet för fordonstrafik för att trafik ska kunna ledas om hit från andra gator i staden, där kollektivtrafik ska prioriteras.

Grön stomlinje grenen mellan Gottsunda och Resecentrum kan komma att bli en mycket belastad sträcka. Längs med stora delar av sträckan erbjuds i praktiken redan idag 5-minutersintervall, vilket inte innebär någon ökning i turtätheten.

Området runt Österleden kommer att utvecklas och kan innebära att en stomlinje behövs. En sådan linje bör gå från Vaksalagatan och norrut längs med Österleden för kortaste dragning till innerstaden. På sikt kan det alltså bli aktuellt att överväga att gul stomlinje vänder vid Gränby köpstad och inte som i förslaget södra Årsta.

Ringlinjen

Ringlinjen är den viktigaste nyckeln för att kunna utveckla ett resande som i större utsträckning bygger på att byta buss på andra platser än resecentrum, vilket i sin tur är vitalt med tanke på resecentrums kapacitet. För att linjen ska attrahera så många resanden som möjligt, och därmed avlasta resecentrum måste den dels trafikera relevanta bytespunkter, dels direkt angöra en så stor del av stadens största målpunkter som möjligt. Att utveckla en ”byteskultur” är ett långsiktigt arbete och omfattar såväl bytespunkter och dess utformning, som linjens sträckning och dess framkomlighet. Det betyder att Kollektivtrafikförvaltningen och Uppsala kommun måste samarbeta kring detta. Det betyder också att ringlinjen och dess resandeutveckling måste studeras noggrant.

Det kan också betyda att linjens sträckning kan behöva ses över för att den ska kunna uppnå största effekt.

Kompletteringslinjer

Grön kompletteringslinje har en sträckning mellan IKEA och Uppsala science park, som idag inte existerar. Uppsala kommun anser att sträckningen är intressant men det är i dagsläget oklart om det är möjligt att anlägga nya gator i detta läge. I Librobäck bör linjen dras via Libro ringväg.

Koppling till region- och närortstrafik samt bytespunkter

Den inkommande region- och närortstrafiken bör lokaliseras till stadsstråk.

De bytespunkter som pekas ut nedan är viktiga platser för region- och närortstrafikens koppling till stadstrafiken och inte minst ringlinjen. Linjenätet bör vara utformat så att så många effektiva byten som möjligt kan ske där. De bytespunkter som fyller störst funktion i detta hänseende är:

- Gränby Centrum. Hanterar region- och närortstrafik från nordostsektorn av länet, det vill säga längs stråket väg 288, Östhammarsvägen.
- Ekonomikum. Hanterar region- och närortstrafik från sydväst-, väst-, och nordvästsektorn, det vill säga trafik längs vägarna 55 (Enköpingsvägen), 72 (Salavägen) och 272 (Östervålavägen).
- Området vid kvarteret Stormhatten. Hanterar trafik från syd- och sydostsektorn, d.v.s. trafik längs vägarna 282 (Almungevägen) och E4 (Stockholmsvägen).
- Fyrishov. Hanterar trafik från nordsektorn, dvs längs väg 600 (gamla E4:an)
- Gamla Uppsalagatan/Vattholmavägen. Hanterar trafik från nordsektorn längs med väg 290 (Österbybruksvägen).
- Uppsala science park. Hanterar bytesresande i södra Uppsala och närortstrafik från Knivsta och Sigtuna.

Kollektivtrafiknämnden och Uppsala kommun har ett gemensamt arbete att definiera olika typer av krav, behov och funktioner för dessa bytespunkter. På sikt bör det övervägas om dessa bytespunkter också ska utgöra ändpunkt för en del linjer i region- och närortstrafiken. Förutsättningen är att byten kan ge konkurrenskraftiga restider och möjliggör en effektivare användning av resecentrum.

En kommande bytespunkt i kvarteret Stormhatten (IKEA) är inte närmare lokaliserad. Det kan påverka linjedragningar för bland annat grön och lila kompletteringslinje.

I förslaget har regiontrafiken en roll i de yttre delarna av staden, Gamla Uppsala, östra Sunnersta och Fyrislund. Uppsala kommun anser inte att regiontrafiken bör ges någon roll i det interna resandet i Uppsala stad. Däremot kan närortstrafiken ha en sådan roll. I praktiken är det också så förslaget är utformat när det gäller Gamla Uppsala och Sunnersta. Det bör tydliggöras.

För sträckan genom Gamla Uppsala är det närortstrafiken mot Storvreta som kompletterar, vilket bedöms ge en god försörjning. I Sunnersta, längs med Dag Hammarskölds, väg är det närortstrafik mot Knivsta som kompletterar. Uppsala kommun anser att den trafiken har en för låg turtäthet och ger därmed inte en tillräckligt god försörjning.

Kommunstyrelsen

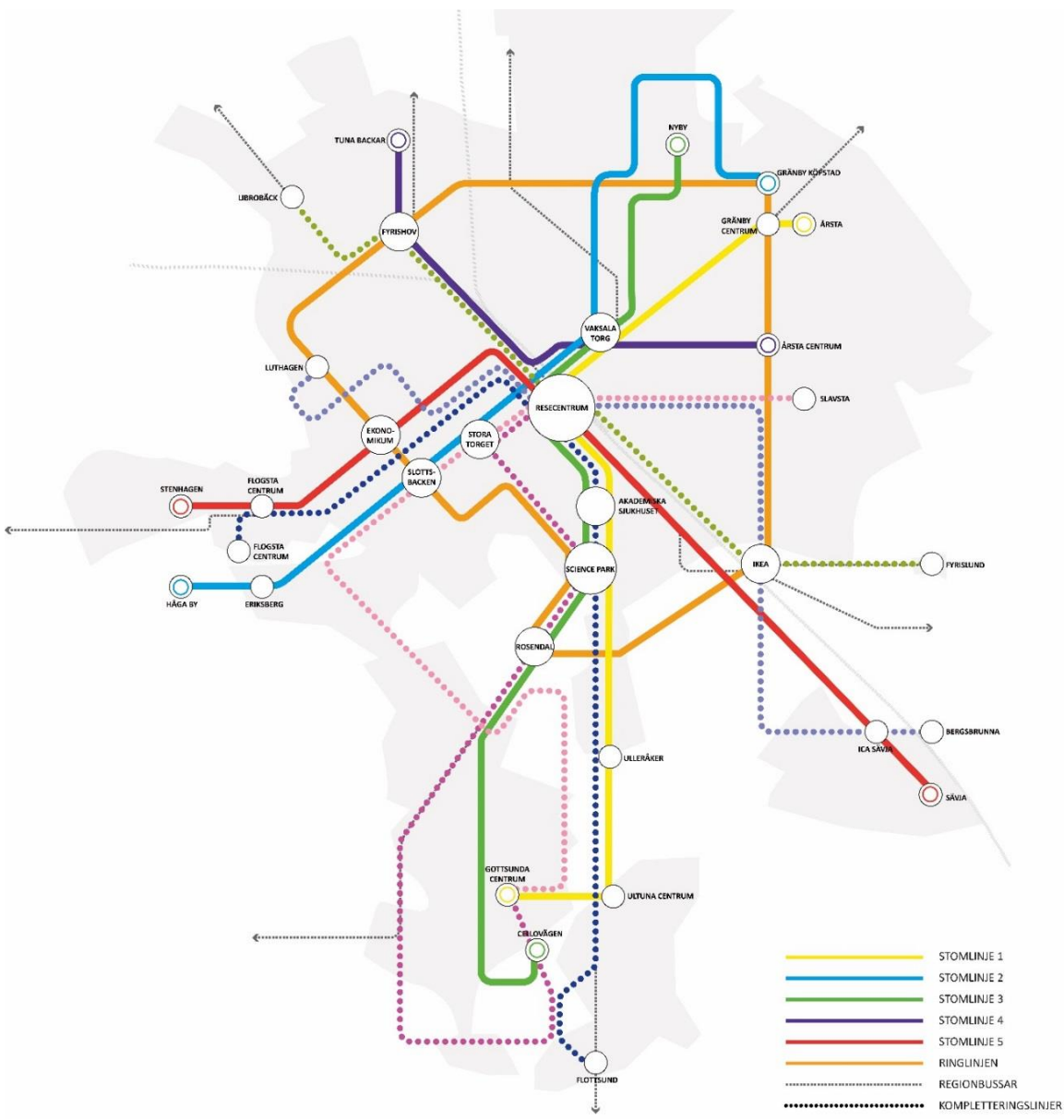
Marlene Burwick
Ordförande

Ingela Persson
Sekreterare



Linjenät 2017

Förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar



Dokumentinformation

Titel: Linjenät 2017 - Ett utvecklat linjenät för Uppsalas Stadsbussar

Författare: Malin Gibrand, Trivector Traffic

**Kvalitets-
granskning:** Stefan Adolfsson, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Beställare: Kollektivtrafikförvaltningen UL
Kontaktperson: Stefan Adolfsson, tel 018-611 19 64

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2015-10-26	Slutversion	Beställare

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 miljösamt. 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 stadstrafiken¹. 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 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. Framkomlighetsåtgärderna, tillsammans med längre hållplatsavstånd och snabbare ombordstigning ger betydande restidvinster för resenären.

Förslaget har arbetats fram av Kollektivtrafikförvaltningen i nära samarbete med representanter från Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss. Processen har letts med stöd och utredningsinsatser från Trivektor Traffic.

¹ Strategier för stadstrafiken i Uppsala, Dnr KTN2015-0020

Innehållsförteckning

1. Utmaningar	1
1.1 Uppsala växer & behoven av kollektivtrafik ökar	1
1.2 I en växande stad måste fler samsas på samma yta	1
1.3 En enklare vardag för resenären	2
2. Brister i dagens stadsbussnät	3
2.1 Otydligt	3
2.2 Dålig framkomlighet	4
2.3 Slingrande linjedragningar	5
2.4 För korta hållplatsavstånd	5
3. Verktyg för en attraktiv stadstrafik	6
3.1 Stadstrafikens uppgift i staden	6
3.2 Enkelhet & tydlighet – ett självinstruerande linjenät	6
3.3 Hög medelhastighet & attraktiv restidskvot	7
3.4 Avvägda hållplatsavstånd	8
3.5 Hög och jämn turtäthet	9
4. Förslag på nytt linjenät	10
4.1 Ett enkelt linjenät med smidiga byten	10
4.2 Linjerna	12
5. Effekt – nyttor, kostnader och konsekvenser	14
5.1 Snabbt – kortare restider för de flesta	14
5.2 Bekvämt – Gå lite länge, bussen går oftare!	15
5.3 Vi växer med Uppsala	16
5.4 Ringlinjen ger robusthet och flexibilitet	17
5.5 Kostnader – utveckling inom befintlig kostnadsram	17
6. Tidplan	18

Bilaga 1 Linjerna i detalj

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.² 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 bristerna samtidigt som behoven hela tiden ökar. För att klara befolkningsökningen och samtidigt minska vår klimatpåverkan måste vi resa effektivare och miljösamt. Efterfrågan på kollektivtrafik väntas öka kraftigt de närmsta åren.



1.2 I en växande stad måste fler samsas på samma yta

Att Uppsala växer innebär att vi går från en småstad till en levande storstad. Fler kommer behöva samsas på samma yta, både transporter av varor och gods tillsammans med besökare och resenärer. För att ge plats åt en ökad täthet i

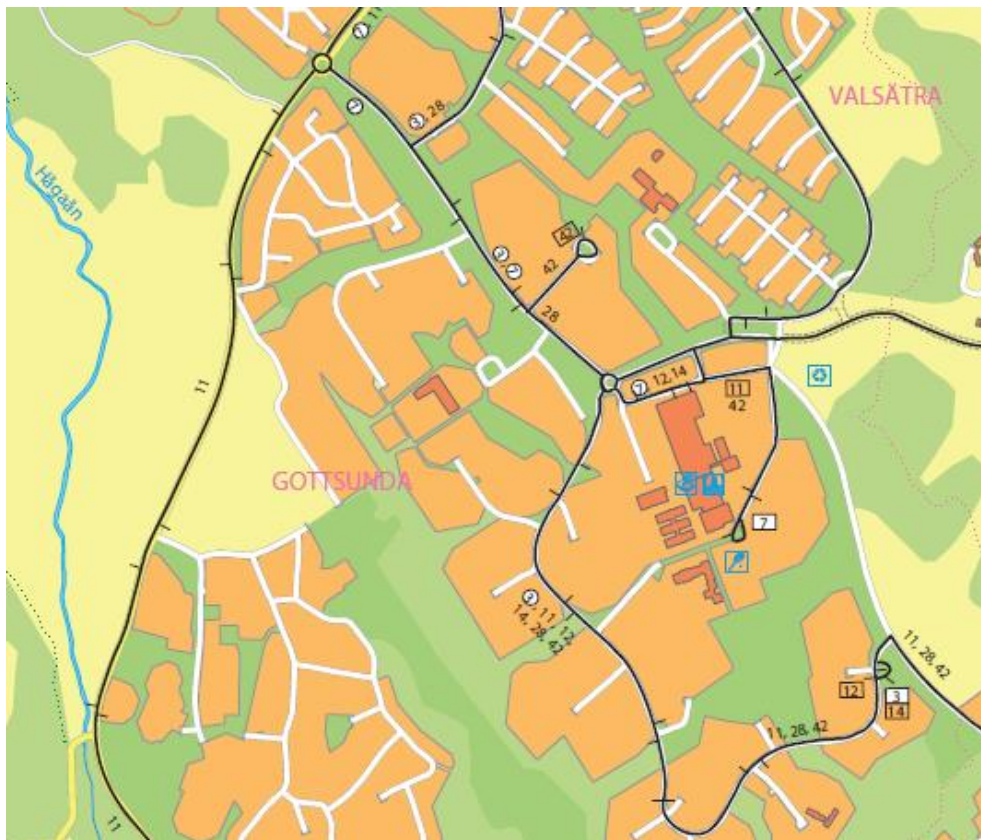
² Översiktsplan för Uppsala kommun 2016, samrådsförslag

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.

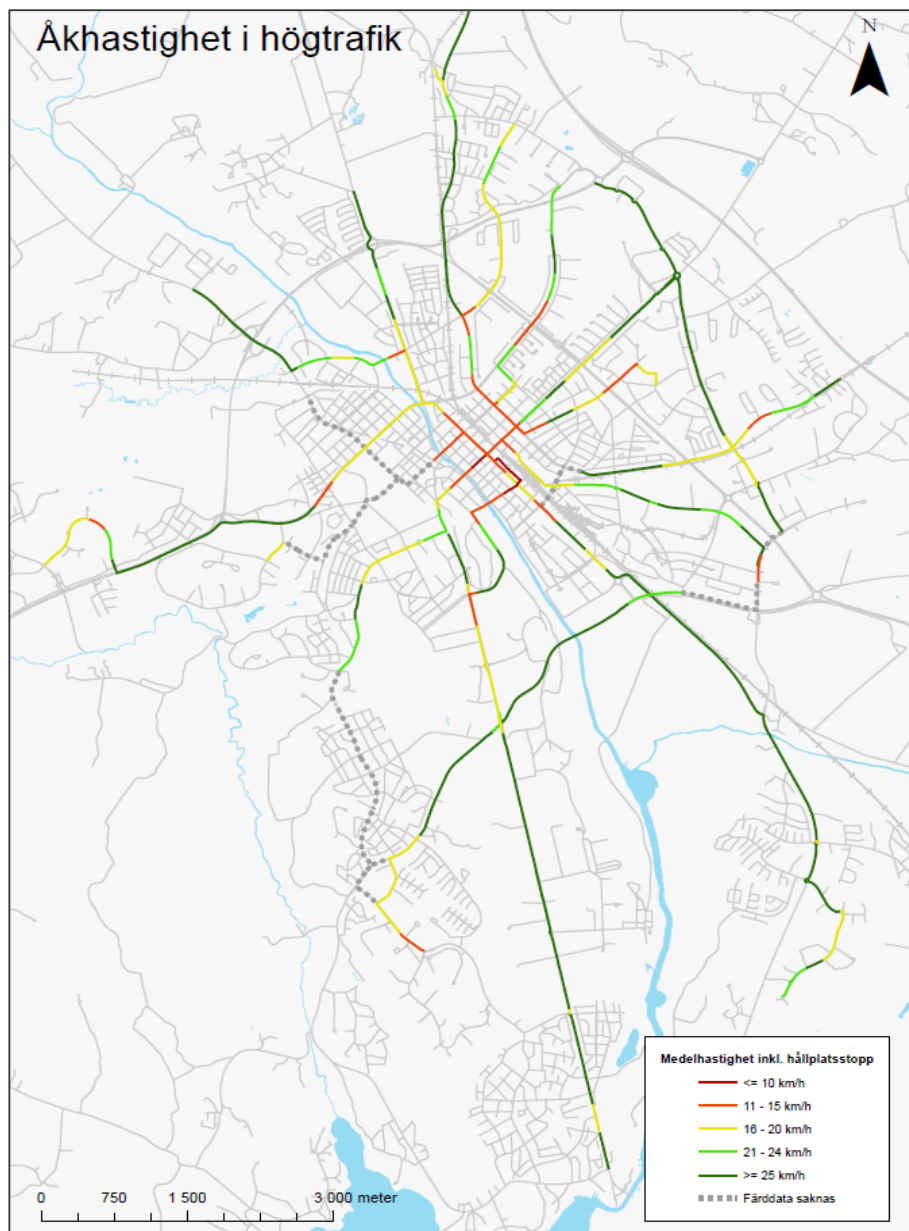


Figur 2.1 Dagens linjenät i Gottsunda, som visar hur flera linjer går längs samma sträcka och mängden av varianter.

2.2 Dålig framkomlighet

Längs stora delar av stadsbusslinjenätet rullar stadsbussarna långsamt. I synnerhet i de centrala delarna av Uppsala finns flera sträckor där medelhastigheten inte är högre än 10-15 km/h under rusningstrafik.

Skillnaden i hastighet under olika tider på dygnet är också stor, vilket tyder på att bussarna fastnar i biltrafikens köer. Problemen är som störst på infarterna till centrala Uppsala. Längs Dag Hammarskjölds väg, Kungsängsleden, Fålhagsleden, Gamla Uppsalagatan, väg 272, Vattholmavägen och Norbyvägen. Längs dessa sträckor kan bussarnas hastighet variera med 10-15 km/h mellan olika tidpunkter på dygnet.



Figur 2.2 Medelhastigheter inklusive hållplatsstopp längs dagens linjenät

2.3 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 2.3 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.

2.4 För korta hållplatsavstånd

Hållplatsavstånden längs linjenätet är generellt sett allt för korta. Var fjärde hållplats ligger tätare än 300 meter och det kortaste hållplatsavståndet är 100 m. Normalt sett anses ett hållplatsavstånd på mellan 500-800 meter som god standard, då är det som längst 400 meter till närmsta hållplats, vilket motsvarar cirka 5 minuters promenad. Ett allt för kort hållplatsavstånd gör att bussarna måste stanna ofta och sällan hinner upp i skyltad hastighet. Det ger i sin tur låga medelhastigheter och dålig konkurrenskraft jämfört med bil.

3. Verktyg för en attraktiv stadstrafik

I strategier för stadstrafiken 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 ta hand om befintliga **resenärer** och attrahera nya, ge stadens **medborgare** en god tillgänglighet och möjlighet att resa, och den ska bidra till att **staden** kan erbjuda sina invånare och besökare goda stadsrum och livsmiljöer.³



Figur 3.1 Mål för stadstrafiken

3.2 Enkelhet & tydlighet – ett självinstruerande linjenät

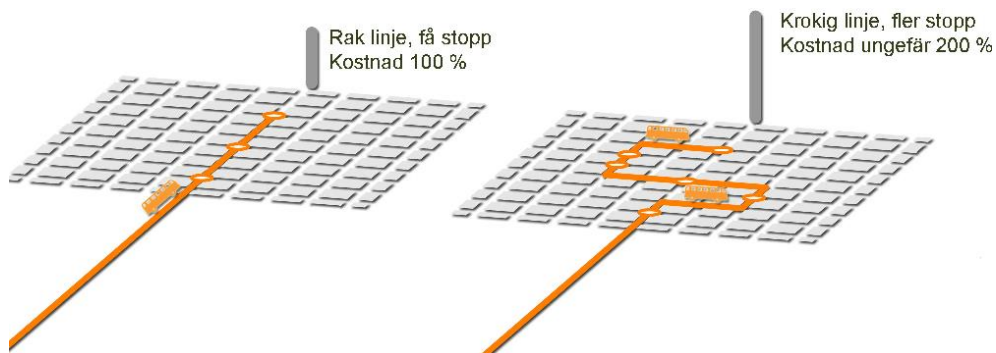
Stadstrafiken ska vara enkel att förstå och använda sig av. Det ska vara tydligt för resenären hur olika typer av linjer skiljer sig åt och hur de verkar tillsammans. För att åstadkomma detta delas stadstrafiken in i följande beståndsdelar:

- ▶ **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.

³ Strategier för stadstrafiken

- ▶ **Kompletterande linjer** – 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.

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

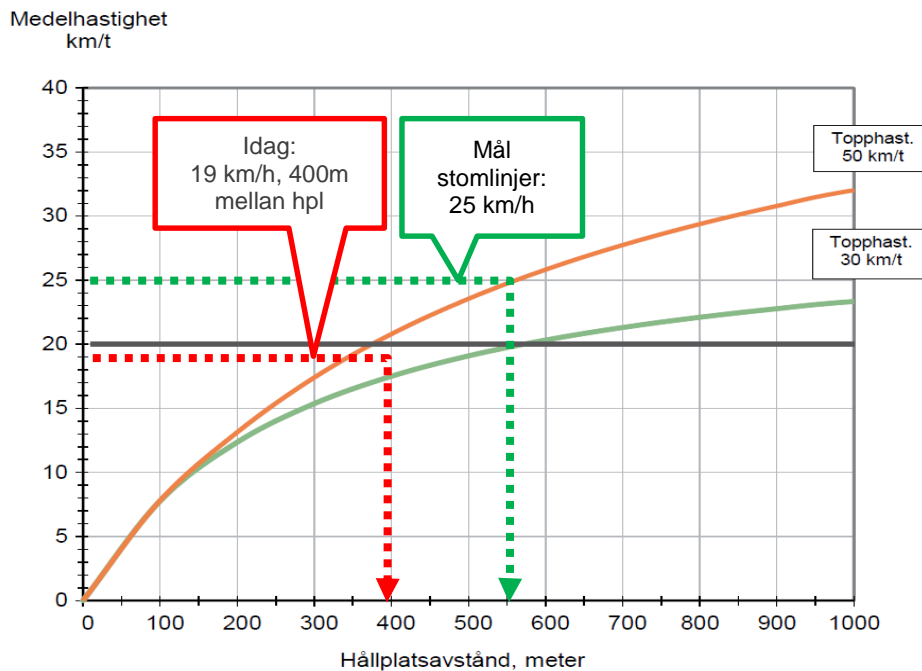
3.3 Hög medelhastighet & attraktiv restidskvot

För att stadstrafiken ska erbjuda ett attraktivt resalternativ till bilen och bedrivas på ett resurseffektivt sätt är restiden och god framkomlighet en avgörande faktor. En god framkomlighet ger både effekt på kollektivtrafikens restider och dess punktlighet med förutsägbara åktider. För att uppnå en hög medelhastighet krävs väl avvägda hållplatsavstånd, korta hållplatsuppehåll och däremellan en färdväg utan onödiga stopp eller trängsel. I befintlig stadsmiljö, med begränsat gatuutrymme, betyder en god medelhastighet att kollektivtrafiken i vissa huvudstråk måste prioriteras på biltrafikens bekostnad. Egna körfält och signalprioritering är en förutsättning i de starkaste stråken.

För stomtrafiken ska medelhastigheten vara hög; i centrum minst 20 km/h och i ytterområdena minst 25 km/h. Även för de kompletterande linjerna ska framkomligheten vara god och en medelhastighet på 20 km/h ska eftersträvas. Det kräver prioritering i gaturum och trafiksignaler. För stomlinjerna ska restidskvoten (kvoten i restiden mellan kollektivtrafik och bil) från start- till målpunkt i stråken ska ligga så nära 1 som möjligt och inte överstiga 1,5 (inklusive genomsnittliga gångavstånd, exklusive väntetid).

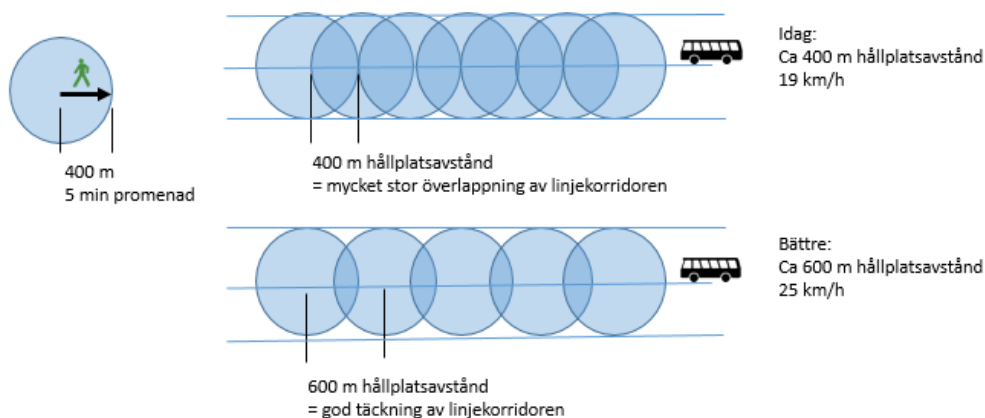
3.4 Avvägda hållplatsavstånd

En viktig förutsättning för att kunna uppnå en hög medelhastighet är väl avvägda hållplatsavstånd. Sambanden mellan medelhastighet och hållplatsavstånd med hänsyn till topphastigheten åskådliggörs i följande figur. Med ett genomsnittligt hållplatsavstånd på 300 meter, som i dagens trafik, är det inte möjligt att nå upp till en högre medelhastighet än 17,5 km/h. För att klara mål om medelhastighet på 20-25 km/h, måste hållplatsavståndet ligga mellan 400-600 meter.



Figur 3.3 Samband mellan topphastighet, hållplatsavstånd och medelhastighet vid fritt flöde utan trängsel. Upphållstid = 25 sekunder, acceleration = 0,9 m/s och retardation = -0,9 m/s.

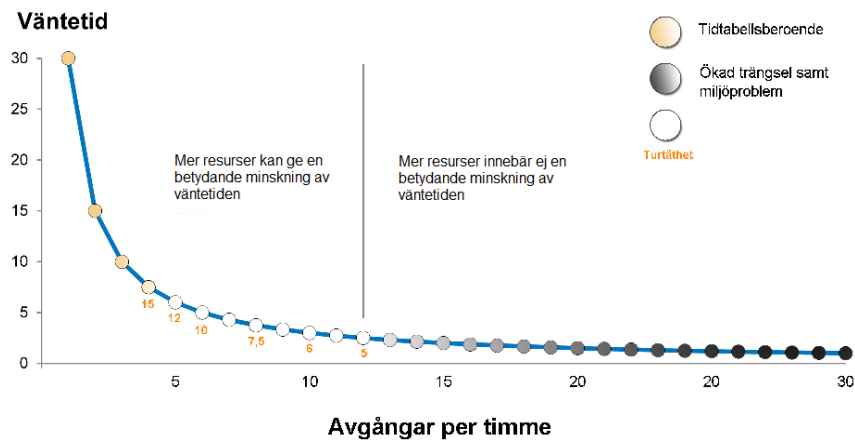
Med en normal gånghastighet på 6 km/h, tar det 5 minuter att gå 500 meter, vilket motsvarar 400 meter fågelvägen. Figuren nedan visar att med ett hållplatsavstånd på 600 meter lyckas man täcka upp linjekorridoren mycket väl, så att nästan alla har maximalt 5 minuters promenad till närmsta hållplats.



Figur 3.4 Samband mellan gångavstånd, hållplatsavstånd och upptagningsområde

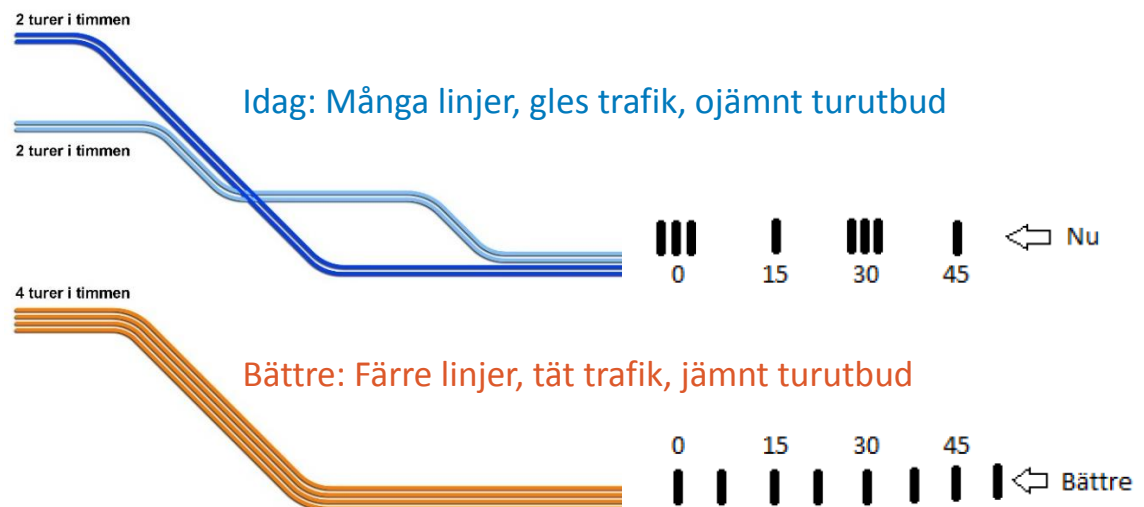
3.5 Hög och jämn turtäthet

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 eftersträvansvärt och medför i princip att resenären kan resa utan att behöva ihåg tidtabellen. 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 3.5 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. Färre linjer ger färre hållplatslägen, vilket både ger yteffektivare bytespunkter och smidigare byten för resenärerna. 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 3.6 Koncentrera resurserna till en linje för tydlighet, effektivitet och jämt turutbud.

4. Förslag på nytt linjenät

Ett förslag på nytt linjenät har tagits fram som bättre ska 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. I de starka stråken införs framkomlighetsåtgärder som gör att bussarna undviker biltrafikens köer och kommer i tid. Framkomlighetsåtgärderna, tillsammans med längre hållplatsavstånd och snabbare ombordstigning ger betydande restidvinster för resenären. I bilaga 1 ges en detaljerad beskrivning av respektive linje.

4.1 Ett enkelt linjenät med smidiga byten

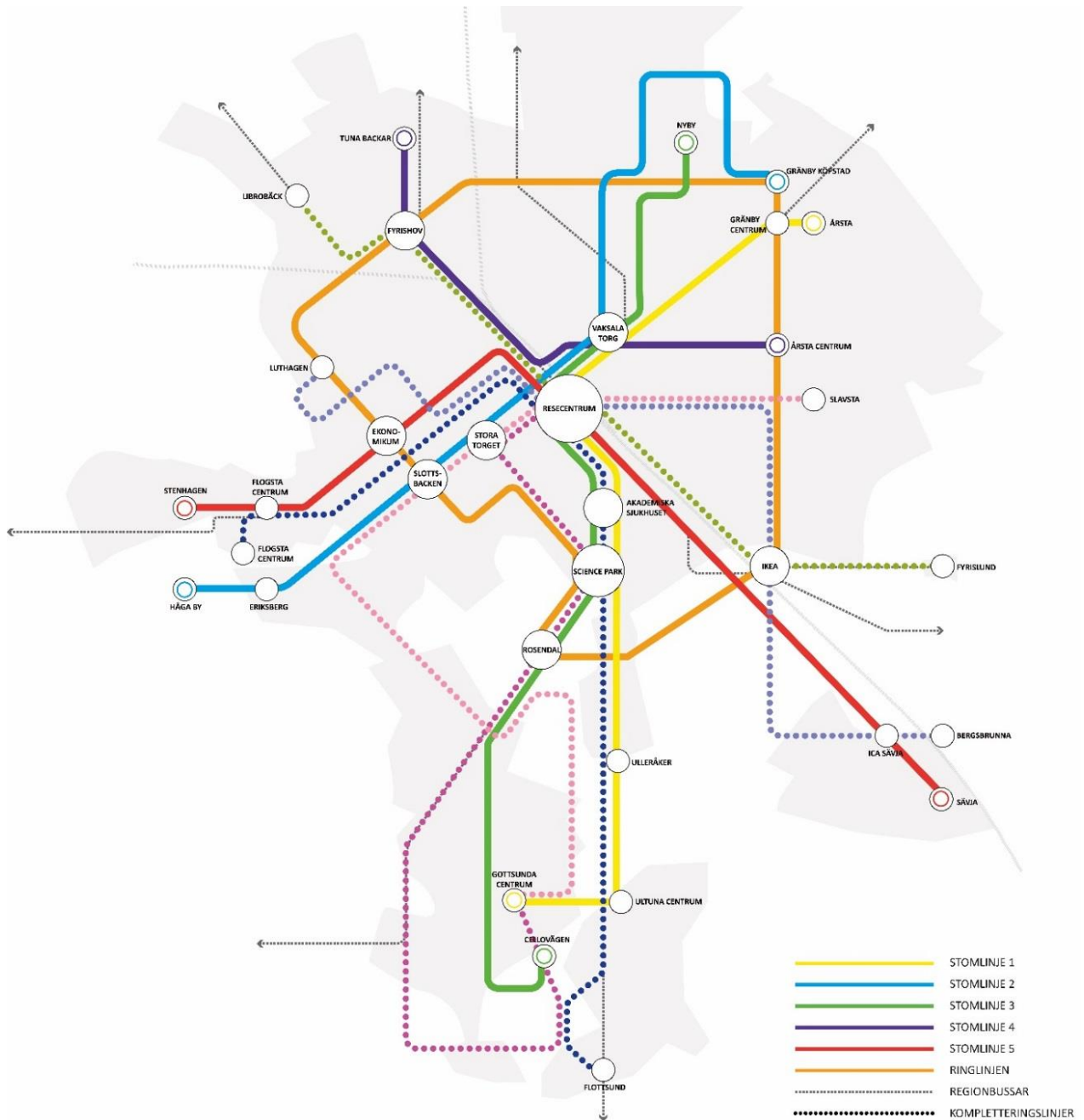
Förslaget till nytt linjenät är uppbyggt på ett antal radiella starka stomlinjestråk som kompletteras av de kompletterande linjerna, regionbusslinjer och som binds samman av ringlinjen. Förslaget består av totalt 14 linjer och kompletteras av regionbusslinjer:

- ▶ 5 stomlinjer
- ▶ 1 ringlinje
- ▶ 5 kompletterande linjer
- ▶ 3 mjuka linjer

Stadstrafikens stomlinjer och dess knutpunkter 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.

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 har en hög kvalitet på skötseln och av den offentliga miljön en stor betydelse.



Figur 4.1 Schematisk linjenätskarta med utpekade viktiga bytespunkter

4.2 Linjerna

Stomlinjer de starka stråken med hög turtäthet

Stomlinjerna täcker in de starka radiella stråken i staden och 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.

- ▶ Gul stomlinje: Gränby-Ultuna-Gottsunda
- ▶ Blå stomlinje: Gränby Köpstad-Eriksberg-Håga
- ▶ Grön stomlinje: Östra Nyby-Östra Gottsunda
- ▶ Lila stomlinje: Årsta Centrum-Tuna Backa
- ▶ Röd stomlinje: Stenhagen-Sävja

Kompletterande linjer – för ett finmaskigt nät

Kompletteringslinjerna skapar tillsammans stomlinjerna ett finmaskigare nät och täcker upp stadsdelar med ett svagare resandeunderlag. Ringlinjen erbjuder helt nya resmöjligheter för tvärresandet och kopplar samman flera stadsdelar utan att resenären behöver resa via centrum.

- ▶ Ringlinjen
- ▶ Rosa kompletteringslinje: Slavsta-Gottsunda
- ▶ Cerise kompletteringslinje: Gottsunda-Sunnersta-Vårdsätra-City
- ▶ Grön kompletteringslinje: Librobäck-Boländerna-IKEA-Fyrislund
- ▶ Blå kompletteringslinje: Flogsta-Sunnersta
- ▶ Lila kompletteringslinje: Luthagen-Bergsbrunna

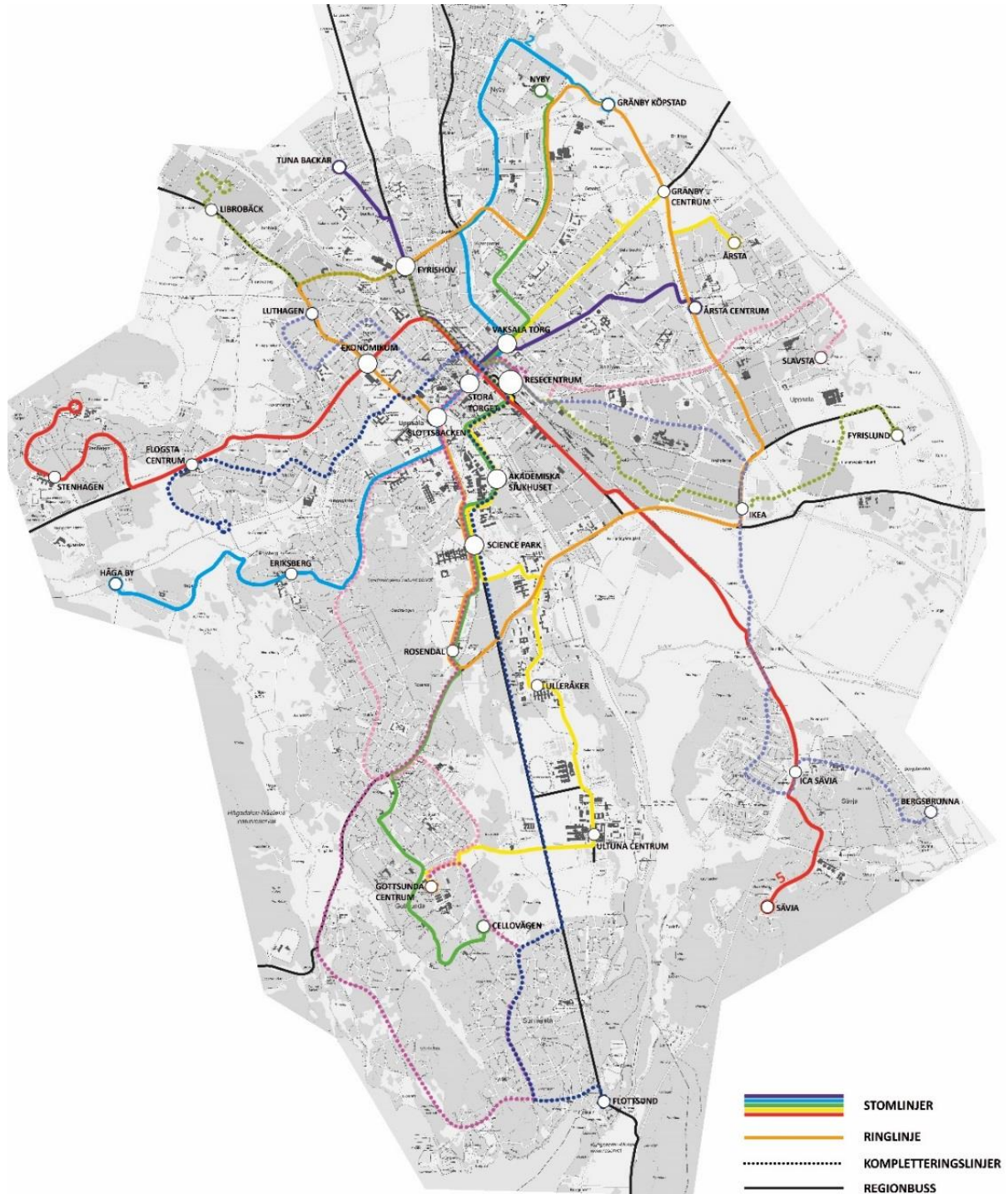
Mjuka linjen – för närhet och hög servicenivå

Inga förändringar föreslås för mjuka linjens 3 linjer. Dess omfattning beror bl. a av tillgänglighetsanpassningen av övriga linjer och bör studeras vidare i samråd med kommunens färdtjänstavdelning.

Regionbusslinjer – för direktresor längre ut

Regionbusslinjerna är ett viktigt komplement till Stadsbusslinjerna, då de kan erbjuda direktresor mellan viktiga mål- och bytespunkter i staden samtidigt som omstigning till stadstrafiken blir möjlig vid dessa platser.

Regionbusslinjerna kompletterar stadstrafiken i vissa resrelationer och ger gena direktresor från Uppsala centrum till Gamla Uppsala, östra Sunnersta, Kumla och Fyrislund.



Figur 4.2 Geografisk linjenätskarta

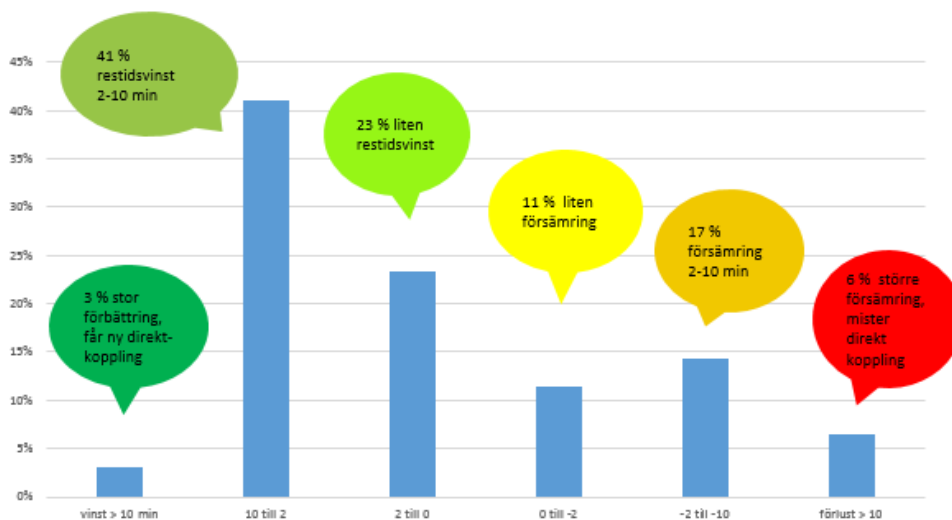
5. Effekt – nyttor, kostnader och konsekvenser

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

5.1 Snabbt – kortare restider för de flesta

Genom att rätta ut linjesträckningar, öka turtätheten, ta bort hållplatser som ligger nära varandra, införa olika typer av framkomlighetsåtgärder för bussarna och snabba upp tiden vid hållplats beräknas en stor andel av resenärerna (cirka två tredjedelar) få restidsvinster och förbättrat utbud. Detta trots att inga nya resurser tillförs systemet. För vissa uppstår samtidigt försämringar. Det handlar i de flesta fall om längre gångavstånd till hållplats men kan även bero på extra byten.

Längs stomlinjestråken är restidsförkortningen i genomsnitt upp mot 2 minuter och väntetiden vid hållplats har reducerats med upp till 8 minuter.

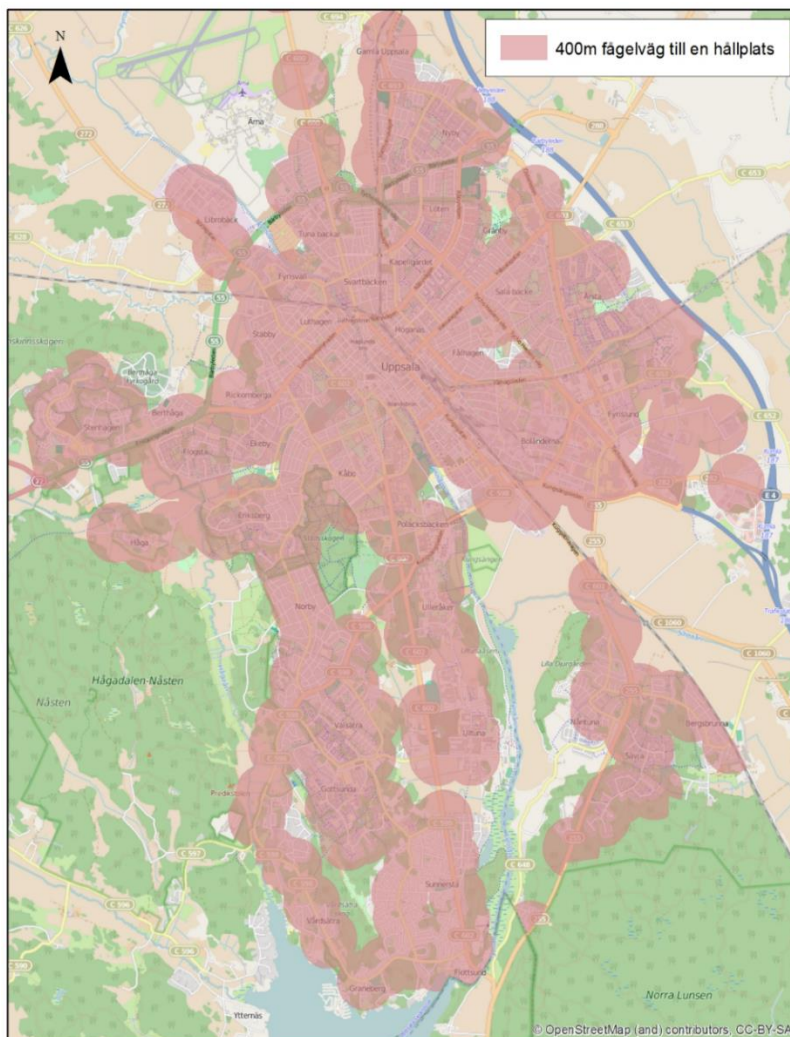


Figur 5.1 Fördelning av restidsvinster och restidsförluster

5.2 Bekvämt – Gå lite längre, bussen går oftare!

Genom att antalet linjer är färre har turtätheten kunnat utökas kraftfullt, särskilt mitt på dagen, under kvällar och helger. Stomlinjerna, som är fem till antalet jämfört med dagens fyra, trafikerar var 5-6 minut under högtrafik och med 10 minuters intervall under övrig tid. Idag är turtätheten under högtrafik 5-10 minuter. Kompletteringslinjerna trafikerar var 10-15 minut under högtrafik och med 10-30 minuters intervall under övrig tid. Ringlinjen trafikerar var 10:e minut under både högtrafik och övrig tid.

400 meter fågelvägen motsvarar en promenad på 5 minuter. I förslaget på nytt linjenät har hållplatsavstånden anpassats och utökats för stomlinjerna. För stombusslinjerna har ca 30 hållplatser tagits bort vilket gjort att det genomsnittliga hållplatsavståndet kunnat ökas från dagens ca 400 m till ca 500 m. Det gör ändå att ca 90 % av alla invånare har max 400 m till hållplats och 90 % av alla arbetsplatser ligger inom 400 m från hållplats. Dessutom ligger ca 60 % av alla bostäder och arbetsplatser inom 400 meter från en stomlinjehållplats.

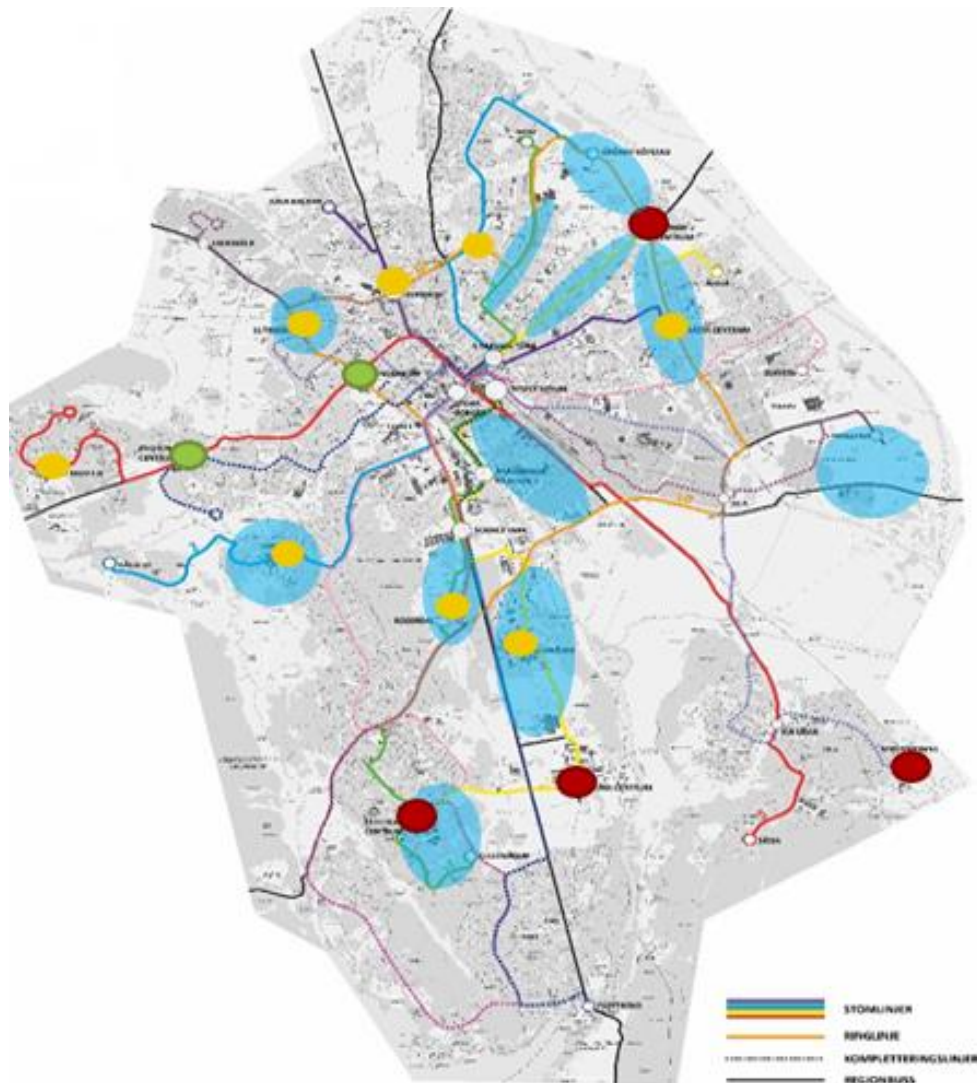


Figur 5.2 Områden som täcks inom 400 m fågelvägen från hållplats

5.3 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.

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

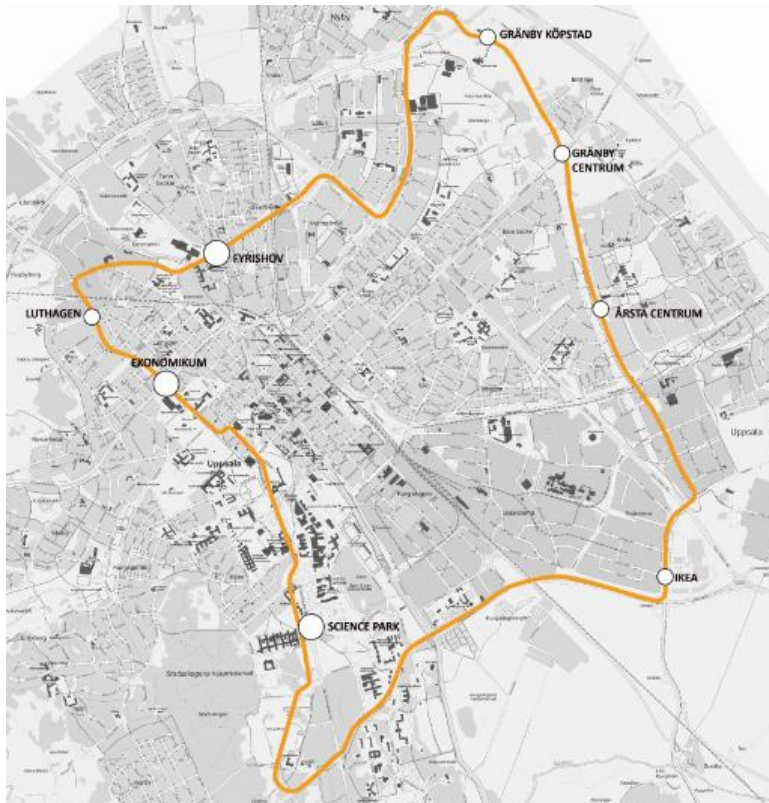


Figur 5.3 Karta som visar planerad utveckling av stadsnoder (röda) stadsdelsnoder (gula), bytespunkter (gröna) och stadsutvecklingsområden (blå) enligt ÖP 2016.

5.4 Ringlinjen ger robusthet och flexibilitet

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

Ringlinjen går dubbelriktad med 10 minuters intervall och 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 5.4 Ringlinjen

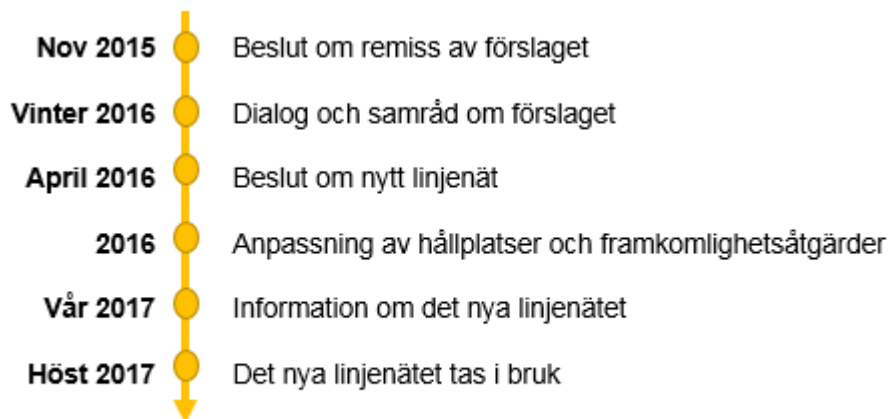
5.5 Kostnader – utveckling inom befintlig kostnadsram

Förslaget till nytt linjenät är utvecklat inom ramen för dagens resurser i form av tidtabellstimmar och fordonstillgång. Linjer och utbud har kunnat stärkas genom omprioriteringar mellan befintliga resurser. Förslaget innebär således ingen kostnadsökning jämfört med dagens trafik.

6. Tidplan

Efter beslut om att skicka förslaget till nytt linjenät på remiss, kommer en rad aktiviteter genomföras under vintern 2015/2016 för att få in synpunkter på förslaget. En hearing planeras att genomföras där remissinstanser bjuds in till att diskutera och få mer information om förslaget. Identifierade nyckelaktörer, t ex HSO, PRO, Uppsalas handelskammare och stora arbetsgivare, kommer att bjudas in till särskilda dialogmöten. Även allmänheten kommer att engageras genom information via sociala medier och samråd/utställningar på publika platser i staden.

Därefter följer eventuell bearbetning av förslaget inför beslut om nytt linjenät i april 2017. Sedan sker anpassning av hållplatser och infrastruktur i linje med det nya förslaget. Inför trafikstarten hösten 2017 kommer dagens resenärer och Uppsalas invånare informeras om det nya linjenätet och de förändringar som det medför.



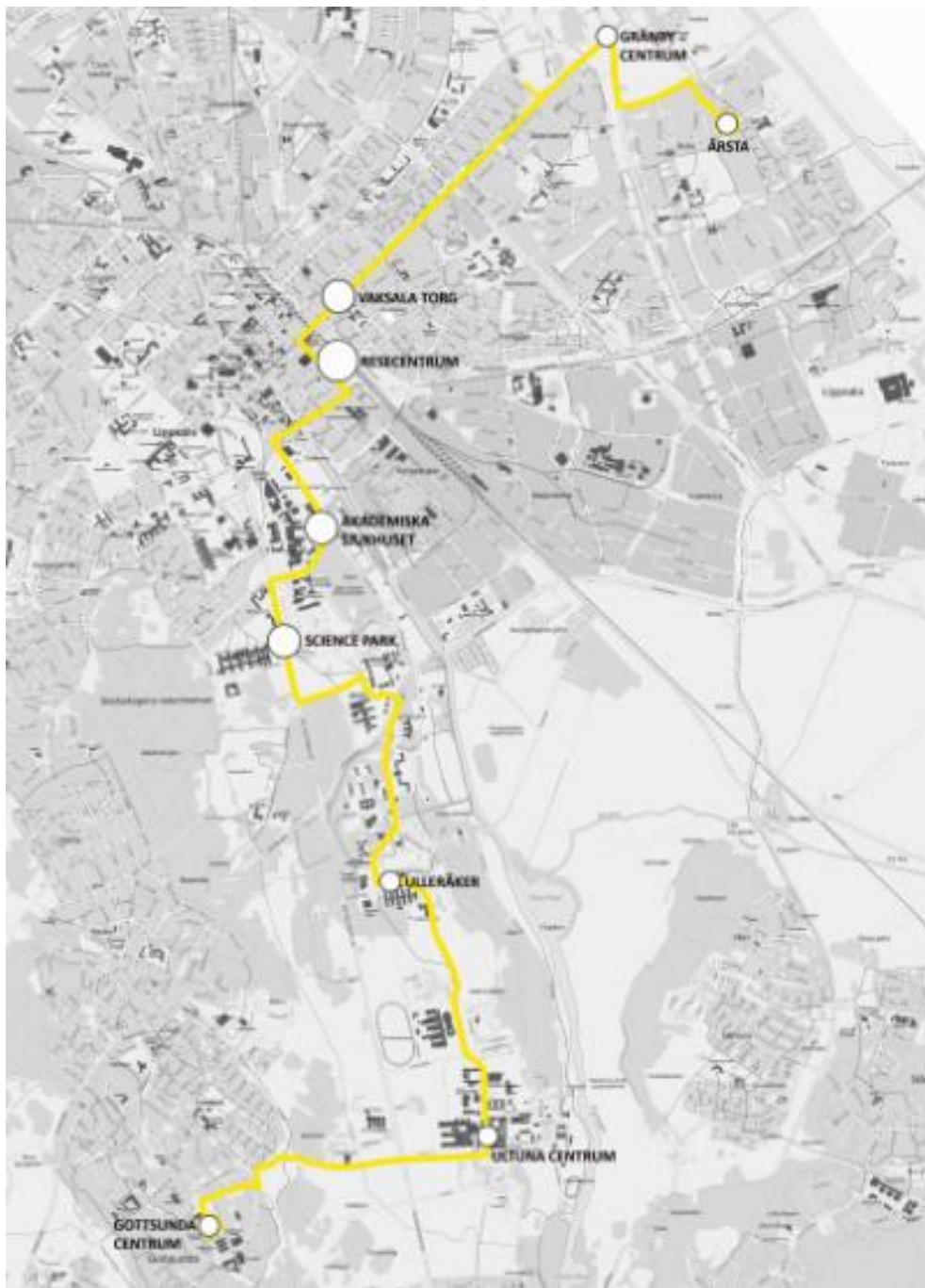
Bilaga 1 Linjerna i detalj

Gul stomlinje Gränby-Ultuna-Gottsunda

Gul stomlinje går från Årsta via noderna Gränby centrum, Vaksala torg och Resecentrum till de starka arbetsområdena Akademiska sjukhuset, Science Park, Biomedicinskt centrum, Ulleråker och Ultuna centrum. Därifrån går linjen vidare till Gottsunda centrum och sammanbinder på så vis två strategiskt utpekade noder i Uppsala (Gottsunda centrum och Ultuna centrum).

Kort fakta:

- ▶ Ca 13 kilometer lång med 26 hållplatser.
- ▶ Täcker in 15 % av stadens bostäder och 33 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad).
- ▶ Genomsnittligt hållplatsavstånd är ca 540 m, vilket kan jämföras mot dagens ca 420 m.
- ▶ 7 hållplatser har tagits bort längs linjesträckningen.
- ▶ Trafikerar med 5 minuters intervall under högtrafik och 10 minuters intervall övrig tid. Vilket kan jämföras med 7,5-15 minuters trafik under högtrafik idag.



Blå stomlinje Gränby Köpstad-Eriksberg-Håga

Blå stomlinje går från Gränby köpstad genom Nyby, Löten och Kvarngärdet till bytespunkten Vaksala torg. Därefter går linjen genom centrum och når arbetsplatser i anslutning till campusområdet innan den går vidare via Kåbo, Kungsgärdet och Eriksberg. Linjen vänder slutligen vid Håga by. Linjen fångar upp flera av de centrala sevärdheterna i staden, så som Botaniska trädgården, Bror Hjorts hus, Carolina Rediviva, Evolutionsmuseet, Pelle Svanslös lekpark, Upplandsmuseet, Uppsala domkyrka, Uppsala Konsert och kongress och Stora torget med dess gågata.

Kort fakta:

- ▶ Ca 11 kilometer lång med 25 hållplatser
- ▶ Täcker in 18 % av stadens bostäder och 20 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad).
- ▶ Genomsnittligt hållplatsavstånd är ca 470 m, vilket kan jämföras mot dagens ca 380 m.
- ▶ 6 hållplatser har tagits bort längs linjesträckningen.
- ▶ Trafikerar med 5 minuters intervall under högtrafik och 10 minuters intervall övrig tid. Vilket kan jämföras med ca 12 minuters trafik under högtrafik idag.

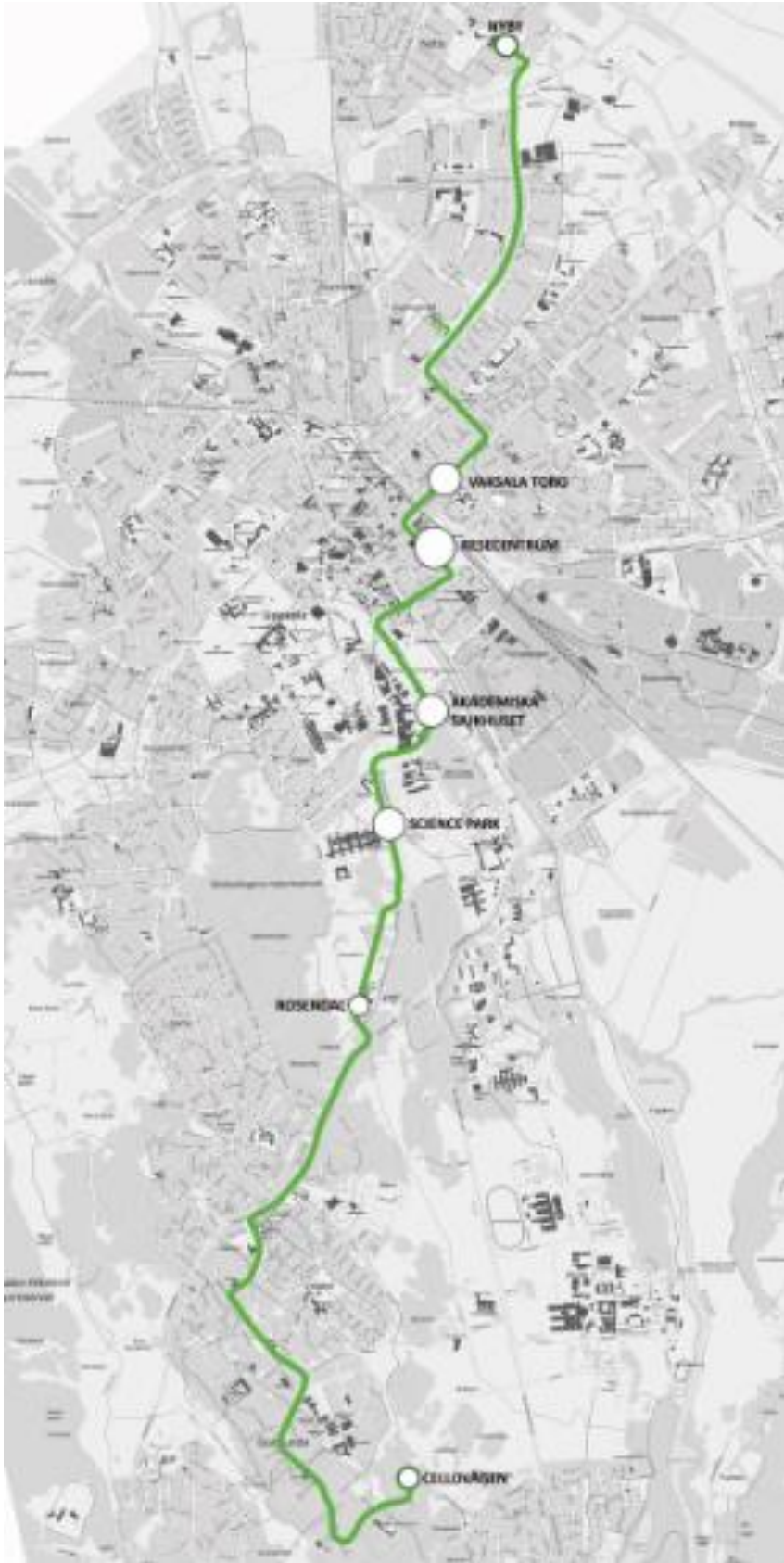


Grön stomlinje Östra Nyby-Östra Gottsunda

Grön stomlinje går från Östra Nyby via Gränby Sportfält, Kvarntorget, Vaksala torg och Resecentrum till de starka arbetsområdena Akademiska sjukhuset, Uppsala science Park och Biomedicinskt centrum. Därifrån går linjen genom nybyggnadsområdet Rosenlund, Valsätra och slutar i Gottsunda (Cellovägen).

Kort fakta:

- ▶ Ca 12 kilometer lång med 24 hållplatser
- ▶ Täcker in 20 % av stadens bostäder och 27 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad).
- ▶ Genomsnittligt hållplatsavstånd är ca 535 m, vilket kan jämföras mot dagens ca 440 m.
- ▶ 5 hållplatser har tagits bort längs linjesträckningen.
- ▶ Trafikerar med 5 minuters intervall under högtrafik och 10 minuters intervall övrig tid. Vilket kan jämföras med 7,5-10 minuters trafik under högtrafik idag.

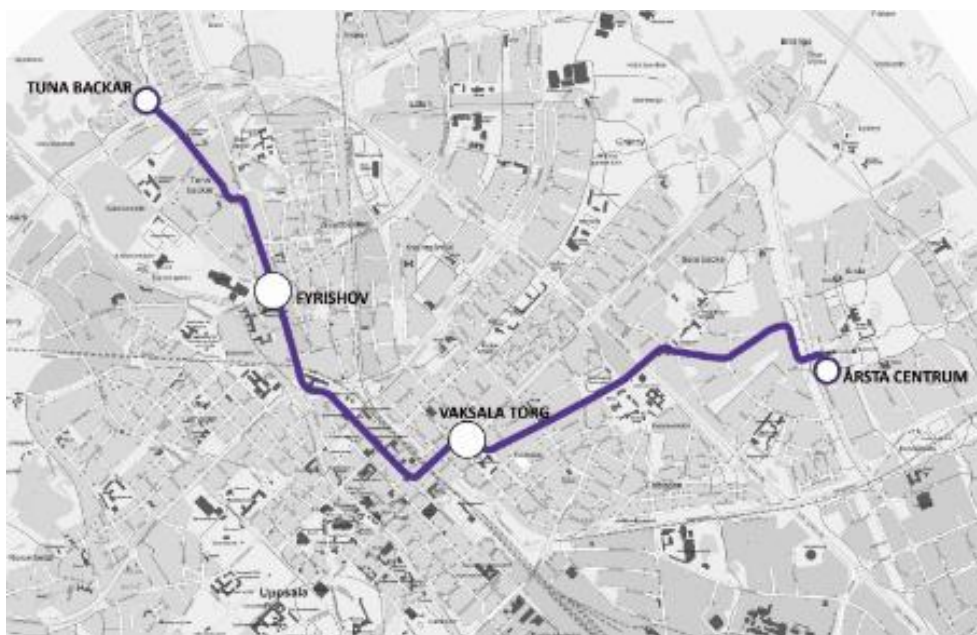


Lila stomlinje Årsta Centrum-Tuna Backa

Lila stomlinje går från Årsta centrum, via nybyggnadsområdet Östra Sala Backe, Sala Backe och Fålhagen till bytespunkten Vaksala torg. Därefter går linjen via östra delen av centrum förbi målpunkten Fyrishov, via Svartbäcken och slutar i Tuna Backar.

Kort fakta:

- ▶ Ca 6 kilometer lång med 16 hållplatser
- ▶ Täcker in 17 % av stadens bostäder och 16 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad).
- ▶ Genomsnittligt hållplatsavstånd är ca 420 m, vilket kan jämföras mot dagens ca 330 m.
- ▶ 4 hållplatser har tagits bort längs linjesträckningen.
- ▶ Den trafikerar med 5-7,5 minuters intervall under högtrafik och 10 minuters intervall övrig tid. Vilket kan jämföras med 20 minuters trafik under högtrafik idag.



Röd stomlinje Stenhagen-Sävja

Röd stomlinje går från Norra Stenhagen via Enköpingsvägen och Luthagsesplanaden till resecentrum. På vägen passeras Flogsta centrum, Berthåga, Rickomberga och bytespunkten vid Ekonomikum. Efter resecentrum går linjen via Kungsängen till Sävja och passerar på vägen noden vid ICA Sävja.

Kort fakta:

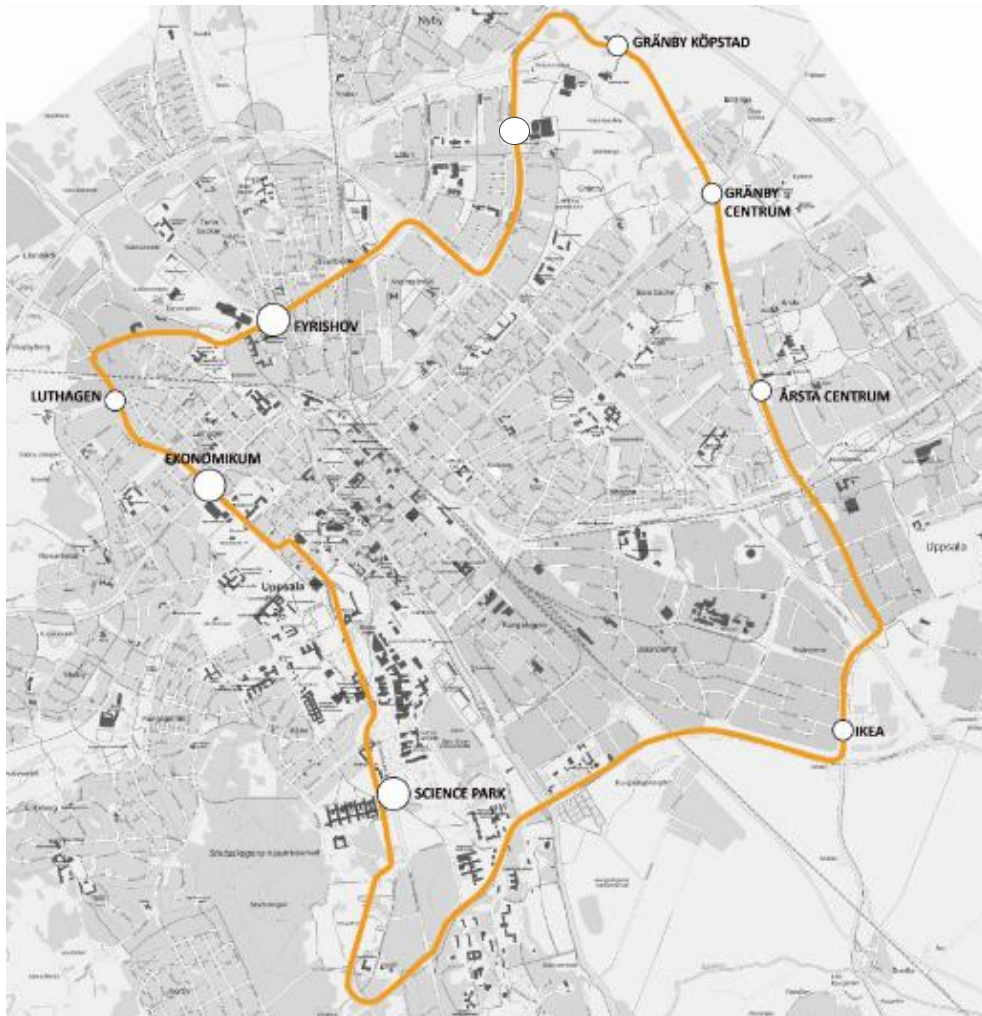
- ▶ Ca 15 kilometer lång med 29 hållplatser
- ▶ Täcker in 21 % av stadens bostäder och 26 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad).
- ▶ Genomsnittligt hållplatsavstånd är ca 530 m, vilket kan jämföras mot dagens ca 440 m.
- ▶ 7 hållplatser har tagits bort längs linjesträckningen.
- ▶ Den trafikerar med 5 minuters intervall under högtrafik och 10 minuters intervall övrig tid. Vilket kan jämföras med 10 minuters trafik under högtrafik idag.



Ringlinjen

Ringlinjen går dubbelriktad och 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. Den ger även linjenätet en robusthet och minskar störningskänsligheten då den inte passerar Uppsalas mest centrala delar.

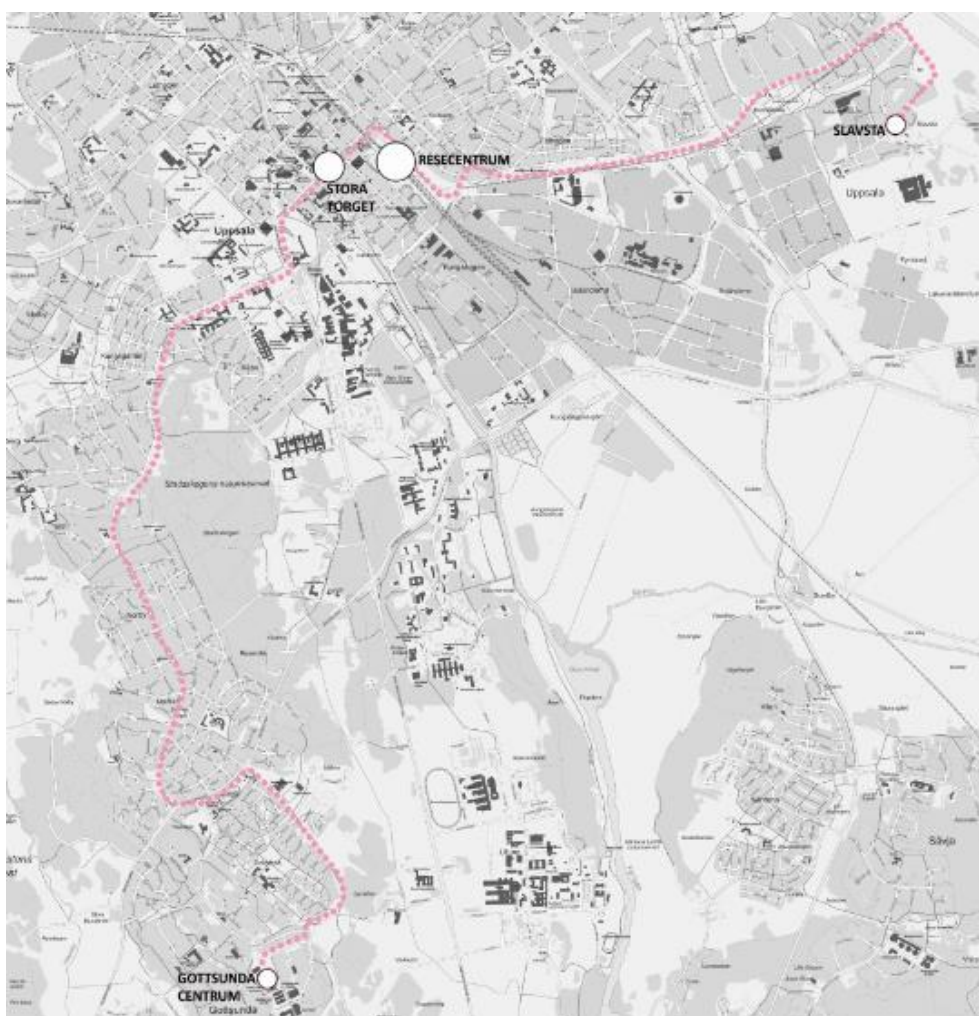
Ringlinjen är ca 19 kilometer lång och täcker in 23 % av stadens bostäder och 29 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad). Den trafikerar med 10 minuters intervall under både högtrafik och övrig tid.



Rosa kompletteringslinje Slavsta-Gottsunda

Rosa kompletteringslinje går från Slavsta, via Södra Årsta och Södra Fålhagen till Resecentrum. Därefter går den via centrala Uppsala, Kåbo, Kungsgärdet, Östra Eriksberg, Norby, Valsätra och slutar i Gottsunda centrum. Den ger på så vis Norby och Valsätra en god koppling till både Gottsunda centrum och centrala Uppsala.

Rosa kompletteringslinje är ca 13 kilometer lång och täcker in 16 % av stadens bostäder och 22 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad). Den trafikerar med 10 minuters intervall under högtrafik och 20 minuters intervall övrig tid.



Cerise kompletteringslinje Gottsunda-Sunnersta-Vårdsätra-City

Cerise kompletteringslinje går från Gottsunda centrum, via Sunnersta, Vårdsätra och Rosendahl till Akademiska sjukhuset, centrala Uppsala och Resecentrum. Den ger på så vis de sydöstra delarna och city en god koppling till bad och rekreation vid Grindstugan, Skarholmen, Lyssnarängens Friluftsbad, Sunnerstabadet och Gottsundabadet. Den ger även goda lokala kopplingar mellan Vårdsättras och Sunnerstas och det lokala centrumet i Gottsunda.

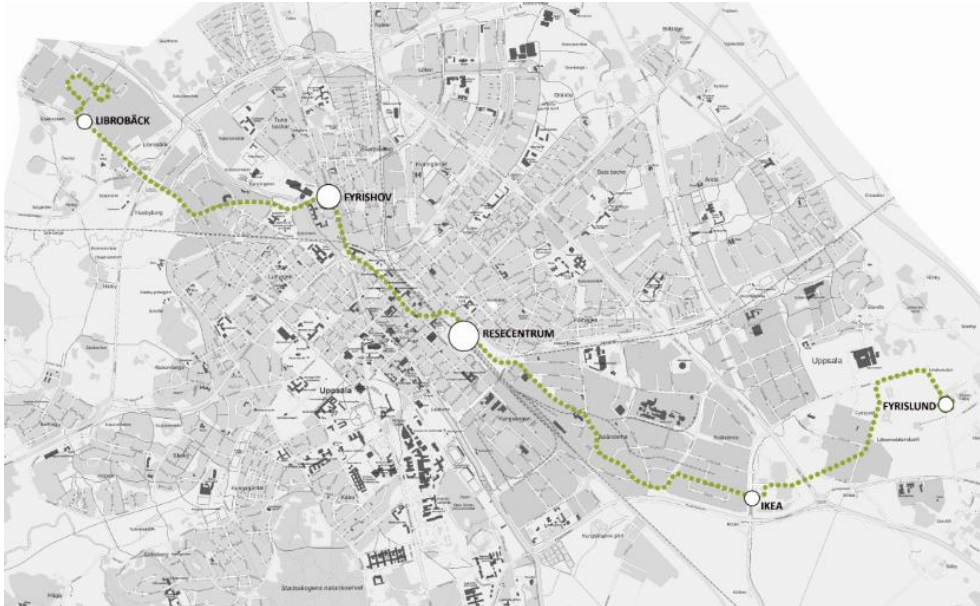
Cerise kompletteringslinje är ca 15 kilometer lång och täcker in 13 % av stadens bostäder och 21 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad). Den trafikerar med 15 minuters intervall under högtrafik och 20 minuters intervall övrig tid.



Grön kompletteringslinje Librobäck-Boländerna-IKEA-Fyrislund

Grön kompletteringslinje går från industri- och företagsområdet i Librobäck, via Fyrishov, östra delarna av centrum till Resecentrum. Därifrån går linjen vidare via industri- och företagsområdet Boländerna, till noden Coop Forum/IKEA. Om det är fysiskt möjligt går linjen därefter vidare via en ny vägsträckning till företagsområdet Fyrislund. Om det inte är möjligt får linjen utnyttja befintlig väginfrastruktur alternativt kortas linjen och IKEA blir då ändhållplats. Då linjen täcker upp flera viktiga företags- och verksamhetsområden blir den en viktig linje för arbetspendling, men även viktig för service och inköpsresor.

Grön kompletteringslinje är ca 11 kilometer lång och täcker in 12 % av stadens bostäder och 32 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad). Den trafikerar med 15 minuters intervall under högtrafik och 30 minuters intervall övrig tid.



Blå kompletteringslinje Flogsta-Sunnersta

Blå kompletteringslinje utgår från Flogsta och passerar Flogsta centrum. Därifrån vidare via Uppsala centrum till resecentrum och vidare till de starka arbetsområdena Akademiska sjukhuset, Uppsala science Park och Biomedicinskt centrum. Linjen fortsätter sedan ner till Sunnersta och ger på så vis Sunnersta en direkt koppling till centrala Uppsala.

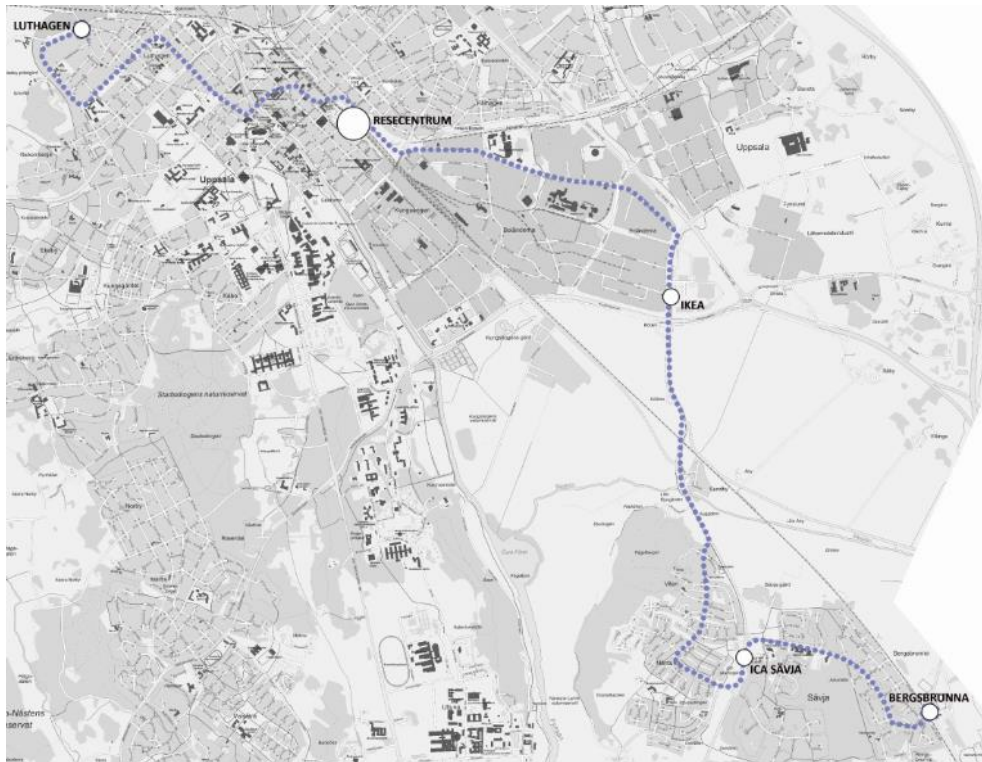
Blå kompletteringslinje är ca 16 kilometer lång och täcker in 18 % av stadens bostäder och 34 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad). Den trafikerar med 10 minuters intervall under både högtrafik och övrig tid.



Lila kompletteringslinje Luthagen-Bergsbrunna

Lila kompletteringslinje går från Luthagen via Uppsala centrum till Resecentrum. Därifrån går linjen vidare via industri- och företagsområdet Boländerna och noden Coop Forum/IKEA till Vilan och Bergsbrunna. På vägen till Bergsbrunna passerar ICA Sävja med bytessmöjlighet till stomlinjen. Linjen ger Bergsbrunna, Sävja, norra Nantuna och Vilan goda kopplingar till närmsta handels- och serviceområde i Boländerna. Linjen blir på så vis ett komplement till stomlinje 5, som ger direktkopplingar till Uppsala centrum.

Lila kompletteringslinje är ca 13 kilometer lång och täcker in 17 % av stadens bostäder och 27 % av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats (motsvarar max 5 minuters promenad). Den trafikerar med 10 minuters intervall under högtrafik och 20 minuters intervall övrig tid.



Regionbusslinjer – för direktresor längre ut

Regionbusslinjerna kompletterar stadstrafiken i vissa resrelationer och ger gena direktresor från Uppsala centrum till Gamla Uppsala, östra Sunnersta, Kumla och Fyrislund. Figuren nedan visar regionbusstråk som kompletterar stadstrafiken.

