



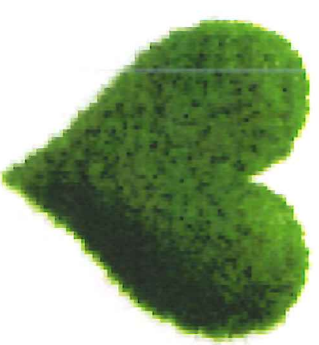
Strategier för stadstrafiken

2015-06-17

Kollektivtrafikförvaltningen UL
Landstinget i Uppsala län

Kollektivtrafikförvaltningen utvecklar kollektivtrafiken

- Kollektivtrafiken ska erbjuda resmöjligheter som:
 - Knyter ihop länet och regionen
 - Är säkra, trygga och skapar valmöjligheter för alla samhällsgrupper
 - Är energieffektiva och begränsar påverkan på miljön

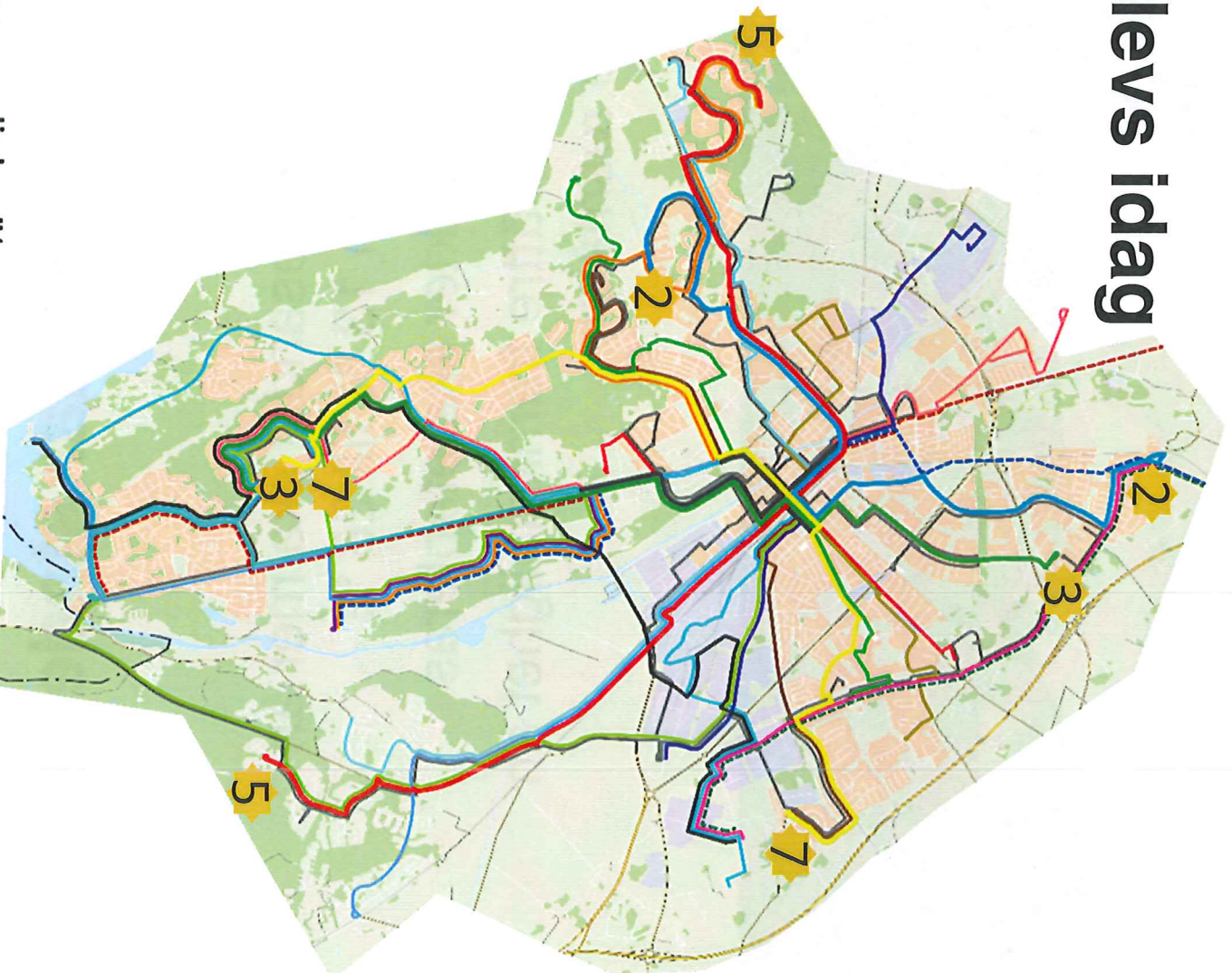


Uppsala kommun utvecklar stadens trafiksystem

- Kollektivtrafikens andel av resandet ska mer än fördubblas till år 2030 – från 13 % till 26 %
- Tydliga knut- och bytespunkter ska etableras
- Kollektivtrafiken ska ges bättre framkomlighet än bilen till de vanligaste resmålen



Linjenätet upplevs idag som ottydligt



Kollektivtrafikförvaltningen UL
Landstinget i Uppsala län

Dagens linjenät

Strategier

PM 2015:37

2015-05-21

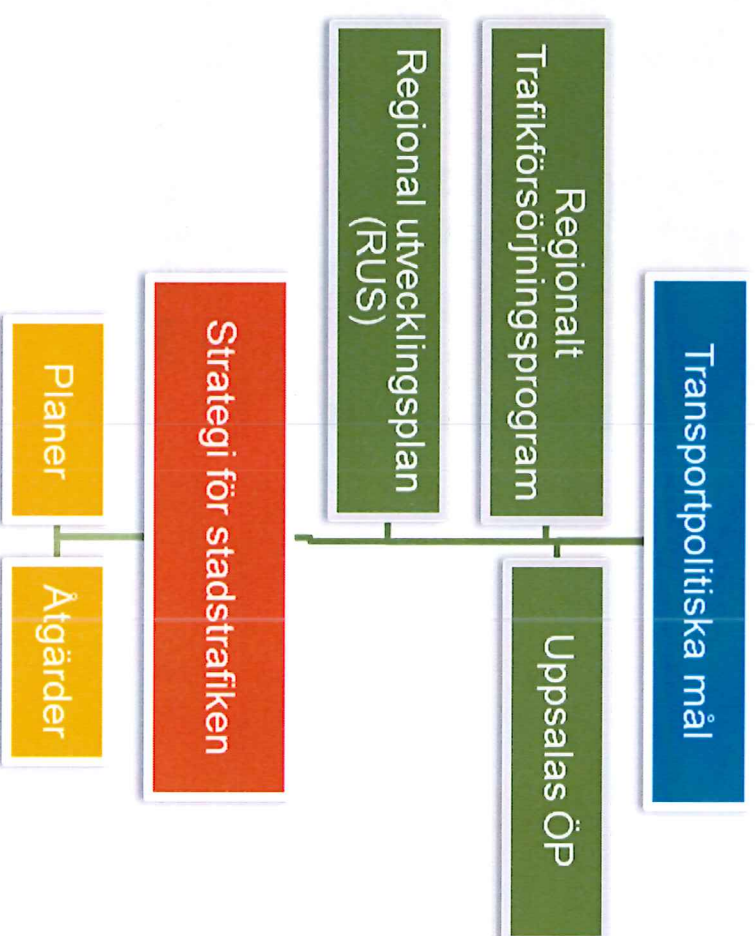
Strategier för stadstrafiken i Uppsala



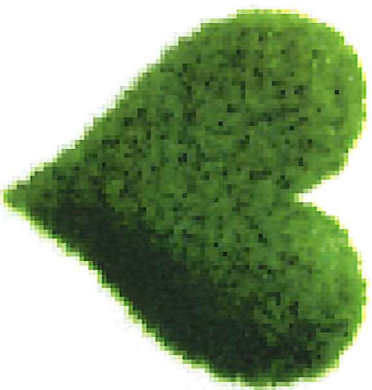
Strategins syfte

Att tydliggöra hur stadstrafiken i Uppsala offensivt ska utvecklas mot mål i regionala och kommunala planer.

Att höja kvaliteten och öka attraktiviteten i stadstrafiken.



Mål för stadstrafiken



Resenären

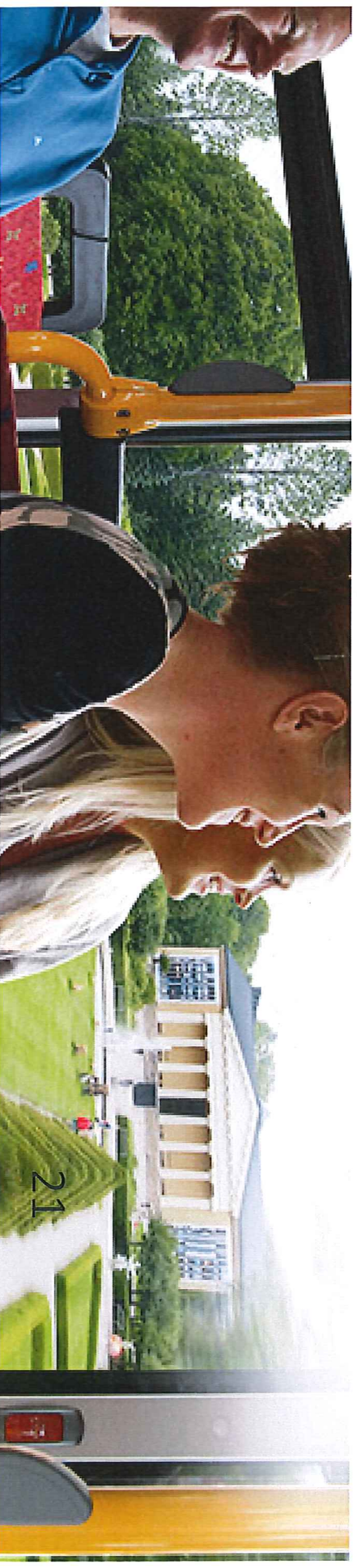
En stadstrafik
för attraktiva
och effektiva
resor

Medborgaren

En stadstrafik
som bidrar till
ökad social
hållbarhet

Staden

En robust och grön
stadstrafik i en
attraktiv stad



En stadstrafik för attraktiva och effektiva resor

- Erbjuda attraktivt resalternativ till bilen
 - Korta restider
 - Hög turtäthet
 - Pålitlig
 - Enkel att förstå
- Bedrivs på ett resurseffektivt sätt
- God framkomlighet och prioritering är avgörande



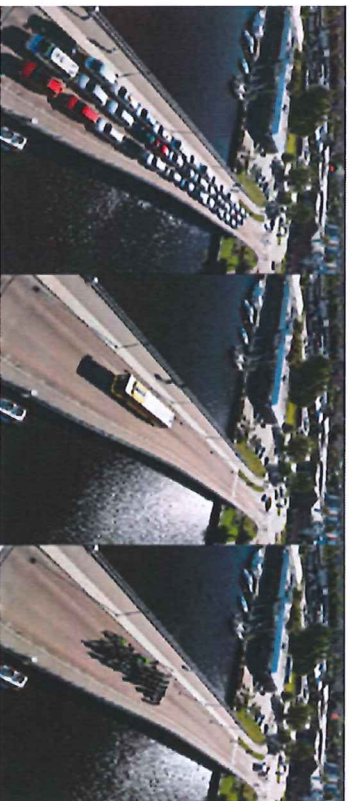
En stadstrafik som bidrar till ökad social hållbarhet

- Stadstrafiken knyter samman olika stadsdelarna och sammanbinder dem med stadens centrala delar och det regionala nätet.
- Goda öppettider och attraktivt trafikutbud över hela trafikdygnet.
- Erbjudna resmöjligheter som är trygga, säkra och tillgängliga
- Bidrar till människors välbefinnande genom ökad fysiska aktivitet



En robust och grön stadstrafik i en attraktiv stad

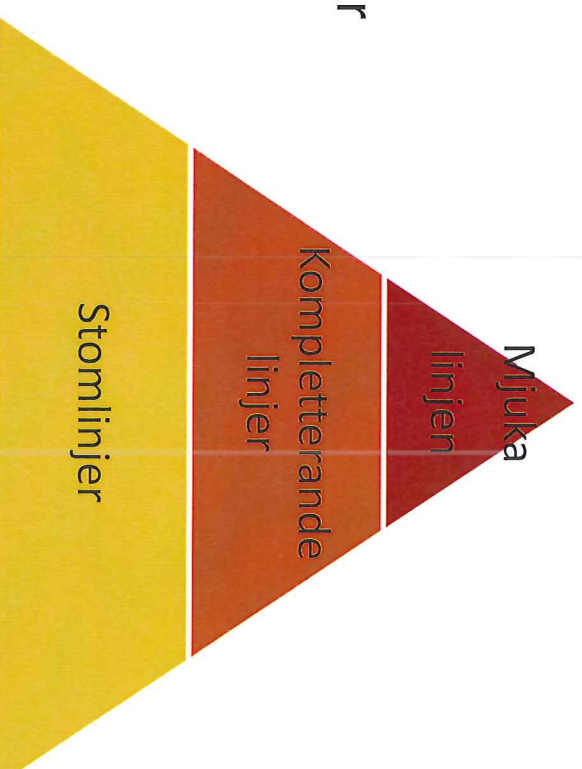
- Vara konkurrenskraftig & drivas på ett effektivt sätt med låg miljö- och hälsopåverkan:
 - god framkomlighet
 - förnyelsebara drivmedel
 - energieffektivitet
- Strukturbildande och yteffektiv



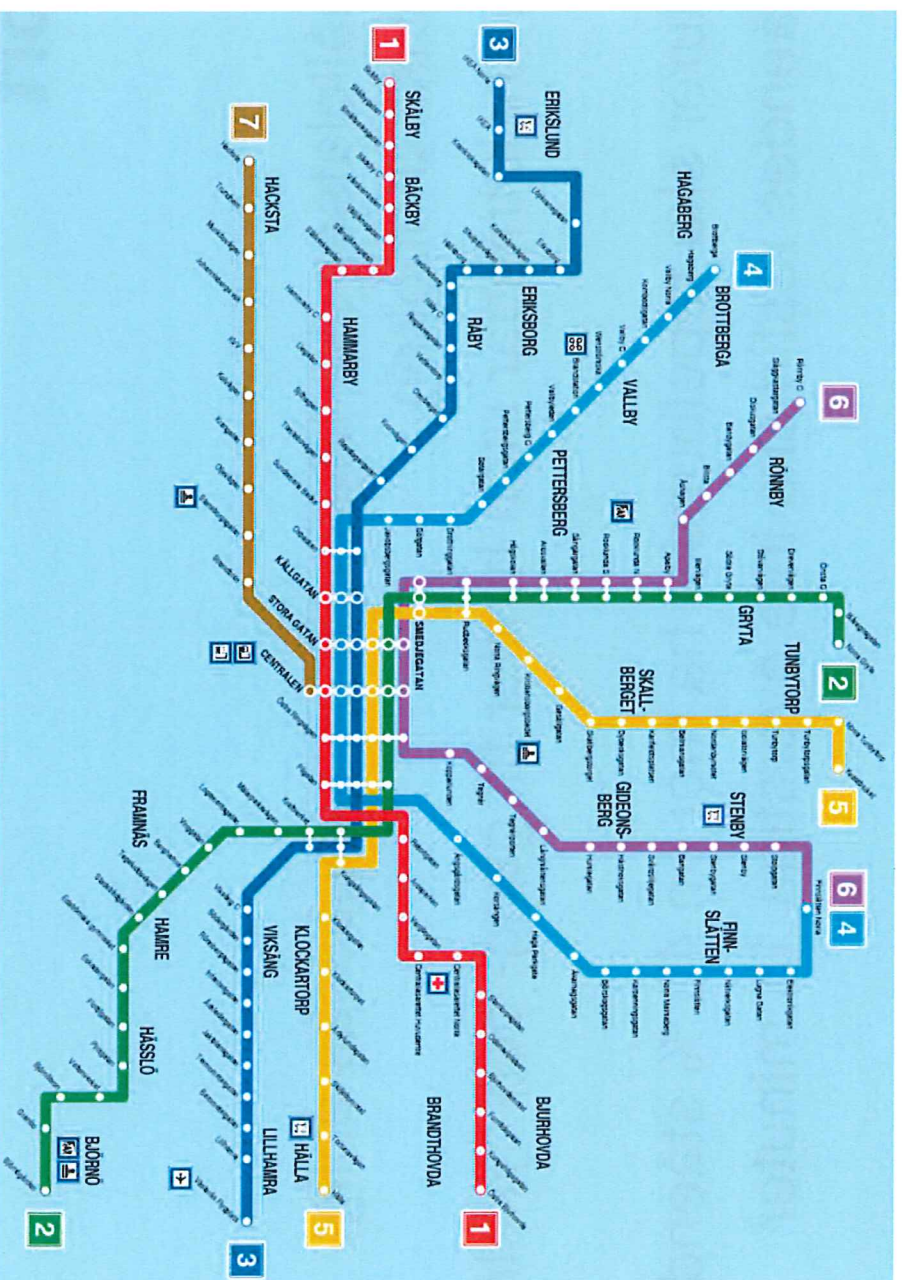
Strategier

Generella strategier – enkelhet & tydlighet

- Stadstrafiken består av:
 - **Stomlinjer** – utgör stommen med snabb och tät trafik.
 - **Kompletterande linjer** - går till stadsdelar som inte har stomlinjer.
 - **Mjuka linjen** - för personer som har behov av mycket god tillgänglighet och korta gångavstånd.
- **Regionala linjer:**
 - Kan avlasta stadstrafiken i vissa resrelationer
 - Kan erbjuda direktresor inom staden



Enkelt och tydligt!



Kollektivtrafikförvaltningen UL
Landstinget i Uppsala län



Generella strategier - god tillgänglighet & komfort

- Alla hållplatser ska tillgänglighetsanpassas enligt hållplatshandboken
- Goda anslutningar utan hinder till gång- och cykelnätet
- Inga turer ska regelbundet ha mer än 40 % stående
- De ståendes restid ska inte överstiga 15 minuter

Generella strategier - kollektivtrafiken i stadsplaneringen

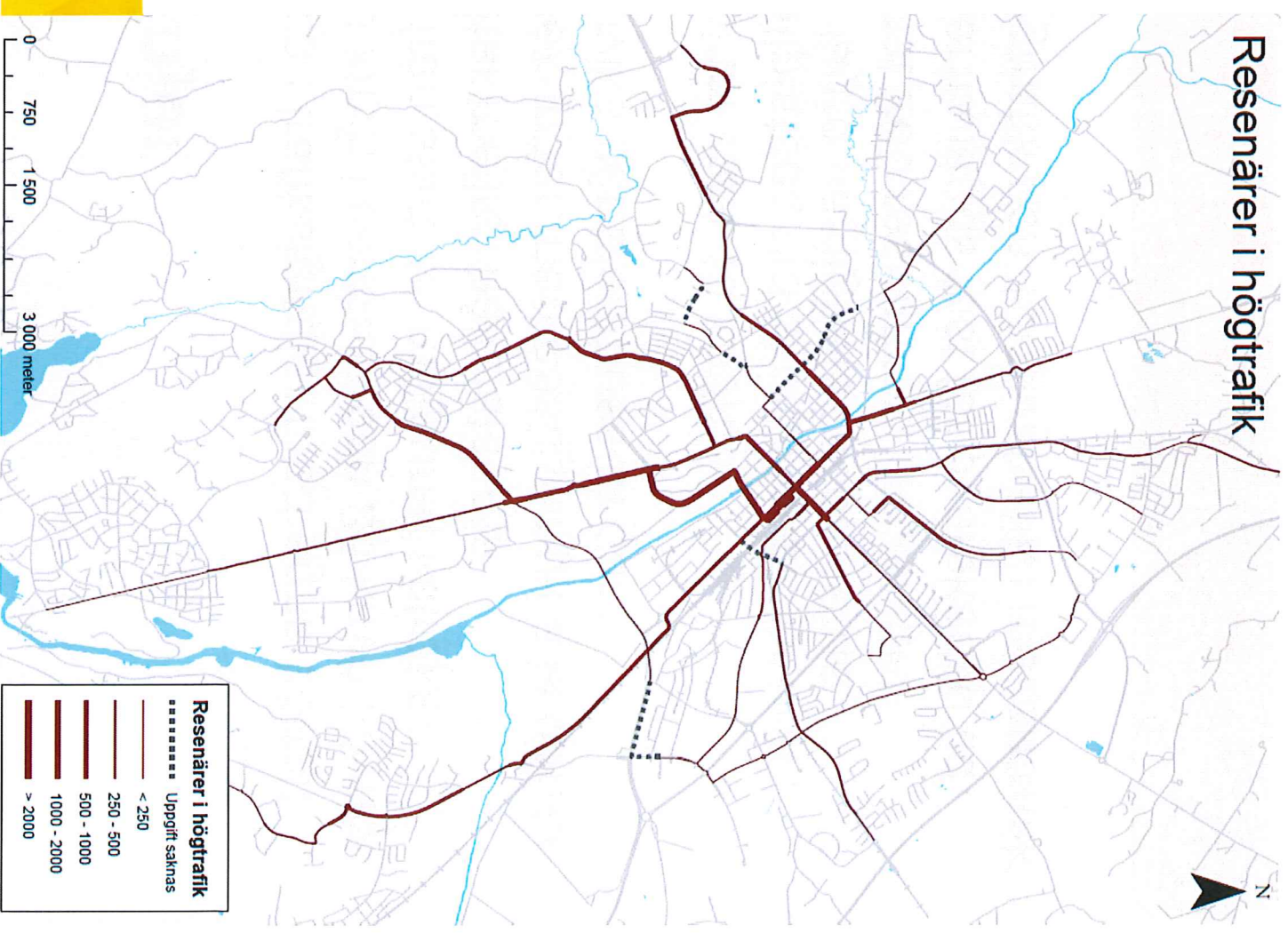
- UL behöver delta tidigt i kommunens planarbete
- Låga parkeringsnormer och avgiftsbelagda parkeringsplatser i anslutning till starka kollektivtrafikstråk
- Prioritering av drift och underhåll i gator med kollektivtrafik
- Hållplatser utformas som klack- eller enkla stopphållplatser
- Knutpunkter och kärnområden skapas runt större hållplatser

Bebyggelse typ	God standard	Acceptabel standard
Tät bebyggelse, större exploatering	I nära anslutning till stomlinjehållplats	Inom 500 meter från stomlinjehållplats (400 meter fågelvägen)
Gles bebyggelse, mindre exploatering	Inom 500 meter från stomlinjehållplats (400 meter fågelvägen)	Inom 500 meter från hållplats för kompletterande linje (400 meter fågelvägen)

Stommen består av stomlinjerna

- Binder samman de olika stadsdelarna med stadens centrala delar och det regionala nätet
- Tydliga - en linje i varje stråk
- Angör viktiga målpunkter och bytespunkter
- Längs stomlinjestråken ska bebyggelsen vara tät med blandade funktioner

Stomlinjer i stråk med högt resande



Strategier för stomlinjer

- Prioritering i gaturum och i trafiksignaler med egna körfält
- Hög medelhastighet; 20 km/h i centrum och 25 km/h i övrigt
- Restidskvoten max 1,5 från start- till målpunkt i stråken
- I genomsnitt ca 500 meter mellan hållplatserna
- Hållplatstiden max 25 sekunder med påstigning i alla dörrar
- Kantstensparkering undviks där stombussen går i blandtrafik
- Skyttad hastighet ska minst vara 40 km/h.
I direkt anslutning till hållplatser, vid skolor/förskolor och i centrumnära lägen kan lägre hastigheter accepteras.
- Resandeunderlaget minst 200 resenärer i maxsnittet
- En långsiktighet där linjerna läggs fast för överskådlig tid
- Minst 7,5-min trafik i högtrafik och 10-min trafik i mellantrafik

Strategier för kompletterande linjer

- Kompletterar stomlinjerna
- Går till områden med svagare trafikunderlag
- Minsta trafikunderlag: 500 bostäder eller 1000 arbetsplatser
- Medelhastighet på minst 20 km/h
- Hållplatsavstånd i genomsnitt ca 400-500 meter
- Hållplatstiden ska ej överstiga 25 sekunder
- Minst 15-min trafik i högtrafik och 30-min trafik i mellantryfik

Strategier för mjuka linjen, regionala linjerna och närortslinjer

- Mjuka linjen trafikerar målpunkter som används av många funktionshindrade och äldre personer
- Mjuka linjens omfattning bör succesivt minskas i takt med ökad tillgänglighetsanpassning
- Turtätheten är 30-60 minuter med fasta minuttal
- De regionala linjerna och närortslinjerna
 - Angör viktiga bytespunkter och större målpunkter inom staden
 - Kompletterar eller avlastar stadstrafiken i vissa reserelationer
 - Erbjuder direktresor inom staden
 - Gena linjestäckningar & stor överströmning av lokalresenärer undviks

Konsekvenser

Ökat turutbud:

- Att öka turutbudet i dagens linjenät: kostnadsökning på cirka 30 %
- Utveckling av nytt linjenät: inom befintlig kostnadsram

Längre hållplatsavstånd:

- Cirka hälften av dagens hållplatser ligger för tätt. Att öka hållplatsavståndet skulle uppskattningsvis påverka knappt 10 % av resenärerna, som skulle få i genomsnitt 50 meter längre gångväg till hållplats.
- Samtidigt ger det kortare restider med bussen för samtliga resenärer. De som reser längs vinner mest. En 5 km resa skulle vinna ca 1-1,5 minuters restid, motsvarar ca 10 % restidsvinst.

Beräknade effekter av framkomlighet och hållplatsavstånd enligt strategin

- Prövats på linjer med potential för stomtrafik
- Ca 35 hållplatser har tagits bort
- Effekter:
 - Ca 24 % får en restidsförbättring (2-10 min)
 - Ca 5 % får en restidsförlängning (2-10 min)
 - Minskar fordonsåtgången med totalt 10 bussar under maxtimmen (- 14 %)
 - Cirka 900 nya resenärer till kollektivtrafiken per dygn

Frågor



