

Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2015-08-21

Diarienummer
KSN-2015-1359

Kommunstyrelsen

Kollektivtrafiknämnden: remiss om strategier för stadstrafiken

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande enligt **bilaga 1**

Ärendet

Kollektivtrafiknämnden har remitterat förslag till strategier för stadstrafiken. **Bilaga 2**

Syftet med förslagen är att lägga grunden för arbetet med ett nytt linjenät för kollektivtrafiken i staden och dess närmaste omgivning. Dagens linjenät har succesivt vuxit fram under lång tid med olika planerings- och beslutsprocesser och med olika syn på kollektivtrafik. Ett nytt linjenät är planerat 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". För att säkerställa ett konsekvent och enhetligt linjenät bör nätet tas fram utifrån principer och strategier.

I dokumentet formuleras strategier för stomlinjer, kompletterande linjer, mjuka linjen samt för så kallade närförortslinjer. Övergripande strategier om enkelhet och tydlighet, god tillgänglighet och komfort samt kollektivtrafiken i stadsplaneringen beskrivs. I stort följer strategierna gängse syn på ett modernt linjenät med stomlinjer och kompletterande linjer när det gäller restid, komfort, hållplatsavstånd och hållplatsutformning, framkomlighet i gatunätet, turtäthet med mera.

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

Föredragning

I förslaget till yttrande delar Uppsala kommun i stort förslaget till strategier. I yttrandet kommenteras principiella ståndpunkter såsom kollektivtrafikens framkomlighet i enlighet

med ÖP 2010 och pågående arbete med ÖP 2016. Vidare finns ett behov av förtydliganden i några avsnitt för vad som ska betraktas som strategier.

När det gäller detaljer i strategierna bör dessa inte hanteras i en remiss utan i det dagliga samarbetet mellan Kollektivtrafikförvaltningen och Uppsala kommun, vilket också har skett.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i detta ärende

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör

Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2015-09-08

Diarienummer
KSN-2015-1359

Kollektivtrafiknämnden i Uppsala län

Kollektivtrafiknämnden: remiss om strategier för stadstrafiken

Utgångspunkt för yttrande

Strategin är en viktig del av Uppsala kommuns utvecklingsplaner. Trafikutbudet måste möta nuvarande och framtida behov.

I yttrandet kommenteras övergripande strategierna för stadstrafiken. I många delar är strategierna tämligen detaljerade. För dessa har avstämning skett under arbetets gång och kommer att ske i det fortsatta arbetet och kommenteras därför inte här.

Mål för stadstrafiken

Uppsala kommun delar i stort den syn som redogörs för när det gäller kollektivtrafikens roll för en god stadsutveckling. Det bör dock tydliggöras att kollektivtrafikens utformning med bland annat olika bytespunkter är viktiga medel för att få till stånd ett stadsliv med många olika funktioner, såsom offentlig och kommersiell service.

Den nya översiktsplanen som ska antas 2016 innebär för kollektivtrafikens vidkommande inga stora principiella förändringar jämfört med nu gällande. Som nämns är inriktningen att kollektivtrafikens prioritering i de starka stråken ska tydliggöras bland annat genom egna körfält så långt möjligt. Se vidare under nästa avsnitt.

Strategier för stadstrafiken

Uppsala kommun välkomnar att strategier tas fram för utvecklingen av stadens kollektivtrafik. Med dessa som grund förbättras förutsättningarna att nå uppsatta mål. I såväl gällande översiktsplan som i arbetet med ny översiktsplan är kollektivtrafiken ett grundläggande instrument för att nå såväl klimatrelaterade- som utvecklingsrelaterade mål. För detta krävs bland annat strategier som leder till långsiktighet i linjenätet. Stadens invånare och besökare ska veta att trafiken går vid givna tider och med givna linjesträckningar under lång tid. På så sätt kan den bidra till att strukturera stadsbyggandet runt kollektivtrafiken. Samtidigt ska det poängteras att stadsbyggande är ett kommunalt ansvar och innebär en avvägning mellan

många olika intressen. Intressen, ofta naturgivna eller behäftade med till exempel finansiella åtaganden, som många gånger sätter ramarna inom vilka andra intressen har att förhålla sig.

Uppsala kommun anser att strategierna i allt väsentligt är relevanta. Kapitlet är indelat i tre övergripande strategier, enkelhet och tydlighet, god tillgänglighet och komfort samt kollektivtrafiken i stadsplaneringen, vilka alla är relevanta. Det är viktigt att övergripande principer för kopplingen mellan kollektivtrafikplanering och bebyggelseplanering läggs fast i kommunens översiktsplan. Inte minst att det är viktigt att Kollektivtrafikförvaltningen kommer in tidigt i det strategiska planarbetet hos kommunen.

I nästa del i kapitlet tas mer konkreta och detaljerade strategier upp för stombusslinjer, kompletteringslinjer, mjuka linjen samt regional- och närförortslinjer. Det är i vissa fall något otydligt vad i texten som ska räknas som strategi. Ett förslag är att samtliga strategier konsekvent uttrycks i punktform.

Uppsala kommun delar kollektivtrafikförvaltningens syn att stombusslinjer bör gå i egna körfält, där det krävs för att säkerställa god framkomlighet. Eftersom staden i allt väsentligt utvecklas inom den befintliga tätorten kommer det dock alltid att finnas situationer där det är svårt att åstadkomma detta. Antingen på grund av bristande fysiskt utrymme men inte minst också för att säkra ett attraktivt och varierande stadsliv. I dessa fall bör angörings- och kanstensparkering säkras längs intilliggande gator. Mer tydliga principer för gatuutformning behöver tas fram tillsammans med bland annat Kollektivtrafikförvaltningen.

En standardhöjning av kollektivtrafiken och dess framkomlighet i enlighet med kollektivtrafikmyndighetens förslag till strategier för stadstrafiken är nödvändig och en grundläggande förutsättning för stadens funktion och utvecklingsmöjligheter. Men med det följer också såväl investeringskostnader som kostnader för drift och underhåll längs gatunätet som ligger på helt andra nivåer än vad som tidigare varit fallet.

För stombusslinjenätet är inriktningen att avståndet mellan hållplatser i snitt inte bör understiga 500 meter. Det är viktigt att de resenärer som eventuellt får längre avstånd till hållplats tydligt märker förbättringar i kollektivtrafiken på andra sätt, såsom restider.

Med framkomlighetsåtgärder, kortare hållplatsuppehåll och längre hållplatsavstånd i stombusslinjenätet anser Uppsala kommun därför att med målet om en restidskvot på max 1,5 bör kunna kompletteras med inriktningen att sänka kvoten ner mot 1.

När det gäller strategier för regionala linjer och närförortslinjer är det otydligt vad som egentligen menas. Uppsala kommun anser att dessa linjer endast i undantagsfall kan användas för lokala trafikuppgifter. Det är viktigt att resenärer på dessa linjer så snabbt som möjligt kan angöra viktiga mål- och knutpunkter inom staden.

När det gäller parkeringsnormer och avgifter för parkering beslutas dessa genom det samarbete som finns mellan Gatu- och samhällsbyggnadsnämnden samt Plan- och

byggnadsnämnden. Kommunen arbetar tillsammans med parkeringsbolaget aktivt med parkeringsnormer- och avgifter för en utveckling mot hållbara transporter.

Uppsala kommun vill påpeka att skyltad hastighet ska inte överstiga 30 km/h vid skolor och förskolor.

Sammanfattningsvis anser Uppsala kommun att strategierna lägger en bra grund för ett nytt linjenät och att Uppsala kommun och Kollektivtrafikförvaltningen har en grundläggande gemensam syn på kollektivtrafikens roll.

Kommunstyrelsen

Marlene Burwick
Ordförande

Ingela Persson
Sekreterare

2015-05-29

Strategier för stadstrafiken i Uppsala



Innehåll

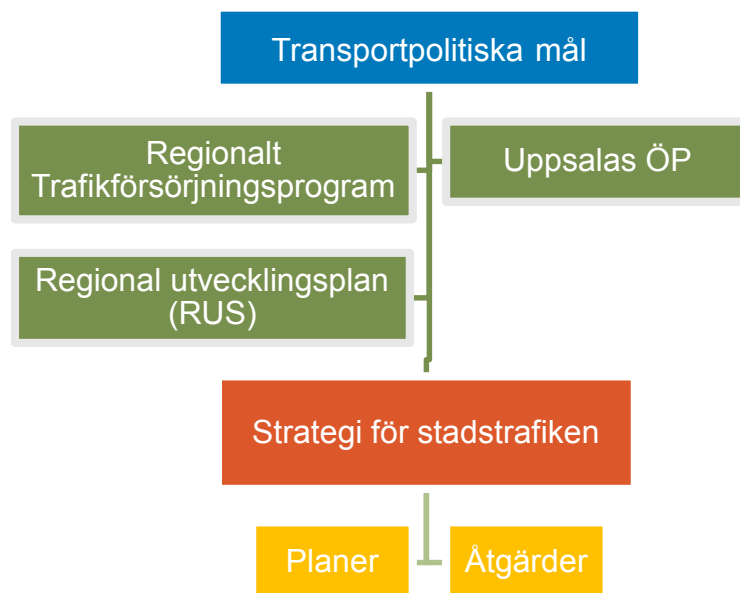
1.	Inledning	4
1.1	Bakgrund – varför behövs en strategi?	4
1.2	Syfte	5
1.3	Strategins tillämpning	5
1.4	Målgrupp och ansvarsfördelning	5
1.5	Avgränsningar	6
1.6	Arbetsprocessen	6
2.	Mål för stadstrafiken i Uppsala	7
2.1	Regionala mål	7
2.2	Kommunala mål	7
2.3	Mål för stadstrafiken	8
3.	Strategier för stadstrafiken	11
3.1	Generella strategier	11
3.2	Strategier för stomlinjer	13
3.3	Strategier för kompletterande linjer	14
3.4	Strategier för Mjuka linjen	15
3.5	Strategier för regionala linjerna och närförortslinjer	15
4.	Referenslista	16

1. Inledning

1.1 Bakgrund – varför behövs en strategi?

Uppsalas stadstrafik, som omfattar kollektivtrafiken inom Uppsala stad, har successivt vuxit fram under en lång period med olika planerings och beslutsprocesser och med olika syn på kollektivtrafiken m.m. En naturlig följd av detta var att trafiken också utformades olika. Ett nytt linjenät för år 2017 är under framtagande. Ett rimligt krav på det nya linjenätet och dess trafik är att det utformas på ett konsekvent och enhetligt sätt. Som stöd för detta behövs en strategi för stadstrafiken.

Det finns mycket som påverkar kollektivtrafiken i staden. En del beslut har Kollektivtrafikförvaltningen egen rådighet över, medan andra beslut råder Uppsala kommun över. Vissa beslut regleras genom lagar, förordningar och andra myndigheters agerande. Mål som sätts inom andra områden påverkar i sin tur inriktningen på planeringen av stadstrafiken. Strategin för stadstrafiken tar sin utgångspunkt i målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, Uppsalas översiktsplan och den regionala utvecklingsplanen för Uppsala län. Den styr i sin tur hur vi jobbar med underliggande planer, projekt och åtgärder som direkt eller indirekt påverkar stadstrafiken.



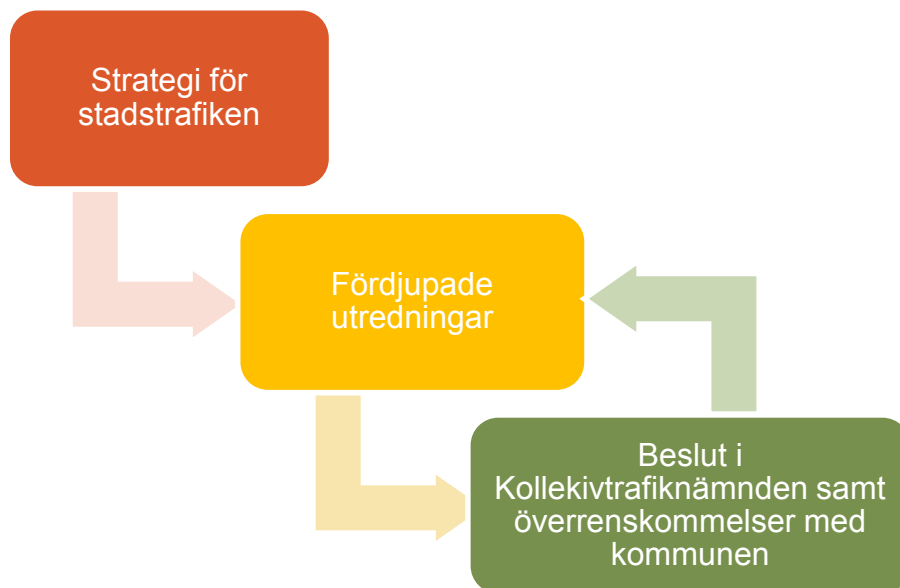
1.2 Syfte

Strategins syfte är att i ett samlat dokument tydliggöra hur Kollektivtrafikförvaltningen offensivt ska utveckla stadstrafiken i Uppsala mot de mål som finns i regionala och kommunala planer. Delstrategierna syftar till att höja kvaliteten och öka attraktiviteten i stadstrafiken.

1.3 Strategins tillämpning

Strategin är ett underlag för den framtida fysiska planeringen i Uppsala stad. Strategin i sig innebär inga beslut eller tidplaner för införande av nya kollektivtrafiklösningar, utan ska ses som en strategisk plattform. De delstrategier som tagits fram ska vara vägledande vid planering av linjenät och stadstrafik. Avsteg från strategierna måste tydligt kunna motiveras.

Det kommer krävas ytterligare utredningar som fokuserar på genomförbarhet, investerings- och driftskostnader och framkomlighetsåtgärder för att innehållet i strategin ska omsättas i praktiken. Därefter kan beslut, avtal och överenskommelser tecknas kring nya investeringar i utbud eller infrastruktur.



1.4 Målgrupp och ansvarsfördelning

Strategin vänder sig i huvudsak till medarbetare på Kollektivtrafikförvaltningen, Uppsala kommun, Gamla Uppsala Buss och andra trafikföretag samt till beslutsfattare i Kollektivtrafiknämnden.

Resenären är i slutändan den som ska dra nytta av strategin genom att Kollektivtrafikförvaltningen använder en given resursram på det mest effektiva sättet, att trafiken blir enkel, lättbegriplig, attraktiv, trygg och säker.

Landstinget i Uppsala län utgör regional kollektivtrafikmyndighet och har huvudansvaret för bl. a stadstrafiken och dess utveckling. Myndighetsansvaret är delegerat till kollektivtrafiknämnden, som i sin tur ger uppdrag åt kollektivtrafikförvaltningen.

De trafikföretag som har avtal med landstinget har en viktig roll för att innehållet i strategin ska omsättas i praktiken. Det är viktigt att trafikavtal tecknas som möjliggör för alla parter att verka mot delstrategier och antagna mål.

Uppsala kommun har genom sitt planmonopol en avgörande roll i den fysiska planeringen. Kommunen är även väghållare för kommunala vägar och ansvarar för att genomföra åtgärder i vägnätet som ökar kollektivtrafikens framkomlighet och säkerhet. Kommunen har även huvudansvaret för vissa ekonomiska styrmedel, där till exempel parkeringsavgifter och parkeringsnormer är styrande för bilanvändande och bilinnehav.

1.5 Avgränsningar

Geografiskt omfattar strategin Uppsala tätort och den trafik som idag utförs med stadsbussar. Inga kostnadsbedömningar eller beräkningar har gjorts avseende föreslagna delstrategier och kollektivtrafiklösningar. Strategin behandlar inte heller kollektivtrafikens prissättning eller taxestrukturer.

1.6 Arbetsprocessen

Strategin har tagits fram av Kollektivtrafikförvaltningen UL i nära samarbete med Uppsala kommun och Gamla Uppsala buss. En viktig del i arbetsprocessen har varit dialog och förankring för att skapa en samsyn kring problem och målbild. Det har även varit viktigt att tillvarata de kunskaper som tjänstemän på Kollektivtrafikförvaltningen, Uppsala kommun och Gamla Uppsala Buss besitter. Samtidigt har nya kunskaper och idéer tillförts genom den omvärldsanalys som genomförts av kollektivtrafikplaneringen i Sveriges storstadsområden. I arbetsprocessen har följande personer deltagit:

Ilyas Alhassan, KTF UL
Anders Bergquist, KTF UL
Nina Waara, KTF UL
Anders Nordling, KTF UL
Nina Waara, KTF UL
Lena Hubsch, KTF UL
Cecilia Forslund, KTF UL
Karolin Adamsson, KTF UL
Rickard Grönborg, KTF UL
Anna Danneholt Geschwindt, KTF UL

Daniel Elenbring, KTF UL
Niclas Andersson, Uppsala kommun
Mario Rivera, Uppsala kommun
Ola Kahlström, Uppsala kommun
Henrik Karlsson, GUB
Gunnar Ottengren, GUB
Lars-Gunnar Nilsved, GUB
Eva Pettersson, GUB
Malin Gibrand Trivector
Mats Améen, Trivector

2. Mål för stadstrafiken i Uppsala

2.1 Regionala mål

Regionala trafikförsörjningsprogrammet

Uppsala läns trafikförsörjningsprogram har sex huvudmål som är uppdelade på funktionsmål samhälle, funktionsmål individ och fördubblingsmål. Fördubblingsmålet är ett nationellt åtagande som många län deltar i där målsättningen är att antalet resande med kollektivtrafiken ska vara fördubblat år 2020 jämfört med år 2006. Inom funktionsmål samhälle ingår tre delmål:

- ▶ Kollektivtrafiken ska erbjuda resmöjligheter som knyter ihop länet och regionen och avlastar infrastrukturen.
- ▶ Kollektivtrafiken ska verka för en socialt hållbar utveckling genom att erbjuda resmöjligheter som är säkra, trygga och skapar valmöjligheter för alla samhällsgrupper.
- ▶ Kollektivtrafiken ska erbjuda resmöjligheter som är energieffektiva och begränsar påverkan på miljön lokalt, regionalt och globalt.

Inom funktionsmål individ finns det två delmål som handlar om att dels kunna åka kollektivt, dels vilja åka kollektivt. Kollektivtrafiken ska utformas så att varje individ som vill resa kollektivt ska ha möjlighet att göra det med hjälp av ledsagning, funktionshinderanpassning och tydlig information.

Regionala utvecklingsstrategin

Uppländsk Drivkraft 3.0 är den regionala utvecklingsstrategin för Uppsalaregionen, även kallad RUS. Strategin ansluter sig till fördubblingsmålet, dvs. att antalet resande med kollektivtrafik ska fördubblas till år 2020. Det långsiktiga målet är att hälften av alla motoriserade resor ske med kollektivtrafik. I strategin beskrivs bl. a behovet av att ett effektivt och hållbart transportsystem måste både bejaka en ökad rörlighet och leda till en minskning av de klimatpåverkande utsläppen.

2.2 Kommunala mål

Uppsalas översiktsplan 2010

I Uppsalas översiktsplan från år 2010 står bland annat att:

Stadens trafiksystem ska utvecklas så att kollektivtrafikens andel av resandet kan mer än fördubblas till år 2030, medan biltrafikens andel minskar. Det innebär att transporternas klimatutsläpp kan minska och att staden kan växa utan att

trängseln blir större. En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar också till jämlikhet genom att även de som saknar bil får möjlighet att resa bekvämt och tryggt.

Kollektivtrafik med hög kapacitet, snabbhet och turtäthet ska successivt införas. Stomlinjernas sträckning ska bli varaktiga över tid och ska inledningsvis trafikeras med buss, men kan enligt Översiktsplan 2010 senare byggas om för spårväg eller spårtaxi. I anslutning till stomlinjerna och stadsstråken ska utrymme för ny bebyggelse och platser/parker med intensiv användning skapas.

Tydliga knut- och bytestpunkter ska etableras. Handelscentra som Boländerna/Stormhatten, Gränby och Stenhagen fungerar som bytestpunkter i kollektivtrafiksystemet. De ska få nya platser för infartsparkering för att minska biltrafiken i innerstaden.

Kollektivtrafiken ska ges bättre framkomlighet än bilen till de vanligaste resmålen som stadskärnan, universiteten, sjukhusområdet och arenor.

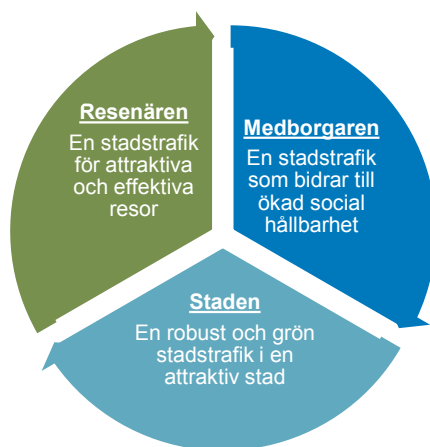
Aktualitetsförklaringen 2014 av Uppsalas översiktsplan

I aktualitetsförklaringen av Uppsalas översiktsplan står bland annat att:

I de gator som markerats som stomlinjestråk ska framkomligheten för kollektivtrafik ha högst prioritet bland trafikslagen. I gatuavsnitt som markerats som stadsstråk eller ingår i stadskärnan ska lösningar också understödja stadslivet genom visuell kontakt och passager för gående tvärs gatan. Kollektivtrafiken ska i möjligaste mån gå på eget körfält där fysiskt utrymme finns.

2.3 Mål för stadstrafiken

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.



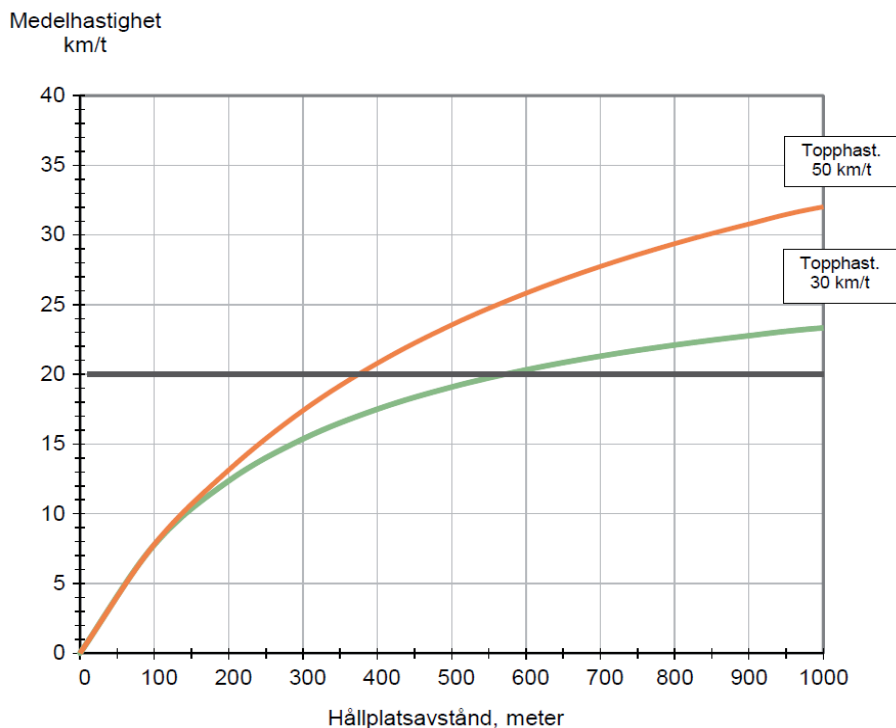
En stadstrafik för attraktiva och effektiva resor

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. Även skyltad hastighet, dvs. topphastigheten, påverkar vilken medelhastighet som kan uppnås på en sträcka. Sambanden mellan medelhastighet, hållplatsavstånd, och topphastigheten åskådliggörs i följande figur.

I befintlig stadsmiljö, med begränsat gatoutrymme, 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.

En annan viktig faktor som påverkar kollektivtrafikens attraktivitet är turtätheten, vilket förutsätter ett bra resandeunderlag. Då blir det också trafikekonomiskt intressant att förbättra kollektivtrafiken genom infrastrukturinvesteringar och andra framkomlighetsåtgärder.



Figur 2.1 Samband mellan topphastighet, hållplatsavstånd och medelhastighet vid fritt flöde utan trängsel. Uppehållstid = 25 sekunder, acceleration = 0,9 m/s och retardation = -0,9 m/s. Källa: Tomas Ahlberg/SLL

En stadstrafik som bidrar till ökad social hållbarhet

Stadstrafiken består av radiella och tvärgående linjer som knyter samman olika stadsdelar och sammanbinder dem med stadens centrala delar och det regionala nätet. Stadstrafiken skapar på så vis tillgänglighet till arbete och utbildning, underlättar för företag att etablera sig och rekrytera rätt arbetskraft samt tryggar möjligheterna att leva och verka i stadens och länets olika delar. Trafiken ska utformas för att även fungera för andra reseärenden som fritid, inköp, nöje och besök samt för tjänsteresor. Detta förutsätter goda öppettider och ett attraktivt trafikutbud över hela trafikdygnet.

Stadstrafiken ska erbjuda resmöjligheter som är trygga och säkra och bidra till ökad jämställdhet och jämlikhet. En god tillgänglighetsanpassning är en grundförutsättning för kollektivtrafiken i staden. Den som själv eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till hållplats ska även kunna resa vidare med stadstrafiken. Stadstrafiken gör på så vis samhället, i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid, tillgängligt för så många som möjligt.

Stadstrafiken bidrar också till människors välbefinnande genom den ökade fysiska aktivitet som blir följden av att människor åker kollektivt istället för att köra bil. Minskad biltrafik kan även bidra till färre trafikolyckor. En trafiksäker fysisk utformning och goda anslutningar för gång och cykel är en förutsättning i utvecklingen av stadstrafiken.

En robust och grön stadstrafik i en attraktiv stad

Stadstrafiken står för en stor del av länets kollektivtrafik, sett till antalet resor. Ungefär var femte resa inom staden sker med kollektivtrafiken. För att göra maximal miljönytta behöver stadstrafiken dels vara attraktiv för att vara konkurrenskraftig gentemot biltrafiken, dels drivas på ett effektivt sätt med låg miljö- och hälsopåverkan. En god framkomlighet för stadstrafiken, förnyelsebara drivmedel och energieffektivitet är förutsättningar för detta.

Stadstrafikens stomlinjer och dess knutpunkter bör ses som ett strukturbildande stadsbyggnadselement som skapar robusthet i stadens transportsystem. Genom sin yteffektivitet skapar den förutsättningar för goda livsmiljöer i staden med ökade ytor för oskyddade trafikanter, stadsliv och rekreation. Åtgärder för att minska bullret från busstrafiken kan behöva vidtas.



3. Strategier för stadstrafiken

3.1 Generella strategier

Enkelhet och tydlighet

Stadstrafiken består av:

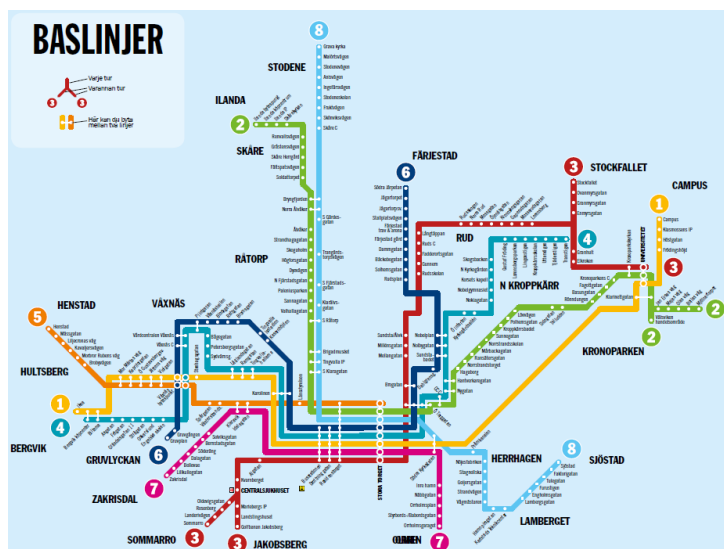
- ▶ Stomlinjer
- ▶ Kompletterande linjer
- ▶ Mjuka linjen (dess omfattning beror bl. a av tillgänglighetsanpassningen av övriga linjer)

Därutöver kompletteras stadstrafiken av den regionala trafiken och närortslinjerna i vissa reserelationer.

Linjenätet ska så långt som möjligt vara ”självinstruerande” och lättbegripligt:

- ▶ Linjestreckningarna ska vara entydiga och utan avvikelser. Däremot måste inte alla turer köra längs hela linjestreckningen.
- ▶ Körvägen och hållplatserna ska vara samma i båda riktningarna, vilket bl. a innebär att det inte förekommer enkelriktade slingor.
- ▶ Fotnoter undviks i tidtabellen.

Ett enkelt och tydligt linjenät ska kompletteras med en bra trafikinformation. Enkla trafiklösningar är även enkla att informera om, se följande figur.



Figur 3.1 Linjekartan för Karlstads stadsbusslinjenät illustreras på ett enkelt och tydligt sätt.

God tillgänglighet och komfort

Alla hållplatser ska på sikt tillgänglighetsanpassas i enlighet med Hållplatshandboken. De största hållplatserna anpassas först; stomlinjehållplatserna samt övriga hållplatser med över 50 påstigande per dag.

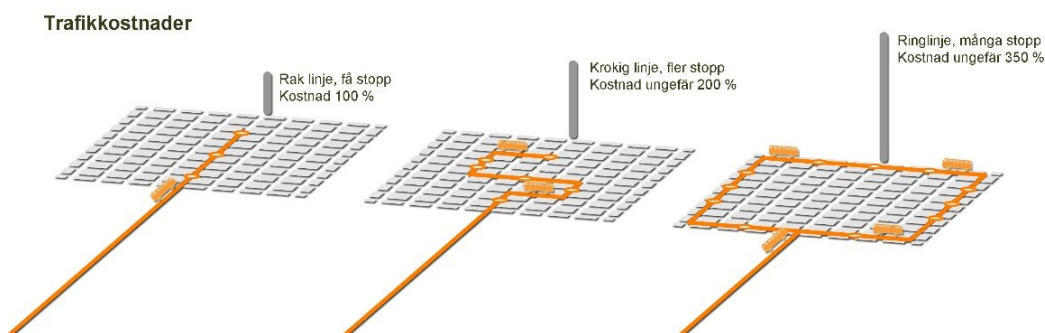
För en god tillgänglighet är det även viktigt att hållplatserna enkelt kan nås till fots och med cykel. Det kräver goda anslutningar utan hinder till gång- och cykelnätet. Vid större hållplatser eller hållplatser som täcker in ett större geografiskt område, ska väderskyddade cykelställ övervägas. Cykelställena ska möjliggöra ramlåsning.

I stadstrafik kan stående resenärer inte helt undvikas, men ingen linje ska regelbundet ha mer än 40 % stående resenärer och de ståendes restid ska inte överstiga 15 minuter. Är resandet större än så sätts förstärkningsbuss in.

Kollektivtrafiken i stadsplaneringen

För att kollektivtrafiken ska bli strukturbildande och utgöra stommen i transportsystemet så krävs en god samverkan med bebyggelseutvecklingen. Övergripande principer ska läggas fast i översiktsplanen. Flera viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken fastläggs tidigt i kommunens planarbete. Kollektivtrafikförvaltningen behöver därför delta i kommunens planarbete redan innan processen kommit till formell planhantering där förutsättningarna för kollektivtrafiken läggs fast. Det är särskilt viktigt att Kollektivtrafikförvaltningen deltar tidigt i strategiskt programarbete.

I anslutning till stomlinjerna ska bebyggelsens täthet och funktionsblandning vara hög. Ny bebyggelse ska läggas i nära anslutning till befintliga stomlinjer och deras hållplatser. Genom att stärka befintliga kollektivtrafikstråk kan högre turtäthet och attraktivare kollektivtrafik skapas på ett resurseffektivt sätt.



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

Tabell 3.1 Riktlinjer vid lokalisering av ny bebyggelse.

Bebyggelsetyp	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)

En låg parkeringsnorm och prissättningen på parkering i ett bostadsområde- eller arbetsplatsområde påverkar valet mellan bil och kollektivtrafik. Låga parkeringsnormer och avgiftsbelagda parkeringsplatser ska användas i anslutning till de starka kollektivtrafikstråken och dess hållplatser för att öka efterfrågan på kollektivtrafik.

Detaljutformningen är av största vikt för att kollektivtrafiken ska bidra till trivsamma stadsmiljöer och för att den ska vara väl synlig och attraktiv. En hög anpassning till stadsmiljön ska beaktas så att kollektivtrafiklösningen ska bli accepterad, ges en god image och ökad kännedom om trafikutbudet.

Knutpunkter och kärnområden ska skapas runt det större hållplatserna. Här ska Uppsalas invånare och kollektivtrafikens resenärer vilja vistas och kunna utföra olika ärenden. Hållplatserna liksom kollektivtrafikens infrastruktur utsätts för hårt slitage. Därför har en hög kvalitet på skötseln och av den offentliga miljön samt drift och underhåll av kollektivtrafikens infrastruktur en stor betydelse. Vid vinterväghållning, sandsopning och barmarksunderhåll (t ex lagning av potthål) ska gator med kollektivtrafik och gångnätet i anslutning till detta prioriteras.

Stadstrafikens hållplatser ska i första hand utformas som klack- eller enkla stopphållplatser. Stomlinjenätets busshållplatser ska i första hand utformas som klackhållplatser. Klackhållplatsen kräver liten plats, ger god plats för väntande passagerare, möjliggör god angöring samt har en bussprioriterande och trafiksäkerhetshöjande effekt. Det är viktigt att klackarna är tillräckligt djupa så att större parkerade fordon ej sticker ut och så att de även fungerar vintertid. För detaljer kring utformning, se Hållplatshandboken.

3.2 Strategier för stomlinjer

Stadstrafikens stomlinjer:

- ▶ Trafikerar ett begränsat antal starka stråk med en linje i varje.
- ▶ Är i huvudsak radiella och binder samman de olika stadsdelarna med stadens centrala delar och det regionala nätet.
- ▶ 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.

I de gator som markerats som stomlinjestråk ska framkomligheten för kollektivtrafik ha högst prioritet bland trafikslagen. Trafiken planeras efter principen ”tänk spår – kör buss”. Det innebär:

- ▶ Prioritering i gaturum och i trafiksignaler med egna körfält där fysiskt utrymme finns.
- ▶ Hög medelhastighet; i centrum minst 20 km/h och i ytterområdena minst 25 km/h.
- ▶ Restidskvoten från start- till målpunkt i stråken ska inte överstiga 1,5 (inklusive genomsnittliga gångavstånd, exklusive väntetid).
- ▶ I genomsnitt ca 500 meter mellan hållplatserna; något tätare i centrum samt i änden på linjerna och något glesare i ”mellanområdena”.
- ▶ Hållplatstiden ska ej överstiga 25 sekunder. För att säkerställa korta hållplatsstopp ska påstigning i alla dörrar tillåtas.
- ▶ Kantstensparkering undviks där stombussen går i blandtrafik.
- ▶ Skyltad hastighet ska minst vara 40 km/h. I direkt anslutning till hållplatser, vid skolor/förskolor och i centrumnära lägen kan lägre hastigheter accepteras. Låga hastigheter, där trafiksäkerheten så kräver, kan tryggas genom hastighetsdämpade åtgärder anpassade för busstrafik.
- ▶ Turtätheten ska minst vara 7,5 minuters trafik under högtrafik.
- ▶ Resandeunderlaget ska vara stort för att motivera ett högt turutbud, minst 200 resenärer i det högst belastade snittet under maxtimmen i den dimensionerande riktningen.
- ▶ En långsiktighet där linjerna läggs fast för överskådlig tid framöver.

Trafiken ska vara tät över hela trafikdygnet så att det är möjligt att resa utan tidtabell. Därmed fungerar den för alla typer av reseärenden. Även viss nattrafik behövs. Öppettiden omfattar hela trafikdygnet. Fasta minuttal (taktidtabell) används när turutbudet är 10 minuter eller glesare. Det innebär att körtiden på en linje då alltid är samma.

Stomlinjerna ska ha en egen identitet för att skapa en tydlighet mot resenären. För stombusslinjer ska låga linjenummer användas för att särskilja dem från övrig trafik. En färg ska användas för varje stomlinje för att öka tydligheten, vilken går igen på linjekartor, destinationsskyltar, hållplatsskyltar och i övrig marknadsföring. Fordonen ska vara normalbussar eller ledbussar.

3.3 Strategier för kompletterande linjer

Stadstrafikens kompletteringslinjer:

- ▶ Kompletterar stomlinjerna och skapar tillsammans med stomlinjerna ett finmaskigare nät.
- ▶ Går till stadsdelar med svagare trafikunderlag, till industriområden och i tangentiella resrelationer.

- ▶ För att erbjuda kompletteringslinje till ett område ska det finnas minst 500 bostäder¹ eller 1000 arbetsplatser.

Framkomligheten ska vara god och en medelhastighet på 20 km/h ska eftersträvas. Det kräver prioritering i gaturum och trafiksignaler. Hållplatstiden ska ej överstiga 25 sekunder. Hållplatsavstånden ska i genomsnitt vara 400-500 meter; något tätare i centrum samt i änden på linjerna och något glesare i ”mellanområdena”.

Kompletteringslinjerna har lägre turutbud och kortare öppettider än stomlinjerna. Under högtrafik ska turtätheten minst vara 15 minuters trafik. Linjerna har taktidtabell, vilket gör att körtiderna inte kan variera.

Kompletteringslinjerna särskiljer sig från stomtrafiken genom att de förses med tvåsiffriga linjenummer. Fordonen ska vara normalbussar.

3.4 Strategier för Mjuka linjen

Mjuka linjen:

- ▶ Vänder sig till resenärer som inte har så bråttom men har behov av en högre servicenivå och mycket god tillgänglighet med korta gångavstånd.
- ▶ Trafikerar målpunkter som används av många funktionshindrade och äldre personer såsom Akademiska sjukhuset, vårdcentraler och äldreboenden.
- ▶ Mjuka linjens omfattning bör succesivt minskas i takt med att övrig busstrafik och dess anslutande gångstråk tillgänglighetsanpassas.
- ▶ Turtätheten är 30 minuter eller 60 minuter. Liksom för övrig stadsbusstrafik används fasta minuttal.

3.5 Strategier för regionala linjerna och närförortslinjer

De regionala linjerna och närförortslinjerna:

- ▶ Angör viktiga bytespunkter och större målpunkter inom staden och kan på så vis erbjuda direktresor mellan dessa samtidigt som omstigning till stadstrafiken blir möjlig.
- ▶ Kan komplettera stadstrafiken i vissa resrelationer
- ▶ Kan avlasta stomtrafiken i belastade snitt under högtrafik.
- ▶ Kan användas för lokala trafikuppgifter när linjerna passerar stadsdelar eller hållplatser där resandeunderlaget är för svagt för stadstrafik.
- ▶ Ska alltid ha gena linjesträckningar i staden och upplägget ska vara sådant att stor överströmning av lokalresenärer undviks.

¹ Baseras på 2,5 boende per lägenhet

4. Referenslista

- ▶ Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län
- ▶ Uppländsk Drivkraft 3.0 - regionala utvecklingsstrategin för Uppsalaregionen
- ▶ Uppsalas översiktsplan 2010
- ▶ Aktualitetsförklaringen 2014 av Uppsalas översiktsplan 2010
- ▶ Hållplatshandboken - riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län