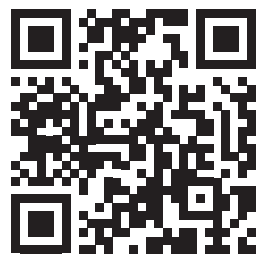


Hållplats

Uppsala Science
Park

Läs mer här



Region Uppsala

regionuppsala.se/sparvag

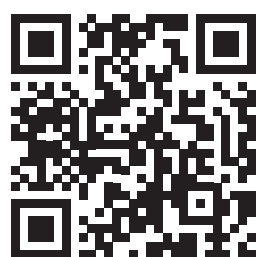
uppsala.se/sparvag



Hållplats

**Regements-
vägen**

Läs mer här



Region Uppsala

regionuppsala.se/sparvag

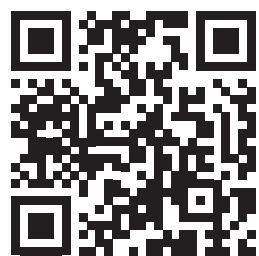
uppsala.se/sparvag



Hållplats

Gottsunda
torg

Läs mer här



Region Uppsala

regionuppsala.se/sparvag

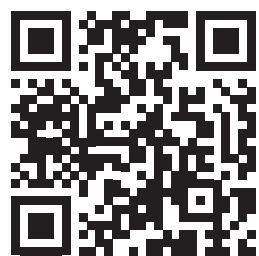
uppsala.se/sparvag



Hållplats

Sjukhus-
vägen

Läs mer här



Region Uppsala

regionuppsala.se/sparvag

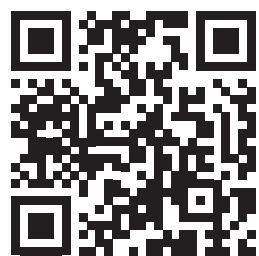
uppsala.se/sparvag



Hållplats

Ultuna

Läs mer här



Region Uppsala

regionuppsala.se/sparvag

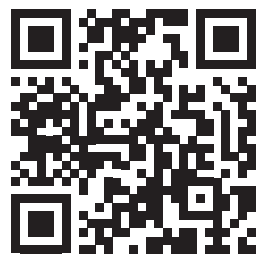
uppsala.se/sparvag



Hållplats

Bäcklösa
torg

Läs mer här



Region Uppsala

regionuppsala.se/sparvag

uppsala.se/sparvag



Spårvägen i korthet

Jämförelse mellan BRT och spårväg

Att anlägga spårväg är en betydande investering. I Uppsala börjar det blir trångt på bussarna framförallt i de södra delarna. Därför behöver vi utveckla kollektivtrafiken så att alla som vill ska kunna resa i framtiden.

Spårvägen måste därför jämföras med andra lösningar som är likvärdiga. De stadsbussar som trafikerar Uppsala idag har för låg kapacitet så den jämförelse som måste göras är spårväg mot andra lösningar som BRT, Bus Rapid Transit.

I den jämförelsen förlorar BRT när man ser till hela livscykeln (30 år) eftersom:

- markvärdet längs med spåren ökar - det finns ingen motsvarande effekt vid BRT
- spårvagnar tar fler passagerare än BRT - 300 mot 151 för en led buss
- spårvägen har statlig medfinansiering - BRT saknar det helt
- spårvägen har lägre driftskostnader - färre fordon och förare behövs
- den tekniska livslängden för en spårvagn är ungefär 30 år - för bussar är den ungefär 12-15 år.

Varför kan man inte ha spårtaxi?

I samband med Fyrspårsavtalet 2017 studerade kommunen flera kollektivtrafiksystem, däribland spårtaxi. Slutsatsen var att spårtaxi har intressanta egenskaper, men skulle kräva kompletterande trafikslag och parallella system.

I studien utgick kommunen från att en spårtaxi kunde ta 10 passagerare och ändå motsvarades inte behovet för kollektivtrafiken

Vad kommer spårvägen att kosta?

Den totala summan beräknas till 12,1 miljarder. Stat, region och kommun delar på investeringskostnaden:

Staten: 3,1 miljarder

Region Uppsala: 1,5 miljarder

Uppsala kommun: 7,5 miljarder

AI-styrda bussar

Oavsett hur bussen styrs så löser den inte utmaningen med kapaciteten. Vi behöver kunna erbjuda en kollektivtrafik som fungerar för tiotusentals människor samtidigt. Det kan bussar inte göra idag.

Självkörande mindre bussar

Självkörande, autonoma, bussar kan i framtiden bli viktiga inslag i Uppsalas kollektivtrafik. Men de är en lösning för ett annat problem: orter där det i dag är gles trafik, låg volym och sista-milen-transporter.

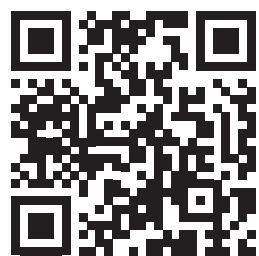
De löser inte en situation där man behöver flytta över 80 000–100 000 påstigande per dygn längs ett par huvudstråk i rusningstid.



17 km spår

22 hållplatser

Läs mer här



Region Uppsala

region uppsala.se/sparvag

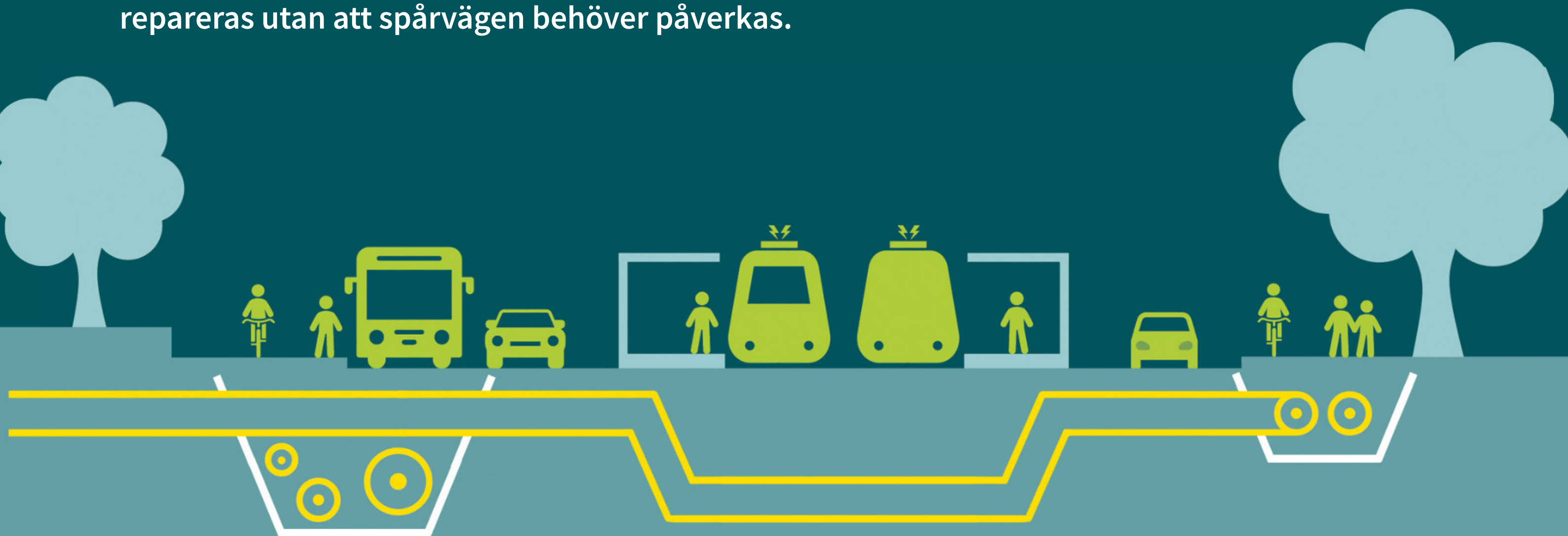
uppsala.se/sparvag



Idag ligger ledningar för el, vatten, avlopp och fjärrvärme under bilgatorna. När spårvägen byggs behöver de flytta så att de inte hamnar under spåren. Om något händer med ledningarna i framtiden så kan vi reparera dem utan att spårvägen påverkas.



Bil-, gång- och cykeltrafik ligger på sidorna om spåret. Förutom spårväg anlägger vi gång- och cykelvägar längs med spåret för att det ska bli enklare att gå och cykla i Uppsala. Ledningarna har flyttat bort från spåren så att de kan repareras utan att spårvägen behöver påverkas.



Region Uppsala

region uppsala.se/sparvag

uppsala.se/sparvag



Uppsala
kommun

Spårvägen i korthet

Varför räcker det inte med vanliga bussar?

Varje dag görs det 75 000 resor med stadsbussarna i Uppsala.

De mest trafikerade linjerna i Uppsala är linje 3,4,5 och 7 som trafikerar Gottsunda och Sävja tillsammans med linje 1, ringlinjen som bland annat passerar Regementsvägen, Polacksbacken och Rosendal.

Redan idag är det trångt på bussarna i rusningstrafik och med 60 000 fler invånare skulle vi behöva sätta in så många fler bussar att trafikstockningar blir oundvikliga och annan trafik får svårt att ta sig fram.

Vanliga bussar räcker helt enkelt inte till.

Hur många får plats i en spårvagn?

Den spårvagn som kommer att trafikera Uppsala kan ta drygt 300 passagerare. En vanlig stadsbuss i linjetrafik idag tar omkring 70 passagerare och en ledbuss 120-150 passagerare beroende på modell.

Det här är det *maximala* antalet passagerare som bussen respektive spårvagnen kan ta. Då är det riktigt trångt och man brukar istället prata om *komfortantal* där passagerarna fortfarande tycker att det är bekvämt att resa även om man kanske får stå upp en del av resan.

Lite siffror:

- I tunnelbanans rusningstrafik räknar man med 6 passagerare per kvadratmeter
- Spårvagnens maxkapacitet skulle innebära 4 passagerare per kvadratmeter
- Komfortantalet innebär 2,5 passagerare per kvadratmeter och då blir det 185 passagerare per vagn.
- För bussar är komfortantalet också lägre och det varierar också per modell. För en ledbuss kan komfortantalet vara omkring 80-100 passagerare.

Varför kan man inte ha lika långa bussar som en spårvagn?

Hur långa bussar får vara regleras i Trafikförordningen (4 kap. 17 a §).

För bussar gäller:

- Buss med två axlar 13,5 meter
- Buss med fler än två axlar 15,0 meter
- Ledbuss med en ledad sektion 18,75 meter
- Ledbuss med fler än en ledad sektion 24 meter
- Buss med en släpvagn för personbefordran 24 meter
- Buss med en annan släpvagn 18,75 meter

Längre bussar än 24 meter är inte tillåtna på svenska vägar enligt svensk lag. Samma begränsning finns inte för spårvagnar vilket är anledningen till att spårvagnar kan ta fler passagerare än en buss. komfortantalet vara omkring 80-100 passagerare.

