



Stråken kan också i en övergångsperiod trafikeras med trådbussar. Kartan visar hur dessa tidsmässigt kan etableras: Etapp 1: röd, etapp 2: blå och etapp 3 grön.

Trådbussar

Samtliga linjer kan, i de fall dessa trafikeras med bussar, med fördel byggas som trådbusslinjer, understryks i förstudien. Trådbussar ger i stadsplaneringen i det närmaste samma strukturerande effekt som spårvagn. Den elektriska anläggningen för trådbussar kan konverteras så att den går att använda för spårvägstrafik om detta blir aktuellt i framtiden.

Trådbussar ger samma miljövinster som spårvagnen vad gäller lokala emissioner. Trådbussar lämpar sig väl i en stad som Uppsala med backar och passager under Ostkustbanan som överstiger den lutning som en spårvagn normalt inte klarar.

En trådbuss förbrukar endast 40 procent av den energi som motsvarande dieselbuss kräver för samma trafikuppgifter.

Energieffektiviteten för biogas- och eta-

nolbussar är 10–15 procent sämre än för dieselbussar. Under förutsättning att trådbussarna körs på grön el är utsläppen noll.

Det är aktuellt med trådbussar endast på stombusslinjerna, eftersom det bör vara tät trafik på linjen för att investering i infrastruktur ska kunna motiveras.

Förstudien anger att trådbusstrafik kan etableras inom två år från beslut. Kontaktledningen kräver varken planändringar eller bygglov.

Trådbussnätet kan byggas ut i tre etapper där linjerna elektrifieras efter belastning.

Etapp 1:

- Luthagen–Ultuna
- Stenhagen–Gottsunda

Etapp 2:

- Årsta–Sävja

Etapp 3:

- Gamla Uppsala–Boländerna
- Gränby–Tuna backar

I etapp 1 trafikeras båda linjerna med dubbelledtrådbussar, resterande etapper kräver vanliga ledtrådbussar.

Utbyggnaden omfattar totalt 61,8 km dubbelspårig kontaktledning. Av dessa återfinns 31,4 km i etapp 1, 11,6 km i etapp 2 och 18,8 km i etapp 3.

I etapp 1 ingår även anpassning av bussdepån för trådbusstrafiken.

Etapp 1 innebär vidare att 12 matarstationer måste byggas och att totalt 53 dubbelledtrådbussar köps in.

För etapp 2 krävs ytterligare 3 matarstationer och 17 ledtrådbussar medan etapp 3 kräver 4 matarstationer och 17 ledtrådbussar.

Det är lämpligt att bygga ut trådbusstrafiken efterhand som stombusslinjerna prioriteras och etableras.

Den första etappen skulle kunna stå klar 2012, etapp 2 år 2013 och etapp 3 år 2014. Därefter utvecklas trafiken ytterligare och omställning till spårväg sker efterhand från ca 2020.

Den totala investeringskostnaden för ett fullt utbyggt system med fyra spårvägslinjer, en stombusslinje och fem kompletteringslinjer är ca 5,7 miljarder kronor, motsvarande en kapitalkostnad på 397 miljoner kronor per år.

Merkostnaden om man väljer att införa trådbuss istället för biogasbussar på stombusslinjerna är 610 miljoner kronor. Den sammanlagda driftkostnaden för infrastruktur och fordon beräknas till ca 265 miljoner kronor per år.

Spårtaxi

Företaget Beamways har studerat och analyserat spårtaxisystem som ett alternativ för framtidens kollektivtrafik i Uppsala stad. Detta ingår i den nämnda förstudien.

Linjenätet för spårtaxi ska klara det stora resbehov som kan vara aktuellt år 2030. Ett till största delen dubbelriktat nät anses vara mest fördelaktigt.

Det nät som redovisas i trafikstudien är ett av många möjliga utformningar. Målsättningen har varit att täcka alla delar av staden som har flerfamiljshus eller större mängder av arbetsplatser.

För 2014 redovisas en variant på pilotbana som i omfattning motsvarar den i en tidigare studie för Boländerna, men nu mer anpassad för att kunna byggas vidare i ett senare skede.

Nätet år 2014 har 7,9 km dubbelspår, sex korsningar och 14 stationer. En depå skisseras norr om IKEA, men den kan också placeras någon annanstans inom området.

Spårtaxinätet för år 2020 visar en möjlig variant av utbyggnad från det ursprungliga nätet i Boländerna, med målet att ha det