



Trafik och samhälle

Nytt linjenät i Enköpings stad

Region Uppsala

Dnr TSN2019-0076-11

Förord

Enköpings stad växer. Den ökande befolkningen ställer hårdare krav på kollektivtrafiken i staden, samtidigt som dagens tätortstrafik har stora utmaningar.

Utmaningarna ligger i att åtgärda dagens brister samtidigt som behoven hela tiden ökar. Det nuvarande linjenätet i Enköpings stad upplevs begränsat och svårt att kommunicera. Antalet resenärer är lågt jämfört med andra städer i samma storlek, samtidigt som befolkningsmängden i staden ökar. Nuvarande linjenät bidrar till långa restider och kollektivtrafiken saknar då konkurrenskraft mot bilen. Genom att utveckla tätortstrafiken och framställa ett stadsbusskoncept finns stor potential att öka det kollektiva resandet i staden och minska klimatpåverkan.

Dagens linjenät behöver anpassas efter den växande stadens utmaningar. Kollektivtrafiken måste samtidigt vara attraktiv och effektiv för att andelen resenärer ska öka.

I september 2018 antog kollektivtrafiknämnden ett antal planeringsprinciper för busstrafiken i Enköpings stad. Planeringsprinciperna har sedan legat till grund för arbetet med att skapa ett nytt och attraktivt linjenät. Linjenätets upplägg baseras på mål som finns i regionala och kommunala planer och har tagits fram i nära samarbete med Enköpings kommun.

Det nya linjenätet bygger på knutpunktsupplägg med takttrafik, där färre och tydligare linjer med rakare körvägar prioriteras. På så vis blir systemet lättare att använda och förstå. Målet är att resandet med kollektivtrafiken i Enköpings stad ska dubbleras eller öka mer än så, utan att det sker på bekostnad av gående eller cyklister.

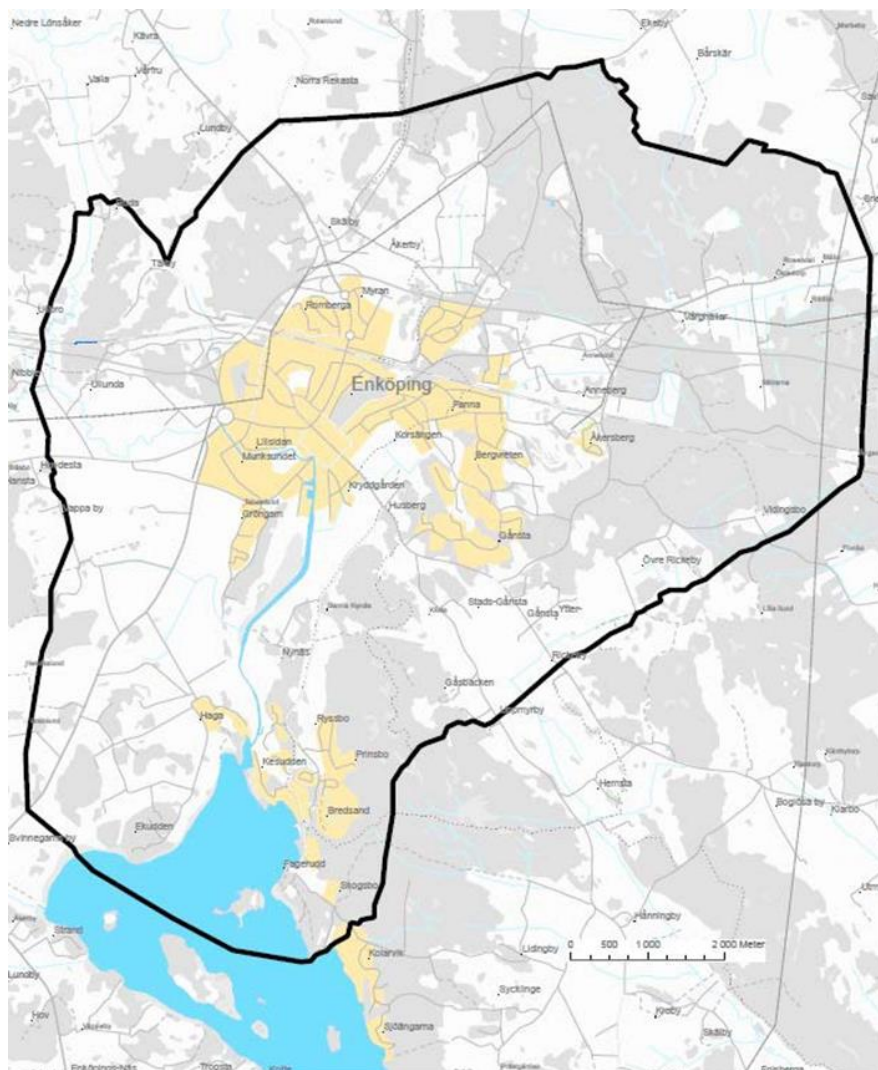
Innehållsförteckning

Förord	2
1. Utmaningar	4
1.2 <i>En pålitlig och konkurrenskraftig kollektivtrafik</i>	5
2. Brister i dagens tätortstrafik	6
2.1 <i>Svårövergripligt och otydligt</i>	6
2.2 <i>Ogena körvägar och korta hållplatsavstånd</i>	6
2.3 <i>Benchmarkingstudie</i>	7
3. Regionbusstrafikens roll i Enköpings stad	9
4. Principer för en attraktiv stadstrafik i Enköpings stad	10
4.1 <i>Enkelhet och tydlighet</i>	10
4.2 <i>Attraktiv och effektiv kollektivtrafik</i>	10
4.3 <i>Den regionala kollektivtrafiken</i>	11
4.4 <i>Jämlikt kollektivtrafiksystem som bidrar till ökad social hållbarhet</i>	11
5. Medborgardialoger	13
5.1 <i>Medborgardialoger under vintern 2018</i>	13
5.2 <i>Inkomna synpunkter</i>	14
5.1.1 <i>Invånarnas resvanor</i>	14
6. Samråd för nytt linjenät i Enköpings stad	15
6.1 <i>Samrådsprocessen</i>	15
6.2 <i>Inkomna synpunkter</i>	15
6.3 <i>Fokusgrupper</i>	16
7. Nytt linjenät i Enköpings stad	17
7.1 <i>Linjesträckning</i>	17
7.1.1 <i>Linjer</i>	18
7.1.2 <i>Täckningsgrad</i>	19
7.2 <i>Koncept för stadstrafiken</i>	20
7.3 <i>Kostnader och finansiering</i>	20
7.4 <i>Regionbusstrafikens roll i det nya linjenätet</i>	21
8. Konsekvensanalyser	23
8.1 <i>Social konsekvensanalys</i>	23
9. Tidplan	27

1. Utmaningar

Enköpings stad växer och resandet med kollektivtrafik förväntas öka i takt med den växande befolkningen. I den fördjupade översiktsplanen för Enköpings stad tas ett helhetsgrepp över hur staden ska utvecklas fram till år 2040. Planen möjliggör för omkring 7000 nya bostäder vilket motsvarar en befolkningsökning med 18 000 nya invånare inom avgränsningsområdet för planområdet. Det ställer i sin tur nya krav på både Enköpings stad och den lokala kollektivtrafiken inom stadens gränser.

Den fördjupade översiktsplanens geografiska avgränsning består av tätorterna Enköping, Haga och Bredsand, områdena däremellan samt kringliggande landsbygd. Nästan 26 000 invånare bor inom planområdet i dag, och nästan 8 000 personer arbetar inom samma gränser. Samma geografiska avgränsning utgör området för dagens tätortstrafik och för det nya linjenätet.



Figur 1.0 Geografiskt avgränsningsområde för fördjupad översiktsplan för Enköpings stad. Samma geografiska område avgränsar det nya linjenätet

1.1 Enköpings stad växer & behoven av kollektivtrafik ökar

Befolkningstillväxten beror till stor del på det ökade bostadsbeståndet vilket möjliggör för nya invånare i staden. Fram till 2023 beräknas Enköpings tätort växa med cirka 4000 invånare, vilket är en ökning med 17 procent sedan 2017. Bredsand förväntas växa med cirka 750 invånare, en ökning med 61 procent. Haga beräknas växa med cirka 130 invånare vilket motsvarar en ökning med 38 procent.

Stadens linjenät behöver utvecklas till följd av befolkningsökningen men även för att bistå Enköpings kommun med att bidra till omställningen mot ett mer hållbart transportsystem. I dag utgörs den lokala trafiken i Enköpings stad av tätortstrafik. För att kunna bistå med en kollektivtrafik som matchar invånarnas nuvarande och kommande behov, samt för att hjälpa till att nå kommunens mål om ett trafiksystem med utveckling i en hållbar riktning har ett nytt linjenät med stadsbusstrafik arbetats fram. Det nya stadslinjenätet presenteras längre fram.

Befolkningsökningen förväntas spilla över i en större efterfrågan på transporter, vilket på sikt väntas leda till ökad trängsel i transportsystemet. Att öka andelen resor som sker med kollektivtrafiken och ge kollektivtrafiken god framkomlighet är ett sätt att öka effektiviteten i transportsystemet.



Figur 1.1 Gävle kommun visar hur olika färdssätt tar olika mycket plats på stadens gator.

1.2 En pålitlig och konkurrenskraftig kollektivtrafik

För att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka måste den vara ett attraktivt val för Enköpings invånare. Det innebär bland annat att den måste vara snabb, bekväm, pålitlig och miljösmart. Det innebär att bussarnas restider måste vara konkurrenskraftiga med bilens och att bussarna således måste trafikera på ett effektivt sätt. Genom ett utvecklat linjenät ges restidsvinster för resenären, samtidigt som kollektivtrafiken och vägnätet kan bedrivas och användas mer effektivt.

2. Brister i dagens tätortstrafik

Dagens tätortstrafik har flera brister. I samband med att planeringsprinciperna arbetades fram gjordes en benchmarkinganalys där Enköpings tätortstrafik jämfördes med busstrafiken i andra svenska städer av motsvarande storlek. Bristerna samt resultatet från benchmarkingstudien presenteras i detta kapitel.

2.1 Svårövergripligt och otydligt

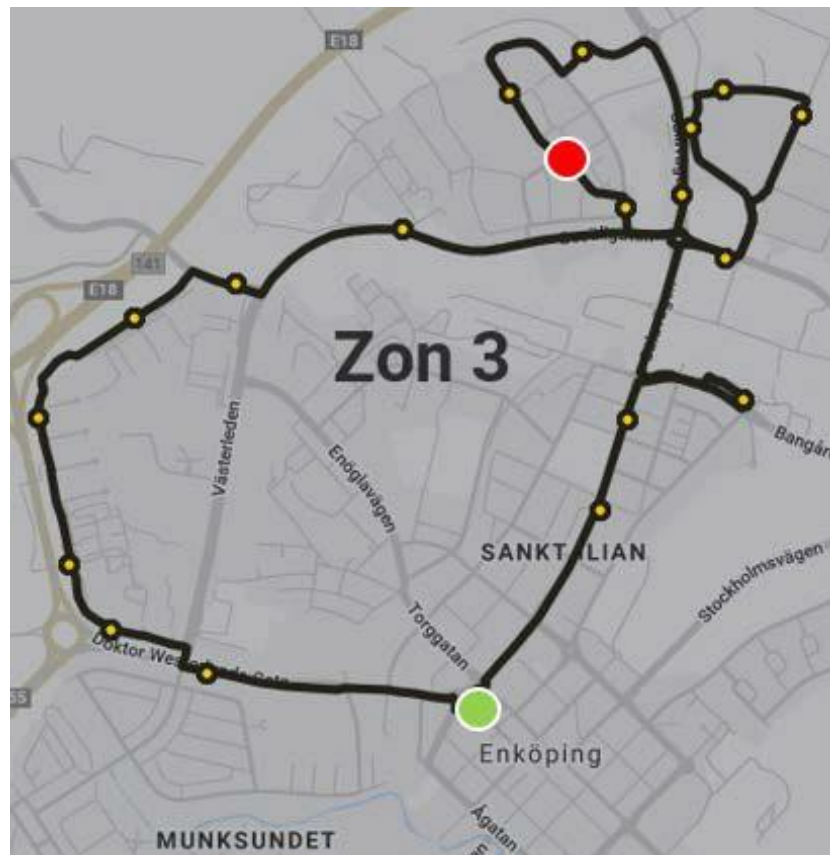
Dagens linjenät för tätortstrafiken består av ett stort antal linjer, totalt nio linjer, varav en benämns "Mjuka linjen" och i första hand är till för de resenärer som värderar närhet framför kort restid.

Det stora antalet linjer, där flera trafikerar i stora slingor, skapar ett otydligt linjenät. Vissa linjer trafikerar enbart delar av dagen och endast åt ett håll, vilket innebär kort restid åt ena hållet, men betydligt mycket längre restid för att komma tillbaka. Linjerna har lågt turutbud och utöver det saknas en samlad linjekarta. När linjenätet är svårövergripligt är det svårt för resenärerna att förstå hur de kan resa med kollektivtrafiken.

Ett otydligt linjenät är även svårt att informera om. Det faktum att tätortslinjerna benämns med tresiffriga linjenummer, likt regionbusstrafiken, bidrar också till att det är svårt för en ny resenär att veta om linjen i fråga tillhör tätortstrafiken eller regionbusstrafiken.

2.2 Ogena körvägar och korta hållplatsavstånd

I och med att linjerna trafikerar i slingor och i vissa fall även avstickare, i kombination med korta hållplatsavstånd, ibland kortare än 300 meter, blir restiden med tätortstrafiken lång och busstrafiken har i flera reserelationer svårt att konkurrera med bil. I figuren på nästa sida visas ett exempel på en resa där både bil och cykel erbjuder kortare restider än vad tätortstrafiken kan erbjuda.



Figur 2.0 Exempelresa: Gustav Adolfs plan – Romberga torg där resan görs med linje 211. Restidskvoten Kollektivtrafik/bil är i den här relationen 1,8.

2.3 Benchmarkingstudie

Benchmarkingstudien baseras på en jämförelse av sex faktorer:

- Turutbud
- Enkelhet
- Korta restider och punktlighet
- Central bytespunkt
- Tydlig profilering av stadstrafiken
- Konkurrenskraftiga priser

Studien utgår från en modell där faktorerna ovan omsatts till nio enkelt mätbara parametrar. I tabellen på nästa sida framgår att Enköpings tätortstrafik får låga betyg i parametrar kopplade till turutbud, restid, enkelhet och tydlighet. Jämfört med andra lika stora städer har även Enköping ett mycket lågt resande med kollektivtrafiken i staden motsvarande 6 resor per invånare. De bästa städerna, Hudiksvall och Hässleholm har cirka 6 gånger större resande per invånare.

Tabell 2.0 Tabellen visar hur Enköpings tätortstrafik presterar för respektive parameter. Är en parameter väl tillgodosedd blir standarden grön, delvis tillgodosedd blir gul standard och inte tillgodosedd blir röd standard.

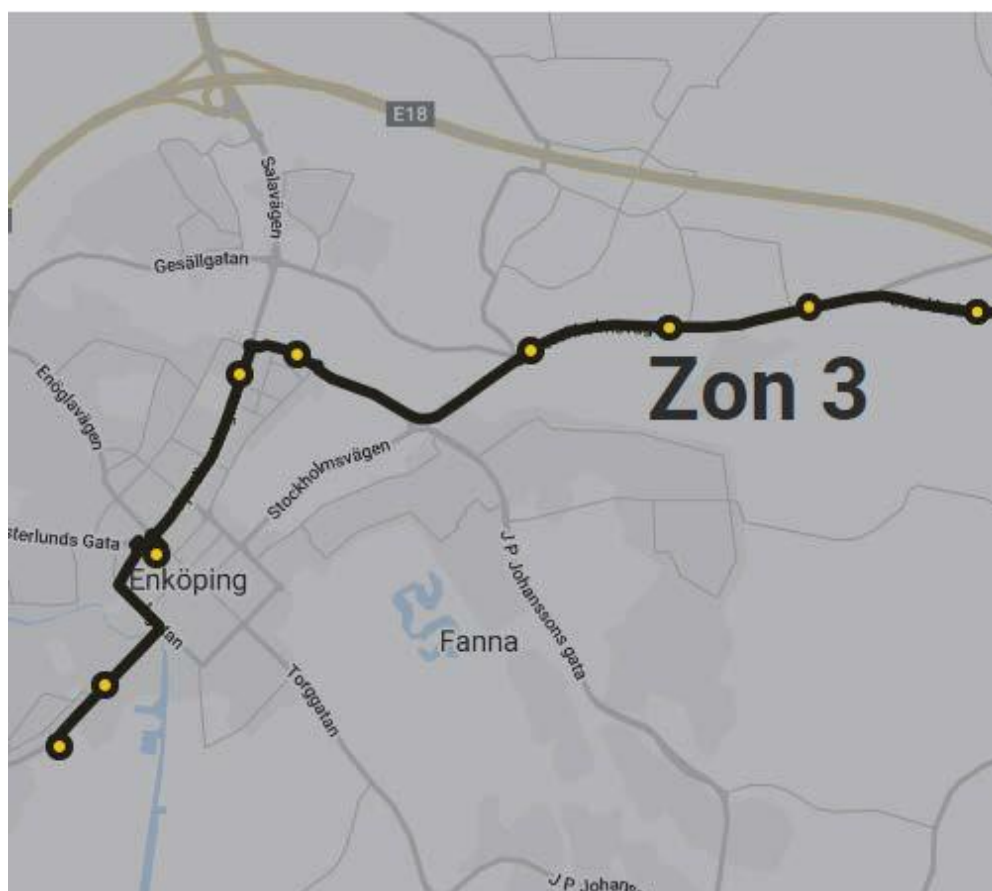
Parameter	Grön	Gul	Röd
Frekvens i högtrafik	<= 15 min	16–29 min	>=30 min
Frekvens i lågtrafik	<= 20 min	21–44 min	>= 45 min
Åktidskvot koll/bil	max 1,2	1,3 - 1,5	1,6 eller högre
Biljettpris ¹	< 20 kr	20 - 21 kr	> 22 kr
Få men starka linjer (inv/linje)	över 6' inv	3' - 6' inv	under 3' inv
Enkelhet - tidtabeller			
Enkelhet - linjesträckningar			
Central bytespunkt			
Tydligt profilerad stadstrafik			

¹Biljettpriset är en sammanvägning av pris för enkelbiljett och periodbiljett. 30 kr för enkelbiljett och 375 kr/40 resor = 9,40 kr för periodkort. Medelvärde 19,70 kr/resa.

3. Regionbusstrafikens roll i Enköpings stad

Dagens regionbusstrafik täcker inte enbart resandebehovet mellan Enköping och omkringliggande städer, tätorter och landsbygd. Regionbusstrafiken fyller även en lokal funktion eftersom både på- och avstigning tillåts vid flera hållplatser inom staden.

Regionbusstrafiken går i de flesta fall parallellt med tätortstrafiken, erbjuder direktförbindelser mellan Enköping och andra städer, och tillhandahåller därutöver en tidseffektiv resmöjlighet i centrala Enköping. På grund av regionbussarnas attraktiva turtäthet och relativt raka linjesträckningar väljer många resenärer att göra lokala resor med regionbusstrafiken då det ofta är ett snabbare alternativ än tätortstrafiken. Lokala resor skapar större belastning och fler stopp på regionbusslinjerna, vilket förlänger restiden för de som reser utanför Enköpings stad. Det gör regionbusstrafiken mindre attraktiv för de långväga resenärerna. Samtidigt försvagas tätortstrafikens uppdrag och huvudsakliga syfte då fler väljer att resa med regionbusstrafiken som ska fokusera på det regionala uppdraget.



Figur 3.0 Exempel på regionbusslinje (linje 804) som kan användas för lokala resor inom Enköpings stad. Linjen trafikerar målpunkter som Enköpings station, S:t Ilian, Gustav Adolfs plan och Lasarettet, vilka även trafikeras av tätortstrafik.

4. Principer för en attraktiv stadstrafik i Enköpings stad

I dokumentet Planeringsprinciper för busstrafiken i Enköpings stad² tydliggörs vilka principer

som är viktiga för att stadstrafiken ska utvecklas på ett konsekvent och enhetligt sätt samt hur kvalitén och attraktiviteten i stadstrafiken kan höjas. Sammantaget bedöms ökningspotentialen för resenärer i Enköpings stadstrafik vara mycket stor. De principer som legat till grund för framtagandet av det nya linjenätet redovisas i detta kapitel.

4.1 Enkelhet och tydlighet

Enköpings station, som ligger en bit från centrum och har snabb och frekvent tågtrafik, är lämplig att bygga upp en matartrafik till. För att skapa underlag för en mer attraktiv kollektivtrafik med bland annat högre turutbud och lägre tröskel för nya resenärer ska kollektivtrafiken i Enköping utformas utifrån följande principer:

- Få och tydliga linjer med rakare körvägar, där slingor undviks.
- Körvägen och hållplatserna ska vara samma i båda riktningar.
- Högt turutbud i såväl hög- som lågtrafiktid (kan lättare åstadkommas med färre linjer).
- Takttrafik (fasta minuttal) med knutpunktsupplägg, d v s tidspassning mellan linjerna vid en central bytespunkt. Det är en fördel om alla stadstrafiklinjerna kan mötas vid stationen.
- Tydligt profilerad stadstrafik med låga linjenummer som är lätta att lära sig.

4.2 Attraktiv och effektiv kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv behöver busstrafiken, utöver ett bra turutbud, kunna erbjuda konkurrenskraftiga restider relativt bilen. I större städer innebär detta ofta en stor utmaning då framkomlighetsproblem för biltrafiken generellt inte är lika omfattande som i mindre städer. I mindre städer kan framkomlighetshöjande åtgärder bestå av mindre åtgärder i anslutning till centrala korsningspunkter. Följande principer föreslås för Enköpings stadstrafik:

- Prioritering av kollektivtrafiken i kritiska gatusnitt och korsningar med egna kör- fält/bussluss/signalprio där fysiskt utrymme finns.

² Planeringsprinciperna togs fram med hjälp av Trivector och tjänstepersoner från Region Uppsala och Enköpings kommun. Därutöver var representanter från trafikföretaget som kör dagens tätortstrafik i Enköping delaktiga i processen.

- Hög medelhastighet; eftersträva minst 20 km/h inklusive hållplatsstopp.
- Restidskvoten för resor med tätortstrafiken till Gustav Adolfs plan och/eller Enköpings station bör inte överstiga 1,5 (inklusive genomsnittliga gångavstånd, exklusive väntetid).
- Hållplatsavstånden ska i genomsnitt vara 400–500 meter; något tätare i centrum samt i änden på linjerna.
- Skyltad hastighet bör vara minst 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 i stadstrafiken ska anpassas för att matcha tågavgångar vid Enköpings station och Eftersträva 15min-trafik i högtrafik.
- En långsiktighet där linjerna läggs fast för överskådlig tid framöver.
- Stadstrafiken ska erbjuda resmöjligheter hela dagen och även kvällar och helger.
- Anslutande gång- och cykelvägar till hållplats skall vara gena, ha belysning och vinterväghållas. Genhetsknoten³ bör inte överstiga 1,25.

43 Den regionala kollektivtrafiken

Den regionala kollektivtrafiken ska erbjuda resmöjligheter som knyter ihop länet och regionen och avlastar infrastrukturen. För Enköpings del innebär detta att regionala busslinjer:

- Angör viktiga bytespunkter och större målpunkter inom staden och kan på så vis erbjuda direktresor mellan dessa samtidigt som omstigning till tätortstrafiken blir möjlig.
- Har alltid gena linjesträckningar i staden och upplägget ska vara sådant att stor överströmning av lokalresenärer undviks.

44 Jämlikt kollektivtrafiksystem som bidrar till ökad social hållbarhet

Trafiken ska utformas för att utöver arbets- och skolpendling även fungera för andra reseärenden som fritid, inköp, nöje och besök. Detta tillgodoses genom 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 såväl Enköping som i andra städer. Den som själv eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till hållplats ska även kunna resa vidare med kollektivtrafiken. Stadstrafiken och regionbusstrafiken gör

³ Genhetsknot är ett begrepp som används för att beskriva förhållandet i avstånd mellan två punkter genom jämförelse av fågelavståndet och verkligt avstånd via gång- eller cykelväg. Genhetsknot 1,25 innebär alltså att verkligt gångavstånd är 25 % längre än motsvarande fågelavstånd.

på så vis samhället, i form av arbete, utbildning, service, kultur och fritid tillgängligt för så många som möjligt.

Kollektivtrafiken 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.

5. Medborgardialoger

Inför framtagandet av det nya linjenätet genomfördes två medborgardialoger och en enkät publicerades på ul.se. Enköpings invånare gavs möjlighet att lämna synpunkter inför framtagandet av linjenätsförslaget och resultatet av medborgardialogerna presenteras i detta kapitel.

5.1 Medborgardialoger under vintern 2018

För att få en samlad bild av Enköpingsbornas syn på kollektivtrafiken i staden och hur de använder den i dag, genomfördes i november och december 2018 två medborgardialoger på plats i centrala Enköping. Där fick Enköpings invånare möjlighet att svara på frågor om deras resvanor. De fick även möjlighet att tycka till om den befintliga kollektivtrafiken och lämna synpunkter och idéer. Utöver de två tillfällena för medborgardialog fanns även möjlighet att lämna synpunkter via en enkät på ul.se.

Information om samtliga medborgardialoger gick ut via ul.se, enkoping.se och Facebook. Annonser publicerades i EnaHåbo-tidningen och ett pressmeddelande skickades ut.



Figur 5.0 kommunikationsmaterial som använts för att marknadsföra medborgardialogerna i Enköping.

Under medborgardialogssprocessen besökte totalt 120 personer de fysiska dialogtillfällena och 210 personer svarade på den webbaserade enkäten.

5.2 Inkomna synpunkter

Det finns en naturlig linje mellan inkomna synpunkter och linjenätsförslagets funktion. Sammantaget hade de som medverkade i medborgardialogprocessen synpunkter om bland annat passning till andra trafikslag, turtäthet, kommunikation och linjernas sträckning.

Enköpingsborna upplever att dagens tidtabell inte erbjuder avgångar som passar med byten, utan snarare innebär lång väntan eller risk att missa sin anslutning. Därav väljer många att ta bilen till sitt anslutande trafikslag istället för att använda tätortstrafiken.

Vidare passar inte dagens öppettider de som vill använda kollektivtrafiken sent eller väldigt tidigt på dygnet samt på helgen vilket gör att det blir svårt att ta sig till arbete och fritidsaktiviteter. Det önskas även bättre kommunikation i form av digital information och tidtabeller som är enkla att förstå. Av detta är det tydligt att tidtabellernas nuvarande funktion kan ge upphov till förvirring och avståndstagande från att använda tätortstrafiken.

Därutöver upplever Enköpings invånare att det är svårt att använda kollektivtrafiken i Enköping för att ta sig till centrala handelspunkter som exempelvis myranområdet.

5.1.1 Invånarnas resvanor

Under medborgardialogstillfällena och i enkäten ställdes ett antal frågor om invånarnas resvanor. Det kan konstateras att majoriteten av de som svarat oftast reser till Enköpings station för att göra ett byte. Vid stationen är det dessutom lätt att hitta en parkering till sin bil. Därefter reser flest till Gustav Adolfs plan.

Flest kollektivtrafikresenärer reser från Västerleden följt av Bredsand, Galgvreten och Gånsta. De flesta är förvärvsarbetande eller studerande och de främsta skälen till varför kollektivtrafiken används som färdmedel är för att många av de svarande inte äger någon bil eller inte har körkort, samt att det är miljövänligt. De främsta skälen till varför de svarande avstår från att resa med kollektivtrafiken är för att avgångstiderna inte passar och för att restiden är för lång.

6. Samråd för nytt linjenät i Enköpings stad

Efter sammanställning av medborgardialogernas resultat utarbetades ett förslag till linjenät för Enköpings stad. Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden beslutade 2019-09-23, § 62 att godkänna samrådsförslaget.

Samrådsförslaget remitterades under perioden 15 oktober till 30 november 2019 för allmänheten och för Enköpings kommun till den 10 februari 2020 med anledning av att anpassa till Enköpings kommuns politiska processer. Resultatet av samrådet presenteras i detta kapitel.

I bilagd samrådsredogörelse presenteras en sammanställning av inkomna synpunkter. Därutöver presenteras Region Uppsalas hantering av dessa och vad som har tagits höjd för i den slutgiltiga versionen i det nya linjenätet.

6.1 Samrådsprocessen

Syftet med samrådet var att få en samlad bild av hur Enköpingsborna uppfattade förslaget till det nya linjenätet och hur det skulle påverka deras vardag. Samrådsprocessen bestod av tre delar: medborgardialoger, fokusgrupper och en digital enkät. Ett stort antal synpunkter samlades in.

Tre fysiska medborgardialoger ägde rum på Stora torget, vid Stora Coop samt vid Enköpings station. Information om medborgardialogerna gick ut via ul.se och Facebook. Annonser publicerades i EnaHåbo-tidningen och ett pressmeddelande skickades ut. Det fanns även möjlighet att svara på en enkät via ul.se. Utöver de fysiska medborgardialogerna och den digitala enkäten användes fokusgrupper. Därutöver har ett antal skrivelser inkommit till förvaltningen.



Figur 6.0 kommunikationsmaterial som använts under medborgardialogerna för att kommunicera förslaget till stadslinjenät.

6.2 Inkomna synpunkter

Linjenätsförslaget har väckt ett stort intresse och engagemang. Sammantaget har 877 synpunkter samlats in genom medborgardialogerna och via enkäten på ul.se.

Svarande mellan 0 till 30 år värdesätter främst utökad trafik kvällar och helger medan svarande över 30 år värdesätter närhet till hållplats och täta avgångar. Sammantaget anses de tre viktigaste funktionerna i det nya linjenätet vara nära till hållplats, effektiva restider och täta avgångar. Svarande som är 31 år eller äldre är mindre positiva till förslaget på nytt stadslinjenät medan svarande under 31 år ställer sig mer neutrala till förslaget. Den samlade bedömningen är att missnöje främst beror på oklarhet gällande öppettider, fler byten för skolelever, avsaknaden av kollektivtrafik till Munksundet och Kolarvik samt regionbussarnas icke trafikering av Gustav Adolfs plan och Lasarettet. Positiva aspekter med det nya stadslinjenätet är snabbare restider, bättre bytesmöjligheter och utökad kollektivtrafik till Bredsand.

Den stora mängd synpunkter gällande regionbussarnas trafikering i staden gör att stadslinjenätet i sig får en påverkad negativ bedömning.

6.3 Fokusgrupper

sex fokusgrupper genomfördes med representanter från Enköpings Lasarett, Enköpings kommunala tillgänglighetsråd, Enköpings kommunala pensionärsråd, Centrumsamverkan, Regementet och skolklasser med barn i åldrarna 8–17 år. Därutöver har ett antal skrivelser inkommit till förvaltningen. Syftet med fokusgrupperna var att fånga olika målgruppers synpunkter, behov och idéer utifrån linjenätsförslaget. Ett flertal centrala aspekter fångades upp. Arbetsgivarperspektivet och möjligheten till effektiv kompetensförsörjning lyftes som avgörande såväl som patientperspektivet och tillgängligheten till lasarettet. Andra viktiga aspekter utgjordes av tillgänglighet till centrumhandeln och servicemålpunkter, närhet till hållplatser och tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik. För barn och unga var bland annat närhet till hållplatser, hög turtäthet vardag, kvällar och helg samt trafikering av fritidsrelaterade målpunkter av vikt.

Fokusgrupperna har utöver dialogtillfällena haft möjlighet att utifrån respektive organisation formulera enskilda yttranden på linjenätsförslaget.

7. Nytt linjenät i Enköpings stad

Det nya linjenätet med stadstrafik i Enköpings stad har tagits fram av Region Uppsala (förvaltningen Trafik och samhälle) i nära samarbete med representanter från Enköpings kommun.

Linjenätet som har arbetats fram ska bättre matcha Enköpings stads förutsättningar, ta höjd för framtidens utveckling samt tillmötesgå resenärernas behov. 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.

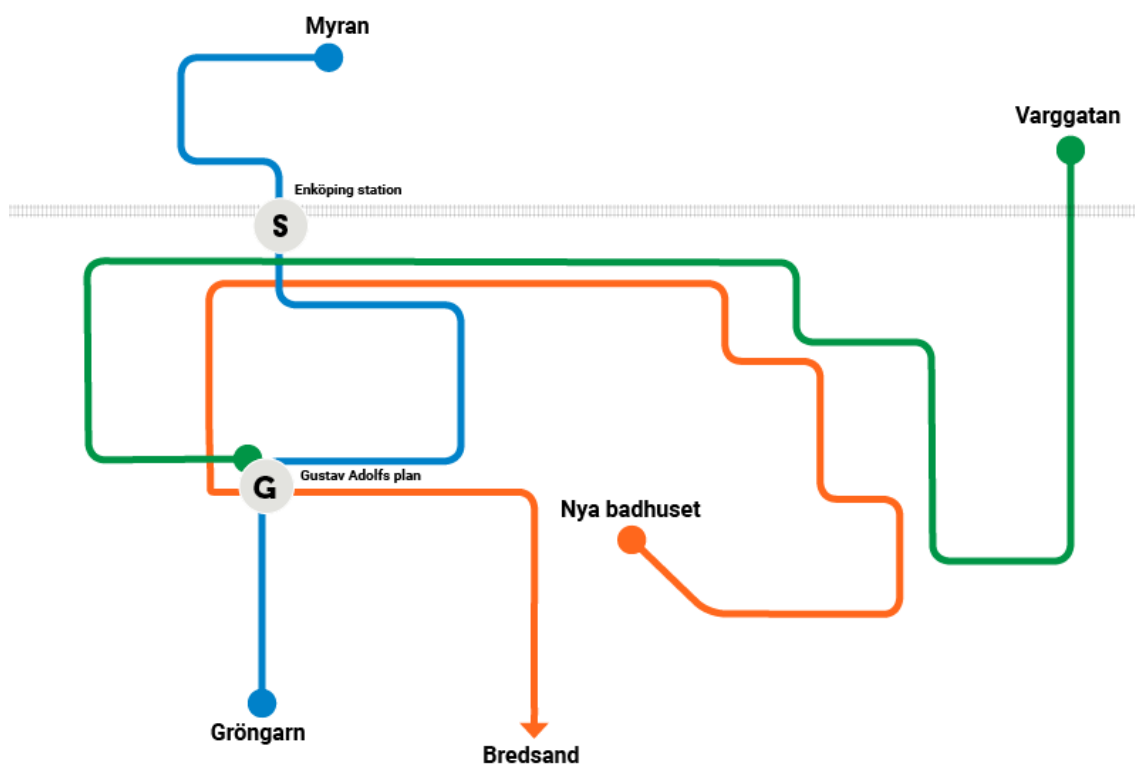
I detta kapitel presenteras det nya stadslinjenätet.

7.1 Linjesträckning

Linjenätet består av totalt 3 stadsbusslinjer. Tillsammans skapar linjerna ett antal starka stadsbusstråk som binder samman staden. Gemensamt täcker linjerna målpunkter som till exempel Enköpings lasarett, Myran, idrottshuset och det nya badhuset.

Gustav Adolfs plan utgör den centrala knutpunkten för stadstrafiken och möjliggör för byten mellan stadsbusslinjer. Omstigning mellan regionbuss och stadsbuss sker på Enköpings station som utgör linjenätets centrala bytespunkt. Trafiken bygger på takttrafikupplägg vilket innebär att både regionbussar och stadsbussar kommer att trafikera Enköpings station i anslutning till varandra. Det skapar goda förutsättningar för smidiga byten och busstrafiken kan i flera fall matchas mot tågtrafiken. Upplägget bygger på halvtimmestrafik måndag till söndag och de starka busstråken skapar robusthet i stadens transportsystem.

I bilden på nästa sida presenteras en schematisk linjenätskarta för det nya linjenätet.



Figur 7.0 Schematisk linjenätskarta.

7.1.1 Linjer

Linjerna binder samman de olika stadsdelarna med stadens centrala delar och det regionala nätet. De angör Gustav Adolfs plan och Enköpings station som utgör knut- och bytespunkt samt större målpunkter. Linjerna skapar ett nät som är nåbart med gång eller cykel för de som bor i Enköpings stad.

Linjerna i det nya linjenätet har tilldelats fiktiva färger. Linjenätet kan ses i sin helhet på nästa sida.

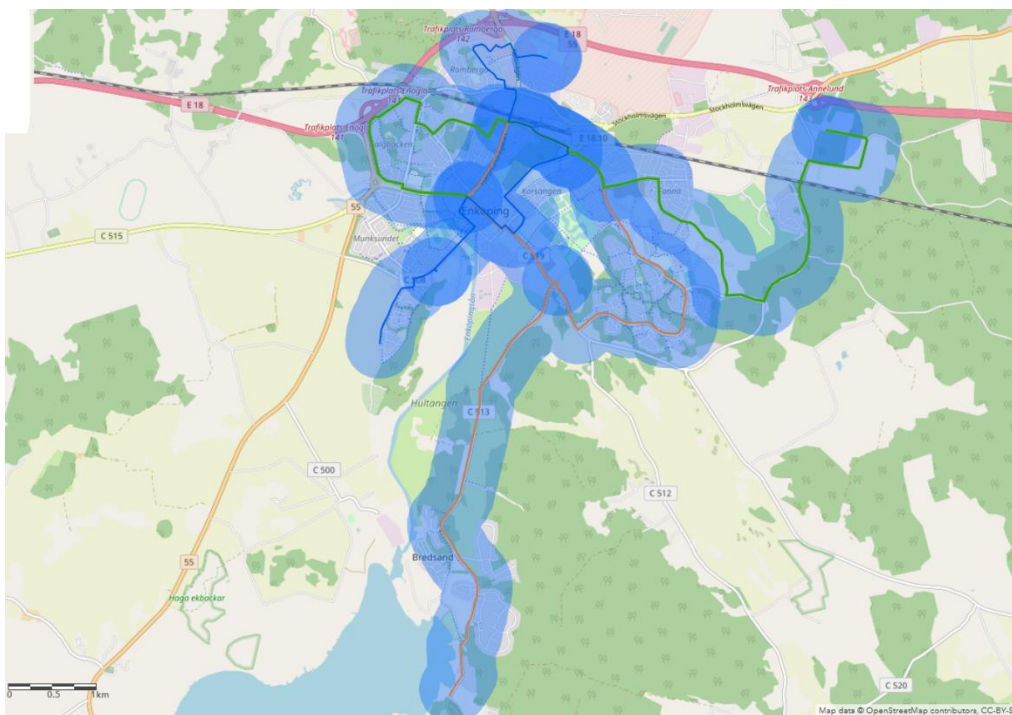
Grön linje

Linjen har sina vändpunkter på Gustav Adolfs plan samt Varggatan i östra delen av Enköpings stad. Linjen binder samman de västra och östra delarna av staden och kopplar dessa till centralstationen och Gustav Adolfs plan.

Orange linje

Linjen har sina vändpunkter i Fagerudd samt vid det planerade nya badhuset. Linjen täcker resandebehovet i Fagerudd/Bredsand, Bredsand och områdena Bergvreten, Husberg och Gånsta. Den orangea linjen täcker större målpunkter som centralstationen, Gustav Adolfs plan, Idrotts- huset, ishallen och det planerade badhuset.

rande ett avstånd på 400 meter på linjernas båda sidor. Det faktiska upptagningsområdet kan konkretiseras i samband med att hållplatsplaceringar fastställs. Enligt Region Uppsalas hållplatshandbok anses 400 meter utgöra ett rimligt gångavstånd till hållplats i stadsmiljö.



Figur 7.2 Linjernas täckning med omland motsvarande 400 meter på varje sida från linjens mittpunkt.

7.2 Koncept för stadstrafiken

I samband med lansering av det nya stadslinjenätet införs ett nytt stadsbusskoncept i Enköping. Det nya konceptet förväntas bidra till att stadstrafiken får en stärkt status, vilket i förlängningen bidrar till fler resenärer. Konceptet bygger på samma principer som stadstrafiken i Uppsala och fordonen ska uppfylla de krav som ställs inom ramen för Bus Nordic (rekommenderad standard för bussar inom Norden). Bus Nordic specificerar en gemensam standard inom områden som exempelvis tillgänglighet, information och kommunikation. Fordonen tillverkas med utrymmen för ståpassagerare för att medge frekventa förflyttningar av resenärer, men också tillgänglighetsanpassade lösningar som exempelvis kontrastmarkering vid in- och utsteg och anpassad rullstolsplats. För att skapa ett starkt signalvärde kommer fordonen ha en grön färg likt stadsbussarna i Uppsala och vara utrustade med tekniska funktioner som till exempel wifi och usb. För att skapa en konsekvent och kommunikativt tydlig bild av linjenätet kommer linjenumreringen vara tvåsiffrig.

7.3 Kostnader och finansiering

Baserat på det nya linjenätet och val av turtäthet har en kalkylerad produktionskostnad beräknats. Med en halvtimmestrafik i linjenätet bedöms helårskostnaden uppgå till ca 25 miljoner kronor. Kostnaden för dagens tätortstrafik i Enköping inom uppgår till ca 12 miljoner kro-

nor.

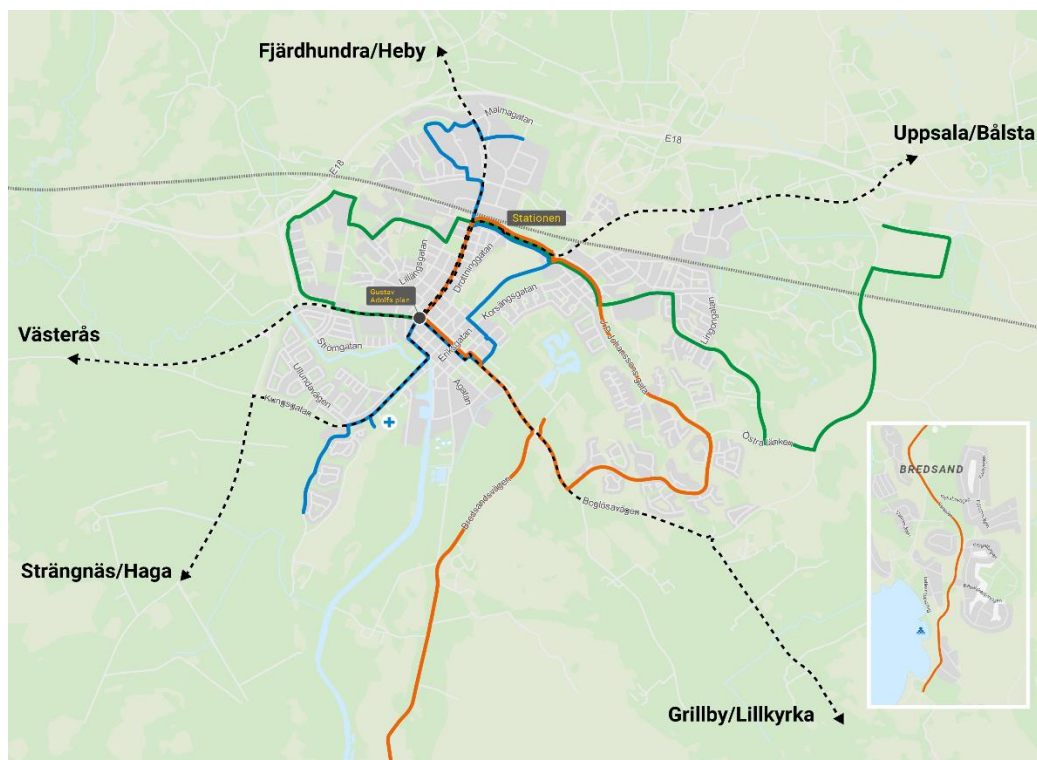
Utöver kostnader för trafikproduktion tillkommer kostnader för hållplatsinfrastruktur ovan jord samt kommunikation av linjenätet inför trafikstart. För Enköpings kommun tillkommer kostnader för hållplatsinfrastruktur under jord samt markyta, vändhållplatser, framkomlighetsåtgärder, gång- och cykelanslutningar samt ombyggnation av stationsområdet, Gustav Adolfs plan och havsörnsgatan.

En överenskommelse ska tas fram mellan Enköpings kommun och Region Uppsala som reglerar ansvar och fördelning av investeringskostnader för infrastruktur föranlett av det nya linjenätet.

7.4 Regionbusstrafikens roll i det nya linjenätet

För att stadsbussupplägget ska bli så kraftfullt som möjligt förändras regionbussarnas lokala trafikuppdrag i Enköpings stad. Regionbussarna kommer likt idag trafikera Enköpings station, Gustav Adolfs plan och Lasarettet. Utöver dessa hållplatser föreslås regionbusstrafiken inte ha ett lokalt trafikuppdrag. Undantaget är de områden som idag trafikeras av regionbusstrafiken och som inte täcks av det nya stadslinjenätet. Där kommer regionbussarna fortsättningsvis fylla en lokal funktion, exempelvis längs Stockholmsvägen.

Den centrala bytespunkten är Enköpings station. Där kommer det vara möjligt att byta från regionbuss till stadstrafik och tågtrafik. Eftersom stadslinjenätet kommer att bygga på ett takttrafikupplägg möts stad- och regionbussar vid samma tidpunkt på Enköpings station, vilket möjliggör för smidiga byten. Det skapar stora möjligheter att anpassa bussarna mot tågtrafiken. Gustav Adolfs plan får en funktion som knutpunkt för stadstrafik och regionbusstrafik.



Figur 7.3 Karta över regionbusstrafikens roll i det nya stadslinjenätet.

8. Konsekvensanalyser

Det nya linjenätet i Enköpings stad kommer att påverka de olika stadsdelarna och människorna som bor där i olika omfattning. Därför har en social konsekvensanalys (SKA) och en barnkonsekvensanalys (BKA) tagits fram i syfte att redogöra för möjliga konsekvenser som det nya linjenätet kan få för medborgarna. I dokumenten presenteras även rekommendationer på åtgärder utifrån konsekvenserna som identifierats. I följande stycken återfinns sammanfattningar av dokumenten och dess slutsatser.

8.1 Social konsekvensanalys

Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv kan en välplanerad kollektivtrafik bidra till att knyta samman stadsdelar och staden med landsbygden genom strategiskt placerade hållplatser, knut- och bytespunkter för region- och stadstrafik. I anslutning till dessa kan med fördel service, skolor och andra viktiga målpunkter lokaliseras för att i sin tur underlätta det sociala aspekterna för medborgarna. Busstrafiken ska vara lätt att förstå som resenär, därmed är en utgångspunkt i planeringen av det nya stadslinjenätet raka, enklare och tydliga linjesträckningar, då en identifierad brist i dagens linjenät är komplexiteten i tätortslinjernas utformning.

Syftet med den sociala konsekvensanalysen för Enköpings nya stadslinjenät är att bidra till en ökad förståelse för hur planerade förändringar kan komma att påverka människor, utöver de rent fysiska ingrepp som förändringen innebär. Den övergripande målsättningen för det nya stadslinjenätet är att öka resandet och att i så hög utsträckning som möjligt säkerställa en jämlik och jämställd tillgänglighet för alla befolkningsgrupper samtidigt som effektiviteten, framkomligheten och attraktiviteten stärks.

Analysen fokuserar på områdena sammanhållen stad, samspel, vardagsliv, identitet, hälsa och säkerhet samt barnperspektivet. På nästa sida presenteras rekommenderade åtgärder för identifierade sociala frågor kopplade till stadslinjenätet med utgångspunkt i den sociala konsekvensanalysen. Rekommendationerna bygger på en SWOT-analys.

Sammanhållen stad

En styrka i det nya busslinjenätet är att nya kopplingar skapas mellan områden i staden och länkas samman med centrum. Förbättrade öppettider gynnar tillgängligheten för arbetspendlare samtidigt som Bredsand och Gröngarn blir en mer integrerad del av staden och stationsområdet i Enköping blir en viktig bytespunkt regionalt och lokalt. Det finns möjligheter för att bebyggelseutvecklingen och trafikutvecklingen stärker varandra och tillväxtfasen som Enköping befinner sig i underlättas. En väl fungerande kollektivtrafik är också essentiellt för arbetsmarknaden lokalt och regionalt. De bytespunkter som planeras för kan bidra till nya mötesplatser och flödena i stadsrummet underlättas.

Enköpings anrika stadsstruktur är dock inte idealt utformat för en effektiv kollektivtrafik vilket innebär att möjliga alternativa linjesträckningar är begränsade och kan innebära svårigheter i hur kollektivtrafiken fördelar geografiskt över staden. Det är även något oklart hur linjenätet hanterar korsningspunkter och hur gående cyklister påverkas. Det ligger utmaningar i hållplatsplaceringar då funktion och målpunkter måste vägas.

Samspel

Stadslinjenätet kopplar an till mötesplatser med service, handel och andra målpunkter och kollektivtrafiken skapar mötesplatser i vardagen. Det nya linjenätet gör det enklare att överblicka och förstå kollektivtrafiken och den upplevda tryggheten främjas genom fler resor tidig morgon och kvällstid. Det kan finnas ett hot i konjunkturförändringar som kan vara avgörande för om ny bebyggelse blir av eller inte. Planerandet av denna nya bebyggelse kan även ske utan koppling till kollektivtrafiken, något som bör undvikas.

Vardagsliv

En av de största styrkorna är tidsvinsten av de rakare linjesträckningar som påverkar vardagslivsperspektivet. En förbättrad kollektivtrafik ger mer tid i vardagen vilket underlättar vardagslivet, ett stabilt linjenät kan skapa en större tillit till kollektivtrafiken och att man som resenär väljer buss framför bilen. Stadslinjenätet skapar förutsättning för resor med kollektivtrafiken till och från nya områden och nyinflyttade får möjlighet att åka buss med goda förbindelser. Hållplatser som tillgänglighetsanpassas och etablering av fler nya väderskydd kan skapa bättre bekvämlighet när resenärer väntar på bussen. För vissa resenärer kan det nya stadsbusslinjenätet dock innebära fler antal byten, det är då viktigt att poängtera att ett regionalt perspektiv främjas.

Identitet

Ett mer sammanlänkat kollektivtrafiksystem kan främja uppfattningen om en gemenskap och identitet samt bidra till en stadsmässighet; det syns och känns att Enköping är en stad som växer. Länkar mellan områden kan medföra att Enköping upplevs mer enhetligt. Om det är attraktivt att resa med kollektivtrafiken kan det bli ett enkelt val för resenären och en stolthet i valet av färdmedel, den personliga identiteten som kollektivtrafikresenär stärks.

Det kan uppfattas som en svaghet att en linje får en ny sträckning. Ett tydligt system där kommunikationen ut mot resenärerna fungerar bra kan skapa en attraktivitet och stabilitet där fler väljer att åka med kollektivtrafiken trots förändringar är viktigt. Nuvarande förtätningsideal måste också ta i beaktande vad gäller framkomlighet och vägbredder för att inte bygga bort kollektivtrafikens möjligheter.

Hälsa och säkerhet

Om målet med ett ökat antal resande med kollektivtrafiken uppnås, utan bekostnad på gång och cykeltrafik, kommer biltrafiken att minska. Det i sig kan leda till en renare och mer hälsosam miljö med förbättrad luftkvalitet och minskat buller då stadslinjenätet främjar hållbara transporter.

En svaghet är att det nya stadslinjenätet är verksamhetsfokuserat snarare än att turerna går till

rekreationsplatser såsom skog och natur. Risken finns också att personer i de bilburna ytterområdena fortsätter att köra bil utifrån det upplevs som för långt till närmsta hållplats eller om det är för dålig turtäthet.

Barnperspektivet

Utifrån ett barnperspektiv är ett sammanhållet Enköping med omnejd viktigt. Behovet att resa till skolor, aktiviteter och nöjen i andra områden än sitt bostadsområde främjas av god tillgång till kollektivtrafik. Skolbarnen i Enköping tillåts dock inte göra bussbyten på väg till skolan, vilket kan ses som en svaghet i och med det nya stadslinjenätet.

Barnen behöver inte ha en förälder med bil med ett stabilt stadslinjenät utan kan lika enkelt röra sig i staden med kollektivtrafiken och en jämlik transport främjas. Det nya stadslinjenätet ger förutsättningar för att etablera vanor och attityder för att fortsätta åka med kollektivtrafiken även högre upp i åldern. Det finns dock en risk att projektet likställer vuxnas och barns behov, något som bör undvikas för att barnperspektivet ska synliggöras. Nedan följer ytterligare rekommendationer från barnkonsekvensanalysen.

8.2 Barnkonsekvensanalys

Barn och ungas behov och upplevelse av kollektivtrafiken skiljer sig från vuxna resenärers upplevelse och en barnkonsekvensanalys har därmed gjorts på det nya stadslinjenätet för att belysa det utifrån ett barnperspektiv. Analysen tar avstamp i FN:s barnkonvention och Boverkets (2015) tolkning av den:

Ett stadsbyggande för att främja barns och ungas rörelsefrihet och tillgång till attraktiva och trygga platser i det offentliga rummet är i linje med samhällets åtagande gentemot Barnkonventionen. Detta handlar om att säkerställa och utveckla miljöer i tätorten och staden som barn och unga finner trygga, trivsamma och tillgängliga och där de kan mötas och vistas på egna villkor⁴.

Barnkonsekvensanalysen utgår från fyra aspekter: konsekvenser för barns rörelsefrihet, konsekvenser för barn som bor i områden med låg socioekonomisk status, konsekvenser för barn och ungas hälsa, säkerhet och trygghet samt barn och ungas möjlighet att medverka i beslut som rör dem. Nedan presenteras rekommendationer utifrån barnkonsekvensanalysen.

Rekommendationer utifrån barnkonsekvensanalysen

Det nya stadslinjenätet erbjuder bättre turtäthet och utökad trafikering där bussen börjar gå tidigare på morgonen intill senare på kvällen. Det skapar goda möjligheter för barn och unga att vara flexibla i sitt resande och de kan lättare anpassa sitt resande efter skolans start- och sluttider samt ta sig till fritidsaktiviteter och vänner på egen hand. Flera målpunkter som kan vara av intresse för barn och unga inkluderas i det nya stadslinjenätet. Regionbusstrafiken kommer även fortsättningsvis utgöra en viktig roll i tillgängligheten av närhet till rekreationsområden utanför staden.

Linjenätet skapar nya kopplingar i staden vilket förbättrar förutsättningarna för barn och unga att ta sig mellan områden som tidigare varit svårtillgängliga. Bland annat är trafiken mellan centrum och socioekonomiskt utsatta områden utökad. Samtidigt kan det nya stadslinjenätet innebära fler byten för att nå olika målpunkter.

⁴ Boverket. Rapport 2015:8. *Gör plats för barn och unga!*

Vissa hållplatser för det nya stadslinjenätet har inte anslutande eller sammanhängande gång- och cykelvägar och/eller är lokaliserade intill trafikleder med tung trafik, vilket begränsar barn och ungas tillgänglighet till kollektivtrafiken. För att få de positiva effekterna i form av ökad tillgänglighet och rörelsefrihet förutsätts Enköpings kommun att höja trafiksäkerheten vid befintliga samt anlägga nya gång- och cykelbanor i anslutning till hållplatserna för att göra dem åtkomliga på ett säkert sätt. Nya hållplatser i anslutning till skolor rekommenderas även anläggas. Flera linjer i det nya stadslinjenätet trafikerar skolverksamheter.

Det finns en stor potential till ökad folkhälsa genom kollektivtrafiksatsningar. En attraktiv kollektivtrafik kan bidra till minskad biltrafik, vilket i sin tur kan förbättra luftkvaliteten. Det är i synnerhet positivt för barn eftersom de är särskilt känsliga för luftföroreningar. Att regelbundet gå eller cykla till olika aktiviteter, inklusive kollektivtrafiken, ökar även sannolikheten för att människor är tillräckligt fysiskt aktiva.

Barn och unga har fått möjlighet att höras under projektets gång. Inom ramen för samrådsprocessen har barn och ungas åsikter gällande det nya stadslinjenätet samlats in. Dialog har förts med ett antal fokusgrupper där åldrarna 8–17 år var representerade. Barnperspektivet har även samråtts med Barnombudet i Uppsala län.

9. Tidplan

2020

- Linjenätet antas av Trafik och samhällsutvecklingsnämnden.
- Överenskommelse mellan Region Uppsala och Enköpings kommun arbetas fram och fastställs.
- Region Uppsala och Enköpings kommun driver arbetet med infrastrukturen, vilket förväntas pågå under ett antal år.
- Trafiken upphandlas.

2021

- Arbetet med infrastrukturen fortsätter.

2022

- Fullt ikraftträdande av det nya linjenätet. Inför lanseringen genomförs en stor kommunikationsinsats.