



Region Uppsala

Nytt linjenät i Enköpings stad

Barnkonsekvensanalys

Dnr TSN2019-0076-11

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	2
1.1 Slutsatser av barnkonsekvensanalys	2
2. Utgångspunkter för barnkonsekvensanalys	3
3. Analys av nytt stadslinjenät i Enköpings stad.....	4
3.1 Konsekvenser för barns rörelsefrihet	4
3.1.1 Turtäthet	4
3.1.2 Möjlighet att gå eller cykla till busshållplatsen	4
3.1.3 Trafikering av barn och ungas målpunkter och mötesplatser	5
3.2 Konsekvenser för barn boende i områden med låg socioekonomisk status	5
3.3 Konsekvenser för barn och ungas hälsa, säkerhet och trygghet.....	6
3.4 Barn och ungas medverkande i framtagandet av stadslinjenätet	7

1. Sammanfattning

Barnkonsekvensanalysen (BKA) av det nya stadslinjenät i Enköpings stad har gjorts för att undersöka vilka konsekvenser det förväntas få för barn och unga, i syfte att integrera deras behov i utformningen av det nya linjenätet. Analysen redogör för möjliga utifrån slutsatserna. Dokumentet förhåller sig till "Nytt linjenät i Enköpings stad".

1.1 Slutsatser av barnkonsekvensanalys

- Det nya stadslinjenätet erbjuder bättre turtäthet och utökad trafikering där bussen går tidigare på morgonen och 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.
- Vissa hållplatser har inte anslutande eller sammanhängande gång- och cykelvägar vilket begränsar barn och ungas tillgänglighet till kollektivtrafiken.
- Kollektivtrafikens närhet till skolverksamheter är av vikt för barn och unga. Hållplatser bör därmed anläggas i anslutning till skolor. I det nya linjenätet har inte Munksundetskolan och nya Kunskapsskolan direkt anslutning till någon hållplats. Närmaste hållplatsen till nya Kunskapsskolan är Enköpings station som är en prioriterad, sammanhållen bytespunkt. Munksundets skolans närmsta hållplats är kommunhuset. I båda fallen motsvarar gångavståndet ca 400 meter vilket anses vara acceptabelt.
- Målpunkter som kan vara av intresse för barn och unga inkluderas i det nya stadslinjenätet. Exempel är badhuset, idrottshallar och centrum. Regionbusstrafiken kommer även fortsättningsvis utgöra en viktig roll i tillgängligheten av närhet till rekreationsområden utanför staden.
- Det nya stadslinjenätet skapar nya kopplingar i staden vilket förbättrar förutsättningarna för barn och unga att ta sig mellan områden som annars är svårtillgängliga på grund av brister i trafiksäkerheten. Samtidigt kan det nya stadslinjenätet innebära fler byten för att nå olika målpunkter. Byten kan upplevas som obekväma eller otrygga för den som inte är van att resa med kollektivtrafiken. Fler byten ställer större krav på tillgänglighet och tydlighet i linjenätet vilket måste beaktas.

2. Utgångspunkter för barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalysen syftar till att integrera barn- och ungas behov i samband med framtagande av stadslinjenätet. Med barn och unga menas åldersgruppen 0 - 18 år. Barnkonsekvensanalysen tar avstamp i FN:s Barnkonvention och Boverkets (2005) tolkning av denna:

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 villkor.

Många barn använder kollektivtrafiken dagligen för att ta sig till och från hem, skola och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken spelar stor roll för många barns rörelsefrihet. Barn och ungas upplevelse av resor med buss kan av flera olika anledningar skilja sig från vuxna resenärers upplevelse.

3. Analys av nytt stadslinjenät i Enköpings stad

Fyra områden bedöms ha särskild betydelse för barn och unga inom ramen för det nya stadslinjenätet.

1. Konsekvenser för barns rörelsefrihet
2. Konsekvenser för barn som bor i områden med låg socioekonomisk status
3. Konsekvenser för barn och ungas hälsa, säkerhet och trygghet
4. Barn och ungas möjlighet att medverka i beslut som rör dem

3.1 Konsekvenser för barns rörelsefrihet

För att bedöma vilka konsekvenser stadslinjenätet förväntas få för barn och ungas rörelsefrihet har följande parametrar beaktats:

1. Turtäthet
2. Möjlighet att gå eller cykla till busshållplatsen
3. Trafikering av barns målpunkter och mötesplatser

3.1.1 Turtäthet

Det nya stadslinjenätet erbjuder halvtimmestrafik från morgon till kväll vilket skapar förutsättningar för barn och unga att vara mer flexibla i sitt resande med kollektivtrafiken under hela dagen, även tidig morgon och sen kväll. Den förbättrade turtätheten skapar möjlighet att mer spontant kunna använda sig utav kollektivtrafiken.

3.1.2 Möjlighet att gå eller cykla till busshållplatsen

Möjligheten för barn och unga att självständigt gå eller cykla till och från busshållplatsen påverkas av flera olika faktorer. För yngre barn som är mindre trafikmogna behövs trafikslagsseparerade gång- och cykelvägar mellan startpunkten och busshållplatsen. Det är också viktigt att det finns möjlighet att låsa sin cykel på ett säkert sätt. Barns möjlighet att gå eller cykla till hållplatsen påverkas även av om det finns övergångsställen (signalbevakat eller obevakat) i anslutning till hållplatsernas olika lägen. I många fall kan det krävas fler trafiksäkerhetsåtgärder vid målpunkter där barn använder sig av kollektivtrafiken, exempelvis farthinder, hastighetsbegränsningar eller liknande. Vid större vägar eller gator kan gångtunnel krävas.

Enköpings kommun råder över infrastrukturen i kommunen och är en viktig aktör i frågan om barn och ungas möjlighet till säker gång och cykling.

3.1.3 Trafikering av barn och ungas målpunkter och mötesplatser

Barn och ungdomar reser mycket med kollektivtrafiken. Det är därför viktigt att vid planeringen av kollektivtrafiken studera hur barn och unga rör sig och var de befinner sig. Det är således betydande att lokalisera hållplatser i nära anslutning till skolor och fritidsaktiviteter. För att säkerställa tillgängligheten och trafiksäkerheten är det av vikt att det finns goda gångförbindelser mellan målpunkter och hållplatser.

Det fria skolvalet skapar utmaningar i planeringen av bytesfri kollektivtrafik från hemmet till skolan. Det är därav viktigt att skapa bytes- och knutpunkter för kollektivtrafiken där smidiga byten mellan linjer kan ske.

Det nya stadslinjenätet i Enköping stad är yttäckande. Linjenätet har frångått de tidigare ringlinjerna vilket ger en genare och snabbare körväg. Det är en positiv utveckling för barn och unga som kommer att kunna resa mer tidseffektivt till sina målpunkter och få större möjligheter att påverka sin egen resa.

Kollektivtrafikens närhet till skolverksamheter är av vikt för barn och unga. Hållplatser bör därmed anläggas i anslutning till skolor. I det nya linjenätet har inte Munksundetskolan och nya Kunskapsskolan direkt anslutning till någon hållplats. Närmaste hållplatsen till nya Kunskapsskolan är Enköpings station som är en prioriterad, sammanhållen bytespunkt. Munksundets skolans närmsta hållplats är kommunhuset. I båda fallen motsvarar gångavståndet ca 400 meter vilket anses vara acceptabelt.

Målpunkter som kan vara av intresse för barn och unga nås med det nya stadslinjenätet. Exempel är badhuset, idrottshallar och centrum. Regionbusstrafiken kommer även fortsättningsvis utgöra en viktig roll i tillgängligheten av närhet till rekreationsområden utanför staden.

3.2 Konsekvenser för barn boende i områden med låg socioekonomisk status

Det kollektiva resandet ger positiva effekter för social hållbarhet. De barn som bor i familjer utan tillgång till bil är ofta helt beroende av en fungerande kollektivtrafik för att kunna ta sig mellan hem, skola och andra fritidsaktiviteter.

Barn och unga som lever i familjer med högre socioekonomiska status besitter i regel fler valmöjligheter vad gäller färd sätt då det är vanligt med en eller fler bilar i hushållet.

Områdena Romberga och Galgvreten är socioekonomiskt svaga bostadsområden. Statistiken visar på ett högt resande med kollektivtrafik i dessa områden. I det nya stadslinjenätet trafikerar den blå linjen Romberga och knyter an till målpunkter som Enköpings station, lasarettet och skolor. Den gröna linjen går runt området Galgvreten och når även de målpunkter som Enköpings

station samt skolor. Ur ett barnperspektiv är sträckningen av de båda linjerna med dess upptagningsområde tillfredställande.

3.3 Konsekvenser för barn och ungas hälsa, säkerhet och trygghet

Främjande av god hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål (Prop. 2008/09:93). Fysisk aktivitet är en förutsättning för god hälsoutveckling och välbefinnande. Att regelbundet gå eller cykla till olika aktiviteter, inklusive kollektivtrafiken, ökar sannolikheten för att människor är tillräckligt fysiskt aktiva. Utvecklingen mot ett bilburet samhälle gör det allt svårare att få sin vardagsmotion tillgodosedd genom de dagliga transporterna till och från skola, arbete och service. Bilismen har även påverkat luftkvaliteten negativt, vilket i synnerhet är skadligt för barn eftersom de är särskilt känsliga för luftföroreningar. Det finns en stor potential till ökad folkhälsa genom kollektivtrafiksatsningar. En väl fungerande kollektivtrafik ger positiva effekter för barn och ungas livsvillkor och hälsa, inte minst genom den ökade vardagsmotionen som tillgodoses när man går och cyklar i samband med kollektivtrafikresan. Att lära barn och unga att resa kollektivt skapar goda förutsättningar för att de fortsätter resa kollektivt i vuxen ålder. Det är därför viktigt att stadslinjenätet möjliggör och underlättar för kombinationsresor, vilket ger goda förutsättningar för trafikslagets attraktivitet.

En viktig aspekt vid planeringen av linjenätet är lokaliseringen av hållplatser. Tillgängligheten blir i planeringen en viktig utgångspunkt och kan brytas ner i flera underkategorier. Tillgänglighet kan ses som en del av tryggheten och hållplatser och omkringliggande bussinfrastruktur måste planeras utifrån en trygghetsaspekt. Det ska vara tryggt att vistas på en hållplats, det är därmed viktigt att hållplatser exempelvis lokaliseras intill verksamheter eller vägar där det sker mycket människorörelse.

Det nya stadslinjenätet betonar vikten av bra infrastruktur. I nuläget brister många hållplatser vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Flertalet hållplatser i Enköpings stad är inte tillgänglighetsanpassade vilket kan försvåra rörelsefriheten för barn med särskilda behov. Hållplatsytorna är i flera fall begränsade och saknar trygghetsförhöjande åtgärder såsom räcken och staket. Hållplatser intill skolor bör hålla en hög trafiksäkerhetsstandard med särskilt fokus på utformningen.

Det nya stadslinjenätet kan innebära fler byten för att nå målpunkter. Byten kan upplevas som obekväma eller otrygga för den som reser sällan. Byten ställer högre större krav på tillgänglighet och enkelhet i linjenätet. Utifrån ett barnperspektiv är detta av vikt då barn och unga ska kunna resa enkelt med kollektivtrafiken utan att behöva förlita sig på en vuxen för att komma fram till sin målpunkt. Inför linjenätsarbetet togs ett antal planeringsprinciper fram för Enköpings stad (planeringsprinciper för busstrafiken i Enköpings stad). Planeringsprinciperna anger att byten ska ske enkelt och att särskilda bytespunkter ska pekas ut. Det nya stadslinjenätet har en utpekad

knutpunkt och en utpekad bytespunkt som möjliggör för enkla och snabba byten mellan linjer och trafikslag. För att ytterligare underlätta för byten bör det finnas tydliga signalement på hållplatser som visar tydligt att det är möjligt att byta mellan linjer på platsen.

3.4 Barn och ungas medverkande i framtagandet av stadslinjenätet

Barn och unga berörs i högsta grad av det nya stadslinjenätet i Enköpings stad. Framförallt påverkar kollektivtrafikens utformning barns möjlighet att på egen hand ta sig till aktiviteter, mötesplatser eller skola. Enligt barnkonventionen ska barn under 18 år involveras i beslut som rör dem.

Under linjenätets samrådsprocess genomfördes tillsammans med barnombudet i Uppsala län ett antal fokusgrupper med barn i åldrarna 8-17 år. Syftet med fokusgrupperna var att fånga upp barn och ungas behov och idéer när de reser med kollektivtrafiken och hur det nya linjenätet påverkar dem. Flera betydelsefulla perspektiv fångades upp.

För de äldre barnen var hög turtäthet och längre öppettider vardag, kvällar och helger avgörande för att kunna resa med kollektivtrafiken till vänner och nöjen eller ta sig till fritidsaktiviteter. Av samma vikt var regionbussarnas trafikering av Gustaf Adolfs plan. Det fanns även önskemål om en hållplats vid friluftsområdet vid Gånstagården och om att de nya linjernas tidtabeller ska matcha skolornas start- och sluttider för att undvika lång väntetid före och efter lektioner. Problemet med långa väntetider lyftes även av de som idag byter buss och de betonade vikten av god passning mellan bussar på Enköpings station.

De yngre barnen lyfte främst möjligheten att kunna ta sig trafiksäkert och självständigt till skolan, att hållplatserna ska vara säkra och ha en bra standard samt att det måste finnas anslutande gångväg till hållplatserna. Närheten till hållplats var av stor vikt. De yngre barnen lyfte även att det måste finnas sammanhängande gång- och cykelinfrastruktur inom Enköpings stad för att de som har möjlighet ska få cykla till skolan på egen hand. Då skulle många av dem inte behöva bli skjutsade.

Gemensamt för alla åldrar var behovet av trafikering av centrum och fritidsrelaterade målpunkter. En stor del av de som deltog i fokusgrupperna förklarade att dagens busslinjenät har stora brister vad gäller turtäthet och öppettider vilket i sin tur gör barnen beroende av sina föräldrar när de ska utöva sina fritidsaktiviteter. Med bättre kollektivtrafik skulle inte föräldrarna behöva skjutsa sina barn lika mycket.

REFERENSER

Boverket och Movium (2005) *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*

Enköpings kommun (2017) *Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad*

Göteborgs stad (2011) *Social konsekvensanalys – människor i fokus*

Region Uppsala (2013) *Hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län*

Region Uppsala (2016) *Trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala bilaga*