



Nytt linjenät i Enköpings stad

Samrådsredogörelse

Dnr TSN2019-0076-11

Innehållsförteckning

1. Hantering	3
2. Inkomna yttranden	4
2.1 Enköpings kommun	4
2.2 Håbo kommun	8
2.3 Enköping Centrumsamverkan	8
3. Övergripande synpunkter	9
3.1 Fokusgrupper	11
4. Fullständiga yttranden	12
4.1 Enköpings kommun	12
4.2 Håbo kommun	20
4.3 Centrumsamverkan	21

1. Hantering

I september 2019 beslutade trafik- och samhällsutvecklingsnämnden att anta ett förslag till nytt linjenät i Enköpings stad (TSN 2019-08-23 § 62/19). Förslaget samråddes under perioden 15 oktober till 30 november 2019 för allmänheten och för Enköpings kommun till den 10 februari 2020 med anledning av Enköping kommuns politiska processer.

Syftet med samrådsprocessen var att få en samlad bild av hur Enköpingsborna uppfattade förslaget till det nya linjenätet och hur det skulle påverka deras vardag. 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. Under medborgardialogerna och genom enkäten samlades 877 enkätsvar in. Utöver de fysiska medborgardialogerna och den digitala enkäten användes fokusgrupper. Därutöver har yttranden från Enköpings kommun, Håbo kommun samt Enköpings centrumsamverkan inkommit till förvaltningen.

Resultat från enkäterna och fokusgrupperna presenteras i sammanfattade former under rubriken övergripande synpunkter på s.9.

2. Inkomna yttranden

Nedan sammanfattas och kommenteras de yttranden som inkommit under samrådsperioden. Fullständiga yttranden finns i sin helhet på s.12.

2.1 Enköpings kommun

Ambitionsnivå

Enköpings kommun önskar se ett större fokus på åtgärder som går i linje med projektets huvudsyfte, att fler ska välja att resa kollektivt istället för med bilen inom Enköpings stad. Kommunen vill att projektets ambitionsnivå tydliggörs på så väl kort-, medellång som lång sikt samt vilka åtgärder som ska vidtas av Region Uppsala för att nå uppsatta mål.

Åtgärder som syftar till att stärka förutsättningarna för att kunna göra hållbara transportval såsom gång, cykel och kollektivtrafik är avgörande för att projektet ska kunna nå den övergripande målsättningen att öka det kollektiva resandet i staden utan att marknadsandelen för gående och cyklister minskar.

Kommentar:

I takt med att linjenätet införs kommer Region Uppsala i linje med de politiskt antagna planeringsprinciperna och i samverkan med Enköpings kommun arbeta med beteendepåverkande åtgärder som säkerställer invånarnas mobilitet där hållbara transporter lyfts fram. Efter införandet av det nya linjenätet är det angeläget att ha ett fortsatt nära samarbete med kommunen kring hur hållbar mobilitet och kollektivtrafiken ska utvecklas i staden.

Inom ramen för projektet kommer en överenskommelse för övergripande fortsatt arbete, samverkan, tidplan och investeringar tas fram. Överenskommelsen baseras på en gemensam målbild (som arbetas fram av Region Uppsala och Enköpings kommun inom ramen för samverkan) där bland annat beteendepåverkande åtgärder kommer att hanteras. Linjenätets antagande villkoras med att överenskommelsen undertecknas och godkänns av Enköpings kommun och Region Uppsala.

Turtäthet och öppettider

När yttrandet skrevs hade inte Region Uppsala tagit ställning till turtäthet och öppettider för linjenätsförslaget vilket efterfrågades av Enköpings kommun.

Kommentar:

Region Uppsala kompletterade i december linjenätsförslaget med följande information: Turtätheten för det nya linjenätet är halvtimmestrafik hela trafikdygnet (mån-fre: 05.25-22.25, L, SoH: 06.25-22.25 utgångspunkt Enköpings station) med ambition att på sikt växla upp till kvartstrafik i högtrafik.

Stadsbussar, regionbussar och tåg ska i möjligaste mån synkroniseras vid Enköpings station för att skapa goda förutsättningar för hållbara resekedjor.

I yttrandet efterfrågar Enköpings kommun vad som krävs för att växla upp trafiken till kvartstrafik i högtrafik. Turtätheten styrs av behov och resandeunderlag vilket innebär att trafikutbudet anpassas efter situation.

Regionbussarnas trafikering

I samrådsförslaget anges att regionbusstrafiken inte ska ha ett lokalt trafikuppdrag och att de regionbussar som har Enköping som slutdestination får Enköpings station som ändhållplats. Gustav Adolfs plan trafikeras därmed inte av regionbusstrafiken. Regionbussarnas funktion ifrågasätts av Enköpings kommun.

Kommentar:

Frågan om regionbusstrafiken har väckt ett stort engagemang och intresse under hösten, och förslaget har justerats därefter. Regionbussarna föreslås fortsättningsvis trafikera stationen, Gustav Adolfs plan och Lasarettet. Utöver dessa hållplatser föreslås regionbusstrafiken inte ha ett lokalt trafikuppdrag bortsett från områden som idag trafikeras av regionbusstrafiken och som inte täcks av det nya linjenätet. Där kommer regionbussarna fortsättningsvis fylla en lokal funktion, exempelvis längs Stockholmsvägen.

Den 23 januari presenterade Region Uppsala följande information genom ett pressmeddelande:

”Hösten 2019 presenterade Region Uppsala förslag på nytt linjenät för stadstrafiken i Enköping. Många har lämnat synpunkter på förslaget som också diskuterats tillsammans med företrädare för Enköpings kommun. En stor del av synpunkterna handlar om regionbussarnas trafik genom Enköping.

Region Uppsala har lyssnat på synpunkterna och kommer att justera i det förslag som ska beslutas politiskt senare under våren. I det nya förslaget kommer regionbussarna att fortsätta att trafikera Re-secentrum, Gustav Adolfs plan och lasarettet”.

Landsbygdslinjernas trafikering

Enköpings kommun betonar att det finns en otydlighet gällande landsbygdslinjerna 220, 221, 223, 224 och 226 i förslaget och huruvida de påverkas av linjenätsförslaget.

Kommentar:

Linje 220 går idag till Kolarvik men har i förslaget integrerats i stadstrafiken. Ändhållplatsen föreslås i förslaget vara Fagerudd på grund av fysiska förutsättningar (se förslagets koppling till kommunens utvecklingsplanering-Kolarvik s.4). I övrigt föreslås linjerna innefattas av samma principer som övrig regionbusstrafik vilket innebär att linjerna trafikerar knut- och bytespunkter samt vissa större målpunkter.

Infrastruktur

När yttrandet skrevs efterfrågade Enköpings kommun kapacitetsutredningar för Gustav Adolfs plan och Enköpings station. Region Uppsala presenterade efterfrågade utredningar för Enköpings kommun i januari 2020.

Kommentar:

Kapacitetsutredningen för Enköpings station ger stöd i hur infrastrukturen vid Enköpings station behöver utvecklas med utgångspunkt från det nya stadsbusslinjenätet. Inom ramen för samverkan avser Region Uppsala att stödja Enköpings kommun i det fortsatta arbetet med utveckling av stationsområdet i övrigt.

Beteendepåverkande åtgärder

För att ytterligare bidra till en helhetsbild önskar Enköpings kommun ett resonemang kring beteendepåverkande åtgärder och att Region Uppsala och Enköpings kommun behöver arbeta tillsammans i frågan för att öka antalet kollektivtrafikresenärer.

Kommentar:

Åtgärder som syftar till att stärka förutsättningarna för att kunna göra hållbara transportval såsom gång, cykel och kollektivtrafik är avgörande för att projektet ska kunna nå den övergripande målsättningen att öka det kollektiva resandet i staden utan att marknadsandelen för gående och cyklister minskar. Det gemensamma arbetet med beteendepåverkande åtgärder kommer att beskrivas inom ramen för överenskommelsen.

Förslagets koppling till kommunens utvecklingsplanering

Enköpings kommun anser att förslaget till det nya linjenätet följer kommunens utvecklingsplanering i enlighet med fördjupad översiktsplan för Enköpings stad i stort. Det finns dock kommande och befintliga bostads- och verksamhetsområden som kommunen inte anser kollektivtrafikförsörjs tillfredsställande i förslaget och som kommunen anser att Region Uppsala ska se över.

Kommentar:

Nedan följer Region Uppsalas kommentarer till de områden som pekas ut i yttrandet.

- Älvdansen

Älvdansen är en framväxande stadsdel på norra sidan om Enköpings station. Järnvägen utgör en barriäreffekt för kollektivtrafiken och fysiska förutsättningar begränsar möjligheterna att skapa en samlad bytespunkt för kollektivtrafiken vid stationen. I förslaget finns ingen linje i direkt anslutning till Älvdansen, närmaste hållplats är därmed Enköpings station vilken bedöms vara inom rimligt gångavstånd. Den borte delen av Älvdansen får ett längre gångavstånd till stationen. Ändhållplatsen i Myran skulle kunna utgöra ett närmare alternativ beroende på dess placering. För regionbusstrafiken kan Herrgården utgöra närmare alternativ.

- Ängslyckan

Ängslyckan faller inom upptagningsområdet för linje 223. Hållplatser behöver tillskapas för att angöring ska vara möjlig.

- Boglösarondellen

Boglösarondellen faller inom upptagningsområdet för linje 223. Hållplatser behöver tillskapas för att angöring ska vara möjlig.

- Munksundet

En fjärde linje för trafikering av Munksundet är inte möjlig utifrån dagens förutsättningar (tre stadsbusslinjer). Trafikering av Munksundet med en av de föreslagna linjerna (blå linje) är möjlig om en vändplan byggs i Munksundet. Det skulle dock innebära att Gröngarn inte trafikeras med kollektivtrafik.

- **Haga**

För att Haga ska vara möjlig att trafikera är en förutsättning att Gröngarnsvägen förlängs. Då skulle Haga kunna trafikeras med en av de föreslagna linjerna (blå linje).

- **Kolarvik**

För att Kolarvik ska kunna utgöra slutdestination för en av linjerna i linjenätsförslaget behöver följande frågor säkerställas:

- I dagsläget backvänder bussarna i en korsning. En lösning som i förslaget till nytt linjenät inte är hållbar utifrån ett säkerhetsperspektiv och den utökade trafiken som förändringen innebär. Framöver måste det finnas en ordentlig vändplan.
- Vägen är smal vilket innebär att två bussar inte kan mötas på sträckan. Breddning av väg är en förutsättning.
- De farthinder som finns på vägen i dag måste bytas ut till en annan variant som är anpassad för kollektivtrafik.
- Hållplatserna som finns utmed sträckan behöver standardhöjas vilket kräver utökad yta. I dagsläget är det mycket smalt.
- Vägen ägs i dag av en samfällighet. Det är ytterst viktigt att frågor kopplade till vägunderhåll kan säkerställas och att vägen har den standard som krävs för att det ska vara möjligt att trafikera med utökad kollektivtrafik. Exempel: snöröjning, sandning, sönderkörd väg på grund av dålig botten etc. Det är en förutsättning att Enköpings kommun tar över vägen.
- Vägens bärighet måste säkerställas över tid samt huruvida vägen klarar den förväntade utökade trafiken. Idag är asfalten mycket sprucken vilket innebär att det antagligen rör sig under vägen.

- **Stockholmsvägen**

Områdena Barkan, Stenvreten och Annelund kollektivtrafikförsörjs med regionbusstrafiken. Region Uppsala ser positivt på möjligheten att förlänga föreslagen grön linje och anlägga en vändhållplats närmare Stockholmsvägen. Förslaget kommer att diskuteras ytterligare med tjänstepersoner vid Enköpings kommun.

- **Västerledstorg och Västerledsskolan**

Region Uppsala och Enköpings kommun kommer att fortsätta det gemensamma arbetet med hållplatsernas placeringar.

- **Övriga hållplatslägen**

Region Uppsala och Enköpings kommun kommer att fortsätta det gemensamma arbetet med hållplatsernas placeringar.

2.2 Håbo kommun

Håbo kommun yttrar att de goda försättningar för kollektivtrafikresande från Håbo kommun till Enköpings sjukhus som finns idag inte bör försämrats, vilket skulle bli följderna av den föreslagna förändringen. Idag kan en resenär med rullator resa från Håbo kommun till Enköpings sjukhus utan byte av buss, detta är inte längre möjligt i föreslaget busslinjenät.

Kommentar:

Frågan om regionbusstrafiken har väckt ett stort engagemang och intresse under samrådsperioden, och förslaget har justerats därefter. Regionbussarna ska därmed även i fortsättningen trafikera Enköpings station, Gustav Adolfs plan och Lasarettet. Utöver dessa hållplatser föreslås regionbusstrafiken inte ha ett lokalt trafikuppdrag. Undantaget är de områden som trafikeras av regionbusstrafiken och som inte täcks av det nya stadslinjenätet. Där kommer regionbussarna fortsättningsvis fylla en lokal funktion, exempelvis längs Stockholmsvägen.

2.3 Enköping Centrumsamverkan

Enköping centrumsamverkan anser att förslaget till nytt linjenät strider mot verksamhetens satsning på Årets Stadskärna som ska skapa ett levande och attraktivt centrum, då Gustav Adolfs plan tas bort som navet för regiontrafiken och kräver byte vid Enköpings station (tågstationen). Centrumsamverkan ser en stor risk att flödena av människor till och från stadens centrum kommer att minska på grund av detta. Det måste vara enkelt att med buss komma till och från Enköpings centrum.

Kommentar:

Den 23 januari presenterade Region Uppsala följande information genom ett pressmeddelande:

”Hösten 2019 presenterade Region Uppsala förslag på nytt linjenät för stadstrafiken i Enköping. Många har lämnat synpunkter på förslaget som också diskuterats tillsammans med företrädare för Enköpings kommun. En stor del av synpunkterna handlar om regionbussarnas trafik genom Enköping.

Region Uppsala har lyssnat på synpunkterna och kommer att justera i det förslag som ska beslutas politiskt senare under våren. I det nya förslaget kommer regionbussarna att fortsätta att trafikera Re-secentrum, Gustav Adolfs plan och lasarettet”.

Regionbussarna föreslås därav fortsättningsvis trafikera stationen, Gustav Adolfs plan och Lasarettet. Utöver dessa hållplatser föreslås regionbusstrafiken inte ha ett lokalt trafikuppdrag bortsett från områden som idag trafikeras av regionbusstrafiken och som inte täcks av det nya linjenätet. Där kommer regionbussarna fortsättningsvis fylla en lokal funktion, exempelvis längs Stockholmsvägen.

3. Övergripande synpunkter

Linjenätsförslaget har väckt ett stort intresse och engagemang. Sammantaget har 877 synpunkter samlats in genom medborgardialogerna och via enkäten på ul.se. Därutöver har sex fokusgrupper genomförts med representanter från Enköpings Lasarett, Enköpings kommunala tillgänglighetsråd, Enköpings kommunala pensionärsråd, Centrumsamverkan, Regimentet och skolklasser med barn i åldrarna 8–17 år.

Bilden av hur linjenätsförslaget uppfattas delas till stor del både av de som har svarat på enkäten och de som har deltagit i fokusgrupperna.

Den samlade bedömningen är att inkomna synpunkter 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.

Nedan presenteras de synpunkter som fått störst fokus i enkäterna och vid de fysiska medborgardialogerna samt via ul.se. Därefter presenteras resultatet från fokusgrupperna mer ingående.

Regionbussarnas roll i det nya linjenätet

Den betydligt största andelen synpunkter rör regionbussarnas trafikering av Enköping. I samrådsförslaget till det nya stadslinjenätet föreslogs att regionbusstrafiken inte ska ha ett lokalt trafikuppdrag och att de regionbussar som har Enköping som slutdestination får Enköpings station som ändhållplats. Det innebär att Gustav Adolfs plan inte trafikeras av regionbusstrafiken. Frågan om regionbusstrafiken har väckt ett stort engagemang och intresse under samrådsperioden, och förslaget har justerats därefter. Regionbussarna ska därmed även i fortsättningen trafikera Enköpings station, Gustav Adolfs plan och Lasarettet. Utöver dessa hållplatser föreslås regionbusstrafiken inte ha ett lokalt trafikuppdrag. Undantaget är de områden som trafikeras av regionbusstrafiken och som inte täcks av det nya stadslinjenätet. Där kommer regionbussarna fortsättningsvis fylla en lokal funktion, exempelvis längs Stockholmsvägen.

Kollektivtrafik tidigt på morgonen, sent på kvällen och på helgen

Turtätheten för det nya linjenätet är halvtimmestrafik hela trafikdygnet (mån-fre: 05.25-22.25, L, SoH: 06.25-22.25 utgångspunkt Enköpings station).

Avsaknad av kollektivtrafik till Munksundet

I linjenätsförslaget finns inga hållplatser i direkt anslutning till Munksundet och avståndet till närmsta stadsbusshållplats överstiger 400 meter. Justering av den blå linjen skulle möjliggöra trafikering av Munksundet med förutsättning att en ny vändplan byggs i området. Dock innebär trafikering av Munksundet att Gröngarn inte kan kollektivtrafikförsörjas eftersom det nya linjenätet endast innehåller tre linjer. Enköpings kommun behöver göra ett ställningstagande i frågan.

Avsaknad av kollektivtrafik till Kolarvik

I linjenätsförslaget pekas Fagerudd ut som vändhållplats vilket innebär att Kolarvik inte längre trafikeras. För att Kolarvik ska kunna utgöra slutdestination för en av linjerna i linjenätsförslaget behöver följande frågor säkerställas:

- I dagsläget backvänder bussarna i en korsning. En lösning som i förslaget till nytt linjenät inte är hållbar utifrån ett säkerhetsperspektiv för både förare och resenärer och den utökade trafiken som förändringen innebär. Framöver måste det finnas en ordentlig vändplan.
- Vägen är smal vilket innebär att två bussar inte kan mötas på sträckan. Breddning av väg är en förutsättning.
- De farthinder som finns på vägen i dag måste bytas ut till en annan variant som är anpassad för kollektivtrafik.
- Hållplatserna som finns utmed sträckan behöver standardhöjas vilket kräver utökad yta. I dagsläget är det mycket smalt.
- Vägen ägs i dag av en samfällighet. Det är ytterst viktigt att frågor kopplade till vägunderhåll kan säkerställas och att vägen har den standard som krävs för att det ska vara möjligt att trafikera med utökad kollektivtrafik. Exempel: snöröjning, sandning, sönderkörd väg på grund av dålig botten etc. Det är en förutsättning att Enköpings kommun tar över vägen.
- Vägens bärighet måste säkerställas över tid samt huruvida vägen klarar den förväntade utökade trafiken. Idag är asfalten mycket sprucken vilket innebär att det antagligen rör sig under vägen.

Avsaknad av kollektivtrafik till Haga

En andel av de inkomna synpunkterna berör avsaknad av kollektivtrafik till Haga. Om Haga ska vara möjligt att trafikera är en förutsättning att Gröngarnsvägen förlängs. Då skulle Haga kunna trafikeras med den blå linjen.

Avsaknad av kollektivtrafik Gesällgatan/Verkmästargatan

Ett antal av de inkomna synpunkterna berör avsaknad av kollektivtrafik längs Gesällgatan/Verkmästargatan. Trafikering längs Verkmästargatan är problematisk då de fysiska förutsättningarna begränsar för ett kollektivtrafiksystem uppbyggt på tre linjer. Boende på Verkmästargatan har cirka 400 meter till hållplatserna Bodavägen och Servicehuset Malin vilket anses vara acceptabelt gångavstånd.

Avsaknad av kollektivtrafik i direkt anslutning till Ljunggården

Ett antal inkomna synpunkter berör avsaknaden av kollektivtrafik i direkt anslutning till Ljunggården. Kraftgatan som går förbi Ljunggården är inte byggd för kollektivtrafik i båda riktningarna. Gatan är för smal för att två bussar ska kunna mötas. Boende på Ljunggården har cirka 300 meter till hållplats Västerledskyrkan.

Förändrad linjesträckning längs med Litslenavägen/Ekenkällsgatan

I det nya linjenätet trafikeras inte längre Litslenavägen, istället trafikeras Fannalundsvägen. Med ny hållplats på JP Johanssons gata kan närliggande bostadsområde och Korsängsskolan trafikeras, vilket var ett önskemål från Enköpings kommun. Ny hållplats på JP Johanssons gata har även önskats i enkäten.

Fler byten för de som går i skolan

En andel av de inkomna synpunkterna rör barn och huruvida förslaget till det nya stadslinjenätet för vissa innebär fler byten för att ta sig till och från skola.

Det är tyvärr svårt att kollektivtrafikförsörja på ett sätt som gör att inga barn behöver byta buss på väg till skolan när de reser i det nya linjenätet eftersom skolvalet är fritt.

På stationen och Gustaf Adolfs plan kommer säkra byten kunna göras.

3.1 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. 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.

4. Fullständiga yttranden

I denna del presenteras fullständiga yttranden. Yttranden har inkommit från Enköpings kommun, Håbo kommun och Centrumsamverkan i Enköping.

4.1 Enköpings kommun

Remissvar - Förslag till nytt linjenät i Enköpings stad

Idén om att ta fram ett nytt linjenät initierades på det årliga kommunsamrådet mellan politiker från Region Uppsala och Enköpings kommun år 2016. Anledningen var att man såg potential i att öka det kollektiva resandet i staden.

Projektet initierades i sin tur genom en resvaneundersökning hösten 2016, som visade på lågt resande i Enköpings stad jämfört med andra jämnstora städer. År 2018 antogs planeringsprinciper som ska säkerställa att trafiken utvecklas i önskvärd riktning och i linje med kommunens och kollektivtrafikförvaltningens strategier och övergripande mål.

I Enköpings kommuns trafikstrategi och parkeringspolicy från 2017 finns det en tydlig ambitionshöjning inom det trafikstrategiska arbetet. Trafikstrategin och parkeringspolicyn arbetar båda mot samma mål om att det hållbara resandet, gång, cykel och kollektivtrafik, ska vara norm när staden växer. År 2030 ska hälften av alla resor ske med hållbara färdmedel, och år 2040 ska två tredjedelar av alla resor ske med hållbara färdmedel.

Förslaget till nytt linjenät i Enköpings stad har väckt ett stort engagemang hos medborgare, politiker och tjänstepersoner.

Nedan följer Enköpings kommuns synpunkter på förslaget till nytt linjenät i Enköpings stad.

Utgångspunkt för yttrande

En attraktiv och effektiv kollektivtrafik är en av grundstenarna för att det hållbara resandet ska vara norm när staden växer. En välutbyggd kollektivtrafik kan konkurrera med bilen för resor där gång- och cykel inte är attraktiva. En av de viktigaste utgångspunkterna för yttrandet är hur väl förslaget följer Enköpings kommuns utvecklingsplanering och ambitioner i Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad, trafikstrategi och parkeringspolicy.

Kommunens synpunkter på förslaget grundar sig även i de planeringsprinciper för stadsbusstrafiken som antagits politiskt av såväl Region Uppsala som Enköpings kommun.

Övergripande synpunkter

Enköpings kommun ser positivt på att projektet har initierats. Kommunen anser dock att det i remissversionen för nytt linjenät i Enköpings stad finns otydligheter, vilka genererar osäkerheter för förslaget i sin helhet. Enköpings kommun anser därmed att otydligheter kopplat till nedanstående punkter ska klargöras och att kommunen därefter får ytterligare möjlighet att se förslaget och inkomma med synpunkter.

- Ambitionsnivå
- Turtäthet
- Trafikdygn - öppettider
- Regionbussarnas trafikering
- Landsbygdslinjernas trafikering
- Tidplan för processen/Infrastruktur
- Beteendepåverkan för ökat resande
- Överenskommelse
- Ambitionsnivå

Huvudsyftet med projektet bör tydligare beskrivas som att fler ska välja bussen än bilen i Enköpings stad,

snarare än att ett nytt busslinjenät ska införas. Enköpings kommun vill därför se ett större fokus på vad projektet är tänkt att uppnå, vilken ambitionsnivå det har. Det gäller såväl på kort, som på medellång och lång sikt. Med tanke på det mycket låga nyttjandet i dagens linjenät, behöver ambitionen höjas rejält. Även om ett nytt linjenät är en viktig åtgärd kan flera åtgärder komma att behövas. Därför bör det också framgå bättre vilka ytterligare åtgärder Regionen är beredd att vidta, och hur det skiljer sig mot de åtgärder som vidtagits i det nuvarande linjenätet, för att vi ska uppnå de mål vi kommer överens om. Kan Regionen beskriva trovärdigt hur projektet kan bidra till att vi uppnår målsättningarna i Enköpings kommuns trafikstrategi, ökar också incitamentet för kommunen att investera uppemot 60 miljoner kronor i infrastrukturåtgärder för det föreslagna linjenätet.

Turtäthet

Region Uppsala har i förslaget inte tagit ställning till vilken turtäthet som stadsbussarna ska trafikera i Enköpings stad. I de politiskt antagna planeringsprinciperna står det att turtätheten i tätortstrafiken ska anpassas för att matcha tågavgångar vid Enköpings station, och att kvartstrafik ska eftersträvas i högtrafik på tätortslinjerna.

Efter möte med Region Uppsala den 12 december 2019 tydliggjordes att regionen föreslår halvtimmestrafik hela trafikdygnet med en ambition om att på sikt växla upp till kvartstrafik i högtrafik.

Enköpings kommun anser att linjenätet ska trafikeras med en turtäthet på halvtimmestrafik, med kvartstrafik i högtrafik. Detta för att vara ett attraktivt alternativ till bilen, för att matcha tåg- och regionbussavgångar vid knut/bytespunkter utan att förlänga resvägen för resenären med lång bytestid, eller att resenären annars riskerar att missa sin anslutning. Högre turtäthet är även det som flest personer i resvaneundersökningen från 2016 har angivit som svar på vad som skulle få dem att åka mer kollektivt.

Enköpings kommun anser att Region Uppsala ska förtydliga vilka kriterier det är som ska uppfyllas för att växla upp till en turtäthet med kvartstrafik i högtrafik.

Trafikdygn - öppettider

Region Uppsala har i förslaget inte tagit ställning till vilka öppettider det är som gäller för stadsbusstrafiken.

Efter möte med Region Uppsala den 12 december 2019 förtydligades att regionen föreslår öppettider som innebär att stadsbusslinjerna är inne vid Enköpings station:

måndag-fredag: 05.25-22.25

lördag, söndag och helgdag: 06.25-22.25

Enköpings kommun anser likt planeringsprinciperna att trafiken ska utformas så att resor även utöver arbets- och skolpendling ska fungera. Det ska vara möjligt att utföra reseärenden för fritid, inköp, nöje och besök samt för tjänsteresor med stadsbusslinjenätet. I planeringsprinciperna framhålls att tätortstrafiken ska erbjuda resmöjligheter hela dagen och även kvällar och helger.

Enköpings kommun anser att öppettiderna ska vara sådana att det är möjligt att ta sig till och från arbetet, morgon som kväll, vardag som helg för kommunens invånare och medarbetare. Samtliga linjer har verksamheter/arbetsplatser längs linjen och i minst en ände. Öppettiderna för linjenätet ska vara sådana att det är möjligt att ta sig till och från dessa med stadsbusstrafiken. Detta gäller inte minst för linjen till och från Bredsand som är en växande stadsdel där kommunen har verksamheter som är igång från exempelvis klockan 07 till klockan 22. För att kunna erbjuda en attraktiv arbetsplats ur ett miljöperspektiv och för att nå en bred arbetsmarknad är goda kommunikationer ett måste.

De föreslagna öppettiderna bör samrådats med verksamheterna. Öppettiderna ska också vara

sådana att det är möjligt att ta sig med stadsbusstrafiken till den första och sista avgången för tåg och regionbuss. Matchning mellan tåg och stadsbusslinjenätet bör säkerställas för att vara ett attraktivt alternativ med hela resan i åtanke.

Det är även viktigt att öppettiderna möjliggör för invånarna att ta sig till fritid, inköp, nöje och besök med kollektivtrafiken. Öppettiderna behöver därmed anpassas för helg- och kvällsaktiviteter. Öppettiderna för kvällar innan helgdag bör med detta i åtanke justeras. I dagsläget har Enköpings kommun ett lågt kollektivt resande till fritidsaktiviteter och inköp. Det finns därmed potential i att utforma öppettider som möjliggör resande med stadsbussar till dessa ärenden.

Regionbussarnas trafikering

I de antagna planeringsprinciperna står det att den regionala kollektivtrafiken ska erbjuda resmöjligheter som knyter ihop länet och regionen och avlasta infrastrukturen. För Enköpings del innebär detta enligt principerna 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.

Kan komplettera tätortstrafiken i vissa reserelationer

Har alltid gena linjesträckningar i staden och upplägget ska vara sådant att stor överströmning av lokalresenärer undviks.

I förslaget presenteras att regionbusstrafiken inte ska ha ett lokalt uppdrag, och att regionbussarna därmed har sin slutstation vid Enköpings station. Det står även att regionbussarna inte kommer att angöra större delen av hållplatserna inom staden. Men det redovisas inte vilka hållplatser det är som berörs. Detta resulterar i att Enköpings kommun inte kan ta ställning till hur stadsbussar och regionbussar ska komplettera varandra, vilket leder till svårigheter att kommentera linjenätsförslaget i sin helhet. Dessutom resulterar det i osäkerheter för infrastrukturåtgärder, då kommunen inte kan bedöma hur trafiksituationen kommer att påverkas och vilka åtgärder som kan komma att krävas. Enköpings kommun anser därmed att regionbussarnas trafikering ska klargöras.

Med principen om Enköpings station som slutstation innebär det att de regionbusslinjer som angör Enköping norr- och österifrån, linje 803, 804 och 225, inte trafikerar hållplatserna S:t Ilian, Gustav Adolfs plan, Kommunhuset och Lasarettet.

Det råder osäkerheter kring vilka hållplatser de regionbussar som angör Enköping väster- samt söderifrån ska stanna/inte stanna vid enligt förslaget. Att resenärer ska åka genom staden till Enköpings station för att sedan eventuellt behöva röra sig ner genom staden igen till sin målpunkt uppfattas varken som effektivt eller attraktivt.

För linje 876 som trafikerar till Strängnäs, innebär principen att linjen inte trafikerar S:t Ilian, Gustav Adolfs plan, Kommunhuset och Lasarettet?

För linje 874 och 774, som båda trafikerar till Västerås, innebär principen att de inte trafikerar S:t Ilian, Gustav Adolfs plan och Doktor Westerlunds gata?

Enköpings kommun anser att Gustav Adolfs plan fortsatt ska trafikeras av samtliga regionbussar, detta baserat på följande anledningar:

Kommunövergripande perspektiv

Kommunen har sex kransorter och en stor landsbygd. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att koppla samman kommunens olika delar. De regionala busslinjerna i Enköpings kommun tjänar, utöver ett regionalt syfte, även kommuninvånarna i kransorterna i kommunen. Boende i kransorterna och pendlare behöver ha fortsatt tillgänglighet till/från staden med kollektivtrafik. Detta anser inte Enköpings kommun tillgodoses med resecentrum som slutstation för regionbusstrafiken.

Dessutom tappar de som pendlar in från kransorterna Örsundsbro, Skolsta, Fjärdhundra och Hummelsta närheten till gymnasiet om Gustav Adolfs plan inte kollektivtrafikförsörjs av regionbussarna. Det finns bara ett gymnasium i Enköpings kommun, och en god tillgänglighet till skolan bör säkerställas av kollektivtrafikmyndigheten. Detta gäller för såväl stadsbussar, regionbussar som landsbygdslinjer.

Gustav Adolfs plan har en central placering i Enköpings stad och har i jämförelse med resecentrum ett större upptagningsområde för boende. Därtill finns det idag förtätningsprojekt om cirka 1000 nya bostäder längs Doktor Westerlunds gata vilket bidrar till än större underlag. Från Gustav Adolfs plan är det även möjligt ta sig till fots vidare till flertalet målpunkter.

I det befintliga linjenätet fungerar resecentrum och Gustav Adolfs plan som stadens kollektivtrafiknoder, då samtliga busslinjer i Enköping stannar på båda platserna. Vid Gustav Adolfs plan stiger det dessutom på fler resenärer än vad det gör vid resecentrum. Vi ser därför en klar försämring av kollektivtrafikutbudet i staden om samtliga hållplatser efter resecentrum dras in för de regionala linjerna. Det innebär att cirka 1250 resenärer får det längre till hållplatsen eller behöver göra ett bussbyte.

I tabellen nedan visas andelen påstigningar för regionala busslinjerna.

	RC	GA-plan	S:t Ilian	Lasarettet + Kommunhuset	Dr Westerlunds gata
803 och 804	37 %	39 %	6 %	18 %	-
774, 874	31 %	45 %	12 %	-	12 %
225	30 %	62 %	8 %	-	
803, 804, 774, 874, 225	34 %	43 %	9 %	15 %	

Linje 876 visas inte. Färre än 100 påstigningar/dag totalt. I sista raden är summan 101 % på grund av avrundning.

Centrumutveckling och upplevelse

Regionbussarnas trafikering av Gustav Adolfs plan är även viktig för den centrumutveckling som Enköpings kommun arbetar för. Kommunen har antagit mål om att bli årets stadskärna 2025. Inom samma tidsram ska även PAUS-huset renoveras och fler kontor, restauranger och butiker ska etableras. Dessutom ska ett ytterligare hotell öppna. Målbilden av utvecklingen är en stad med en dagbefolkning som människor pendlar till. Därför är det av stor vikt att regionbussarna trafikerar Gustav Adolfs plan för att bidra och understödja den utvecklingen.

I dagsläget har såväl turister som de som bor i kransorterna goda möjligheter att åka kollektivt till aktiviteter i centrala Enköping. Den möjligheten blir betydligt sämre om man tar bort regiontrafiken från Gustav Adolfs plan. Enköpings kommun ser därmed en risk att fler tar bilen samt att turister väljer att åka någon annanstans. Det finns också en risk att resandet till kransorterna kring Enköping minskar.

I enlighet med Enköpings kommuns Parkeringspolicy (2017) kommer tids- och avgiftsreglering ändras i centrala Enköping. Enligt framtagna riktlinjer ska personbilstrafik i centrala Enköping styras till parkeringsplatser i rutnätsstadens utkant och de mest centralt belägna parkeringsplatserna kommer ha högst avgift och lägsta tillåtna parkeringstid. Syftet är att främja hållbara transportmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Inom ramen för detta är det då viktigt att kunna hänvisa till en centrumnära kollektivtrafik som ett relevant alternativ till bilen. Sammanvägt anser Enköpings kommun att regionbussarna fortsatt ska trafikera Gustav Adolfs plan för att vara i linje med kommunens utvecklingsplanering. Det skulle även stämma bättre överens med planeringsprincipen om att regionbusstrafiken ska angöra större målpunkter inom staden.

Enköpings lasarett

Enköpings kommun ser även en problematik i att regionbussarna inte stannar vid Enköpings lasarett. Det är en av kommunens största arbetsgivare med omkring 550 anställda. Lasarettet är en viktig målpunkt för såväl anställda, patienter och besökare och fyller även ett regionalt syfte. Potentiellt kan en indragen trafikering leda till en ökad mängd biltrafik till och från lasarettet. I närområdet finns även andra verksamheter som vårdcentral, Munksundsskolan och Enavallens idrottsplats. Regionbusslinje 803 och 804 har idag cirka 200 påstigningar per dag söder om Gustav Adolfs plan och skapar tillsammans en turtäthet på upp till 7 minuter.

Pressmeddelande

Den 23 januari 2020 gick Region Uppsala ut med ett pressmeddelande som löd:

”Under hösten 2019 presenterade Region Uppsala ett förslag på nytt linjenät för stadstrafiken i Enköping. Många har lämnat synpunkter på förslaget som också har diskuterats tillsammans med företrädare för Enköpings kommun. En stor del av synpunkterna har handlat om regionbussarnas trafik genom Enköping. Region Uppsala vill därför meddela att i det fortsatta arbetet med det nya linjenätet kommer regionbussarna fortsatt att trafikera de viktiga målpunkterna Resecentrum, Gustav Adolfs plan och lasarettet. Beslut om det nya linjenätet planeras tas senare under våren.”

Landsbygdslinjernas trafikering

Det finns en otydlighet gällande landsbygdslinjerna 220, 221, 223, 224, 226 i förslaget. Det framgår inte om och hur de påverkas av linjenätsförslaget eller om de lyder under samma princip som regionbussarna – att de ska ha sin slutstation vid Enköpings station. Ett förtydligande är nödvändigt för att se hur omstigning och anslutningar mellan regionbuss, stadsbuss och landsbygdslinjerna ska fungera tillsammans.

Kommunen har en stor landsbygd och landsbygdsbefolkningen behöver ha fortsatt tillgänglighet till staden med grundläggande resmöjligheter med buss. Landsbygdslinjerna används i stor utsträckning för skolskjuts och av resande mellan exempelvis Enköpings stad och Haga, Lillkyrka eller Grillby. Linjerna som trafikerar dessa orter angör alla Enköpings stad söderifrån. Kommunen anser att det är viktigt att dessa resenärer inte ska behöva ta sig genom staden till resecentrum för att där byta till stadsbussar alternativt gå tillbaka för att ta sig till sin målpunkt i staden. Detta riskerar snarare att cementera bilen som första val när det kommer till att transportera sig.

Inom Enköpings stad sker flest påstigningar till landsbygdslinjerna vid Gustav Adolfs plan, ca 35 procent. Därefter sker cirka 20 procent av påstigningarna vid resecentrum. Resterande påstigningar sker vid övriga hållplatser i tätorten. Enköpings kommun vill framhålla vikten av att landsbygdslinjerna fortsatt trafikerar alla hållplatser längs linjesträckningen i staden.

Tidplan för processen/infrastruktur

Tidplanen har försenats sedan arbetet startade, men tidplanens ände har dock inte förändrats. Enköpings kommun ser stora utmaningar i att kunna genomföra infrastrukturåtgärder till 2022. På mötet mellan kommunen och Region Uppsala 12 december 2019 lyftes frågan om att genomföra åtgärderna etappvis. På mötet sades att detta är möjligt och även är att föredra. I det fortsatta arbetet krävs ett fördjupat arbete kring vilka delar i förslaget som kan byggas ut till 2022.

Nedan följer synpunkter på de infrastrukturåtgärder som Enköpings kommun har identifierat kräver vidare analys och åtgärder.

Infrastruktur

Enköpings station

Det föreslagna linjenätet är mer utrymmeskrävande än det nuvarande och innebär en ombyggnation och omstrukturering av hållplatslägen vid Enköpings station. Enköpings kommun inväntat en kapacitetsutredning som klargör den busstrafik som väntas trafikera resecentrum, som därefter styr vilka infrastrukturåtgärder som bedöms motiverade.

Den kapacitetsutredning som efterfrågades togs fram av Region Uppsala i januari 2020. Utifrån de utredningar, analyser och förutsättningar som kommunen har tillgängliga i dagsläget bedöms mindre infrastrukturåtgärder på Enköpings station, som möjliggör trafikering av det nya linjenätet, vara genomförbara till år 2022.

Fannakorset

I remissförslaget till nytt linjenät trafikeras tre busslinjer Fannakorset, det vill säga korsningen Stockholmsvägen – JP Johanssons gata. Fannakorset har under en längre tid diskuterats inom Enköpings kommun och varit föremål för flertalet trafikutredningar. Korsningspunkten har i dagsläget vissa kapacitetsbrister och köbildningar under rusningstrafik. Stockholmsvägen är även ett viktigt stråk för regionbusstrafiken som bör prioriteras framkomlighetsmässigt.

En farhåga som kommunen har haft är att utökad busstrafik i korsningen potentiellt kunnat leda till att problematiken med köbildningar blir värre och resulterar i förseningar i tätortstrafiken, främst under rusningstid. Detta har krävt vidare utredningar.

Enköpings kommun har under januari 2020 genomfört en trafikutredning i Fannakorset, utredningen involverar scenariot om tre stadsbusslinjer som passerar korsningen. Utifrån de utredningar, analyser och förutsättningar som kommunen har tillgängliga i dagsläget bedöms mindre infrastrukturåtgärder i Fannakorset, som möjliggör trafikering av det nya linjenätet, vara genomförbara till år 2022.

Gustav Adolfs plan

Efter klargörande om regionbusstrafikens trafikering i staden har en kapacitetsutredning för Gustav Adolfs plan tagits fram av Region Uppsala. Utifrån de utredningar, analyser och förutsättningar som kommunen har tillgängliga i dagsläget bedöms infrastrukturåtgärder på Gustav Adolfs plan, som möjliggör trafikering av det nya linjenätet, vara genomförbara till år 2022.

Beteendepåverkande åtgärder

För att ytterligare bidra till en helhetsbild önskar Enköpings kommun att se resonemang kring beteendepåverkande åtgärder. Region Uppsala och Enköpings kommun behöver tillsammans arbeta med detta för att öka antalet resenärer, och beteendepåverkan bör genomsyra projektet

från ett tidigt skede.

Överenskommelse

Förslaget för det nya linjenätet innebär ökade resurser för investeringar för såväl Enköpings kommun som kollektivtrafikmyndigheten. Det är viktigt att parterna är överens om detta och de ekonomiska resurser det kan komma att kräva från båda parter sida. Detta bör regleras i en överenskommelse mellan Enköpings kommun och Region Uppsala. I denna bör utöver investeringarna även en tidshorisont för linjenätet fastställas, en miniminivå för utbyggnad samt en utbyggnadstakt för infrastruktur regleras.

Enköpings kommun framhåller vikten av att kostnader och effekter gällande föreslagna investeringar förtydligas inför kommande beslut.

Sammanfattning övergripande synpunkter

Sammantaget anser Enköpings kommun att det finns övergripande frågor som behöver besvaras för att kommunen ska kunna ta ställning mer specifikt till linjenätsdragningen. Ett viktigt perspektiv för Enköpings kommun är att linjenätet bör vara utformat så att det kräver så små ändringar som möjligt i takt med att staden utvecklas. Det bör också vara utformat så att kapaciteten kan utökas effektivt i takt med att antalet resenärer växer.

Nedan följer initiala synpunkter på hur linjenätsdragningen kopplar an till kommunens bebyggelseutveckling och utvecklingsplanering. Synpunkterna ska dock inte ses som heltäckande då förtydliganden i ovanstående stycken krävs för att kommunen ska kunna ha synpunkter på en helhetsbild.

Förslagets koppling till kommunens utvecklingsplanering

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskrivs att kollektivtrafiken ska utgöra en av normerna i samhällsplaneringen. Detta förutsätter en god samverkan med bebyggelseutvecklingen och infrastrukturplaneringen. Detta stämmer även överens med de planeringsprinciper som finns i Enköpings kommuns fördjupade översiktsplan och trafikstrategi.

Förslaget till de nya stadsbuslinjerna följer kommunens utvecklingsplanering i enlighet med fördjupad översiktsplan för Enköpings stad i stort. Dessutom är kommunens anläggningar och verksamheter i huvudsak välförsörjda i det nya linjenätet och ligger inom den angivna normen på 400 meter. Linjedragningen och möjligheten för regionbussar och stadsbussar att mötas på stationen är en förbättring sett till de elever som har växelvis skolskjuts och de elever som valt att gå på en annan skola än den de tillhör, då det endast krävs ett byte på stationen. Det finns dock kommande och befintliga bostads- och verksamhetsområden som kommunen anser inte kollektivtrafikförsörjs tillfredställande i förslaget och som kommunen anser att Region Uppsala ska se över:

Älvdansen

Ängslyckan

Boglösarondellen

Munksundet

Haga

Kolarvik

Stockholmsvägen

Västerledstorg och Västerledsskolan

Älvdansen är en framväxande stadsdel där det planeras för ca 800 nya bostäder, förskola,

omvårdnadsboende, trygghetsboende samt omlokalisering av en stor mellan- och högstadieskola (ca 600 elever). Detta område försörjs i nuvarande förslag inte av stadsbusstrafik. I dagsläget finns befintliga och nybyggda hållplatser i anslutning till nya skolan. De boende i de bortre delarna av Älvdansen/Herrgården får ca 1 kilometer till stadsbusstrafiken.

Ängslyckan är ett bostadsområde som i dagsläget inte har en tillfredställande kollektivtrafikförsörjning. I förslaget på nytt linjenät kopplar heller ingen linje direkt till området. Det bör utredas vidare hur förslaget kan möjliggöra att Ängslyckan faller inom ett upptagningsområde för en stadsbusslinje.

Boglösarondellen är ett område i anslutning till Ängslyckan där det planeras mellan 100-150 bostäder. Även här bör det utredas vidare hur förslaget kan möjliggöra att Boglösarondellen faller inom ett upptagningsområde för en stadsbusslinje.

Munksundet kollektivtrafikförsörjs inte i förslaget. Enköpings kommun anser att det vore optimalt att även detta område försörjs av en linje. Detta speciellt med tanke på den målsättning som finns i projektet med att ta resandearandelar från biltrafiken till kollektivtrafiken. Boende i västra delen har i förslaget drygt en kilometer till hållplatser.

Haga ingår i den geografiska avgränsningen för projektet men finns inte med i förslaget. Kommunikationerna är i dagsläget undermåliga och det finns behov av att förstärka kopplingarna mellan Haga och resten av staden. Ett förtydligande av kollektivtrafikförsörjningen av Haga är av vikt.

Kolarvik försörjs inte av det nya linjenätet. Ett förtydligande kring hur boende, och framförallt barn i området ska resa är av vikt.

Stadsbusstrafiken trafikerar inte längs Stockholmsvägen, förbi områdena Stenvreten, Barkan och Annelund, utan här ska regionbusstrafiken ha ett lokalt uppdrag enligt förslaget. För att verksamhetsområden och boende längs denna sträcka ska ha god försörjning av kollektivtrafiken bör tidtabeller och passning till tåg och övrig kollektivtrafik ses över. I dagsläget riskerar resenärer kort bytestid alternativt väntetid vid Enköpings station. Regionbussarna kan även vara osäkra alternativ vad gäller punktlighet framförallt vid resa i västlig färdriktning längs Stockholmsvägen till Enköpings station. Resenärer tvingas till stor del antingen befinna sig vid resecentrum lång tid innan sin anslutning, alternativt riskera att missa sina anslutningar. Detta förlänger resan avsevärt.

Västerledstorg och Västerledsskolan saknar hållplats och kollektivtrafikförsörjs därmed inte tillfredställande i förslaget. Västerledstorg är en målpunkt och skolan är såväl en stor arbetsplats som målpunkt för elever. Detta område står dessutom inför utveckling. Enköpings kommun vill framhålla vikten av att förhålla sig flexibel för utvecklingen i området. Kommunen anser att en hållplats närmare målpunkterna är av vikt och bör samrådats mellan Region Uppsala och Enköpings kommun inom projektet. En god tillgänglighet till skolor överlag i Enköpings stad bör säkerställas av kollektivtrafikmyndigheten.

Även Myran-området står inför en stor utveckling, där är det av stor vikt att Enköpings kommun och Region Uppsala för en nära dialog för att tillsammans stödja den utvecklingen.

Andra målpunkter där en flexibilitet för hållplatslägen ska finnas med är Westerlundiska gymnasiets nya lokaler. Hållplatsläge bör samrådats mellan Region Uppsala och Enköpings kommun inom

projektet.

Pepparrottsbadets hållplatsläge bör även den samrådats mellan Region Uppsala och Enköpings kommun inom projektet.

Möjligheterna till att anlägga en vändhållplats vid Stockholmsvägen för den gröna linjen (östra änden) ska utredas.

Enköpings kommun ser generellt att det finns hållplatslägen längs linjenätet där placeringen bör ses över. Detta förutsätter kommunen att Region Uppsala fortsatt kommer att samråda kring. Hållplatslägenas placering bör ses över utifrån faktorer som exempelvis anpassning till målpunkter, hållplatsavstånd, utökning av upptagningsområdet för hållplatser generellt men också med fokus på barn och äldre, bättre anpassning till anslutningsmöjligheter för gång och cykel.

4.2 Håbo kommun

§ 259Dnr 2019/00405

Yttrande på förslag till nytt busslinjenät i Enköpings stad Kommunstyrelsens beslut

1. Kommunstyrelsen avger yttrande i rubricerat ärende enligt nedan.

Sammanfattning

Region Uppsala (UL) och Enköpings kommun har gemensamt utrett kollektivtrafiken vilket resulterat i ett förslag till nytt busslinjenät i Enköpings stad. Arbetet påbörjades under 2016. Det främsta syftet är att antalet kollektivtrafiksresor ska öka kraftigt.

Linjenätet i Enköpings stad upplevs idag som begränsat och svårt att förstå. Antalet resenärer i kollektivtrafiken är lågt jämfört med andra städer i samma storlek. Nuvarande linjenät främjar långa restider vilket innebär låg konkurrenskraft mot bilen.

Förslaget bygger på ett knutpunktsupplägg med takttrafik (fasta minuttal) som ger goda förutsättningar för smidiga byten och anpassning till tågtrafiken. Det blir färre linjer med samma körvägar och hållplatser i båda riktningarna samt en tydligt profilerad stadstrafik som särskiljer sig från regionbusstrafiken. Dessutom blir det högre turtäthet.

Förslaget innebär totalt tre stadsbusslinjer (jämfört med nio idag). Tillsammans binder linjerna samman staden och täcker in målpunkter som till exempel Enköpings lasarett, Myran, idrottshuset och simhallen. Enköpings station blir navet och den naturliga bytespunkten mellan stadsbuss, regionbuss och tåg.

För att skapa en positiv utveckling för den nya stadstrafiken lämnas regionbusstrafikens lokala trafikuppdrag och Enköpings station utgör ändhållplats för regionbusstrafiken. Istället tar den nya stadstrafiken hand om regionbusstrafikens lokala resandeströmmar.

Yttrande

Håbo kommun har med stort intresse tagit del av remissmaterialet.

Förslaget ger goda förutsättningar för resenärer som pendlar till arbete och skola däremot är det inte så bra för de resenärer som har behov av närhet till hållplats/målpunkt.

Därför vill Håbo kommun starkt yttra att de goda förutsättningar för kollektivtrafikresande från Håbo kommun till Enköpings sjukhus som finns idag inte bör försämrats, vilket skulle bli följden av den föreslagna förändringen.

Idag kan en resenär med rullator resa från Håbo kommun till Enköpings sjukhus utan byte av buss, detta är inte längre möjligt i föreslaget busslinjenät.

Konsekvenserna av förslaget busslinjenät innebär att fordonen måste vara anpassade så att de är tillgängliga för alla annars måste hjälp vid bytet kunna erbjudas.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Remissversion "Förslag till nytt linjenät i Enköpings stad", Region Uppsala Dnr TSN2019-0076

Förslag till beslut på sammanträdet

Efter diskussion beslutar kommunstyrelsen att förvaltningens förslag till yttrande ska formuleras om så att det framgår att byten av buss på sträckningen från Bålsta till lasarettet inte ska behöva ske.

4.3 Centrumsamverkan

REMISSVAR: TSN2019-0076 om "Förslag till nytt linjenät i Enköpings stad"

Föreningen Enköping Centrumsamverkan ser positivt på att regionen i samverkan med Enköpings kommun arbetar med att skapa ett mer hållbart transportsystem för Enköpings stad. Bakgrund Enköpings centrum behöver platsutvecklas för att skapa bättre lönsamhet, hållbara etableringar, nya arbetstillfällen och en trivsamt miljö. Under hösten 2017 tog styrelsen för Enköping Centrumsamverkan därför beslut om målet att Enköping tar emot utmärkelsen Årets Stads kärna senast 2025. Bakom Enköping Centrumsamverkan står handel, fastighetsägare och kommun. I januari 2020 startar vi en så kallad BIDprocess (Business Improvement District) som ska lägga en stabil grund för just detta arbete. Vår största invändning mot förslaget är följande: • Förslaget går helt emot vår satsning på Årets Stads kärna som ska skapa ett levande och attraktivt centrum, då Gustaf Adolfs plan tas bort som navet för regiontrafiken och kräver byte vid Enköpings station (tågstationen). Vi ser en stor risk att flödena av människor till och från stadens centrum kommer att minska på grund av detta. Det måste vara enkelt att med buss komma till och från Enköpings centrum.

Enköping den 29 november 2019