



Nytt linjenät i Enköping

Social konsekvensanalys

Kontaktperson

Emma Hammarbäck, Kollektivtrafikstrateg
018-617 09 57

Trafik och samhälle / Långsiktig planering
emma.hammarback@regionupsala.se

Dnr: TS2019-0076

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| 1. Sammanfattning | 2 |
| 2. Bakgrund | 3 |
| 2.1 Enköping växer | 3 |
| 2.2 Nytt stadslinjenät i Enköping | 3 |
| 2.3 Social konsekvensanalys: Med människan i fokus | 4 |
| 2.4 Förvaltningens samhällsuppdrag | 4 |
| 2.5 Mål och syfte | 5 |
| 2.6 Geografisk avgränsning | 6 |
| 3. Metodval | 7 |
| 3.1 Geografiska analysnivåer | 7 |
| 3.2 SWOT | 8 |
| 3.3 Matris | 8 |
| 3.4 Sociala aspekter | 9 |
| 4. Resultat | 12 |
| 4.1 Sammanhållen stad | 12 |
| 4.2 Samspel | 13 |
| 4.3 Vardagsliv | 14 |
| 4.4 Identitet | 15 |
| 4.5 Hälsa och säkerhet | 16 |
| 4.6 Barnperspektivet | 17 |
| 4.7 Önskat läge | 17 |
| 5. Rekommendationer för åtgärder | 19 |
| 5.1 Prioriterade styrkor | 19 |
| 5.2 Prioriterade svagheter | 20 |
| 5.3 Prioriterade möjligheter | 21 |
| 5.4 Prioriterade hot | 23 |
| 5.6 Konsekvenser | 24 |
| Referenser | 25 |

1. Inledning

På uppdrag av projektet för det nya stadslinjenätet i Enköping har avdelningen Infrastruktur på förvaltningen Trafik och samhälle genomfört en social konsekvensanalys. Underlaget för analysen har anpassats efter projektets ambition om att göra sociala konsekvenser synliga genom att identifiera dessa samt formulera rekommendationer för lämpliga åtgärder.

Att kunna röra sig fritt i samhället är för många en självklarhet. Människans rörelsemönster är kopplat till att vi behöver resa till vårt arbete, till skola, för att handla, besöka släkt och vänner, delta i föreningsliv och allt det som livet innebär. Bristande möjligheter att röra sig är en begränsning av människors frihet och det minskar deras möjligheter att vara delaktiga på lika villkor i samhället. Möjligheten att gestalta sitt liv utifrån egna önskemål och behov är en rättighet för alla. Att förverkliga rättigheter är en skyldighet som kommuner delar med staten och regionala organ. Men det bör inte bara ses som en skyldighet utan även som en stor möjlighet. En möjlighet att säkerställa det demokratiska samhället med fokus på jämlikhet och frihet för medborgarna. Kollektivtrafikens utformning är av central betydelse för att förverkliga rättigheter och jämlika möjligheter för människor i deras vardag.

2. Bakgrund

2.1 Enköping växer

Enköpings kommun tillhör Uppsala län och är en del av tillväxtregionen Mälardalen. Kommunen ligger i ett område med stora utvecklingsmöjligheter där befolkningstillväxten förväntas öka. Cirka två tredjedelar av invånarna bor i tätorterna Enköping, Haga, Grillby, Bredsand, Skolsta, Fjärdhundra, Örsundsbro, Hummelsta och Lillkyrka. Ungefär en tredjedel bor på landsbygden. I Enköping kommuns Översiktsplan 2030 står det "En satsning på kollektivtrafiken är också en satsning på jämställdheten. Kommunen ska arbeta aktivt för ett ökat resande med kollektivtrafiken, både lokalt, inom kommunen och över kommungränsen bland annat genom ett kontinuerligt samarbete med trafikhuvudmän." Kollektivtrafiksystemet spelar en viktig roll för en hållbar stadsutveckling och detta är allt som oftast kopplat till invånarnas vardagspussel, varför det är viktigt att det växer och utvecklas i takt med befolkningen.

I regionala kollektivtrafikmyndighetens trafikförsörjningsprogram (TFP) finns målsättningar om en hållbar utveckling med minskad miljöpåverkan, förbättrad folkhälsa och stärkt social sammanhållning. I TFP står följande: "Den hållbara utvecklingen ska fungera som en ledstjärna i arbetet och vara en pågående process snarare än en målsättning eller vision. Det krävs i det perspektivet avvägningar mellan olika sätt att skapa tillgänglighet och mellan olika sätt att planera för transporter. Kollektivtrafik är ett medel att skapa tillgänglighet."

2.2 Nytt stadslinjenät i Enköping

Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv kan en välplanerad kollektivtrafik bidra till att knyta samman stadsdelar och staden med landsbygden genom strategiskt placerade hållplatser samt knut- och bytespunkter för region- och tätortstrafik. I anslutning till dessa kan med fördel service, skolor och andra viktiga målpunkter lokaliseras för att i sin tur underlätta de sociala aspekterna för medborgarna. Busstrafiken ska vara lätt att förstå som resenär, därmed är en utgångspunkt i planeringen av det nya stadslinjenätet raka, enkla och tydliga dragningar, då en identifierad brist i dagens linjenät är komplexiteten i tätortslinjernas dragning. Planeringen av det nya linjenätet har skett i samråd med Enköpings kommun och har förankrats i den fysiska planeringen av tätorten och övriga berörda områden inom Enköpings kommun, där den fördjupade översiktsplanen och trafikförsörjningsprogrammet agerat vägledande dokument. Det nya stadslinjenätet i Enköping kommer att påverka olika stadsdelar och befolkningsgrupper i olika omfattning. Därför har avdelningen för Infrastruktur tagit fram en social konsekvensanalys (SKA) där människan står i fokus och där konsekvenserna tydliggörs i det nya stadslinjenätet.

2.3 Social konsekvensanalys: Med människan i fokus

All planering bör utgå från människan. Framtiden är nu och utgångspunkter för social hållbarhet kan innefatta delar som generationsrättvisa, social rättvisa, tillit och medborgerligt deltagande. För social hållbarhet handlar det om att ha med sig dagens situation, framtidens och vägen dit. Miljöer ska fungera för alla människor som ska använda dem oavsett könstillhörighet, ålder, religion, socio- ekonomisk bakgrund, etnicitet, sexuell läggning, funktionsnedsättning eller om du är vuxen eller barn. Det kan vara svårt att beskriva och förutse sociala konsekvenser, eftersom människan har olika förutsättningar och behov. Människor är inte en homogen likatyckande grupp utan har sina subjektiva preferenser. Människor är olika, har olika behov, olika kultur och gör olika prioriteringar. Men människor är också lika i aspekten att vi rör oss ungefär lika till fots eller att vi då och då har behov av att sitta ner en stund och vila oss eller vänta på någon. Alla aspekter måste vägas in när den sociala hållbarheten ska stärkas i en stad och dess region.

Den sociala konsekvensanalysens bidrag till planeringen för nytt stadslinjenät i Enköping är att de sociala frågorna lyfts på ett systematiskt sätt och blir tydligare. Därigenom blir de också lättare att diskutera samt att beslut kan tas på mer analyserade grunder. I det sociala hållbarhetsavseendet kan en välplanerad kollektivtrafik i Enköping bidra till att knyta samman staden med delar av den perifera landsbygden. Kollektivtrafiken skapar flöden av offentliga resurser till olika delar av Enköping, vars invånare i varierande grad tillgodoses med funktionen att överkomma stadens geografiska separering. Förändringar i kollektivtrafikens stadslinjenät innebär till viss del en omfördelning av flöden mellan olika befolkningsgrupper som lever i olika delar av Enköping. I Sverige saknas en etablerad standard för utformningen samt utförandet

av sociala konsekvensanalyser. Tillvägagångssätten är i princip lika många som antalet genomförda SKA. Men målet för analyserna, oavsett tillvägagångssätt är detsamma, att sträva efter en socialt hållbar stad. En stad där människorna står i fokus.

2.4 Förvaltningens samhällsuppdrag

Förändringar i den fysiska miljön påverkar förutsättningarna för människors vardagsliv och för samhällslivet i stort. Framtagandet av en social konsekvensanalys är inte lagstadgat men däremot har den sociala hållbarheten en särskild ställning i förvaltningens trafikförsörjningsprogram (TFP) som denna sociala konsekvensanalys förhåller sig till. Förvaltningen Trafik och samhälle har ett samhällsuppdrag vilket innebär att det är nödvändigt att analysera, bedöma, beskriva och följa upp konsekvenserna av de förändringar som planeras i och med det nya stadslinjenätet i Enköping. Målen i TFP är att erbjuda ett effektivt, jämlikt och attraktivt kollektivtrafiksystem. Jämlikhetsmålet i TFP

beskrivs enligt följande: "Att skapa regional och lokal tillgänglighet och att bygga ett system som är relevant för det vardagliga resbehovet hos allt fler. Genom att möjliggöra för fler att aktivt delta i samhället bidrar de kollektiva resmöjligheterna till att jämna ut skillnader mellan socioekonomiska grupper, liksom till att stärka integrationen i samhället." Det nya stadslinjenätet i Enköping har en uttalad inriktning om att tillgodose målsättningen i TFP för ett attraktivt, jämlikt och effektivt kollektivtrafiksystem.

En social konsekvensanalys utgör underlag till förvaltningen som bidrar till att öka förståelsen för hur planerade förändringar i Enköping gällande infrastruktur och trafikupplägg kan påverka människors livsvillkor och förutsättningar. SKA identifierar fördelningen av de sociala effekter som en förändring av nytt stadslinjenät ger upphov till och möjliggör åtgärder i ett tidigt skede. SKA bör genomföras parallellt och som en integrerad del i planeringsprocessen. Analysen ska beskriva sociala nyttor som är svåra att kvantifiera. Det handlar ofta om mjuka värden som inte alltid fångas upp av traditionella planeringsunderlag som exempelvis samhällsekonomiska kalkyler.

Resultatet av den sociala konsekvensanalysen bidrar till att öka medvetenheten hos tjänstemän och politiker och kan ge ett viktigt underlag för vidare diskussion och beslutsfattande. SKA kan även öka graden av transparens gentemot allmänhet och resenärer. Att bygga för en socialt hållbar stad innebär att sätta människor i fokus, både på mikro- och makronivå. Livet utspelar sig i mellanrummen mellan husen, i trafikområdena och i andra angränsande områden. Det är alltså utformning, innehåll och organisation av strukturen som skapar de rumsliga förutsättningarna för livet.

2.5 Mål och syfte

Syftet med den sociala konsekvensanalysen för Enköpings nya stadslinjenät är att bidra till en ökad förståelse för hur linjenätet kan komma att påverka människor, utöver de rent fysiska ingrepp som förändringen innebär, och att möjliggöra åtgärder i ett tidigt skede. 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.

2.6 Geografisk avgränsning



Figur 1. Karta över avgränsningsområdet (källa: Fördjupad översiktsplan för Enköpings stad).

Avgränsningsområdet för det nya linjenätet i Enköping följer samma område som i den fördjupade översiktsplanen, se figur 1. Linjenätsutredningen syftar inte bara till att innefatta Enköpings stad utan även till att knyta samman områden Bredsand med den övriga lokaltrafiken.

3. Metodval

Sociala frågor är svårgreppbara och det krävs därmed en fördjupad förståelse för det undersökta fenomenet. Studien har sin utgångspunkt i en social konsekvensanalys och har genomförts med inspiration av Göteborgs stads modell för SKA, *Social konsekvensanalys - människor i fokus 1.0*. Analysverktyget möjliggör sortering och att

öka resandet med kollektivtrafiken och den sociala konsekvensanalysen hjälper till att identifiera några av de viktiga sociala aspekterna för området, platsen eller den lokalisering som planeras. I ett tidigt skede bedöms vilka värden och brister som finns, och dess betydelse samt vilka behov som finns för det önskade livet i området. Sedermera bedöms vilka åtgärder som krävs för att stärka och förverkliga de sociala aspekterna som identifierats. I grund för detta finns den kunskap som kom fram i den tidiga inventeringen av behov och brister. I avsnittet för rekommenderade åtgärder analyseras sedan dessa sociala aspekter utifrån en prioritering. Det som då analyseras är hur det nya stadslinjenätet kan komma att påverka de sociala aspekterna som identifierats. Analysmodellen har utarbetats för att vara lämplig för projektet med nytt stadslinjenät i Enköping. Den sociala konsekvensanalysen har utgått från två olika geografiska analysnivåer kopplat till sex stycken sociala aspekter. Dessa har sedan ställts i kontexten av en SWOT- analys.

3.1 Geografiska analysnivåer

Denna SKA utgår från två olika geografiska analysnivåer, *Stad* och *Region*. Dessa hanterar påverkan på de sociala aspekterna utifrån olika nivåer och är viktiga variabler. Med hjälp av de geografiska analysnivåerna beskrivs kunskaper om livet inom det aktuella området men också områdets roll och samspel med omgivningen och som en del av den större regionen Uppsala län.

Stad

Stad som geografisk analysnivå fokuserar på vilken roll stadslinjenätet har för livet inom avgränsningsområdet och hur de sociala aspekterna i staden påverkar varandra. Här kan Enköpings olika stadsdelar och områdets korrelation till varandra tydliggöras i ett mikroperspektiv.

Region

Region som geografisk analysnivå fokuserar på hur det lokala kan ha påverkan på sociala förhållanden kopplat mot den större regionen. Denna analysnivå ska fånga det stora perspektivet och hur förändringarna i Enköpings stadslinjenät kan komma att påverka eller påverkas av regionen. Den sociala kontexten ses utifrån ett makroperspektiv.

3.2 SWOT

En SWOT-analys är en vanlig typ av nuläges- och framtidsanalys. Den är användbar som analysredskap vid den förändring som stadslinjenätet i Enköping innebär. Denger en strukturerad överblick över nuläget med rekommendationer på åtgärder för att främja för den sociala hållbarheten i utformningen av det nya linjenätet. SWOT är en förkortning av de engelska orden Strengths (styrkor), Weaknesses (svagheter), Opportunities (möjligheter) och Threats (hot). Styrkor och Svagheter är sådant som projektet inom målbilden själv kan påverka och styra, medan Möjligheter och Hot är omvärldens påverkan på målbilden.

3.3 Matris

En anpassad bedömningsmatris utformades för att analysera de sociala kvaliteterna, se figur 2.

| SKA Buslinjenät Enköping | Styrkor De fördelar linjenätet har i förhållande till situationen och hur väl det överensstämmer med behov. | Möjligheter De fördelar som situationen och nya linjenätet erbjuder. | Svagheter Brister i förslaget i förhållande till situationen. | Hot De nackdelar som situationen och nya linjenätet kan komma att medföra. |
|---|---|--|---|--|
| Sammanhållen stad Skapar linjenätet nya länkar och vad innebär i så fall detta. Skapar det några barriärer eller bryts några? | | | | |
| Samspel Bidrar nya linjer/ hållplatser till en resursfördelning över staden som bidrar till ökad jämlikhet? | | | | |
| Vardagsliv Bidrar det till ökad närhet till viktiga målpunkter? Förenklar det resandet med tidsvinster, tydlighet, stabilitet i systemet? | | | | |
| Identitet Bidrar det till att Enköpingsbor känner sig som en del av samma stad och får en ökad närhet till varandra? | | | | |
| Hälsa och säkerhet Bidrar det till minskad bilanvändning och bättre luftkvalitet? | | | | |
| Barnperspektivet Hur påverkas barns möjlighet att röra sig i staden? | | | | |

Figur 2. Bedömningsmatris.

3.4 Sociala aspekter

Sex huvudbegrepp för sociala aspekter är berörda för denna analys vilka är *sammanhållen stad*, *samspel*, *vardagsliv*, *identitet*, *hälsa och säkerhet* samt *barnperspektivet*. De har tydliga kopplingar till vad det nya stadslinjenätet i Enköping kan påverka. Aspekterna överlappar varandra i delar men det viktiga är att sociala frågor blir tydliga och att bedömningar genom processen syns och beskrivs i projektet.

Sammanhållen stad

En sammanhållen stad kännetecknas av förtroendefulla relationer där människors potential utvecklas. Det finns många sociala kontakter och relationer mellan människor och gentemot samhället. Genom att påverka via en bra infrastruktur och kollektivtrafik kan det skapa förutsättningar för en blandad befolkning och den sociala sammanhållningen kan stärkas genom att länka samman olika delar av staden och på så vis kan människor med olika bakgrunder kan mötas. Detta blir ofta kopplat till socioekonomiska aspekter då det kan skilja sig åt mellan bostadsområden. Kollektivtrafiken kan möjliggöra en minskad segregation och att skapa en blandning av människor från olika bakgrunder. I en socialt sammanhållen stad ser människor från olika sociala grupper varandra i det dagliga livet. Människor korsar varandras stråk och på så sätt delar de inlag av varandras vardagsliv och får genom detta en större förståelse för varandra. Frågor som blir relevanta inom aspekten för den

sammanhållna staden är om det nya stadslinjenätet skapar nya länkar i Enköping och vad det i så fall innebär för människor från olika områden och stadsdelar. Det är även viktigt att se om stadslinjenätet skapar några barriärer eller bryter viktiga stråk. Indikationer att se på är exempelvis kontinuitet, om det finns kopplingar mellan Enköpings olika delar för kollektivtrafiksresenären. Att behålla, förstärka och skapa sammanhängande gångstråk mellan områden, funktioner och bebyggelse är mycket viktigt. Kollektivtrafikens platser ska ha omedelbar närhet till mänskligt liv i offentliga rum, bebyggelse och långsamt körande biltrafik. Utformningen av den fysiska miljön blir därmed viktig, men även välbefinnande, social struktur och medborgaranda påverkar.

Samspel

Möten och kontakter är viktiga i staden och en befolkad stadsmiljö upplevs ofta som mer trygg. Det är viktigt att skilja på den upplevda tryggheten gentemot den faktiska. Den subjektiva känslan av att känna sig säker är starkt kopplat till våra sociala sinnen. Aspekter som är viktiga i sammanhanget är exempelvis om nya linjer och hållplatser i Enköping bidrar till en fördelning över staden som i sin tur bidrar till nya mötesplatser med mer folk i rörelse. Människors rörelsemönster styrs i stor utsträckning av den fysiska miljön och har stor betydelse för det sociala liv som utvecklas. Tydliga platser med god överblickbarhet i det offentliga rummet inbjuder till användning.

Vardagsliv

Ett vardagslivsperspektiv innebär att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt. Många behov är gemensamma för oss alla, men på vissa sätt är vi också olika. Den fysiska strukturen skapar förutsättningar för ett praktiskt vardagsliv och det sätts i relation till hur den sociala strukturen påverkar användningen av staden. Det är viktigt att kontrollera att det nya stadslinjenätet bidrar till ökad nåbarhet till viktiga målpunkter men även om det förenklar resandet med tidsvinster, tydlighet, tillgänglighet och stabilitet i systemet. Hur attraktiv och hållbar en stad är avgörs av hur människor faktiskt använder den och återkommande behov och sysslor blir en viktig del i sammanhanget. Det kan handla om att ta sig till och från jobb och skola, handla mat, umgås med vänner och släkt, hämta barn, motionera och delta i föreningsliv eller kulturaktiviteter. Rörelsemönstret mellan vardagsaktiviteterna kan stödjas eller begränsas med kollektivtrafikutbudet. Den fysiska miljön påverkar våra vardagsliv beroende på exempelvis om vi är barn, vår ålder, kön, om vi använder rullstol eller om vi har en syn- eller hörselnedsättning. Förhållanden som blir centrala är tillgänglighet, närhet och räckvidd. Planeringen bör därför utgå ifrån hur den fysiska strukturen skapar förutsättningar för ett praktiskt vardagsliv i relation till hur den sociala strukturen påverkar användningen av den. Men relativt få människor lever idag enbart i det lokala, vilket gör att kollektivtrafik blir viktigt även ur regionala aspekter. Det finns goda skäl till varför bilåkandet bör minska och att gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ska öka. Ägandet av bil och bilåkandet är ojämnt fördelat och i en del områden är två bilar per hushåll vanligt och i andra områden saknas bil i mer

än hälften av hushållen. Aspekten vardagsliv handlar alltså om en medvetenhet om människors skiftande behov, samt att värna tillgången till service och mötesplatser, både i staden men även längre från hemmet och ur ett regionalt perspektiv.

Identitet

Identitet hänger samman med igenkännande och handlar mer om det speciella karakteristiska än det generella. Den tillhörighet människan känner för ett område hänger ofta samman med platsens speciella karaktär. Den identifikation som invånare och besökare upplever i en stad är ofta subjektiv och känslomässig. Aspekter att fundera över i sammanhanget är om det nya stadslinjenätet bidrar till att Enköpingsbor känner sig som en del av samma stad och får en ökad närhet till varandra. Identiteten kan ofta bäras av den byggda miljön och när fysiska förändringar planeras startas samtidigt en förändring av identitet och innehåll. Hur ett område upplevs och används, vilka förändringar som kan uppfattas som positiva eller negativa är många gånger svåra att förutse i planeringen. Utformningen av infrastrukturen kring det nya stadslinjenätet påverkar människan på många sätt men vilken roll den fysiska miljön spelar för vår identitet varierar mellan människor och områden, liksom över tid.

Hälsa och säkerhet

Med fler människor i rörelse ökar behovet av en tydlig och säker trafikmiljö. Förutom att påverka säkerheten kan förändringar i stadslinjenätet också i viss mån få konsekvenser för folkhälsan. Att

fler kan använda kollektivtrafik i stället för bil gynnar hälsan, eftersom undersökningar visar att de som reser med kollektivtrafik oftast har en högre grad av vardagsmotion än bilåkande. Minskad bilanvändning kan även kopplas till hälso- och miljöaspekter som bättre luftkvalitet och minskat buller. Dessa aspekter är inte bara direkt kopplade till den fysiska hälsan. Att andas friskare luft och inte utsättas för alltför höga ljudnivåer kan bidra till ökat välmående hos medborgarna. Det är även viktigt att ta i beaktande de säkerhetsaspekter som kan vara subjektivt upplevda eller kopplade direkt till barn och unga. Att korsa en väg med bussar kan i många fall upplevas som mer osäkert än en lugnare lokalgata.

Barnperspektivet

Att beakta barnperspektivet och bryta ut det från de övriga sociala aspekterna är en viktig del i analysen. Med barn menas åldersgruppen 0 - 18 år. En skillnad mellan barn och vuxna är att barn inte har rösträtt. De har inte någon som direkt representerar dem i politiken. Barn har liten makt att påverka hur vuxna planerar och bygger när de utvecklar det samhälle som barnen är en del av. Därför är det viktigt att vuxna ger barn och unga utrymme för att involveras och lyfta barnens eget perspektiv i processen. Historiskt har vuxnas villkor alltid varit styrande och barnens inflytande över samhällsutvecklingen varit ytterst begränsad. Med tiden har dock synen på barns delaktighet succesivt förändrats. Den 13 juni fattade Riksdagen beslut om att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Barnperspektiv i den fysiska planeringen handlar om att se världen från barnens ögonhöjd och att anpassa den byggda miljön efter deras behov. Den fysiska miljö som barnen växer upp i har stor påverkan på deras hälsa och

utveckling. Det handlar om att planera långsiktigt och att skapa bättre förutsättningar för kommande generationer. I sammanhanget är det viktigt att se på hur det nya stadslinjenätet påverkar barn och ungas möjlighet att röra sig i staden och vidare ut i regionen. Aspekter som har studerats är på vilket sätt de berörs och relevanta konsekvenser. Särskilda problem eller intressekonflikter har viktats och lyfts med barnets bästa i åtanke i stadslinjenätet. Barn utgör en stor och viktig del av resenärsunderlaget och många barn och unga använder kollektivtrafiken dagligen för att ta sig till och från hem, skola och fritidsaktiviteter. De är således vana kollektivtrafikresenärer från tidig ålder och deras upplevelse av kollektivtrafiken formar framtidens färdmedelsval. För de barn och unga som har långt till skolan kan bussen vara det enda alternativet. Barn och ungas upplevelse av resor med buss kan av flera olika anledningar skilja sig från vuxna resenärers upplevelse.

4. Resultat

4.1 Sammanhållen stad

Styrkor

- Nya länkar skapas i och med att områden med olika socioekonomiska status länkas samman och vidare in mot centrum. Genom att knyta samman Enköpings olika områden skapas nya och starkare kopplingar som främjar för en sammanhållen stad.
- Det nya stadslinjenätet tar höjd för att täcka större arbetsplatser. Förbättrade öppetider kommer gynna tillgängligheten med stadslinjenätet.
- Områdena Bredsand och Gröngarn blir som en del av staden i och med det nya stadsbusslinjenätet.
- Stationsområdet i Enköping blir en viktig bytespunkt vidare ut mot både för stadsbussarna men även den regionala trafiken ut i länet.

Möjligheter

- Enköping befinner sig i en tillväxtfas och bebyggelseutveckling och trafikutveckling kan stärka varandra.
- Förbättrade förutsättningar för resenärerna kan främja arbetsmarknaden både lokalt och regionalt.
- Nya och utvecklade bytespunkter kan bidra till att överbrygga barriärer, både genom att människor möts på nya platser och att den fysiska strukturen vid bytespunkten skapar flöden och integration i stadsrummet.

Svagheter

- Enköping är en stad med gamla anor och är i sin stadsstruktur inte byggt och utformat för en effektiv kollektivtrafik. De fysiska förutsättningarna begränsar kollektivtrafikens möjligheter att trafikera effektivt i kombination med att bemöta de behov som finns. Det innebär att möjligheterna till alternativa linjesträckningar är begränsade.
- Det är något oklart hur stadslinjenätet hanterar korsningspunkter och hur gående och cyklister påverkas.
- Det kan skapa skilda förutsättningar vad gäller utvecklingsområden kopplat till kollektivtrafikförsörjning. Detta blir en svaghet eftersom det inte alltid ger en rättvis fördelning till alla områden.

Hot

- Det kan finnas utmaningar inom arbetet med hållplatsplaceringar då avväganden utifrån funktion och målpunkter behöver göras.
- Risk att regionbusstrafik försummas.

4.2 Samspel

Styrkor

- Stadslinjenätet kopplar an till mötesplatser med service, handel och andra målpunkter. Det är viktigt med rörelse i den urbana miljön.
- Det skapar förutsättningar för perifera centrum vid exempelvis områden som Bredsand. Det skapar mer stadstrafikskänsla.
- Fler kollektivtrafikresor innebär också fler möten mellan människor. Kollektivtrafiken är en social plats med vardagliga möten mellan människor och ett sätt att bekanta sig med miljön runtomkring.
- Den upplevda tryggheten kan främjas genom exempelvis att det blir lättare att resa med kollektivtrafiken tidig morgon och kvällstid.
- Stadslinjenätet får en enklare struktur och överblickbarhet i och med att de tidigare ringlinjerna försvinner.

Möjligheter

- Det nya stadslinjenätet kan främja ny bebyggelse i Enköping runt bytespunkter och hållplatslägen och synkroniseras med Enköpings kommuns planer för stadsutveckling.
- Genom att förenkla för människor att resa med kollektivtrafiken kan det tillföra flöden som skapar ökat underlag för handel och service men även för arbetsplatser.
- En befolkad miljö skapar en upplevd trygghet.

Svagheter

- Stadsbusslinjenätet kan medföra att några hållplatser kommer att sakna kringliggande verksamheter eller bostäder, exempelvis Haga.

Hot

- Det är viktigt att beakta att planerad bostadsbebyggelse inte alltid blir till på grund av konjunkturförändringar.
- Det kan även planeras för bebyggelse som inte tar med kollektivtrafiken i sina beräkningar.
- Förändringar i kollektivtrafiken kan påverka hur människor rör sig i den fysiska miljön vilket skulle kunna få effekter på till exempel mötesplatser och verksamheter.

4.3 Vardagsliv

Styrkor

- En av de största styrkorna är tidsvinsten av de rakare linjesträckningar som påverkar vardagslivsperspektivet. En förbättrad kollektivtrafik ger mer tid i vardagen vilket främjar för ett fungerande vardagsliv. Det skapar flexibilitet och mer tid för människan. Ett stabilt linjenät kan skapa en större tillit till kollektivtrafiken och att man som resenär vågar välja buss framför bilen för att utträta sina vardagssysslor.
- Det nya stadsbusslinjenätet underlättar även att åka på tvären genom staden. Gustav Adolfs plan och Enköpings station utgör bytespunkter mellan linjer. Kollektivtrafiken går inte i ringlinjer. Linjesträckningarna är raka med start och sluthållplats vilket gör det lättare för resenären att förstå kollektivtrafiksystemet.
- Linjesträckningen ger en förbättrad tillgång till större till arbetsplatser, exempelvis lasarettet.

Möjligheter

- Stadslinjenätet har tagits fram i samspel med Enköpings stads utveckling. Det skapar förutsättning för resa med kollektivtrafiken till och från nya områden och nyinflyttade får möjlighet att från början vänja sig att åka buss framför andra trafikslag.
- Bytespunkter och hållplatser kan bli levande stadsrum med handel, verksamheter och flöden av människor. Det gör att det blir en integrerad del av stadsrummet som inbjuder till användning.
- Hållplatser som tillgänglighetsanpassas och etablering av fler nya väderskydd kan skapa bättre bekvämlighet när resenärer väntar på bussen.

Svagheter

- För vissa resenärer kan det nya stadsbusslinjenätet innebära fler antal byten. Detta kan även kopplas till ett regionalt perspektiv.
- Osäkerhet hur gång- och cykelstråk påverkas av övrig infrastruktur.

Hot

- Projektet för stadslinjenätet innebär att flera aktörer och funktioner måste samarbeta inom ramen för en snäv tidplan. Det finns en risk i att åtgärder vad gäller till exempel prioriteringar och genomförande av infrastrukturen behöver säkerställas även efter att projektet är slut.

4.4 Identitet

Styrkor

- Ett mer sammanlänkat kollektivtrafiksystem kan främja uppfattningen om en gemenskap och identitet. Att man befinner sig inom samma system kan skapa en överblick när man passerar områden.
- Bidrar till en stadsmässighet. Det syns och känns att Enköping är en stad som växer.
- Det blir tydliga hållplatser. Medborgarna ser hur staden trafikeras.
- Länkar mellan områden kan medföra att Enköping upplevs mer enhetligt.
- Kollektivtrafiken kan utveckla platser som i sin tur blir nya mötesplatser som stärker identitetskänslan. Platsens identitet blir förändrad med vad som tillförs eller vad som tas bort.
- 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.
- Ett tydligt system där kommunikationen ut mot resenärerna fungerar bra kan skapa en attraktivitet där fler väljer att åka med kollektivtrafiken. Detta kan innefatta aspekter som realtidsskyltar som kan främja bussensstatus.
- Hur utbyggnaden av det nya linjenätet prioriteras etappvis kan ha betydelse för hur medborgarna ser på förändringen.
- Bytespunkter kan bli identitetsskapande och det nya stadslinjenätet kommer överlag ha bättre yttäckning.

Svagheter

- Det kan uppfattas som en svaghet om en linje får en ny sträckning. Förändringar för vaneresenären kan göra att denne får minskat förtroende på stabiliteten i kollektivtrafiken.

Hot

- Ingrepp på den fysiska strukturen och miljön kan skapa en känsla av osäkerhet hos medborgarna. Förändringar kan ta tid att vänja sig vid.
- Enköping är ingen kompakt stad utan är tidigare planerad med följder som stadsutglesning. Det kan medföra problematik med kollektivtrafikförsörjningen. Nuvarande förtätningssideal måste ta i beaktande vad gäller framkomlighet och vägbredder för att inte bygga bort kollektivtrafikens möjligheter.
- Målet med nytt stadsbusslinjenät är beroende av samarbeten med flera olika aktörer.
- Det finns alltid en risk att medborgarna tröttnar på att Enköping kan komma att upplevas som en byggarbetsplats med problematik som framkomlighet och trafikstörningar.

4.5 Hälsa och säkerhet

Styrkor

- Om målet med ett ökat antal resande med kollektivtrafiken uppnås, utan bekostnad på gång och cykeltrafik, kommer förmodligen biltrafiken att minska. Det i sig kan leda till en renare och mer hälsosam miljö med förbättrad luftkvalitet och minskat buller.
- Minskad trängsel på gatorna om fler reser med kollektivtrafiken.
- Ett tydligt och stabilt stadslinjenät gör att man som resenär kan veta vad man har att förvänta sig av både fordon och förare.
- Studier har visat att de som reser med kollektivtrafiken även rör på sig mer och därmed främjar en god hälsa.

Möjligheter

- Stadslinjenätet främjar hållbara transporter.
- Teknikutvecklingen för buss kan komma att medföra än mer miljömässiga vinster i form av mindre utsläpp.
- Enköpings stad kan komma att få minskade hälsoskadliga effekter i och med minskade trafikflöden utifall fler väljer att resa med kollektivtrafiken.

Svagheter

- Det nya stadslinjenätet är verksamhetsfokuserat snarare än att turerna går till rekreationsplatser såsom skog och natur.

Hot

- Det kan finnas en risk att det nya stadslinjenätet lockar de som cyklar eller gåridag istället för de som kör bil.
- Det samtida ideala stadsbyggnadskonceptet förändras över tid i takt med ny forskning. Ett hot kan vara huruvida målbilden kan vara flexibel för att möta nya förutsättningar i framtiden.
- Det finns alltid en osäkerhet om det nya stadslinjenätet kommer leva upp till målsättningen om ett ökat resande med kollektivtrafiken.
- Risken finns att personer i de bilburna ytterområdena fortsätter att köra bil utifall det upplevs som för långt till närmsta hållplats eller om det är för dålig turtäthet.
- Det bör tas i beaktande om vad som händer utifall biltekniken blir mer miljövänlig och hur detta kan påverka kollektivtrafiken.

4.6 Barnperspektivet

Styrkor

- 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.
- Barn får större rörelsefrihet som ger dem förutsättningar att ta sig till fritidssysselsättningar och kompisar.
- Det finns många barn med två hem och en god kollektivtrafik gör att de kan ta sig mer flexibelt mellan sina föräldrar.
- Stadslinjenätet kan medföra en ökad jämlikhet. Barnen behöver inte ha en förälder med bil utan kan lika enkelt röra sig i staden med kollektivtrafiken.
- Att självständigt och på egen hand kunna förflytta sig och röra sig i staden och även vidare ut i regionen kan stärka självkänslan och är bra för barn- och ungas utveckling.

Möjligheter

- Ger förutsättningar för att etablera vanor och attityder för att fortsätta åka med kollektivtrafiken även högre upp i åldern.

Svagheter

- Skolbarnen i Enköping tillåts inte göra bussbyten på väg till skolan.
- Ökad tung trafik kan skapa barriäreffekter och göra det svårare och mer riskfyllt för barn att korsa vägar.

Hot

- Att bostadsbyggandet inte samspelar med kollektivtrafikutvecklingen och på så sätt får områden sämre förutsättningar för att resa med kollektivtrafiken. Barnen kan bli extra utsatta och kan ge ett tapp av framtida resenärer.
- Barn och unga är inte en homogen grupp och planeringen bör utgå från att det finns skillnader.
- Det finns en risk att projektet likställer vuxnas och barns behov.

4.7 Önskat läge

Det önskvärda läget för stadslinjenätet i Enköping är att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och enkel och därmed öka resandet. Aspekter som innefattas av detta är bland annat fysiska åtgärder i form av ombyggnation av Enköpings station, Gustaf Adolfs plan och Havsörnsgratan samt hållplatser som tillgänglighetsanpassats. Även ny utrustning i form av väderskydd och bänk behövs. Det är även viktigt att se till anslutande gång- och cykelvägar så att dessa skapar förutsättningar för att enkelt ta sig till och från hållplatserna. Vissa platser bör utrustas med tillhörande cykelställ för att

möjliggöra

hållbara kombinationsresor. Den fysiska funktionaliteten och statusen på hållplatsinfrastrukturen kopplat till trafikeringen med bussarna kopplar an till de sociala aspekterna. Genom att analysera och utvärdera de fysiska åtgärdernas påverkan på sociala aspekter kan det medföra för att den sociala hållbarheten främjas i Enköping som stad men även med en spegling vidare ut mot regionen.

5. Rekommendationer för åtgärder

Analysen har kunnat identifiera och sortera de sociala frågorna kopplat till det nya stadslinjenätet dels utifrån två olika geografiska analysnivåer samt utifrån sex olika sociala aspekter insatt i en SWOT-analys. För att ta hänsyn till de sociala aspekterna gällande värden och behov som finns, samt dess betydelse för det önskade livet i området, bedöms utvalda åtgärder stärka och förverkliga detta. Genom att lyfta fram prioriterade styrkor, svagheter, möjligheter och hot med tillhörande åtgärdsrekommendationer ger det projektet för stadslinjenätet ett underlag för den vidare planeringen.

5.1 Prioriterade styrkor

| Social aspekt | Prioriterade styrkor | Styrkor förstärks genom att: |
|-------------------|--|---|
| Sammanhållen stad | Nya områden i Enköping knyts samman och skapar starkare kopplingar som främjar för en sammanhållen stad. Kan medföra minskad restid mellan platser som inte bara blir märkbara utifrån fysiska aspekter utan även i det mentala avståndet. | Skapa tillgängliga hållplatser, genare körvägar och inte köra i ringlinjerna. |
| Samspel | Stadslinjenätet kopplar an till mötesplatser med service, handel och andra målpunkter som främjar för rörelse i den urbana miljön. Kommer skapa förutsättningar för perifera centrum. | Genom att skapa tydliga knut- och bytespunkter. Lättare att resa med kollektivtrafiken morgon- och kvällstid. |
| Vardagsliv | Tidsvinsten som möjliggörs främjar för ett flexibelt och fungerande vardagsliv. Det blir enklare att åka på tvären, ringlinjen försvinner och bättre tillgång till större arbetsplatser. | Göra linjenätet tillgängligt för fler, inte bara i tätort. |

| | | |
|---------------------------|--|--|
| Identitet | <p>Ett mer sammanlänkat kollektivtrafiksystem kan främja för att uppfattningen om en gemenskap och identitet. Bidrar till stadsmässighet och hur det syns att staden växer. Den personliga identiteten gynnas då resenären kan känna en stolthet i sitt färd sätt om kollektivtrafiken är attraktiv.</p> | <p>Bussarna blir en del av stadsidentiteten. Att bibehålla bussarnas färg bidrar till att stärka en del av stadens identitet, den är sedan innan välkänd av medborgarna.</p> |
| Hälsa och säkerhet | <p>Om målet med ett ökat resande med kollektivtrafiken uppnås kommer bilanvändandet troligtvis minska. Det i sin tur leder till en mer hälsosam miljö med förbättrad luftkvalitet och minskat buller och folkhälsan främjas.</p> | <p>Mjuka åtgärder i form av kompletterande kampanjer. Det bör ske i samarbete med berörda aktörer.</p> |
| Barnperspektivet | <p>Främjar för barn och ungas rörelsefrihet i och utanför staden. De lär sig att resa med kollektivtrafiken tidigt i livet vilket kan sätta goda vanor vilket stärker deras självkänsla som ger en bra grund för goda vanor även senare i livet.</p> | <p>Tydlig och lättillgänglig information om hur man reser kollektivt. Bra bemötande av busspersonal och ombud gör det tryggt och enkelt att resa.</p> |

5.2 Prioriterade svagheter

| Social aspekt | Prioriterade svagheter | Effekter av svagheter minskas genom att: |
|-------------------|--|--|
| Sammanhållen stad | Stadsstrukturen är inte optimal för busstrafik. Därmed kan | Genom att se över väggroppar och hantera |

| | | |
|--------------------|---|---|
| Samspel | <p>stadsstrukturen stå i vägen för framkomlig- och tillgängligheten.</p> <p>Infrastruktur och planering samspekar inte på grund utav rådande fysiska förutsättningar.</p> | <p>alternativa körvägar möjliggörs.</p> <p>Genom att skapa goda gång- och cykelförbindelser och övriga trygghetsskapande åtgärder såsom exempelvis belysning.</p> |
| Vardagsliv | <p>Nya stadslinjenätet kan innebära fler byten för vissa.</p> | <p>Tidtabellspassning.</p> |
| Identitet | <p>Det kan finnas en rädsla för förändring. Medborgarna vet vad de har men inte vad de får.</p> | <p>Genom kampanjer och tydlig information kring de förändringar som kommer att ske.</p> |
| Hälsa och säkerhet | <p>Ökad busstrafik kan skapa barriäreffekter.[Ökad busstrafik kan öka behovet av trafiksäkerhet?]</p> | <p>Trafiksäkerhetshöjande åtgärder som exempelvis övergångsställen, gångpassager och cykelportar.</p> |
| Barnperspektivet | <p>Bristen på utredningar och underlag för att fatta lämpliga beslut.</p> | <p>Workshops med barn har genomförts.</p> |

5.3 Prioriterade möjligheter

| Social aspekt | Prioriterade möjligheter | Möjligheter utnyttjas genom att: |
|-------------------|--|--|
| Sammanhållen stad | Bebyggelseutveckling och kollektivtrafikutveckling | Genom kontinuerlig dialog mellan berörda |

| | | |
|--------------------|---|---|
| | <p>kan stärka varandra. Förbättrade förutsättningar för resenärer kan främja för arbetsmarknadsutvecklingen både lokalt men även regionalt.</p> | <p>Detta genom bland annat samråd och diskussionsforum. Viktigt för att säkerställa att mål och genomförande synkroniserar. Det är även viktigt att identifiera viktiga arbetsplatser både lokalt och regionalt för att ta hänsyn till detta vid utformningen av stadslinjenätet.</p> |
| Samspel | <p>Kan främja för ny bebyggelse i Enköping och kan tillföra flöden som skapar underlag för handel, service och arbetsplatser.</p> | <p>Samspel mellan planeringen för stadsbyggandet och kollektivtrafikutvecklingen.</p> |
| Vardagsliv | <p>Ett förbättrat kollektivtrafiksystem kan fånga upp medborgare att åka buss istället för bil.</p> | <p>Genom enkelhet och tydlighet blir kollektivtrafiken ett självklart val för resenären att välja.</p> |
| Identitet | <p>Ett attraktivt kollektivtrafiksystem kan generera en känsla av stolthet över valt färdmedel för resenärerna.</p> | <p>Genom ett tydligt system med god kommunikation ut mot resenärerna. Kan innefatta aspekter som realtidsskyltar och namn på linjerna.</p> |
| Hälsa och säkerhet | <p>Främjar för hållbara transporter samt hälsofördelar i form av mindre avgaser och buller.</p> | <p>Genom kampanjer som visar på de miljömässiga vinsterna som kan uppstå om fler väljer att resa med kollektivtrafiken.</p> |
| Barnperspektivet | <p>Att i tidig ålder sätta vanor och attityder som gör att barn och unga fortsätter att resa med kollektivtrafiken även som äldre.</p> | <p>Göra det enkelt och tydligt för barn som ska resa med kollektivtrafiken. Anpassad kommunikation.</p> |

5.4 Prioriterade hot

| Social aspekt | Prioriterade hot | Hot pareras genom att: |
|-------------------|---|---|
| Sammanhållen stad | <p>Projektet kan krocka med andra infrastrukturprojekt. Svårigheter med att finansiera och prioritera både vad gäller antalet bussar men även hållplatslägen.</p> | <p>Genom att ha tydlig samverkan med berörda aktörer för att planera för hur bostadsutvecklingen kan synkroniseras med det nya stadslinjenätet. Studier gällande kollektivtrafikens infrastruktur kan ge en kostnadsuppskattning för projektet att utgå ifrån. Det måste vara tydligt gällande ansvarsfrågan för finansiering av projektets olika delar och planerat inom respektive aktörs budget.</p> |
| Samspel | <p>Finns alltid en risk att konjunkturförändringar kan medföra att planerad bebyggelse inte blir av. Det finns även en risk med att nya bostadsprojekt inte tar med kollektivtrafiken i sina beräkningar. Detta kan innefatta faktorer som dels framkomlighet men även stadsutglesning.</p> | <p>Genom kontinuerlig dialog mellan Region Uppsala och Enköpings kommun för att i tidigt skede identifiera eventuella kommande förändringar samt brister och svagheter, kopplat till kollektivtrafiken och stadsutvecklingen.</p> |
| Vardagsliv | <p>Den spridda ansvarsfördelningen kan medföra att det blir svårt att ha kontroll i alla delar av projektet vilket kan komma att påverka prioriteringar i kollektivinfrastrukturen.</p> | <p>Samhällsplanerarna har god kunskap gällande kollektivtrafikens övergripande infrastruktur. Det är viktigt att projektet tar hänsyn till rekommendationer utifrån</p> |

Faktorer som kan påverka är

| | | |
|---------------------------|--|---|
| Identitet | <p>dels ekonomiska men även politiska beslut.</p> <p>Viktigt att det rådande förtätningssidealet i Enköping inte bygger bort kollektivtrafikens möjligheter till framkomlighet. Ingrepp på den fysiska strukturen kan vara förändringar som medborgarna behöver vänja sig vid.</p> | <p>kalkylen för inventeringar och kostnadskalkyl.</p> <p>Kontinuerlig dialog och samarbete mellan Region Uppsala och Enköpings kommun för att i tidigt skede planera för kollektivtrafikens roll i staden. Medborgarna behöver kommuniceras om fysiska förändringar som kan komma att ske i staden i och med det nya stadslinjenätet.</p> |
| Hälsa och säkerhet | <p>Nya linjenätet kan locka de som redan går eller cyklar istället för de som åker bil.</p> | <p>Enköpings kommun bör möta upp med parkeringsnormer och regleringar.</p> |
| Barnperspektivet | <p>Att kollektivtrafiken inte upplevs trygg och tillgänglig för barn och unga att resa med.</p> | <p>Genom informations-spridning till barn och unga för att för att upplysa om fördelarna med att resa med kollektivtrafiken.</p> |

5.6 Konsekvenser

Utifrån utförd social konsekvensanalys bör tas hänsyn till nämnda identifierade sociala aspekter som kan komma att påverkas av utformningen för Enköpings nya stadslinjenät. Det är viktigt att löpande i processen föra ett resonemang och avvägningar i förhållande till hur det påverkar människan.

Referenser

Region Uppsala (2016) *Trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län*

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

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

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