

Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Sandra Mäkinen  
0171-62 54 71  
sandra.makinen@enkoping.se

Kommunstyrelsen

## **Remiss - Förslag till nytt linjenät i Enköpings stad**

### **Förslag till beslut**

#### **Förslag till kommunstyrelsen**

Enköpings kommun lämnar yttrande daterat 9 januari 2020 som svar på remissen - Förslag till nytt linjenät i Enköpings stad.

#### **Beskrivning av ärendet**

Region Uppsala har tagit fram ett remissförslag till nytt busslinjenät i Enköpings stad. Förslaget är ute på remiss under hösten 2019. Alla nämnder har fått ta del av remissen och erbjudits svara utifrån sitt verksamhetsområde. Ett gemensamt svar bereds via plan-, mark och exploateringsutskottet och beslutas i kommunstyrelsen.

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 genom en resvaneundersökning (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.

Förslaget innehåller tre linjer. En grön linje som har sina vändpunkter på Gustav Adolfs plan samt Varggatan. En orange linje som har sina vändpunkter i Fagerudd samt vid det planerade nya badhuset, samt en blå linje som har sina vändpunkter i södra Gröngarn och Myran.

Förslag till nytt busslinjenät beräknas antas våren 2020 och sedan ska trafiken upphandlas av regionen. En tilldelning förväntas ske 2021 och ett nytt linjenät träda i kraft år 2022. Parallellt med processen från antagande till att linjenätet ska träda i kraft behöver nödvändig infrastruktur byggas ut av Enköpings kommun.

En överenskommelse ska skrivas mellan Region Uppsala och Enköpings kommun. I denna ska fastslås vilka åtaganden båda organisationerna förbinder sig till utifrån

fastställd kostnadsfördelning och tidshorisont. Överenskommelsen ska fungera om en trygghet för båda parter.

### **Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömning**

Samhällsbyggnadsförvaltningen har författat ett gemensamt remissvar utifrån yttranden från respektive nämnd i organisationen, samt kommunstyrelsens perspektiv utifrån näringsliv och samhällsplanering.

Ärendet återremitterades på plan-, mark och exploateringsutskottets sammanträde den 5 december 2019. Samhällsbyggnadsförvaltningen har därefter sett över formuleringarna i remissvaret så att de överensstämmer med formuleringarna i svaren från nämnderna och kompletterat handlingarna med nämndernas remissvar. Den 12 december 2019 hölls ett möte mellan politiker och tjänstepersoner från Enköpings kommun och Region Uppsala. Därefter har kommunen bland annat fått förtydliganden gällande ambitionsnivå, turtäthet och trafikdygnets öppettider. Frågan om regionbussarnas trafikering lyftes och kommunen tydliggjorde att detta är en kritisk fråga och väntar återkoppling gällande detta. Vidare bestämdes ett ytterligare möte den 22 januari mellan parterna för att komma fram till hur den fortsatta processen ska se ut. Vidare ska tjänstepersoner från de båda organisationerna ta fram utredningar och en plan för en etappvis utbyggnad.

Enköpings kommun är positiva till att projektet initierats. Kommunen anser dock att det i remissversionen för nytt linjenät i Enköpings stad finns vissa 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
- Trafikdygnsöppettider
- Regionbussarnas trafikering
- Landsbygdslinjernas trafikering
- Beteendepåverkan för ökat resande
- Tidplan för processen/Infrastruktur
- Överenskommelse

Sammantaget anser Enköpings kommun att det finns frågor som behöver besvaras för att kommunen ska kunna ta ställning mer specifikt till linjenätsdragningen. Kommunen har initiala synpunkter på hur förslaget kopplar an till kommunens utvecklingsplanering. Synpunkterna ska dock inte ses som heltäckande då förtydliganden i ovanstående krävs för en helhetsbild.

Förslaget följer kommunens utvecklingsplanering i stort. Det finns dock områden som kommunen anser inte kollektivtrafikförsörjs tillfredställande i förslaget och som kommunen anser att Region Uppsala ska se över/förtydliga:

- Älvdansen
- Ängslyckan
- Boglösarondellen
- Munksundet
- Haga
- Kolarvik
- Stockholmsvägen
- Västerledstorg och Västerledsskolan

Remisshandlingar finns att ladda ner här:

<https://www.regionuppsala.se/enkoping>

Patrik Holm  
Plan- och exploateringschef  
Enköpings kommun

Sandra Mäkinen  
Strategisk samhällsplanerare  
Enköpings kommun

Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Sandra Mäkinen  
0171-62 54 71  
sandra.makinen@enkoping.se

Kommunstyrelsen

## 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**

På ett möte mellan Enköpings kommun och Region Uppsala den 12 december 2019 tydliggjordes att förslagets mål om att andelen resande med stadsbussarna ska öka dubbelt så mycket, eller mer, gäller för det första året av trafikering. I övrigt ligger ambitionsnivån i linje med Enköpings kommuns trafikstrategi. Ett gemensamt tag i att tydliggöra ambitionen för exempelvis resandandelar på lång och kort sikt bör dock säkerställas.

### **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 tillgodose 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
<b>803 och 804</b>	37 %	39 %	6 %	18 %	-
<b>774, 874</b>	31 %	45 %	12 %	-	12 %
<b>225</b>	30 %	62 %	8 %	-	
<b>803, 804, 774, 874, 225</b>	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.

### **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 inväntar en kapacitetsanalys som klargör den busstrafik som väntas trafikera resecentrum, som därefter styr vilka infrastrukturåtgärder som bedöms motiverade. Denna analys är i dagsläget inte framtagen. Enköpings kommun har inte möjlighet att påbörja arbetet med infrastrukturåtgärder innan analysen finns framtagen. Omfattningen av de åtgärder som ska genomföras bör preciseras i samråd med Region Uppsala.

En mindre omfattande ombyggnation av resecentrum, som möjliggör kapacitetsbehovet, bedöms vara möjlig att genomföra till 2022. Mer omfattande ombyggnationer utifrån exempelvis nya förarlokaler, gestaltungsfrågor kopplade till utemiljö och eventuellt andra funktioner kommer enligt kommunens bedömning inte vara möjligt att utreda och genomföra till 2022.

Eventuella nya trafiklösningar är även beroende av turtätheten, då detta bedöms ha en påverkan på kapaciteten i stationens trafiksystem.

### **Fanna-korset**

I remissförslaget till nytt linjenät trafikerar 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.

Tidigare har bland möjligheten att bygga en cirkulationsplats i korsningen utretts. En sådan åtgärd har bedömts vara samhällsekonomiskt svårmotiverad utifrån att korsningen är tekniskt komplicerad och dyr att bygga om. Dessa utredningar har inte inkluderat scenarion där korsningspunkten inkluderar tät lokalbusstrafik

Vilken effekt det nya busslinjenätet kan få på Fannakorset kräver i dagsläget vidare utredningar. Frågan är starkt kopplad till turtätheten, där ett potentiellt scenario är att problematiken med köbildningar blir värre och resulterar i förseningar i tätortstrafiken, främst under rusningstrafik.

Enköpings kommun vill framhålla följande gällande Fannakorset:

- Region Uppsala och Enköpings kommun bör under remissperioden tillsammans utreda korsningspunkten inför slutgiltigt antagande. Trafikutredningar och simuleringar bör gemensamt tas fram av Region Uppsala och Enköpings kommun.
- Olika alternativa sträckningar bör utredas om trafikutredningar indikerar att korsningspunkten skulle medföra förseningar.

Utifrån ovanstående punkter kan kommunen i dagsläget inte precisera hur Fannakorset kan byggas om eller när i tid detta kan bli aktuellt, eftersom det kräver mer underlag i form av trafikutredning och förstudie. Den sammanfattande bedömningen är att en mindre ombyggnation eller justering av korsningspunkten kan vara klar till 2022, men tidplanen för en större ombyggnation kan inte preciseras.

### **Gustav Adolfs plan**

Otydligheterna gällande regionbussarna och landsbygdslinjernas trafikering i Enköpings stad och Gustav Adolfs plan i synnerhet medför att Enköpings kommun inte kan ta ställning till vilken typ av infrastrukturåtgärder som krävs på platsen. Mindre åtgärder eller justeringar av infrastrukturen vid Gustav Adolfs Plan bedöms vara genomförbara till 2022. Större ombyggnationer kräver vidare utredningar och kan inte preciseras i dagsläget utifrån det underlag som finns gällande det framtida busslinjenätet.

### **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 stadsbusslinjerna 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 borte 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 resandeandelar 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 Westerlundska 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.

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.

Patrik Holm  
Plan- och exploateringschef  
Enköpings kommun

Sandra Mäkinen  
Strategisk samhällsplanerare  
Enköpings kommun