

Busslinjernas sträckning genom centrum i Enköpings stad



Innehåll

Inledning.....	3
Nuläge.....	3
Möjliga alternativ	8
Alternativ via Tullgatan (Alt. T).....	8
Alternativ via Sandgatan (Alt. S).....	8
Alternativ via Ågatan (Alt. Å).....	9
Tillgänglighet.....	12
Dialog	13
Slutsatser och bedömning.....	15
Bilaga 1. Exempel från Linköping	16

Inledning

Stora torget och de centrala delarna av Enköpings stad är viktiga mötesplatser och handelsplatser. Busstrafik på Källgatan påverkar både framkomlighet, vistelsekvalitet och möjligheten att utveckla torget som en attraktiv plats för handel, evenemang och social samvaro. Kollektivtrafiken är samtidigt en central del av stadskärnans liv och utveckling och spelar en avgörande roll för tillgängligheten till centrum. Tekniska nämnden gav förvaltningen i uppdrag att utreda busslinjernas sträckning genom centrum i Enköpings stad.

För att se konsekvenserna av olika alternativ hade förvaltningen dialog med följande organisationer:

- Region Uppsala
- Keolis
- Näringsliv (KLF) och Centrum Samverkan
- Strategisk planering (MBF)
- Kommunala Pensionärsrådet (KPR) och Kommunala Tillgänglighetsrådet (KTR)

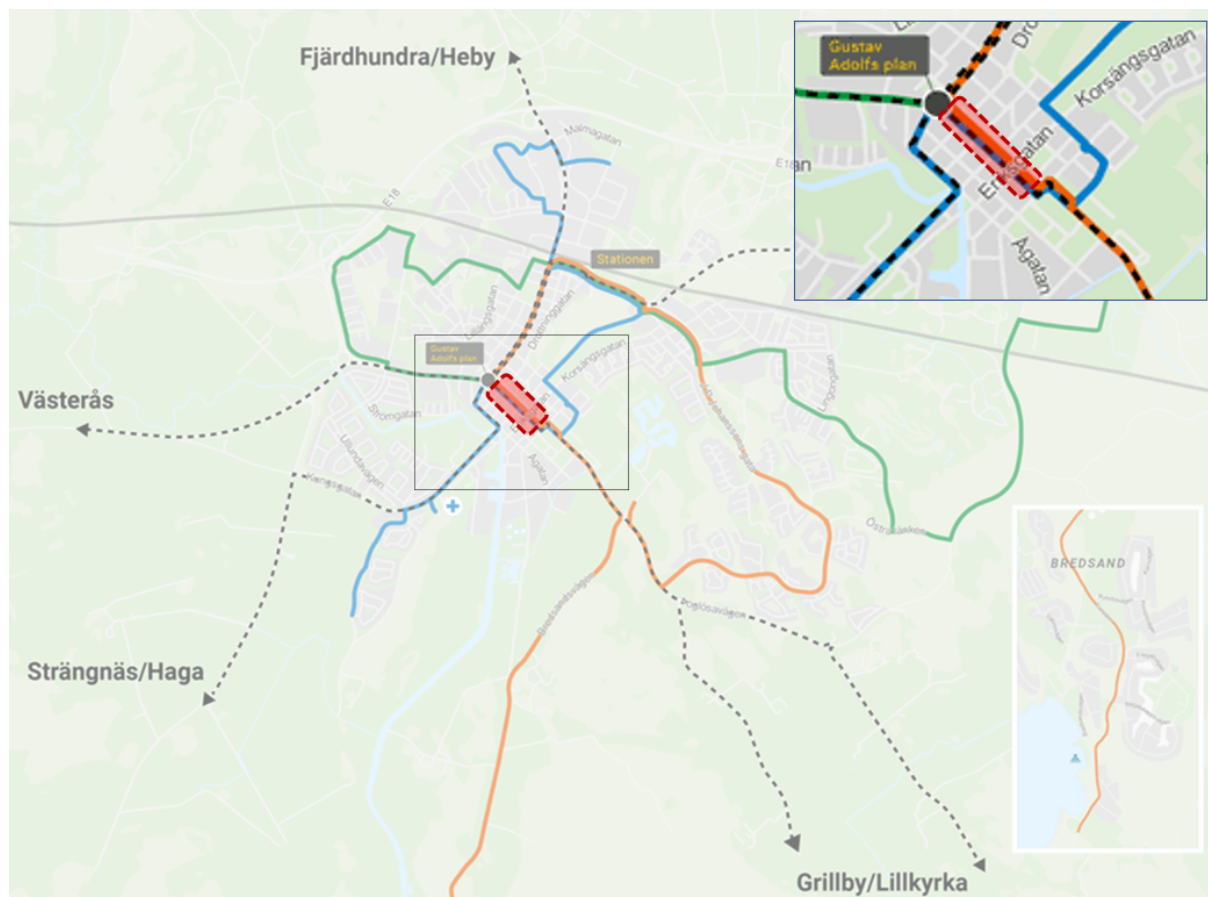
Nuläge

Det nuvarande stadstrafiknätet i Enköpings stad infördes 2022 efter flera års nära samarbete mellan Region Uppsala (förvaltningen Trafik och samhälle) och Enköpings kommun. Linjenätet är anpassat till stadens förutsättningar, tar höjd för framtida utveckling och möter resenärernas behov.

Den nya utformningen är en del av överenskommelsen mellan kommunen och regionen om utvecklingen av kollektivtrafiken i Enköpings stad. Överenskommelsen har också utgjort ett viktigt underlag vid ansökan om statlig medfinansiering genom stadsmiljöavtal för införandet av det nya linjenätet. I överenskommelsen anges centrala mål för satsningen. Den långsiktiga utvecklingen av hållbara transporter i Enköpings stad innebär att resandet ska öka till minst 40 resor per invånare och år till 2030, jämfört med 6 resor per invånare och år 2016.

Överenskommelsen utgår även från Trafikstrategi för Enköpings stad (2017), som beskriver kommunens inriktning i arbetet med trafikfrågor i tätorten. Det övergripande målet är att hållbara transporter ska vara norm när staden växer. Målsättningen är att hälften av transporterna i staden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik år 2030, och att två tredjedelar ska ske med dessa färdstätt år 2040.

Stadstrafiken, det nya stadsbusslinjenätet, består i dag av tre stadsbusslinjer som tillsammans bildar starka stråk genom staden. Gustav Adolfs plan och Enköpings station är de centrala knutpunkterna som möjliggör byten både mellan stadsbusslinjerna och till det regionala nätet.



Utformningen bygger på få, tydliga linjer med raka körvägar, där slingor har undvikits. Syftet är att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik med högre turutbud, lägre tröskel för nya resenärer och konkurrenskraftiga restider jämfört med bilen. Nätet är förenklat, med resurser koncentrerade till starka stråk där bussarna går ofta. Det gör systemet lätt att förstå och pålitligt, samtidigt som många resenärer får ett attraktivt utbud.

Källgatan är ett viktigt och starkt stråk genom centrum som trafikeras av stadsbusslinjerna 21 och 22 samt regionbussarna 221, 223 och 225, liksom sjukresebuss 982. Under rusningstid kan turtätheten uppgå till cirka 6-7 bussar per timme i varje riktning.

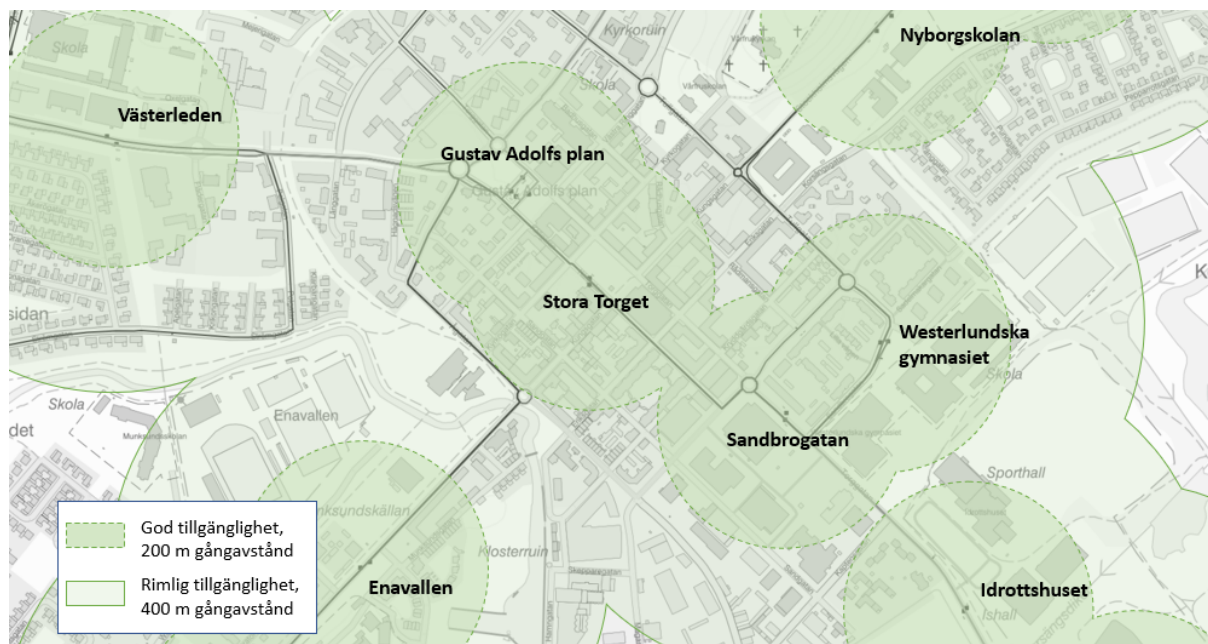
Linjedragningen via Källgatan möjliggör en rak och tydlig koppling genom centrum och torget. Reglering som bussgata vid torget samt parkeringsförbud längs hela gatan bidrar till att prioritera busstrafiken på Källgatan.

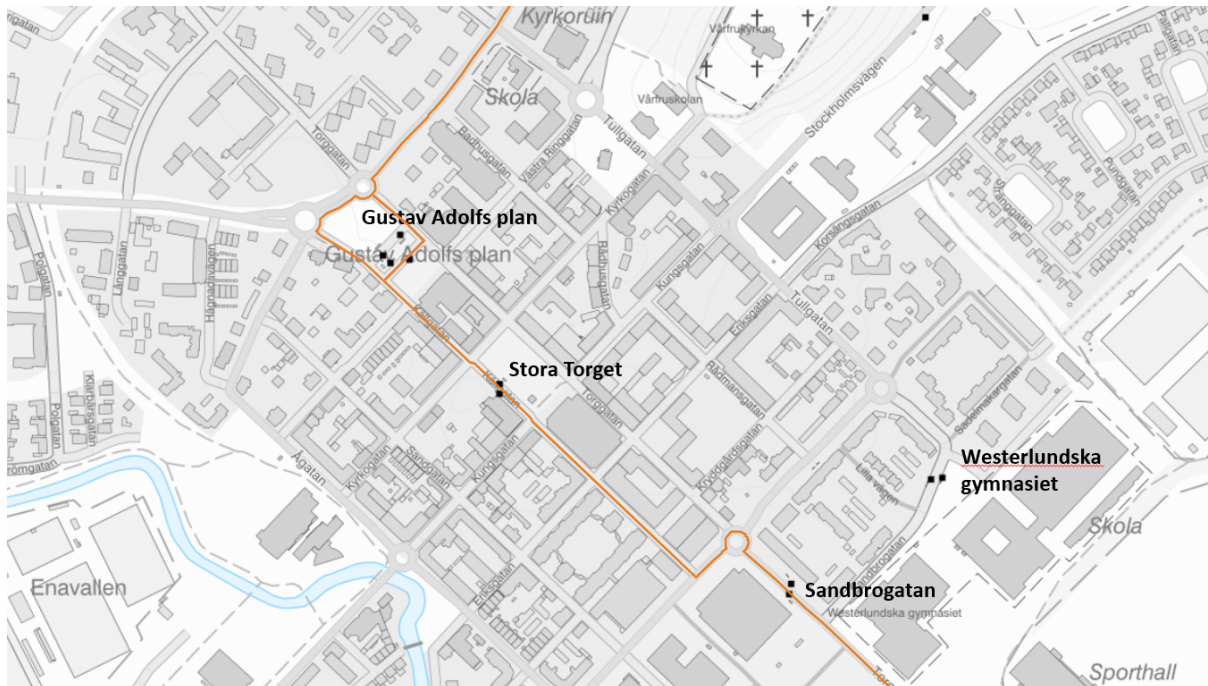
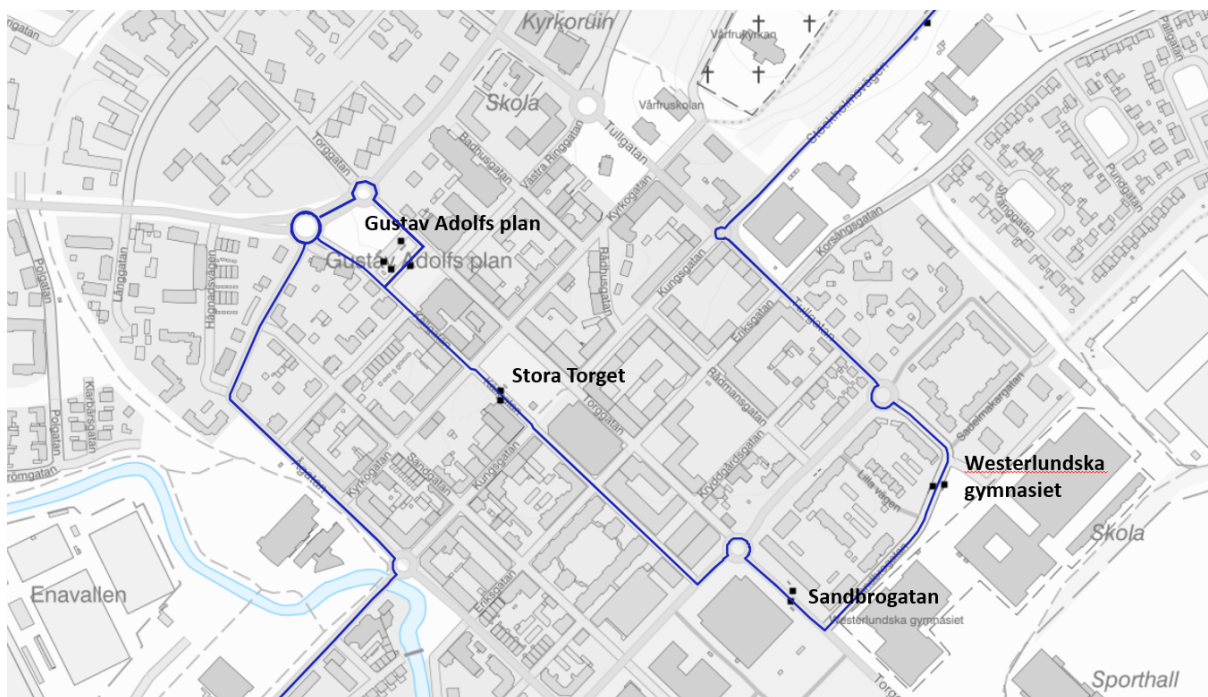
Den befintliga linjedragningen innebär även vissa utmaningar, bland annat återkommande problem med felparkerade fordon längs Källgatan samt väjningsplikt vid Östra Ringgatan, där busstrafiken får låg prioritet i utfarten. Uteserveringar längs Källgatan bidrar dessutom till begränsad framkomlighet.



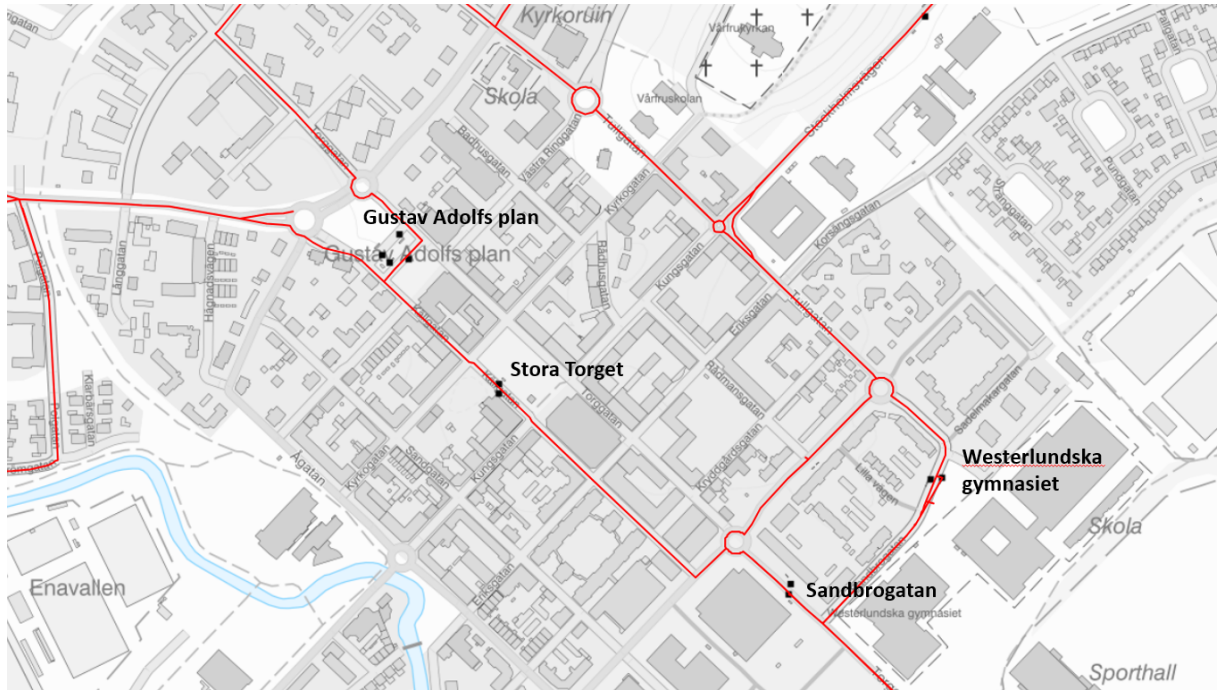
Längs Källgatan finns en busshållplats vid Stora torget. Enligt UL:s statistik registrerades under 2024 totalt 22 506 påstigande (i genomsnitt 62 per dag) och 26 164 avstigande (i genomsnitt 72 per dag). Sammantaget använde 48 670 resenärer hållplatsen under året, vilket motsvarar cirka 134 resenärer per dag.

Linjenätet har en stabil grund för ett växande Enköping med god täckning av staden och stor potential för utveckling. Enligt Region Uppsalas hållplatshandbok anses 400 meter utgöra ett rimligt avstånd mellan hållplatserna i stadsmiljö. Kartan nedan visar upptagningsområde motsvarande ett avstånd på 200 meter (god tillgänglighet) och 400 meter (rimlig tillgänglighet) från busshållplatserna i centrum.

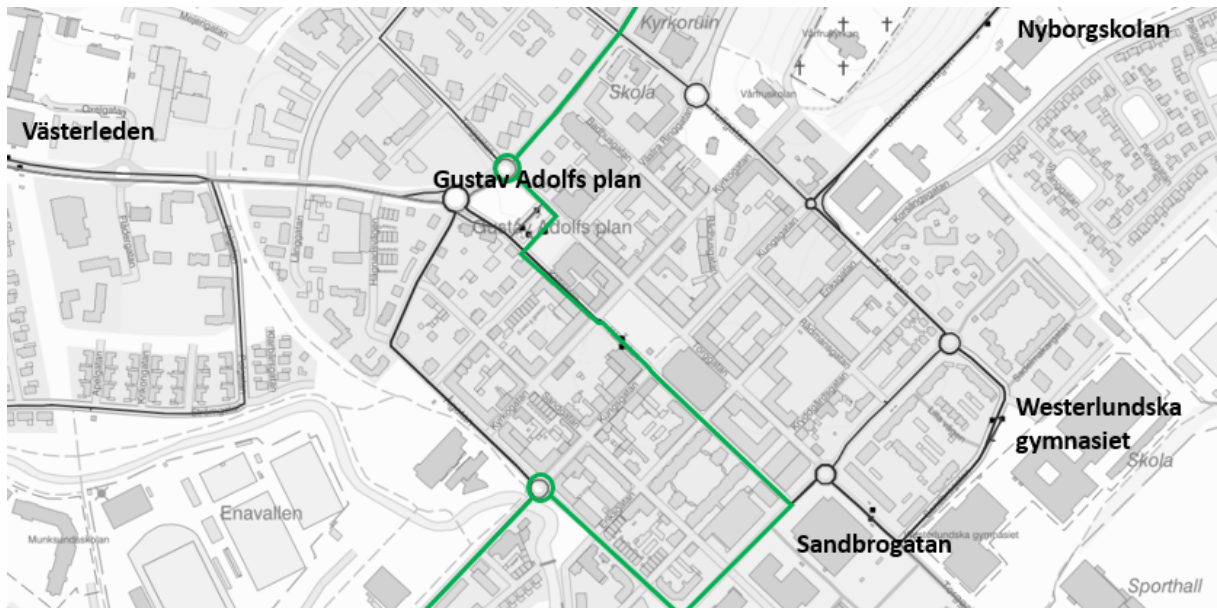


Buss 21. Nuläge**Buss 22. Nuläge**

Skolbussar (inkl. 221, 223, 225). Nuläge



Sjukresebuss 982. Nuläge



Möjliga alternativ

Enköpings anrika stadsstruktur är dock inte idealt utformat för en effektiv kollektivtrafik vilket innebär att möjliga alternativa linjesträckningar är begränsade och kan innebära svårigheter i hur kollektivtrafiken fördelar geografiskt över staden.

Arbetsgruppen har studerat flera möjliga alternativ, inklusive att flytta busslinjerna från Källgatan till tre tänkbara sträckningar: alternativ Å (Ågatan), alternativ S (Sandgatan) och alternativ T (Tullgatan), för respektive linje.

Alternativ via Tullgatan (Alt. T)

Sträckningen via Tullgatan är främst aktuell för stadsbusslinjer men fungerar inte tillfredsställande för samtliga linjer. I detta alternativ förlorar linje 21 sin koppling till Gustav Adolfs plan. Samtidigt förlorar linje 22 antingen kopplingen till Westerlundska gymnasiet och Coop eller till Gustav Adolfs plan. Dessutom behöver korsningen Kungsgatan–Tullgatan byggas om för att möjliggöra vänstersväng från Stockholmsvägen mot Prästgårdsrondellen och vidare till Fjärdhundragatan, för fortsatt färd mot Gustav Adolfs plan.

Alternativet via Tullgatan bedöms medföra flest nackdelar och störst negativa konsekvenser. Det har därför avgränsats bort från vidare analys i rapporten.

Alternativ via Sandgatan (Alt. S)

Alternativet innebär att samtliga busslinjer flyttas till Sandgatan, som löper parallellt med Källgatan. Detta medför flera betydande konsekvenser:

- Samtliga parkeringsplatser längs Sandgatan behöver tas bort, inklusive platser för rörelsehindrade.
- Försämrad framkomlighet till följd av felparkerade fordon, väjningsplikt vid Östra Ringgatan och Fjärdhundragatan samt behov av trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen vid Östra Ringgatan.
- Risk för konflikter med angöring till fastigheter längs gatan.
- Behov av nybyggnation av hållplatser på Sandgatan, samtidigt som möjligheterna att anlägga ändamålsenliga hållplatslägen på sträckan är begränsade.
- Förlängda linjesträckningar med cirka två mil per linje och dygn, vilket medför behov av fler förare. Detta leder även till ökat fordonslitage och behov av tätare teknisk tillsyn.
- Längre restider, vilket försämrar kollektivtrafikens attraktivitet för resenärerna.

Sammantaget innebär alternativet både ökade kostnader och försämrad funktionalitet för stadsbusstrafiken.

Alternativ via Ågatan (Alt. Å)

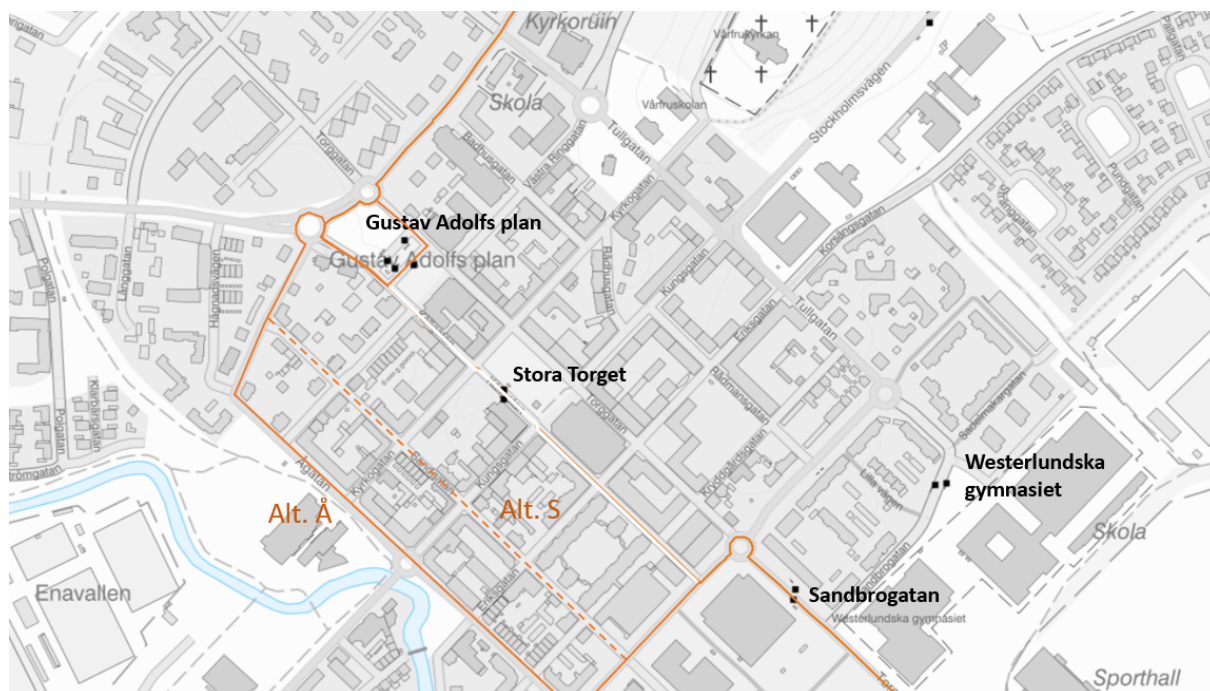
Alternativet innebär att busstrafiken flyttas till Ågatan, som i dag är en huvudled och, i jämförelse med övriga alternativ, bättre anpassad för busstrafikens framkomlighet när det gäller hastighet och gatubredd. Trots detta medför alternativet flera betydande nackdelar:

- Behov av nybyggnation av hållplatser på Ågatan.
- Större risk för bussar att fastna i bilköer under rusningstimmar.
- Förlängda linjestreckningar med cirka två mil per linje och dygn, vilket innebär behov av fler förare. Detta leder även till ökat fordonslitage och krav på tätare teknisk tillsyn.
- Längre restider, vilket försämrar kollektivtrafikens attraktivitet för resenärerna.

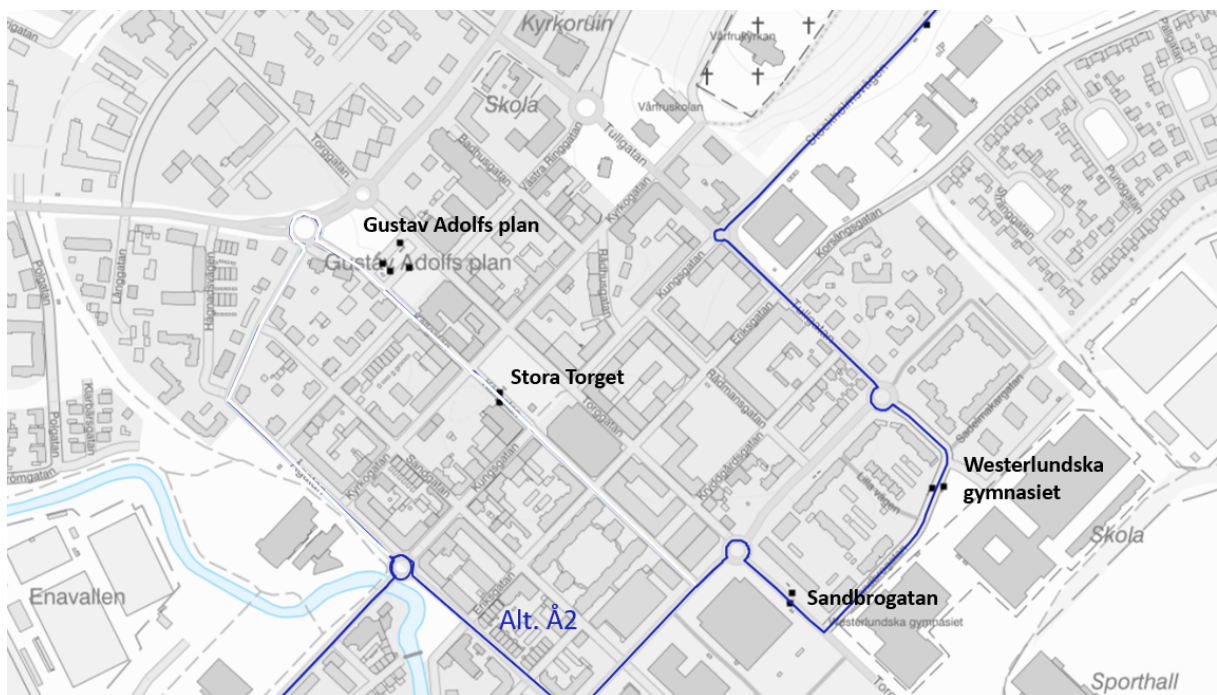
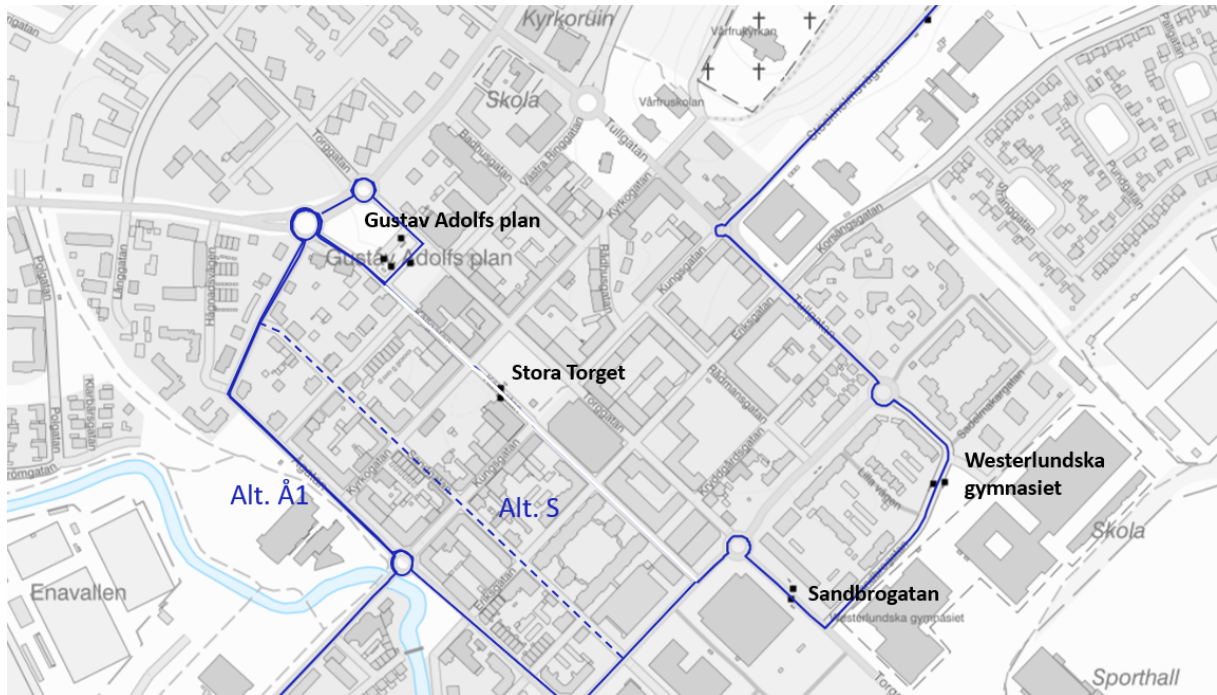
Linjedragningen för buss 22 i detta alternativ strider mot regionens principer för busstrafikplanering. Enligt regionens riktlinjer ska linjedragningar vara tydliga, med raka körvägar och utan slingor. I dialogen med företrädare för Region Uppsala framkom att linje 22 behöver justeras för att uppfylla dessa principer och därmed kunna tas vidare för politisk behandling på regional nivå. En flytt av linje 22 till Ågatan skulle innebära att bytespunkten vid Gustav Adolfs plan försvinner. Detta skulle i sin tur påverka hela busslinjenätet negativt (se alternativ Å2).

Sammantaget innebär alternativet förbättrad framkomlighet på gatunivå, men samtidigt ökade kostnader och försämrad funktionalitet för stadsbusstrafiken.

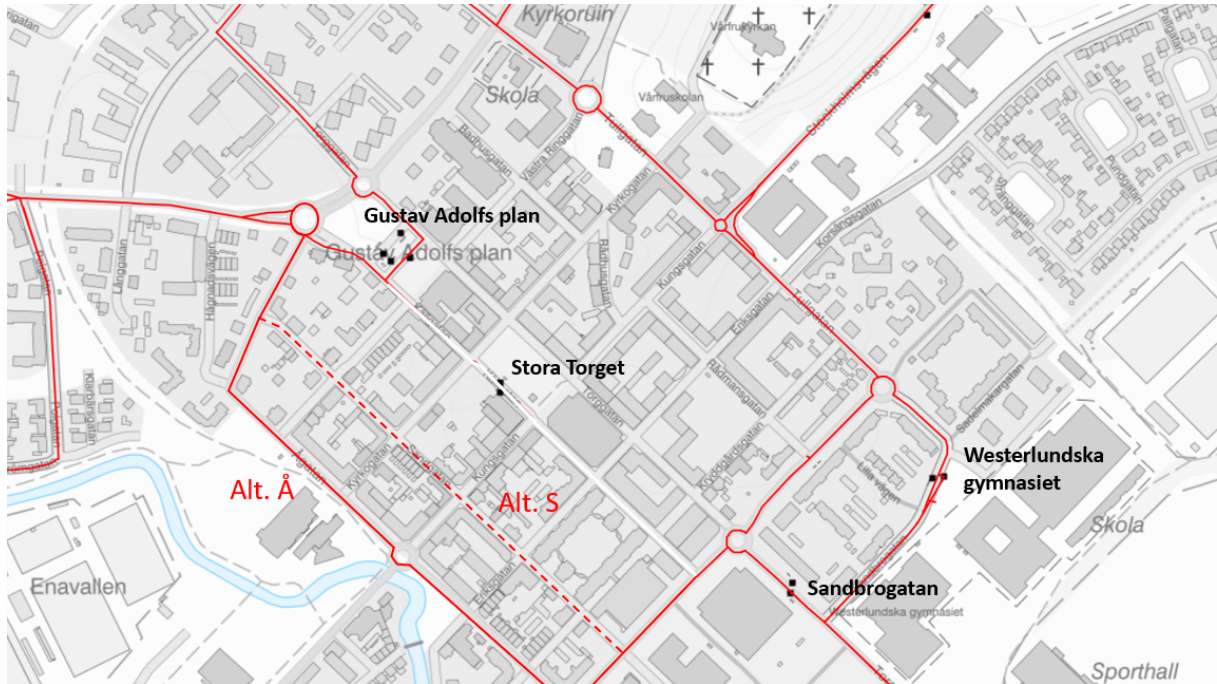
Buss 21. Alternativen S och Å



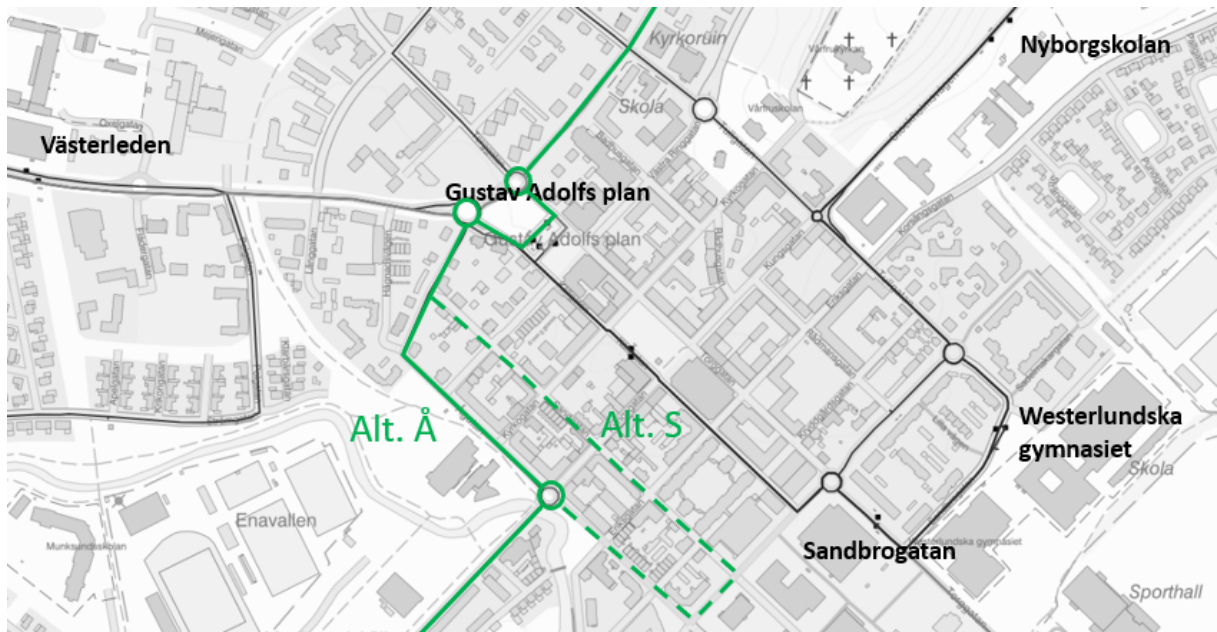
Buss 22. Alternativen S och Å (Å1 och Å2)



Skolbussar (inkl. 221, 223, 225). Alternativen S och Å



Sjukresebuss 982. Alternativen S och Å

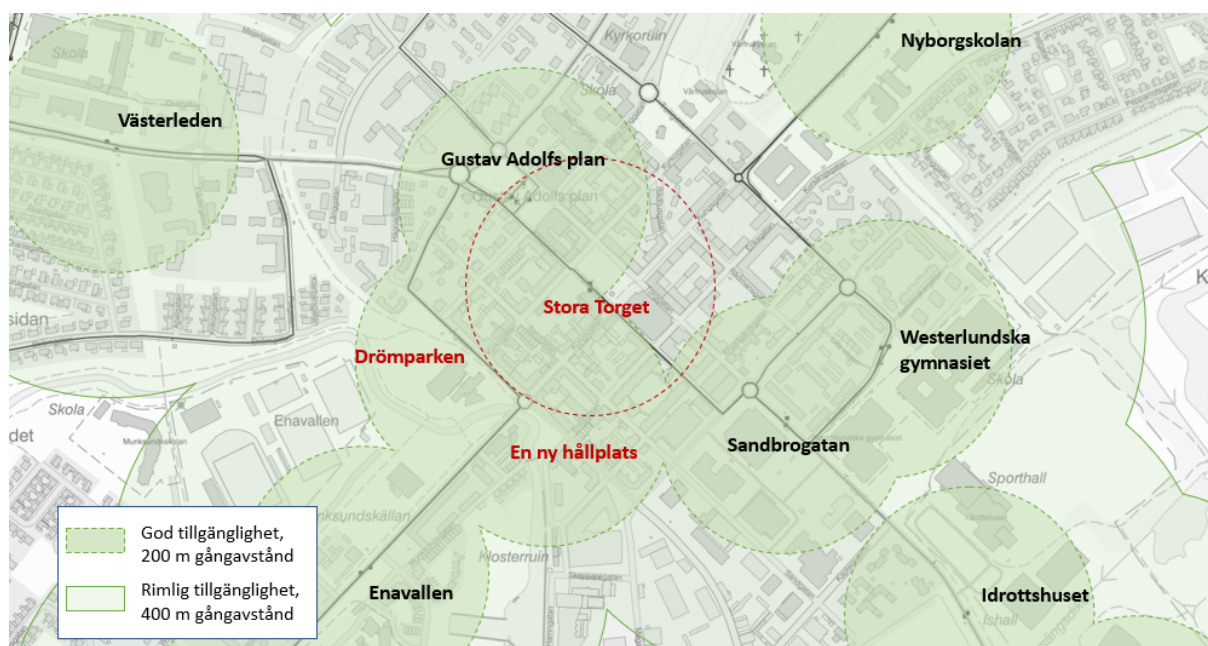


Tillgänglighet

Skissen nedan visar hur tillgängligheten till kollektivtrafiken i centrum försämras om hållplatsen på Stora torget tas bort.



Även om två nya hållplatser byggs på Ågatan i samband med de nya linjedragningarna kvarstår frågan om god kollektivtrafiktillgänglighet i centrum norr-ost om Stora torget.



Dialog

Med Keolis och Region Uppsala

Förvaltningen Trafik och samhälle på Region Uppsala delar åsikter med Keolis. Regionen planerar inte busslinjer som kör samma sträcka två eller fler gånger under samma tur.

Den nuvarande sträckningen uppvisar flera trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. Fordonstrafik förekommer på torget trots att detta inte är avsett för genomfart. I korsningen med Östra Ringgatan råder väjningsplikt, vilket påverkar framkomligheten negativt. Längs Källgatan förekommer dessutom felparkering trots parkeringsförbud, vilket ytterligare försvårar trafikflödet. Gatan är även avsmalnad till följd av uteserveringar, vilket begränsar utrymmet för busstrafiken.

Samtidigt utgör Källgatan i dag en naturlig, gen och tydlig huvudsträckning för busstrafik genom centrum. En omläggning av busstrafiken från Källgatan skulle medföra linjeförlängningar, vilket innebär ökade kostnader för regionala myndigheter, främst Region Uppsalas förvaltning Trafik och samhälle. Förlängda körsträckor leder även till ökat fordonslitage samt en förhöjd risk för skador och olyckor.

För linje 22 finns dessutom risk att kopplingen till Gustav Adolfs plan försvagas, vilket minskar bytesmöjligheterna. Omläggningen medför även arbetsmiljömässiga utmaningar för förare, bland annat en ökad risk för felkörning när samma sträcka trafikeras flera gånger under samma tur. Vissa linjer kan dessutom kräva extra personal till följd av de förlängda körningarna.

Vidare skulle gångavståndet till busshållplatser öka, vilket förväntas minska kollektivtrafikresandet.

Strategisk planering, MBF

Torget, tillsammans med Paushuset och det planerade hotellet, utgör en viktig målpunkt i centrum. Området behöver därför ha en tydlig och välfungerande koppling till kollektivtrafiken. Busstrafiken bör också vara synlig och lättillgänglig i stadskärnan, eftersom det stärker kollektivtrafikens attraktivitet och bidrar till ett levande centrum.

Om busstrafiken flyttas exempelvis från Källgatan till Ågatan finns en påtaglig risk att bussarna fastnar i bilköer under rusningstimmar, eftersom kollektivtrafiken där inte har någon prioritet. Det skulle försämra framkomligheten och minska tillförlitligheten i trafiken.

Det finns också en risk att fler väljer bilen för sina resor till centrum om busstrafiken försvinner från torget. En sådan utveckling motverkar ambitionen att stärka stadstrafiken och kan försvåra möjligheten att utveckla stadsbusslinjerna till 15-minuterstrafik i enlighet med överenskommelsen med Region Uppsala.

Sammantaget bedöms det vara mer hållbart att anpassa utformningen av centrum än att ta bort busstrafiken därifrån. Det kan exempelvis studeras lösningar där bussarna kör i gångfart och samsas med övriga trafikslag på ett tryggt och stadsmässigt sätt.

Näringsliv (KLF) och Centrum Samverkan

För att möjliggöra en fortsatt utveckling av torget krävs flera åtgärder kopplade till trafiksäkerhet och vistelsekvalitet:

- Övergången för gående över Källgatan behöver göras tydligare och mer naturlig, då busstrafiken i dag håller för höga hastigheter.
- Vid evenemang på torget går busstrafiken mycket nära besöksytorna längs Källgatan, vilket innebär en risk för att besökare oavsiktligt hamnar i körbanan. Kanske finns behov av att flytta scenen?
- En hastighetsdämpande åtgärd, exempelvis en avsmalning ("midja") för busstrafiken, bör övervägas för att sänka farten.
- Vid musikuppträdanden på den lilla scenen påverkas upplevelsen negativt av busstrafiken bakom scenen, antingen genom höga ljudnivåer vid förbipassage eller genom tomgångskörning.
- Flera deltagare i gruppen var positiva till att busshållplatsen flyttas till sträckan längs Paushuset.
- Förslag att titta på bussgatan i Linköping som går förbi torget vid uteserveringarna och förvandlas under sommartiderna till gågata. Bussarna dirigeras om till en annan rutt. Sommarsatsningen ger utrymme för betydligt fler uteserveringar. Tyvärr är Linköpings exempel inte tillämpligt för Enköping, eftersom stadens anrika stadsstruktur gör det omöjligt att hitta alternativa vägar för busstrafiken som i Linköpings exempel (se Bilaga 1)
- Möjligheter av att flytta trafik under sommaren eller under evenemang. Sommarlösning?

Pensionärsrådet och tillgänglighetsrådet

Pensionärsrådet och tillgänglighetsrådet var eniga om att hållplatsen vid Stora torget behövs. Det är för långt att gå till Gustav Adolfs plan och många kliver på bussen vid torget.

Tillgänglighetsrådet önskar också en hållplats utanför Kryddgården, på samma plats som tidigare på Källgatan.

Slutsatser och bedömning

Busstrafik på Källgatan med hållplats vid Stora torget är en central del av stadens mobilitet. Den bidrar både till god tillgänglighet och till att kollektivtrafiken är synlig och närvarande i stadsrummet. I en stad där en stor andel resor sker med bil är det särskilt viktigt att linjebussarna har direkt tillgång till de viktigaste handels- och mötesplatserna i centrum.

Utredningen avråder från att flytta busstrafiken från Källgatan. En fortsatt trafikering med hållplats på Källgatan där bedöms ge bättre förutsättningar för såväl resenärer som trafiksystemet i stort, genom kortare restider, möjlighet till prioritering i gaturummet, hög tillgänglighet samt en tydlig och synlig kollektivtrafik i centrum.

En flytt till Ågatan, som framstår som det mest realistiska alternativet till Källgatan, skulle medföra ökade kostnader, innebära längre restider, försämrad tillgänglighet och minskad synlighet för kollektivtrafiken i centrum. Det riskerar i sin tur att påverka kommunens mål om ökat resande med hållbara trafikslag, i enlighet med Trafikstrategi för Enköpings stad, samt måluppfyllelsen enligt avtalet med Region Uppsala om det nya stadsbusslinjenätet.

Sammantaget bedöms en utveckling av nuvarande lösning vara mer långsiktigt hållbar än en permanent omläggning av busstrafiken från Källgatan.

Utredningen rekommenderar i stället att arbetet fortsätter med följande åtgärder:

- Utredda möjligheten att utveckla och effektivisera utformningen av busshållplatsen vid torget, i syfte att frigöra större torgyta och använda både körbana och torg mer effektivt.
- Arbeta vidare med torgets utformning för att minska risken för konflikter mellan busstrafik och övriga trafikslag.
- Pröva möjligheten att flytta hållplatsläget till sträckan mellan Kungsgatan och Eriksgatan, vilket även skulle ge ett närmare läge till äldreboendet Kryddan.
- Utredda möjligheten att begränsa genomfartstrafik för bil på vissa sträckor av Källgatan.
- Förbättra förutsättningarna för busstrafiken i korsningen med Östra Ringgatan för att stärka framkomligheten.
- Se över möjligheten att flytta vissa busslinjer, exempelvis skolbusslinjer, till Ågatan, vilket kan vara aktuellt vid en framtida övergång till 15-minuterstrafik.
- Studera möjligheten vid behov att tillfälligt flytta busstrafiken till Ågatan vid större evenemang i centrum. Eventuella förändringar behöver kommuniceras tydligt och strukturerat för att undvika förvirring bland resenärerna, särskilt äldre personer och personer med kognitiv funktionsnedsättning, som kan ha svårare att orientera sig vid tillfälliga ändringar.

Bilaga 1. Exempel från Linköping

I Linköping flyttas busstrafiken från Stora torget under somrarna från och med 2025, till följd av pågående ombyggnationer i centrum. Busslinjerna 3, 6 och 232 leds då om från Storgatan och Stora torget till Trädgårdstorget och Drottninggatan. Detta skapar förutsättningar för en sommargågata med uteserveringar längs Storgatan mellan Sankt Larsgatan och Hamngatan, inklusive Stora torget.

Omvandlingen av Storgatan till gågata inleds med åtgärder vid Trädgårdstorget. På sikt ska den busstrafik som idag trafikerar Storgatan och Stora torget flyttas permanent. I augusti 2025 påbörjas ombyggnaden av Drottninggatan för att bättre anpassa gatan för busstrafik och förbättra för cyklister. Drottninggatan görs till bussgata, med genomfartsförbud för biltrafik mellan Sankt Larsgatan och Djurgårdsgatan. Enligt Östgötatrafiken är en sådan bussgata en förutsättning för att kunna flytta busstrafiken från Storgatan. Under ombyggnadsperioden fungerar Storgatan tillfälligt som huvudstråk för busstrafiken.

