Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-11-07

Ärende
TN 2022-0811

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-12-13, punkt 10

# Yttrande över remiss - Förslag till nytt linjenät för Bålsta tätort

## Ärendebeskrivning

Region Uppsala har remitterat ett förslag på nytt busslinjenät för Bålsta tätort till Region Stockholm, trafikförvaltningen.

## Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- TN 2022-0811-1 Remiss av förslag till nytt linjenät för Bålsta tätort, Region Uppsala
- TN 2022-0811 Remiss av förslag till nytt linjenät för Bålsta tätort

## Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande över remiss godkänns och översänds till Region Uppsala.

## Förvaltningens motivering till förslaget

### Sammanfattning

Region Uppsala och Håbo kommun beslutade att gemensamt göra en översyn av busstrafiken i Bålsta tätort inklusive gång- och cykelåtgärder.

Trafikförvaltningen är positiva till att en översyn har gjorts av matarbuss-trafiken till Bålsta station. En väl fungerade matarbusstrafik stärker underlaget för tågtrafiken, vilket leder mot trafikförsörjningsprogrammets mål om ökad kollektivtrafikandel.

Region Stockholm är trafikhuvudman för busslinje 579 som berör Bålsta tätort. Linjen delfinansieras av Region Uppsala. Förslaget påverkar inte sträckning och turtäthet på denna linje. Trafikförvaltningen förutsätter att linjen inte heller påverkas vad gäller framkomlighet och utrymme i bussterminalen vid Bålsta station.

**Bakgrund**
Region Uppsala och Håbo kommun har gemensamt genomfört en översyn av busstrafiken i Bålsta tätort inklusive gång- och cykelåtgärder. Målsättningen är att ta fram ett nytt busslinjenät i Bålsta som bättre möter dagens och framtidens behov. Det ska bli enklare att kombinera buss med gång och cykel, bättre anslutningar mellan buss och SL-pendeln och fler ska resa med busstrafiken.

**Trafikförvaltningens yttrande**
Trafikförvaltningen är positiva till att en översyn har gjorts av matarbuss-trafiken till Bålsta station. En väl fungerade matarbusstrafik stärker underlaget för tågtrafiken, vilket leder mot trafikförsörjningsprogrammets mål om ökad kollektivtrafikandel.

I linjenätsförslaget finns en utblick mot 15-minuterstrafik på pendeltågen. Trafikförvaltningen är positiva till det och vill passa på att framföra att det även bör finnas en tydligare handlingsberedskap för att hantera en övergång till 15-minuterstrafik och på vilket sätt det skulle påverka trafikupplägget. Som en följd av åtgärdsvalsstudien om pendeltågssystemet planerar Trafikverket i samarbete med Region Stockholm, Region Uppsala, Håbo kommun och Upplands Bro kommun att starta upp en åtgärdsvalsstudie för utvecklad spårburen kollektivtrafik till Bro/Bålsta. I den studien är 15-minuterstrafik med pendeltåg till Bro och Bålsta en stark kandidat på lösning. För att det ska vara möjligt krävs ett samarbete mellan berörda Regioner, kommuner och Trafikverket. Det är därför denna trafikutvecklingsfråga drivs som en åtgärdsvalsstudie.

Förslaget på nytt busslinjenät bygger på samtrafik mellan bussar och tåg. I det vidare arbetet önskar trafikförvaltningen ett närmare samarbete med Upplands Lokaltrafik för att hitta en gemensam syn på samtrafiken mellan tåg och bussar i Bålsta.

Region Stockholm är trafikhuvudman för busslinje 579 som berör Bålsta tätort. Linjen delfinansieras av Region Uppsala. Linjenätsförslaget påverkar inte sträckning och turtäthet på denna linje. Trafikförvaltningen förutsätter att

linjen inte heller påverkas vad gäller framkomlighet och utrymme i bussterminalen vid Bålsta station.

*Ekonomiska konsekvenser*
Ärendet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för trafikförvaltningen.

*Riskbedömning*
Ärendet bedöms inte medföra några risker för trafikförvaltningen.

*Säkerhetskonsekvenser*
Ärendet bedöms inte medföra några säkerhetskonsekvenser för trafikförvaltningen.

*Konsekvenser för miljön*
Ärendet bedöms inte medföra några miljökonsekvenser för trafikförvaltningen.

*Sociala konsekvenser*
Ärendet bedöms inte medföra några sociala konsekvenser för trafikförvaltningen.

## Expedieras till

Region Uppsala

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Avdelningschef
Strategisk utveckling

# Översyn av busstrafiken i Bålsta – förslag på nytt linjenät och infrastrukturåtgärder



**Trafik och samhälle**
**Postadress** Box 1400, 751 44 Uppsala **Besöksadress** Storgatan 27
**Tel** 018-611 00 00 **Fax** 018-611 60 10 **E-post** registrator.ktf@lul.se **Hemsida** regionuppsala.se
**Org nr** 232100-0024

**Region Uppsala**

# Förord

Region Uppsala och Håbo kommun har i ett nära samarbete gjort en gemensam översyn av busstrafiken i Bålsta tätort. Översynen har, utöver linjenätet och den infrastruktur som det nya linjenätet behöver, omfattat gång- och cykelåtgärder med syftet att stärka linjenätet och förbättra förutsättningarna till att göra hela resan med hållbara trafikslag. Översynen har resulterat i ett förslag på ett nytt busslinjenät och ett antal infrastrukturåtgärder som behövs för det nya linjenätet. Det här är remisshandlingen som beskriver förslaget.

Bålsta tätort växer och nu finns behov av att göra en större översyn av busstrafiken i tätorten för att på ett bättre sätt möta dagens och framtida behov. I november 2021 antog Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden de planeringsprinciper för buss och en gemensam målbild som har legat till grund för förslaget. Förslaget utgår från regionala och kommunala mål.

Under början av 2022 genomfördes en medborgardialog som syftade till att samla in synpunkter och förslag från invånare, verksamma och besökare i Bålsta. Under hösten kommer en ytterligare medborgardialog att genomföras som syftar till att diskutera förslaget med allmänheten och få in synpunkter på förslaget.

Förslaget bygger på fyra tätortslinjer som bidrar till ökad tydlighet och förbättrat utbud under kvällar och nätter. Linjenätet skapar bättre möjlighet till arbetspendling med kollektivtrafik – inte minst till området Logistik Bålsta och Viby äng som i förslaget får kollektivtrafik. I takt med att tätorten utvecklas än mer, finns möjlighet att utveckla linjenätet. Höjd standard på busshållplatser och förbättrade förutsättningar till att kombinera cykel och kollektivtrafik, ger de förutsättningar som behövs för att öka andelen resor med hållbara trafikslag.

# Innehåll

Förord
Inledning....4
Gemensam målbild....5
Medborgardialog 1....6
Brister i dagens busslinjenät....6
Utmaningar och möjligheter....12
Bebyggelsestruktur....12
Ekonomi....13
Dagens resvanor....13
Planeringsprinciper för utveckling av transportsystemet....14
Planeringsprinciper för utveckling av busstrafiken i Bålsta....14
Planeringsprinciper för utveckling av gång- och cykelinfrastruktur....16
Förslag på nytt busslinjenät....17
Linjer....17
Förändringar i regionbusstrafiken....18
Trafikutbud....18
Infrastruktur....19
Avvägningar....23
Bedömning av förslaget....24
Effekter....24
Kompletterande åtgärder som stärker linjenätets effekt....29
Konsekvenser....30
Tillägg och reduceringsmöjligheter....34
Kostnader och finansiering....37
Produktionskostnad....37
Kostnader för infrastruktur....37
Finansiering....37
Genomförande....38
Tidplan....38

Bilaga 1 – Samverkansavtal, TSN2021-00015-1
Bilaga 2 – Gemensam målbild, TSN2021-00015-12
Bilaga 3 – Planeringsprinciper för busstrafiken i Bålsta, TSN2021-00015-12
Bilaga 4 – Medborgardialog 1
Bilaga 5 – Rapport från WSP_Förslag till nytt linjenät – Bålsta tätort
Bilaga 6 – Social konsekvensanalys

# Inledning

Bålsta tätort växer och förväntas att fortsätta växa relativt omfattande med både bostäder och verksamheter. Ett nytt logistikområde, Logistik Bålsta, växer fram som kommer att innebära cirka 2 000 nya arbetstillfällen i kommunen. Dagens busslinjenät i Bålsta har inte förändrats på många år och upplevs som svårt att förstå sig på i och med att linjesträckningen ser olika ut under olika delar av dygnet. Resandet i kollektivtrafiken är lågt och resenärer efterfrågar bland annat fler turer under kvällar och helger. Med de förändringar och den utveckling som nu sker i Bålsta, finns behov av att se över dagens busslinjenät i tätorten tillsammans med infrastrukturen för gång- och cykeltrafik, för att busstrafiken i Bålsta bättre ska kunna tillgodose dagens och nya behov.

Region Uppsala och Håbo kommun beslutade att gemensamt göra en översyn av busstrafiken i Bålsta tätort inklusive gång- och cykelåtgärder. Målsättningen är att ta fram ett nytt busslinjenät i Bålsta som bättre möter dagens och framtidens behov, det ska bli enklare att kombinera buss med gång och cykel, bättre anslutningar mellan buss och SL-pendeln och fler ska resa med busstrafiken. Ett samverkansavtal som beskriver ansvar och kostnadsfördelning tecknades mellan Region Uppsala och Håbo kommun under 2021. Under 2021 beslutades planeringsprinciper för utveckling av busstrafiken i Bålsta av både Region Uppsala och Håbo kommun. Planeringsprinciperna har varit utgångspunkt i framtagandet av linjenätsförslaget.

Arbetet inom ramen för detta projekt avgränsas till kollektivtrafiken inom Bålsta tätort där den geografiska avgränsningen visas i figur 1, samt åtgärder som stärker förutsättningarna för gång- och cykel samt kombinerade resor med hållbara färdmedel i hela tätorten. Delar av regionsbusstrafiken inom tätorten ingår i den geografiska avgränsningen och förändringar i regionbusstrafiken kommer att bli aktuella.




*Figur 1. Geografisk avgränsning*

Projektet omfattar inte frågor rörande biljetter och biljettsystem, prissättning av biljetter, parkeringsfrågor, digitala och tekniska lösningar riktade till resenärer eller resenärsinformation. För dessa frågor kan projektet komma att belysa behov av fördjupade studier, och åtgärder hanteras utanför projektet.

Denna rapport beskriver förslag på nytt busslinjenät för Bålsta tätort. Projektet innefattar även infrastrukturåtgärder i form av upprustning av hållplatser, nya vändslingor för buss och gång- och cykelbanor. Utformning och exakta lägen för infrastrukturåtgärderna behöver utredas vidare.

## Gemensam målbild

Region Uppsala och Håbo kommun har tillsammans tagit fram en gemensam målbild som syftar till att beskriva vad det nya busslinjenätet ska bidra till och uppnå. Målbilden är framtagen utifrån parternas styrdokument och relevanta målformuleringar och beslutades i Trafik- och samhällsutvecklingsnämndens sammanträde i den 22 november 2021, och vid kommunstyrelsens sammanträde 29 november 2021.

Den gemensamma målbilden lyder:
”I Bålsta är det enkelt och säkert att resa med hållbara färdmedel. Gång, cykel och kollektivtrafik är de primära färdsätten och oftast de bästa alternativen för att resa. Det är enkelt att kombinera trafikslag och det finns goda kopplingar till den regionala kollektivtrafiken. Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt med goda anslutningar till hållplatser vilket skapar förutsättningar till ett sömlöst resande. Kollektivtrafiken i tätorten är effektiv, tillgänglig och attraktiv och bidrar till ett jämlikt transportsystem och ett ökat hållbart resande för invånare, besökare och verksamma i Bålsta. Kollektivtrafiken har goda förutsättningar till att utvecklas i takt med att tätorten utvecklas.”

## Medborgardialog 1

I projektet ska två medborgardialogen genomföras. Den första medborgardialogen genomfördes under perioden 21 februari till 20 mars 2022. På grund av rådande pandemi, genomfördes medborgardialogen i huvudsak digitalt men med några kompletterande fysiska aktiviteter. Medborgardialog 1 syftade till att få in synpunkter på vad resenärer, invånare, verksamma och besökare tycker är viktigt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Bålsta. Dialogen gav även kunskap om vad som är viktigt när gång- och cykelinfrastrukturen utvecklas.

Projektet spred information om medborgardialogen via sociala medier, annonsering i lokaltidningen och annonsering vid busshållplatser. Vid två tillfällen delades flyers ut med kort information om medborgardialogen och med en länk till enkäten. Utöver detta gjordes en intervju i lokaltidningen med information om projektet och den pågående medborgardialogen.

Dialogen resulterade drygt 1 000 enkätsvar, vilket visar på ett stort engagemang och intresse för kollektivtrafiken i Bålsta. Huvuddelen av de som svarade bodde i Bålsta tätort.

De svarande vill främst ha bättre turtäthet i busstrafiken och närmare till sin hållplats. Särskilt under kvällar och helger upplevdes turtätheten för låg och resmöjligheterna vara för begränsande. När det gäller gång- och cykelinfrastruktur vill de svarande ha ett mer sammanlänkat gång- och cykelvägnät och tryggare gång- och cykelbanor.

Dialogen resulterade 537 fritextsvar som kondenserades till totalt 31 konkreta inspel till projektet. Flertalet av inspelen var kända för projektet sedan innan. Utöver dessa inspel identifierades flertalet synpunkter och inspel som har överlämnats till Region Uppsala respektive Håbo kommun för vidare hantering inom respektive organisation.

Medborgardialog 2 kommer att genomföras under hösten 2022 i samband med att linjenätsförslaget går ut på remiss.

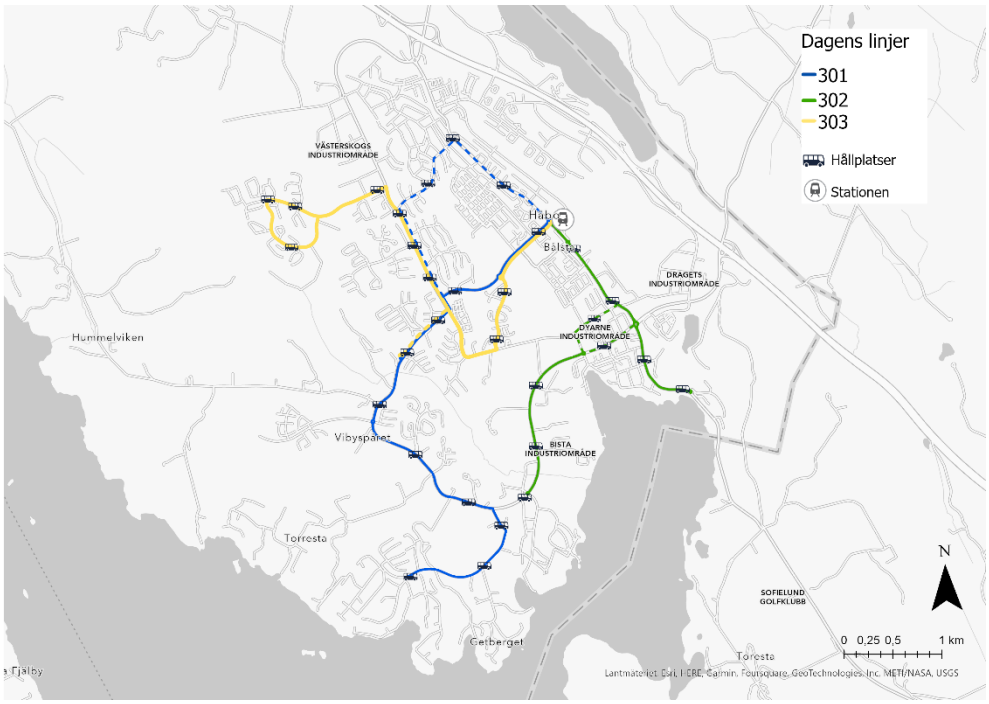
## Brister i dagens busslinjenät

Bålsta har i sin helhet en god regional tillgänglighet i och med Bålsta station som trafikeras med regiontåg, pendeltåg inom Stockholms Läns pendeltågssystem och regionbusstrafik. Regionbusstrafiken kopplar mot bland annat Enköping, Uppsala och Arlanda. För resor mellan Bålsta och Uppsala krävs dock byten vid Örsundsbro, vilket upplevs som negativt. Regionbusstrafiken har även en viss lokal funktion i Bålsta då resenärer kan använda regionbusstrafiken för att resa till några lokala målpunkter inom tätorten idag. Ett exempel är linje 579[1] som trafikerar verksamhetsområdet Draget.

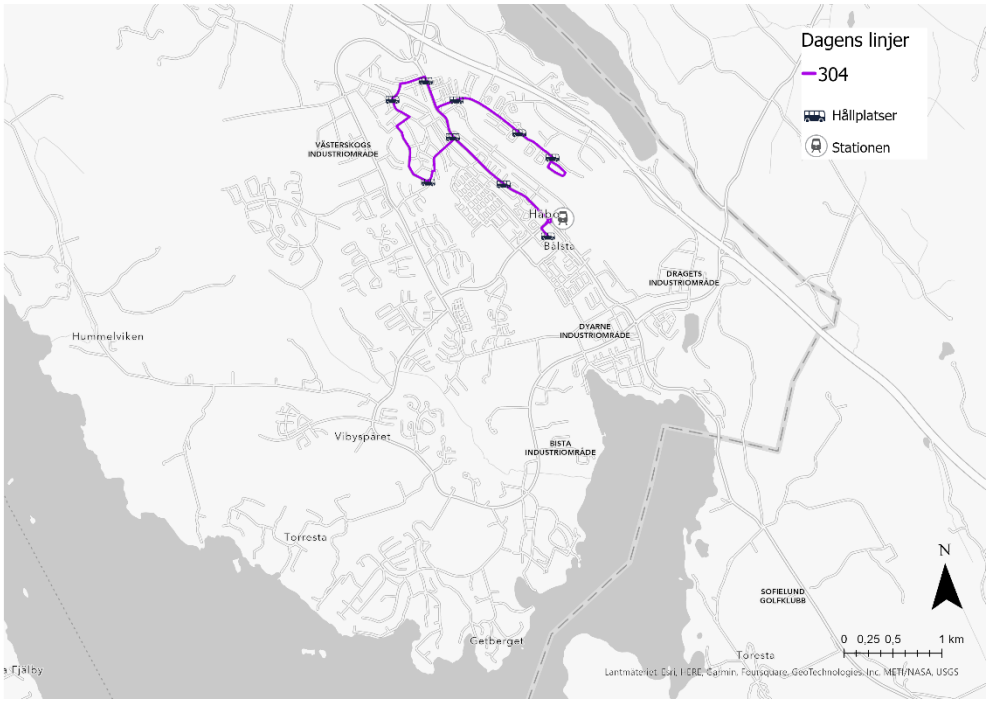
[1] Linje 579 körs av Stockholms läns lokaltrafik AB. UL-biljett är giltig för lokala resor inom Bålsta.

Det lokala busslinjenätet i Bålsta består av tre linjer under högtrafik, som ersätts av linje 305 under kvällar och nätter. Linje 304, som är en mindre buss, trafikeras under konceptet Mjuka linjen. Det är en servicelinje som går på smalare gator i villabebyggelse och kommer närmare målpunkter och kör i ett lugnare tempo. Detta koncept riktar sig särskilt till äldre och personer med funktionsvariationer, men alla resenärer får resa på dessa bussar.

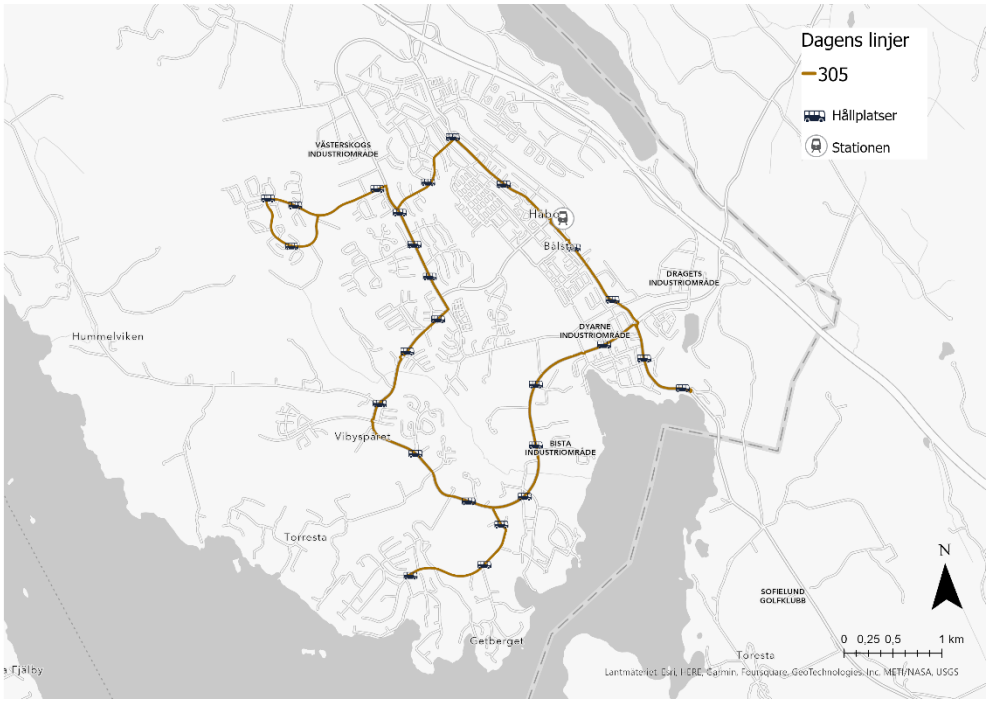
Tätortslinjerna 301, 302 och 303 trafikerar idag med 30-minuterstrafik under rusningstid och med 60-minuterstrafik mitt på dagen. Vid vissa turer har linjerna annan linjesträckning, exempelvis går linje 301 via Infra park och Kalmar kyrka på vägen ut till Kalmarsand mellan 05 och 11. Efter kl. 11 har linjen en annan linjesträckning. Figur 2, 3 och 4 dagens linjenät med alla varianter av linjesträckningar markerade med streckade linjer.




*Figur 2. Linje 301, 302 och 303 i Bålsta. Kartbilderna visar samtliga varianter av linjerna.*




*Figur 3. Linje 304, mjuka linjen, i Bålsta.*




*Figur 4. Linje 305 i Bålsta.*

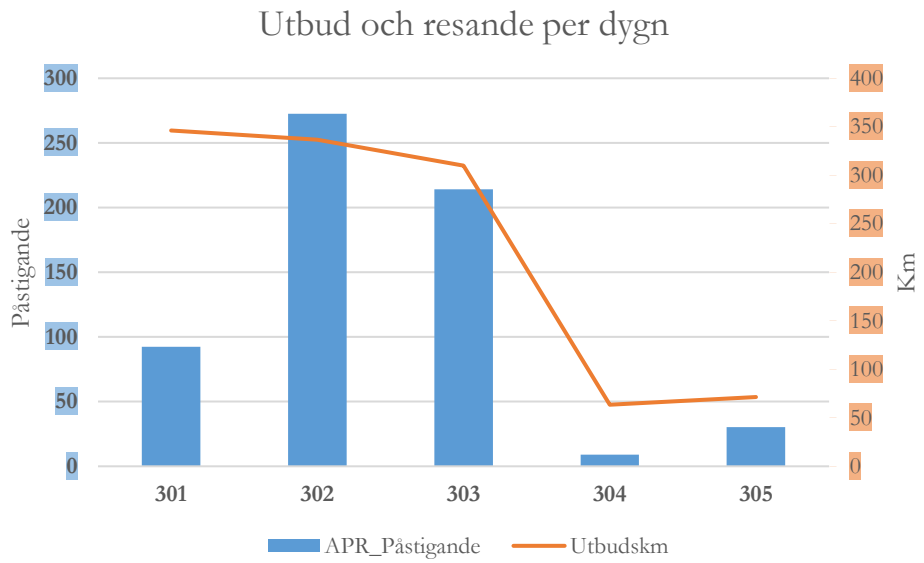
Linje 310, som är en regionbusslinje, går idag mellan Krägga och Bålsta station via Graneberg och Västerskog. Den gör ett lokalt uppdrag och det finns behov av att dels snabba upp resorna mellan Krägga och Bålsta station, dels finns önskemål om ökat turutbud.

Linje 311 är en regionbusslinje som går mellan Skokloster och Bålsta station. Även den linjen gör ett visst lokalt uppdrag i de centrala delarna av tätorten.

I Bålsta trafikerar linje 579, som körs på uppdrag av Storstockholms lokaltrafik AB, mellan Bålsta och Arlanda. Det finns sedan tidigare en överenskommelse mellan Region Uppsala och Region Stockholm om att UL-biljett får användas för lokala resor på denna linje inom Uppsala län. Linje 579 trafikerar med 30-minuterstrafik under högtrafik och timmestrafik under lågtrafik.

### Resandestatistik

Resandestatistik över antalet påstigande per linje (APR - automatisk påstigande räkning), visar på lågt resande på de lokala linjerna i Bålsta idag. Linje 302 och 303 är de linjer som har flest påstigande. Lägst resande har linje 304 med i snitt 15 resenärer per dag.




*Figur 5. Påstigande på dagens busslinjer i tätorten. Blå axel visar antalet påstigande per dygn och orange axel visar utbudskilometer per linje.*

Figur 3 visar att linje 301 har ett högt utbud men ett lågt resande, vilket tyder på att linjen går tom eller med väldigt låg beläggning större delen av tiden. Samma mönster kan ses för linje 304 som har ett lågt resande i förhållande till utbudet.

Fem huvudsakliga brister har identifierats i dagens busslinjenät.

### Svårbegripligt och otydligt linjenät

Att linjesträckningen ser olika ut i olika färdriktningar och att linjesträckningen har olika körvägar vid olika avgångar, gör att linjenätet upplevs som otydligt och svårbegripligt. Att tre linjer (301-303) som kör under högtrafik ersätts med en linje (305) under kvällar och nätter, innebär också att linjenätet blir svårt att förstå sig på. Denna otydlighet kan vara tillräcklig för att resenärer ska välja bort kollektivtrafiken eller inte våga prova kollektivtrafiken. Särskilt stort hinder är det för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, där tröskeln för att resa med kollektivtrafik blir särskilt hög.

### Långa och krokiga körvägar

Dagens busslinjenät täcker större delen av tätorten idag och alla tätortslinjer knyts samman vid Bålsta station där det är möjligt att byta mellan busslinjer

och tåg. Bebyggelsestrukturen i Bålsta är utformad med en central del kring Bålsta centrum med öar av bebyggelse runt om. Denna bebyggelsestruktur är svår att trafikförsörja på ett effektivt sätt, och delar av dagens linjenät går i krokiga körvägar och enkelriktade slingor och omvägar. Långa körvägar innebär förutom att restiden för resenären blir onödigt lång, att kostnaden för att köra trafiken ökar, vilket i sin tur innebär en begränsning i hur många turer som är möjligt att köra. För att kunna öka turtätheten bör korta körvägar med korta restider och effektiv kollektivtrafik eftersträvas.

### Bristande tidhållning och passning

Dagens busslinjenät körs med 30-minuters trafik under rusningstid mellan kl. 5 och ca kl. 9 och med 60-minuterstrafik under lågtrafik mellan kl. 9 och ca kl. 13. Busslinjerna har passning till pendeltågen in mot Stockholm samt ansluter till inkommande tåg från Stockholm. Under kvällar ersätts linje 301–303 med linje 305.

Restidsdata visar på att vissa linjer vid vissa tider på dygnet har svårigheter med tidhållning – antingen så kommer bussen för tidigt till hållplatsen eller så kommer den för sent. I slutet av turen kan tidsförseningen vara så stor att bussen inte passar tåget och resenärer tvingas vänta på nästa tågavgång. Enkätsvar från medborgardialog 1 bekräftar detta.

Från medborgardialog 1 framkom även att det idag saknas bra anslutningar till vissa skolor. Problematiken ligger i att avgången idag inte är synkroniserad med skoltiderna, vilket innebär att vissa elever får antingen vänta väldigt länge vid skolan, eller ta nästa tur som innebär att de kommer för sent till första lektionen. I Håbo kommun finns ingen skolbusstrafik utan elever är hänvisade till UL-trafiken genom att Håbo kommun beställer färdbevis till eleverna. Utöver det finns särskilt skoltaxi till de elever som har särskilda behov.

Då kollektivtrafiken i högre utsträckning används av kvinnor, barn och av ekonomiskt svagare grupper i samhället som inte har tillgång till exempelvis bil, blir konsekvenserna av busstrafikens bristande tidhållning och passning större för dessa grupper.

### Lågt turutbud under kvällar och helger

Idag går tätortstrafiken i timmestrafik under kvällar och helger. Då pendeltågstrafiken går halvtimmestrafik under vardagkvällar fram till kl. 00:21, innebär det långa väntetider under kvällar och helger. Vidare är restiden lång i och med att linje 305 kör runt hela tätorten. En annan brist som har identifieras genom medborgardialog 1 är att det i vissa relationer saknas en anslutande buss till det sista tåget som kommer in till Bålsta från Stockholm.

Kvinnor, barn, äldre och ekonomiska svaga grupper i samhället som ofta inte har ett alternativ till bil, får större påverkan av lågt turutbud under kvällar och helger än de som har tillgång till bil idag.

### Busslinjenätet täcker inte in alla delar av tätorten

Bålsta tätort växer och idag saknas busstrafik helt i några av de områden som växer fram däribland Logistik Bålsta och Viby äng. När Dagab Inköp & Logistik AB, som är en av de stora aktörerna i området, har sin verksamhet i

full drift kommer de att ha cirka 2 000 sysselsatta år 2024, vilket skapar behov av att kollektivtrafikförsörja detta område. Viby äng är ett bostadsområde som idag inrymmer ca 500 hushåll. Kommunen har ett pågående detaljplanearbete för fortsatt utveckling av Viby äng. Totalt räknar kommunen med att Viby äng kommer att inrymma ca 550 hushåll år 2029.

Utöver dessa fem huvudsakliga bristerna finns andra faktorer som påverkar hur kollektivtrafiken uppfattas och påverkar resandet och färdmedelsval. Det handlar dels om styrning av bilanvändandet genom exempelvis utbud av pendlarparkeringar, dels om biljetterbjudanden och utmaningen i att det krävs en kombination av biljetter från både UL och SL för att göra en resa med UL-trafiken och SLs pendeltåg. Dessa två frågor är komplexa och behöver studeras djupare och ryms inte inom ramen för denna översyn.

# Utmaningar och möjligheter

## Bebyggelsestruktur

Bålsta är kommunhuvudort i Håbo kommun. I kommunen bor drygt 22 000 invånare idag och enligt kommunens vision, Vårt Håbo 2030[2], ska befolkningen i hela kommunen öka till 25 000 invånare till 2030. Bålsta är en pendlingsort och många som bor här pendlar till exempelvis Stockholm, Upplands-Bro, Järfälla och en mindre andel till Enköping, Uppsala och Västerås. I de centrala delarna av Bålsta finns flerbostadshus, och i övriga delar består bebyggelsen i huvudsak av villor och radhus.

Bebyggelsestrukturen är uppbyggt med en central del runt Bålsta C med omkringliggande ”satelliter” av bebyggelse som är mer eller mindre åtskilda med en väganslutning in till områdena. Ett exempel på detta är området Viby äng som ligger avskilt från övriga områden. Denna bebyggelsestruktur där väginfrastrukturen är uppbyggd med skaft, innebär svårigheter att trafikera med buss på ett effektivt sätt.

Håbo kommun har en ny kommunövergripande översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige den 9 maj 2022. Den beskriver kommunens förhållningssätt för hur kommunen ska utvecklas för att främja hållbar utveckling och nå kommunens vision Vårt framtida Håbo. Följande avsnitt beskriver i korthet hur tätorten ska utvecklas.

### Bålsta tätort växer

#### *De centrala delarna av Bålsta*

I de centrala delarna av Bålsta ska utvecklingen ske genom komplettering av en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och mötesplatser. Här ska det enligt översiktsplanen kompletteras med flerbostadshus med lokaler i bottenvåningar och där entréer och fönster mot gatan ska eftersträvas.

Kommunen arbetar just nu med planering för Bålsta C som ska möjliggöra för cirka 2 000 nya bostäder, service, gator, parker och torg centralt i Bålsta.

#### *Logistik Bålsta*

Logistik Bålsta utvecklas nu med verksamheter inom logistik, industri, hantverk och lager. Bland de nya företagen som etablerar sig i området är Dagab Inköp & Logistik AB och DAHL. Dagab bygger just nu ett helautomatiserat lager i området som kommer att ersätta de anläggningar som Dagab har i Sverige idag. Området kommer att inrymma cirka 2 000 arbetstillfällen där majoritet kommer att arbeta skift.

#### *Viby äng*

Kommunen har ett pågående planuppdrag om en fortsatt utveckling av Viby äng i form av etapp I+K. Planen har inte gått ut på samråd ännu.

#### *Draget och Dragelund*

Dragets verksamhetsområde består i huvudsak av bilrelaterade verksamheter och handel. ICA Maxi har nyligen öppnat en butik och McDonalds öppnade en restaurang i juni 2022.

---

[2] Vårt Håbo 2030, antagen av kommunfullmäktige i Håbo kommun 2014-03-24

Kommunen har planer på att utveckla Dragets verksamhetsområde och Dragelund. Detaljplan för Väppeby 7:1 var ute på samråd vid årsskiftet 2018/2019 och kommunen arbetar nu vidare att revidera samrådshandlingar och ta fram en samrådsredogörelse.

## Ekonomi

Produktionskostnaden, det vill säga kostnaden för att köra busstrafik, består i huvudsak av kilometerkostnad, kostnad för varje timme i trafik och fordonskostnad.

Då Bålsta är en stationsort där pendling till Stockholm med SL-pendeln är viktig, behöver den lokala busstrafiken ha passning till SL-pendeln. Det innebär att busstrafiken behöver ha 30-minuterstrafik under rusningstid. För att hålla nere kostnaden för fordon behöver varje ”ben” av en busslinje understiga 15 minuter. På så sätt räcker ett fordon för att köra den linjen. Börjar restiden gå över 15 minuter i varje ”ben” krävs ett till fordon och kostnaden ökar då med cirka 500 000 kr per år.

## Dagens resvanor

Resvaneundersökning för Bålsta tätort[3] visar på ett högt bilinnehav och att hög andel av resorna i Bålsta görs med bil idag. Människors resvanor och resmönster är komplext och beror av en mängd olika faktorer.

För Bålsta har tre faktorer identifierats som bedöms som särskilt styrande för resvanorna som inte beror av själva linjenätet. Dessa är komplexa och ryms inte inom ramen för denna översyn.

1) Utbudet av pendlarparkeringar vid Bålsta station. Att erbjuda en kostnadsfri pendlarparkering för bil stimulerar beteendet att göra sin första anslutningsresa med bil. Parkeringsräkningar visar att majoriteten av de som parkerar vid infartsparkeringen vid Bålsta station bor i Bålsta tätort. Här finns potential att få fler att ta bussen eller cykeln till Bålsta station.
2) Biljetterbjudanden och prissättning i området. Att det krävs flera biljetter från olika organisationer kan upplevas som ett hinder för att kunna göra hela sin resa med kollektivtrafik. Om det då finns kostnadsfri pendlarparkering kan det bli ett enklare alternativ att göra sin anslutningsresa med bil istället för buss för många.
3) Bebyggelsestrukturen i Bålsta är idag utspridd med bebyggelse lokaliserade i satelliter. Med en mer koncentrerad bebyggelse skapas bättre förutsättningar för kollektivtrafik. Kollektivtrafikens behov och förutsättningar behöver komma in tidigt i planeringen.

[3] Resvaneundersökning i Bålsta tätort, 2021-2022

# Planeringsprinciper för utveckling av transportsystemet

I detta kapitel redovisas de principer för utveckling av busstrafiken i Bålsta och gång- och cykelinfrastruktur som har varit utgångspunkt i framtagandet av linjenät och infrastrukturåtgärder.

## Planeringsprinciper för utveckling av busstrafiken i Bålsta

Planeringsprinciperna för utveckling av busstrafiken i Bålsta bygger på fyra temaområden: ”effektiv linjestruktur”, ”tillgängligt transportsystem”, ”integrerad samhälls- och kollektivtrafikplanering” och ”utformning av ett enkelt kollektivtrafiksystem”. I samtliga temaområden ryms det underliggande faktorer och principer som ska bidra till ett mer effektivt och attraktivt kollektivtrafik- och transportsystem i Bålsta.

### Effektiv linjestruktur

För att busstrafiken ska vara attraktiv i Bålsta behöver restiderna med buss bli mer konkurrenskraftiga, men resan behöver också upplevas som gen och bekväm av resenärerna. Både själva trafikeringen och infrastrukturen behöver samspela för att ge busstrafiken rätt förutsättningar. För att åstadkomma det har tre principer formulerats.

- Dimensionera nätverket av hållplatser så att det i genomsnitt är 400 meter mellan hållplatserna, samtidigt som en god tillgänglighet ska uppnås. Utformningen av hållplatserna ska följa region Uppsalas hållplatshandbok.
- Prioritera busstrafikens framkomlighet i både korsningar och gatuavsnitt. Detta kan innefatta bland annat kollektivtrafikkörfält, signalprioriteringar och anpassade hastighetshinder. På så sätt undviks onödiga stopp och en god medelhastighet kan uppnås.
- Verka för att utforma linjesträckningarna så logiska, lätta och gena som möjligt. Undvik i största möjliga mån att trafikera i enkelriktade slingor eller mindre vägar, så kallade ”blindtarmar”.

### Tillgängligt transportsystem

Att transportsystemet är tillgängligt handlar om att busstrafiken finns inom rimliga gångavstånd från bostadsområden, arbetsplatser och viktiga målpunkter och att det finns anslutande gång- och cykelvägnät till busstrafikens hållplatser. Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem ger människor möjlighet till en större arbetsmarknad. Att verka för att invånarna på ett enklare sätt ska kunna röra sig och kombinera olika färdmedel kan resultera i större nyttjandegrad av kollektivtrafiken och ett mindre bilburet samhälle. Detta är positivt för både trygghet och långsiktig hållbarhet. Inom temaområdet Tillgängligt transportsystem har fyra principer formulerats.

- Säkerställ goda bytespunkter mellan lokala och regionala bussar vid särskilt utpekade hållplatser samt goda möjligheter för anslutningsresor mellan buss och tåg. Avståndet mellan busshållplatser och tågstation bör vara så kort som möjligt med god vägvisning.
- Busstrafikens upptagningsområde (d.v.s. var och hur hållplatser i nätverket är placerade) är avgörande för hur tillgängligt systemet är. I dagsläget täcker kollektivtrafiken in cirka 80 % av antalet invånare i Bålsta. Den framtida planeringen bör fokusera på att tillgängliggöra

kollektivtrafiken genom att dimensionera hållplatsnätverket så att det ger så många som möjligt alternativet att resa med busstrafiken.
- I de fall där busstrafiken inte kan trafikeras på ett effektivt sätt till vissa bostads- och arbetsplatsområden, ska gång- och cykelinfrastrukturen vara väl utvecklad.
- Säkerhet och trygghet är viktiga faktorer i valet att resa kollektivt, framförallt för vissa grupper såsom förstagångsresenärer och barn. Utformning och hållplatser, gång- och cykelvägar, terminaler, anslutande infrastruktur ska utformas på ett korrekt och trafiksäkert sätt. Detta innefattar belysning, hastighetsbegränsningar, drift och underhåll.

#### Integrerad samhälls- och kollektivtrafikplanering

Hur samhället planeras har stor påverkan på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken kan bli och hur attraktiv busstrafiken blir jämfört med övriga transportslag. För att skapa goda förutsättningar för busstrafiken behöver ny bebyggelse lokaliseras där det redan finns busstrafik och i en struktur som främja gena linjesträckningar och närhet till tät bebyggelse.
Samhällsplaneringen och planeringen av kollektivtrafik behöver gå hand i hand där kollektivtrafikens behov och förutsättningar finns med tidigt i planeringen. För Bålsta ska följande två principer vara utgångspunkt i planeringen.

- I framtida arbete med översikts- och detaljplaner lyfta kollektivtrafikens perspektiv och behov tidigt i processen.
- Prioritera utveckling av tätorten där befintlig kollektivtrafik och gång- och cykelinfrastruktur redan finns etablerat.

#### Utformning av ett enkelt kollektivtrafiksystem

Hur attraktiv kollektivtrafiken uppfattas beror inte enbart av trafikering, turutbud och infrastruktur, utan också om mjuka värden såsom enkelhet och förståelsen av systemet och hur lätt det är att genomföra sin resa. För vissa grupper, exempelvis barn och personer med funktionsvariationer, kan det finnas ett större behov av att kollektivtrafiken är enkel att förstå sig på i fråga om exempelvis linjekartor och tidtabeller. Följande tre principer har identifierats som särskilt viktiga i utvecklingen av busslinjenät i Bålsta tätort.

- Samordna buss- och tågtrafiken för att möjliggöra enkla och smidiga byten samt minimera väntetid. Det kan göras genom att säkerställa och anpassa tidtabellerna för busstrafiken så att det är möjligt att byta mellan de två färdmedlen vid Bålsta station.
- Utforma bussarnas tidtabeller utifrån takttrafik-principen[4] i största möjliga mån. På så sätt lär sig tänkta resenärer när deras buss avgår utan att behöva uppsöka en tryckt tidtabell eller reseplanerare vilket underlättar planeringen av resan.
- Utforma utbudet så att resmöjligheter finns att tillgå större delen av dygnet på både vardagar och helger.

[4] Takttrafik, eller styv tidtabell som det också kallas innebär att buss, eller tågets avgångstid alltid är på samma fasta minuttal. T.ex. 06:15, 07:15, 08:15 osv.

## Planeringsprinciper för utveckling av gång- och cykelinfrastruktur

Håbo kommuns cykelplan består av tre delar:
Del 1: Cykelstyret 2021–2030
Del 2: Ramverket 2021
Del 3: Åtgärdshjul

Cykelstyret 2021–2030, som antogs av kommunstyrelsen 22 februari 2021, är den strategiska delen som beskriver nuläget, målbilden och hur Håbo kommun ska verka för att nå uppsatta mål. Ramverket 2021 antogs av kommunfullmäktige den 27 september 2021. Ramverket redogör för riktlinjer som ska följas vid utformning av kommunens cykelinfrastruktur. Bland annat redogör den för bredd på cykelbanor, när och hur separering mellan trafikslag bör ske, hur korsningspunkter ska utformas och riktlinjer kring cykelparkering. Ramverket anger även en prioritering av åtgärder exempelvis att gång- och cykelanslutningar till bytespunkter (hållplatser) är högt prioriterade.

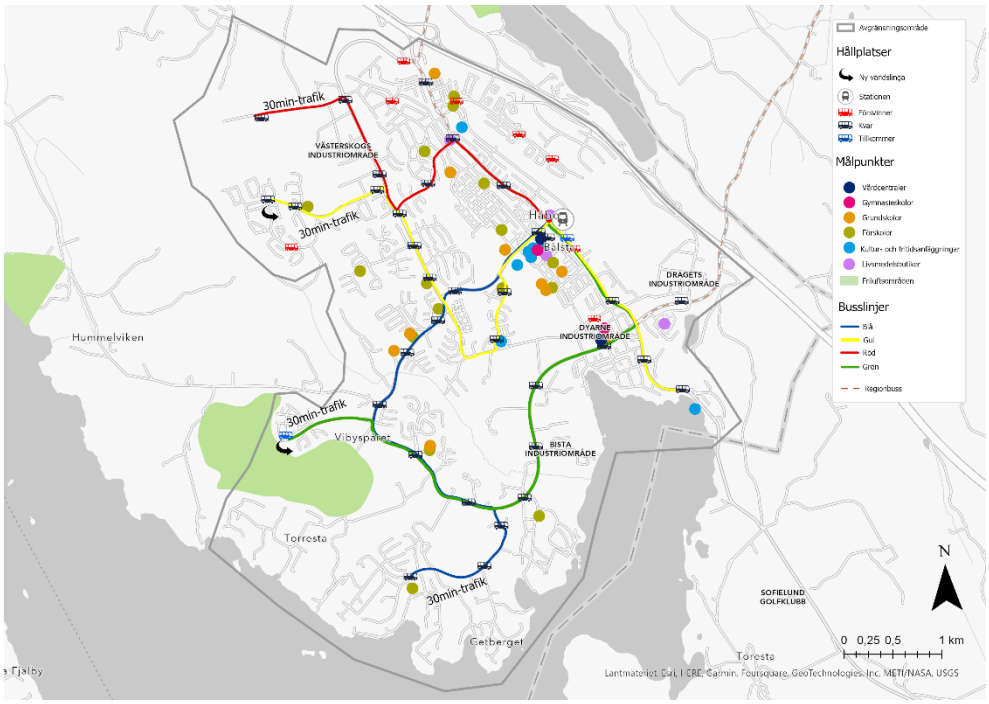
I arbetet med att ta fram infrastrukturåtgärder, har Håbo kommuns cykelstrategi och riktlinjer utgjort planeringsprinciper för utvecklingen av gång- och cykelinfrastruktur. Konkret innebär det att vid busshållplatser urban miljö ska följande principer för cykel tillämpas:

- Busshållplatser ska vara separerade från cykelbanan (även delade gång- och cykelvägar)
- Separering ska vara tydlig och anpassad till gaturummet
- Cykelbanan ska placeras bakom väderskydd (om sådant finns)
- Vid höga cykelflöden och/eller en vältrafikerad busshållplats bör räcken uppföras för att hindra att gående plötsligt går ut i cykelbanan
- Vid höga cykelflöden och/eller en vältrafikerad busshållplats bör övergångställen målas ut över cykelbanan

Vid uppgradering av befintlig cykelparkering och nybyggnation av cykelparkering finns riktlinjer som ska tillämpas avseende ramlås, placering av cykelparkering i förhållande till målpunkter, möjlighet till parkering av exempelvis låscyklar, belysning och sikt.

## Förslag på nytt busslinjenät

Det förslagna linjenätet består av fyra lokala busslinjer. De fyra lokala busslinjerna har alla en gen sträckning till Bålsta station för att möjliggöra effektiv arbetspendling och anslutning till SL-pendeln. Turutbudet är utformat med 30-minterstrafik under rusningstid för att möjliggöra passning till SL-pendeln. Då bussarna ankommer till stationen i anslutning till pendelns avgång finns möjlighet för effektiva byten mellan tätortsbussarna. Mitt på dagen går bussarna med 60-minuterstrafik. Detta är samma trafikupplägg som dagens linjenät har. Tidtabeller för busslinjerna behöver tas fram.




*Figur 6. Förslag på nytt busslinjenät*

Förslaget är möjligt att utifrån möjligt budgetutrymme och behov kompletteras med följande tillägg, se beskrivning under avsnittet ”Tillägg och reduceringsmöjligheter”.

- Linje 304 (mjuka linjen).
- Linjetrafik till Draget genom en förlängning av gul linje.

I följande avsnitt beskrivs förslagets fyra linjer.

## Linjer

### Röd linje

Den röda linjen går mellan Logistik Bålsta och Bålsta station via bostadsområdena längs Västerhagsgatan och via Stockholmsvägen. Linjen har i förslaget 30-minuterstrafik under rusningstid och timmestrafik under lågtrafik, men exakt turutbud behöver studeras närmare och synkroniseras med skifttiderna vid verksamheterna i Logistik Bålsta. Restiden mellan Logistik Bålsta och Bålsta station är ca 10 minuter. Linjesträckningen medger bytesmöjligheter mellan regionbuss och röd linje vid hållplats Medborgarhuset.

### Gul linje

Gul linje går mellan bostadsområdet Skörby och Kalmarsand via Bålsta station. Turtätheten under rusningstid är 30 minuter och under lågtrafik är turtätheten 60 minuter. Gul linje vänder vid en ny vändslinga vid korsningen Skörbyleden-Bergsleden. Restiden från Skörby till Bålsta station blir cirka 15 minuter.

### Grön linje

Den gröna linjen är en ny linje mellan Viby äng och Bålsta station via verksamhetsområdena Bista, Aronsborg, Dyarne och Stockholmsvägen. I förslaget har linjen 30-minuterstrafik under rusningstid och 60-minuterstrafik under lågtrafik. Restiden mellan Viby äng och Bålsta station är cirka 15 minuter. För att införa denna linje krävs en ny vändslinga och en ny ändhållplats i området Viby äng. Då området är under utveckling behövs en tillfällig vändslinga på kort sikt innan en permanent lösning kan genomföras.

### Blå linje

Den blå linjen går i förslaget mellan Hagviken och Bålsta station via Futurumskolan och Centrumleden. I förslaget har linjen 30-minuterstrafik under rusningstid och 60-minuterstrafik under lågtrafik. Restiden mellan Hagviken och Bålsta station är cirka 15 minuter.

## Förändringar i regionbusstrafiken

När en ny linje trafikerar Logistik Bålsta, finns möjlighet att dra om linje 310 så att den går mer direkt mot Bålsta station via Stockholmsvägen. Det innebär att restiden för linje 310 kortas med cirka 5 minuter i vardera riktningen. En följd av detta är att hållplats Graneberg, som idag har låg standard, kan dras in. Även Gransäterskolans hållplatsläge C kan dras in. Hållplats Räddningsstationen, läge B, behöver flyttas för att möjliggöra röd linje.

## Trafikutbud

Förslagets produktionskostnad är beräknad på dagens trafikupplägg med 30-minuterstrafik under rusningstid och timmestrafik under lågtrafik. Högre turtäthet än så är inte motiverat dagsläget - dels på grund av att resandeunderlaget inte är motiverar högre turtäthet, dels på grund av att SL-pendeln går med 30 minuters trafik och tätare busstrafik än så skulle innebära väntetid för resenärer.

Förslaget innebär att linjerna har samma linjesträckning under hela dygnet vilket gör att utbudet och resmöjligheterna förbättras under kvällar och nätter. Ett exempel är vid hållplats Lindegårdsvägen som i förslaget är beräknat med sju ytterligare turer mellan kl. 19.30 och 01.00 jämfört med dagens trafikupplägg.

Idag kör den lokala busstrafiken i Bålsta under trafikkonceptet tätortsbuss med gula bussar. Huruvida bussarna framöver ska köras under konceptet stadsbuss med gröna bussar eller under konceptet tätortsbuss behöver utredas vidare.

## Infrastruktur

Det finns ett stort behov av att rusta upp befintliga hållplatser i Bålsta tätort. Förslaget innebär upprustning av befintliga hållplatser tillsammans med byggande av nya hållplatser, borttagning och flytt av hållplatser samt ny väginfrastruktur. Region Uppsala och Håbo kommun kommer att ta fram en plan för genomförandet av infrastrukturåtgärderna.

### Hållplatser

*Upprustning av befintliga hållplatser*

I Bålsta tätort finns idag 84 hållplatslägen och majoriteten av dem har låg standard med gamla och slitna väderskydd. Exempelvis saknar flera hållplatser en plattform och har fel marklutning vilket ställer till problem för rullstolsburna med flera. Det finns också exempel på hållplatser där väderskyddet inte är rätt placerat i förhållande till var bussen stannar, vilket kan bli ett hinder för exempelvis synskadade. Det finns därmed ett stort behov av upprustning av de befintliga hållplatserna i tätorten.




*Figur 7. Exempel på bristfällig utformning av busshållplats (Hållplats Smultronstället). Hållplatsen saknar bland annat plattform och ligger för nära övergångsstället i bilden. Bildkälla www.enrio.se*

I det fortsatta arbetet behöver hållplatsavstånden på linjerna ses över då det i vissa fall är för kort avstånd mellan hållplatser. Ett alltför kort avstånd mellan busshållplatser innebär att restiden ökar och bussen minskar i attraktivitet. Ett avstånd om 400 meter mellan hållplatser bör eftersträvas.

Att kunna resa hela sin resa med hållbara transporter behöver stärkas. En viktig del i detta är att komplettera busshållplatser med cykelparkering där det finns möjlighet att låsa fast sin cykel med ramlås. En plan för upprustning av de befintliga busshållplatserna i tätorten ska tas fram inom ramen för projektet.

**Höjd standard vid strategiskt viktiga busshållplatser**

Busshållplatserna Medborgarhuset, Furuhälls vägskäl, Kraftleden, Bålsta Västerskog, Viby och Lastberget vägskäl får allt viktigare funktion som hållplatser för byten mellan cykel-buss eller mellan buss-buss. Dessa hållplatser benämns inom projektet för strategiskt viktiga busshållplatser och ska utformas

med särskild hänsyn. En viktig del är att komplettera dessa platser med cykelparkering med ramlås. Utformning behöver utredas vidare samt namnsättning.

**Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder vid två hållplatser**
Vid busshållplatser Medborgarhuset, läge A och B, och vid busshållplats Vårdcentralen föreslås timglashållplatser för att höja trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för bussen.

### *Nya hållplatser*

**Stockholmsvägen**
Linjenätförslaget skapar behov av en ny hållplats på Stockholmsvägen vid Bålsta station, vilket beror av att den gula linjen inte hinner in till Bålsta bussterminal för att därefter hinna till Kalmarsand. En ny hållplats på Stockholmsvägen skulle innebära att ett fordon hinner starta i Skörby och nå Kalmarsand inom 30 minuter, och därefter kunna starta nästa tur vid Kalmarsand. Det behövs då två hållplatslägen på Stockholmsvägen - en i vardera riktningen. Lokalisering och utformning behöver studeras vidare.

**Gnejsvägen**
Hållplats Gnejsvägen behöver kompletteras med ett hållplatsläge i östgående riktning. Placering och utformning behöver utredas vidare.

**Viby äng**
Linjenätet skapar behov av en ny hållplats i Viby äng. Lokalisering och utformning behöver utredas vidare.

### *Flytt av hållplatser*

**Futurum**
Hållplatsläge B behöver flyttas från befintlig vändslinga vid Futurumskolan till Kalmarleden.

**Kraftleden**
På kort sikt innebär förslaget att hållplats Kraftleden är kvar i befintligt läge. På längre sikt har kommunen planer på en ny cirkulationsplats i korsningen Kraftleden-Centrumleden. I samband med att cirkulationsplatsen byggs kan hållplats Kraftleden flyttas närmare cirkulationsplatsen och ansluta till befintlig GC-port. Det skapar förutsättningar för enklare byten mellan gul och blå linje samt kortare gångavstånd mellan hållplats Kraftleden och Futurumskolan, vilket har efterfrågats i Medborgardialog 1.

**Granelund.**
En eventuell flytt av hållplats Granelund behöver utredas för att få plats med plattform och säker gångpassage. En flytt beror även på enskild markfråga.

**Räddningsstation läge B**
I och med att regionbusslinje 310 kan dras om och gå via Stockholmsvägen kommer ingen buss trafikera detta hållplatsläge. Lokalisering behöver utredas vidare.

### *Borttagning av hållplatser*

**Graneberg**
I och med att regionbusslinje 310 kan dras om och gå via Stockholmsvägen, finns det inte längre behov av hållplats Graneberg. Därför kan hållplatsen dras in.

**Gransäterskolan läge C**
Trafikeras endast av 310 för att kunna köra vidare på Kraftleden. I och med linjeförändringen kan hållplatsläget tas bort.

**Infrapark**
Förslaget innebär att hållplats Infrapark inte längre trafikeras med buss och kan tas bort.

**Mansängen**
Förslaget innebär att hållplats Mansängen tas bort. Hållplatsen ligger idag alltför nära Bålsta station och båda hållplatslägena har idag dålig standard. Idag går kommersiell busstrafik här som behöver längre hållplatstid. Det ena hållplatsläget är direkt trafikfarlig då det saknas kantsten mot körbanan.

**Skörbyhöjden**
Förslaget innebär att Bergsleden inte trafikeras och hållplats Skörbyhöjden kan därmed tas bort.

**Hållplatserna för linje 304 dras in**
Förslaget innebär att linje 304 dras in, vilket innebär att hållplatserna Gullvivavägen, Klyvvägen, Rågvägen och Violvägen kan tas bort.

**Hållplatserna Gillmarken och Åkerby vägskäl**
Då avståndet mellan hållplatserna Gillmarken och Åkerby vägskäl är kort föreslås att en av hållplatserna tas bort för att kunna korta restiden för gul linje. Fortsatt utredning behövs för att se vilken hållplats som är mest fördelaktig att ta bort.

### *Vändslingor för buss*

Linjenätsförslaget skapar behov av två nya vändslingor för buss – en i Skörby och en i Viby äng.

I Skörby föreslås att en ny vändslingan lokaliseras i korsningen Skörbyleden-Bergsleden. Anledningen till detta är dels att Bergsleden är under 7 meter och därför är för smal att framföra buss på, dels att den gula linjen behöver korta restiden för att kunna passa pendeltågen vid Bålsta station. Särskilt problematiskt är att det saknas en gång- och cykelbana på Bergsleden idag, något som kommunen planerar att bygga inom närtid. Kommunen har inga planer på att bredda Bergsleden vilket motiverar en vändning av bussen i korsningen Skörbyleden-Bergsleden.

I Viby äng föreslås att en tillfällig vändslinga lokaliseras i förlängningen av lokalgatan Viby äng. I vändslingan lokaliseras även ändhållplatsen. När området utvecklas behöver en permanent vändslinga för bussen anläggas.

### Gång- och cykelbanor

Håbo kommun har en utbyggnadsplan för gång- och cykelbanor som täcker in majoriteten av de behov som har identifierats i översynen.

Idag saknas gång- och cykelbana på Bergsleden i Skörby. Bergsleden är under 7 meter i bredd och här finns trafiksäkerhetsproblem i och med att gångtrafikanter och cyklister är hänvisade till körbanan. Kommunen har planer på att anlägga en gång- och cykelbana längs Bergsleden.

En länk som vore önskvärd att höja standarden på är gångstråket mellan Gullivavägen och Bålsta station. Det är idag en del av Upplandsleden och vad som kan och får åtgärdas på den sträckan behöver utredas vidare.

### Väginfrastruktur

Bergsleden är idag under sju meter, vilket är för smalt för att köra buss på enligt Region Uppsalas riktlinjer och VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket). Bergsleden saknar gång- och cykelbana idag men kommunen har planer på att anlägga gång- och cykelbana. Förslaget innebär att bussen vänder vid korsningen Skörbyleden-Bergsleden i en ny vändslinga och trafikerar inte Bergsleden.

En del av Kalmarleden, mellan korsningen Kalmarleden-Furuhällsvägen och Kalmarleden-Torresta byväg är smalare än 7 meter vilket är kravet på bredd för att framföra buss. På detta vägavsnitt är gång- och cykeltrafik separerade från fordonstrafik och ingen bebyggelse är lokaliserad i vägens närhet. Skyltad hastighet är 60 km/h och buss trafikerar här idag. Då det inte har rapporterats in några problem på denna sträcka föreslås att ingen åtgärd görs inom ramen för detta projekt.

En del av Kalmarvägen, mellan korsningen Kalmarvägen-Fältvägen och Kalmarvägen-Kraftleden är idag smalare än 7 meter. Skyltad hastighet är 60 km/h och gång- och cykel är separerad från fordonstrafik. Då buss trafikerar här idag och inga problem har rapporterats in, föreslås att ingen åtgärd görs på sträckan inom ramen för detta projekt.

### Gång- och cykelpassager

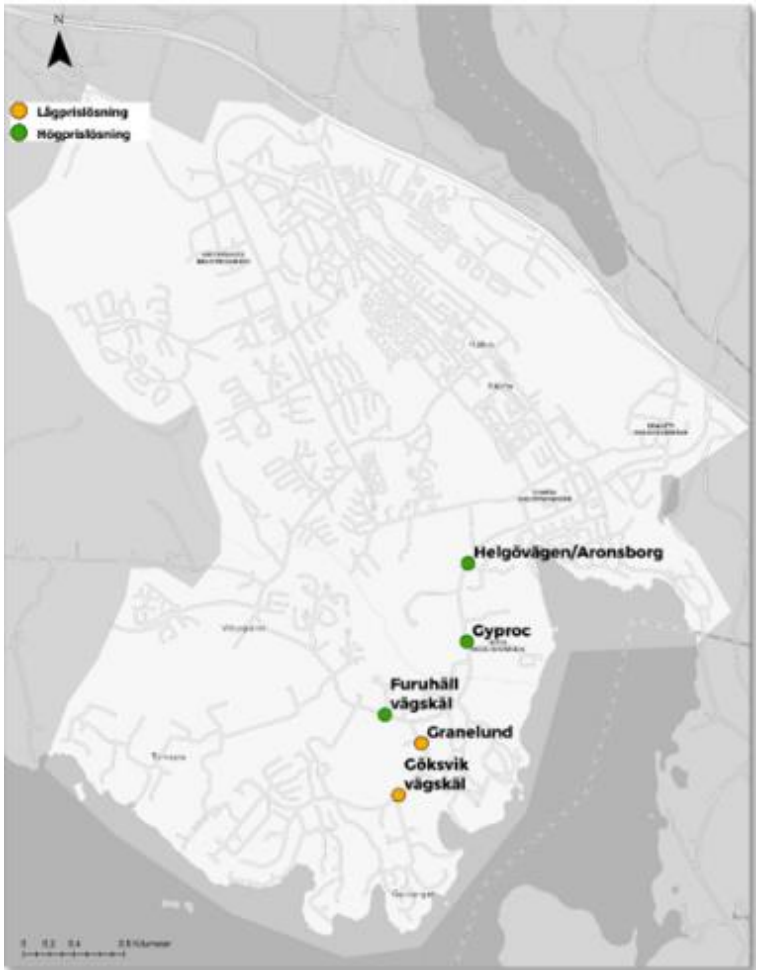
Vid fem hållplatslägen saknas gång- och cykelpassager idag, vilket innebär att resenärer får korsa vägen utan att ha en hänvisad plats. Det är trafiksäkerhetsproblem som behöver åtgärdas.

Två utformningsalternativ föreslås för dessa platser.

- Lågprisalternativ
  Ett målat övergångsställe med skyltar och nedsänkt kantsten. Detta alternativ har en kostnad på ca 25 000 kr.
- Högprisalternativ
  En upphöjd passage med terrakompelement, separerad från gång och cykel, mittrefug och stämpelbetong i refuger. Denna gång- och cykelpassage används på några platser längs Kalmarleden idag. Kostnaden för denna passage är ca 300 000kr.

Vid hållplatserna Furuhälls vägskäl, Gyproc och Helgövägen föreslås gång- och cykelpassager enligt högprisalternativet i kombination med lokal hastighetssänkning då Kalmarleden är skyltad med 60km/h.

Vid hållplatserna Gökviks vägskäl och Granelund föreslås gång- och cykelpassage enligt lågprisalternativet då Råbyleden är skyltad med 40km/h.




*Figur 8. Förslag på nya gång-och cykelpassager och standardnivå.*

## Avvägningar

I framtagandet av linjenätet har avvägningar gjorts:

- Linjen som startar i Hagviken går fortsatt förbi Futurumskolan då Hagviken är ett upptagningsområde för Futurumskolan och ligger på ett avstånd som motiverar ett skolkort. Viby äng ligger närmare än 2km från Futurumskolan vilket är gång- och cykelavstånd och därmed beviljas inte skolkort om eleven har valt Futurumskolan.
- Linje 304, mjuka linjen, har ett lågt resande i förhållande till kostnaden för att köra trafiken. Vägbredden på flera platser där linjen trafikerar idag är för smala för att framföra en ordinarie buss. Då kommunen har få utvecklingsplaner i de områden som linje 304 trafikerar, har avvägningen att ta bort linje 304 gjorts för att istället satsa de resurserna på att utveckla trafik i andra delar av tätorten. Det har konsekvensen att boende i Norra Ullevi får ca 800 meter till närmsta busshållplats vilket inte är önskvärt.

- Draget är idag ett verksamhetsområde med i huvudsak olika typer av tillverknings- och bilverksamheter. ICA Maxi har etablerats i området och nyligen öppnade även McDonalds en restaurang. Idag går linje 579 genom området. Linjen har 30-miunterstrafik under morgon och eftermiddagsrusning och timmestrafik under lågtrafik det vill säga samma trafikupplägg som tätortslinjerna i förslaget. Då UL-biljetten är giltigt färdbevis på linje 579 har avvägningen gjorts att inte trafikera med tätortstrafik till Draget utan hänvisa kunder till linje 579 och informera om möjligheten att resa med UL-biljett på den linjen. I ett senare skede då området utvecklas ytterligare behöver förutsättningarna för tätortstrafik till Draget utredas.
- Blå linje behöver gå Centrumleden till och från Bålsta station eftersom den linjen får för lång restid om den skulle köra via Lindegårdsvägen (Gröna dalen). Gul linje trafikerar istället Gröna dalen.
- Linjen som startar i Skörby är kortad och startar i korsningen Skörbyleden-Bergsleden. Bergsleden är enligt riktlinjerna i VGU för smal för att framföra buss på, och kommunen har inga planer på att bredda vägen. Därför har en avvägning gjorts som innebär att linjen kortas och hållplatslägen kompletteras i östgående riktning på Skörbyleden. Gång- och cykelförbindelser finns till hållplatserna på Skörbyleden via villagator med skyltad hastighet 30 km/h och via gång- och cykelbanor. Kommunen har planer att bygga gång- och cykelbana längs Bergsleden.

# Bedömning av förslaget

## Effekter

Effekterna av förslaget är beskrivna under rubrikerna Hållplatsernas upptagningsområde, Tillgänglighet inom tätorten, Restider, Turutbud och Resande. Inledningsvis beskrivs hur förslaget överensstämmer med beslutade planeringsprinciper för kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder.

### Linjenätsförslaget bygger på fastställda planeringsprinciper för buss och gång- och cykel

- Effektiv linjestruktur
  Linjerna i förslaget är framtagna för att få gena linjesträckningar och korta restider till och från Bålsta station. Linjerna har samma körväg både till och från Bålsta station, för att få ett effektivt linjenät som är lätt att förstå sig på.

  Linjenätet bidrar till förbättrade möjligheter att byta mellan cykel och buss och mellan lokal buss och regionbuss. Vid strategiskt viktiga hållplatser är standarden hög för att främja kombinationsresor med cykel och buss.

  Förslaget innebär att medelavståndet mellan hållplatser ökar något, vilket ger både positiva effekter i form av kortad restid på de som sitter på bussen och negativa effekter i form av att vissa får ett längre gångavstånd.

- Tillgängligt transportsystem
  Linjenätsförslaget har goda kopplingar och korta restider till Bålsta station och de målpunkter som finns central omkring Bålsta station. Två nya områden får trafik i förslaget och det finns överlag goda möjligheter att nå skolorna i tätorten från alla områden. Åsen och Graneberg/Uppåkra/Nydal, som idag har sju turer per dag under lågtrafik, får något försämrad tillgänglighet i förslaget och ett längre gångavstånd, ca 800 meter, till närmsta hållplats. För de som pendlar under morgonrusning och eftermiddagsrusning i dessa områden blir det oförändrad tillgänglighet eftersom utbudet under dessa tider är oförändrat. För personer som har en funktionsnedsättning som innebär att personen inte kan resa med kollektivtrafiken, finns möjlighet att ansöka om färdtjänst. Regler för detta finns på Håbo kommuns hemsida.

  I förslaget finns fem strategiskt viktiga hållplatser som ska utformas med särskild hänsyn till bytande resenärer. Vid dessa platser ska det finnas goda möjligheter att låsa fast sin cykel med ramlås. Med fler hållplatser där byten mellan cykel-tätortsbuss och mellan tätortsbuss och regionbuss, ökar tillgängligheten.

- Integrerad samhälls- och kollektivtrafikplanering
  Förslaget innehåller två nya linjer till Viby äng respektive Logistik Bålsta, vilket är två områden som utvecklas just nu eller planläggs för vidare utveckling.

  Det är möjligt att komplettera förslaget på kort sikt med en förlängning av gul linje till verksamhets- och handelsområdet Draget som då får göra en avstickare. I ett längre perspektiv när Dragelund utvecklas finns möjlighet att förlänga röd linje till Draget. När Kalmarsand utvecklas med fler bostäder finns även där möjlighet till att förlänga gul linje.

- Utformning av ett enkelt kollektivtrafiksystem
  Linjenätsförslagets linjer har samma sträckning under hela dygnet, vilket bidrar till ett enkelt kollektivtrafiksystem. Linjerna är utformade för att på ett kostnadseffektivt sätt passa SL-pendeln för att underlätta arbets- och skolpendling. Bålsta station blir en naturlig bytespunkt mellan samtliga linjer i tätorten.
  I tätorten utvecklas strategiska bytespunkter vid hållplatserna Medborgarhuset, Furuhälls vägskäl, Kraftleden, Bålsta Västerskog, Viby och Lastberget vägskäl. Vid dessa platser är det möjligt att byta mellan lokala bussar och här behöver det finns cykelparkering med god standard som gör det enkelt och attraktiv att byta mellan cykel och buss. Vid hållplats Medborgarhuset är det möjligt att byta mellan lokala bussar och regionalbussar.

- Planeringsprinciper för gång- och cykelåtgärder

Fortsatt utredning avseende cykelparkeringar och hållplatsutformning behöver göras för att bedöma hur förslaget överensstämmer med beslutade planeringsprinciper för gång- och cykelåtgärder.

### Hållplatsernas upptagningsområde

Förslaget täcker som helhet in större andel av nattbefolkningen i tätorten jämfört med dagens linjenät. En försämring sker under lågtrafik i områdena Åsen och Graneberg/Uppåkra/Nydal eftersom förslaget innebär att linje 304 dras in. Denna försämring sker dock endast under lågtrafik – under högtrafik är utbudet oförändrat.

När hållplats Graneberg tas bort minskas tillgängligheten till den närliggande drivmedelsstationen. Bostadsområdet Graneberg kopplas till hållplats Gransäterskolan och får oförändrad tillgänglighet.

### Tillgänglighet inom tätorten

Med tillgänglighet inom tätorten menas att det finns förutsättningar att resa med buss inom tätorten och nå de olika bostads- och verksamhetsområdena och de målpunkter som finns.

Linjenätsförslaget innebär att två områden som idag saknar busstrafik, Logistik Bålsta och Viby äng, trafikeras. Idag har dessa områden långt till närmsta hållplats, mellan 500 och 800 meter. Dessa områden kommer att få stora förbättringar i och med de nya busslinjerna, och förbättrar möjligheterna till att resa hållbart med buss till och från dessa områden.

Området Åsen och delar av Graneberg/Uppåkra/Nydal får försämringar i och med att linje 304, mjuka linjen, försvinner för att kunna utveckla övriga delar av det lokala busslinjenätet. Med förändringen ökar gångavståndet till närmsta hållplats men samtidigt har linje 304 endast 7 turer per dag under lågtrafik. Resenärer som gör arbetspendling eller skolresor bedöms inte få försämringar med linjenätsförslaget utan får oförändrad tillgänglighet. Bostadsområdena på Åsen får med förslaget ca 800 meter till närmsta busshållplats/Bålsta station.

Linjenätsförslaget innebär att bostadsområdena i tätorten i sin helhet har bättre eller motsvarande förbindelser med busstrafiken till skolor och viktiga målpunkter så som idag. I förslaget har kopplingen mellan området Hagviken och Futurumskolan prioriteras i och med att Hagviken ligger inom Futurumsskolans upptagningsområde. Förslaget innebär en viss försämrad bussförbindelse mellan Skörby och Futurumskolan då de tre extrainsatta skolturerna via Futurumskolan på eftermiddagen som dagens linje 303 har, tas bort. Anledningen till detta är att förenkla och effektivisera linjenätet. Det innebär att elever från Skörby kan resa till hållplats Bålsta Kraftleden och gå därifrån – en sträcka på ca 850 meter på gång- och cykelväg. Kommunen har planer på att bygga om korsningarna Kraftleden-Centrumleden och Kalmarleden-Kraftleden, och i samband med det bör hållplats Bålsta Kraftleden lokaliseras närmare den planerade cirkulationsplatsen. Skörby ligger inom cykelavstånd till Futurumskolan. När Kraftleden och omkringliggande gång- och cykelanslutningar är utbyggda kommer det finnas en sammanhängande gång- och cykelväg mellan Skörby och Futurumskolan, ca

3,5 km – en cykelresa på ungefär 15 minuter. För barn i klass 1-3 kan det bli fråga om skolkort beroende på bostadsadress i Skörby.

Gransäterskolan har sitt främsta upptagningsområde i Skokloster och Krägga och nås via regionbussar med närmsta hållplats Bålsta Gransäterskolan. Västerängsskolan har sitt främsta upptagningsområde i de nordliga delarna av tätorten och Skörby och nås med röd linje i förslaget med närmsta hållplats Medborgarhuset. Från Graneberg ligger Västerängsskolan inom gång-och cykelavstånd.

Många av målpunkterna i tätorten ligger i de centrala delarna omkring Bålsta centrum. Förslaget innebär att majoriteten av bostadsområdena i tätorten får en direkt förbindelse till Bålsta station och Bålsta centrum. Vid Bålsta station finns bytesmöjligheter till samtliga linjer i tätorten.

Kalmarsands badplats har identifierats som en viktig målpunkt under sommarhalvåret. Förslaget innehåller gul linje som innebär att bostadsområdena längs den gula linjen får en direktförbindelse till Kalmarsands bad – övriga resenärer får byta vid Bålsta station. Bytestiden mellan dessa bussar bedöms bli god.

Inom tätorten och i anslutning till tätorten finns naturområdena Viby friluftsområde, Bålstaåsen och naturreservaten Granåsen och Kalmarsnäslandet. Linjenätsförslaget innebär en viss förbättrad tillgänglighet till Viby friluftsområde men anslutningen mellan föreslagen hållplats i Viby äng till friluftsområdet kvarstår att utreda. Vad gäller naturområdena Kalmarsnäslandet och naturreservatet Granåsen är tillgängligheten med buss oförändrad jämfört med dagens linjenät. Bålstaåsen nås inom gångavstånd från Bålsta station.

Förslaget innebär stor förbättrad tillgänglighet till Logistik Bålsta. Med förslaget skapas förutsättningar för att kunna arbetspendla med kollektivtrafik. Bussen behöver ha passning till SL-pendeltåg och det behöver ske en samordning mellan skifttider i verksamhetsområdet och bussanslutningar.

### Restider

Restidskvoten, som är ett mått på hur restiden med buss förhåller sig till restiden med bil, har beräknats för en resa från respektive ändhållplats till Bålsta station. För att restiden med kollektivtrafik ska anses bra och konkurrenskraftig gentemot bilen bör restidskvot på 1,5 eller lägre eftersträvas. En restidskvot över 2 innebär att det tar dubbelt så lång tid med kollektivtrafiken som med bil. Restiderna är tagna för en vardagsmorgon.

*Tabell 1. Restidskvoter (Restid med kollektivtrafik/restid för bil) för dagens linjenät och förslag till nytt linjenät*

| | Restidskvot (Kollektivtrafik/bil) | |
|---|---|---|
| **Resrelation:** | Dagens linjenät | Förslag på nytt linjenät |
| Logistik Bålsta till Bålsta station | 2,4 | 1,5 |
| Skörby till Bålsta station | 2,5 | 2,5 |
| Viby äng till Bålsta station | 2,7 | 2,1 |
| Hagviken till Bålsta station | 1,9 | 1,9 |
| Kalmarsand till Bålsta station | 1,6 | 1,6 |

Tabellen visar att restiden med buss förbättras i relationerna Logistik Bålsta-Bålsta station och Viby äng-Bålsta station. I relationerna Hagviken-Bålsta station och Kalmarsand-Bålsta station är restidskvoten oförändrad.

Områdena Åsen och delar av Västerskog får försämringar under lågtrafik i och med att linje 304 dras in. Under morgonrusning och eftermiddagsrusning blir dock tillgängligheten oförändrad jämfört med idag eftersom det inte går någon busstrafik under dessa tider. Under lågtrafik blir det längre att gå till närmsta busshållplats jämfört med idag, ca 800 meter, vilket kan ha större påverkan i området Åsen på grund av höjdskillnader.

### Turutbud

Förslaget är beräknat med samma trafikupplägg som i dagens linjenät. Det innebär att linjerna trafikeras med 30-miunterstrafik under rusningstid och timmestrafik under lågtrafik. Linjerna trafikerar med samma linjesträckning under hela dygnet för att undvika hopslagning av linjer under kvällstid. Jämfört med dagens linjenät och trafikupplägg innebär förslaget bättre restider och bättre turutbud under kvällar och nätter. För områdena Åsen och Graneberg/Uppåkra/Nydal blir det ett visst försämrat turutbud då förslaget innebär att linje 304 dras in.

### Resande

Linjenätsförslaget har analyserats i Region Uppsalas trafikmodell. Modellen är utvecklad för att analysera resandet i hela Uppsala län och möjligheterna att få säkra resultat för en tätort som Bålsta är begränsad. Skillnaden mellan dagens linjenät och förslaget är modelltekniskt liten i fråga om restider och turutbud, och därför visar resultaten från modellen på mycket liten skillnad. Resultatet indikerar ändå att antalet resenärer ökar något även om ökningen inte är särskilt stor. Förslaget innebär ett enklare linjenät som täcker in fler områden i Bålsta som är under utveckling eller kommer att utvecklas mer, vilket bedöms ge ökat resande på sikt.

Med ett linjenät som är enklare och mer effektivt och som har ett bättre utbud under kvällar och nätter bedöms bidra till att nå målet, även om inga större resandeökningar kan ses i trafikmodellen. Kompletterande informations- och prova-på-kampanjer tillsammans med större åtgärder som ligger utanför översynen, är nödvändiga för att nå full effekt.

## Kompletterande åtgärder som stärker linjenätets effekt

Att enbart förbättra restider med kollektivtrafiken eller förbättra turtätheten ger sällan stor effekt i fråga om överflyttning från bil till kollektivtrafik. Här behöver flera åtgärder som kompletterar varandra sättas in. Några vanliga åtgärder vid kollektivtrafikförbättringar är att samtidigt arbeta med parkeringsutbud och parkeringsreglering. Några åtgärder som bedöms som särskilt intressanta att arbeta vidare med i Bålsta är

- Testresenärskampanj
- Informationskampanjer om hållbart resande
- Skapa förutsättningar för hållbart resande i den fortsatta samhällsplaneringen

Ett särskilt arbete med så kallade mobilitetsåtgärder behöver initieras och drivas gemensamt med kommunen och företagen i Logistik Bålsta. Detta för att skapa hållbara resvanor för anställda redan från start. Här finns goda exempel från företagsområdet Morgongåva att hämta inspiration från.

I det fortsatta arbetet bör ett särskilt fokus riktas mot de området som blir av med trafik under lågtrafik. Här behövs informationsinsatser och eventuellt åtgärder i gång- och cykelvägnätet.

## Konsekvenser

### Social konsekvensanalys

Parallellt med framtagandet av det nya linjenätet har ett riktat arbete pågått med för att bevaka, analysera och konsekvensbedöma sociala aspekter och konsekvenser som kan uppstå till följd av utformningen på ett nytt linjenät. Arbetet har dels inneburit platsbesök, två workshops med kommunala och regionala tjänstepersoner, dels ett framtagande av separat rapport *Social konsekvensanalys av nytt linjenät i Bålsta tätort* av det remissförslag som nu utgör huvudalternativet till ett nytt linjenät.

De sociala konsekvenserna har analyserats med de globala målen i Agenda 2030 som ramverk och i rapporten kategoriseras de utefter rubrikerna *Social sammanhållning, Hållbart vardagsliv och levande samhällen* samt *Hälsa och trygghet*.

Nedan följer en sammanfattning av rapportens bedömning. För en mer utförlig beskrivning hänvisas läsaren till bilaga 6.

#### *Social sammanhållning*

Det nya linjenätsförslaget bidrar till att skapa kopplingar mellan områden som inte finns idag. Bland annat får området Viby Äng en koppling till kollektivtrafiken som tidigare saknats. Förslaget innebär även att Bålstas nya logistikområde *Logistik Bålsta* får busstrafik, vilket idag saknas. Rekreationsområdet kring Kalmarsand får en tydlig koppling till Bålsta station.

Detta innebär att fler områden blir tillgängliga med kollektivtrafik. Nya kopplingar skapas vilket bedöms positivt och stärkande för tätortens rumsliga samband och skapa potential för att överbrygga sociala barriärer.

Busslinje 304, även kallad mjuka linjen, finns i förslaget med som ett möjligt tillägg vilket innebär att linjen föreslås tas bort. Detta innebär en betydande försämring för äldre som är bosatta i området Norra Ullevi. Förslaget innebär att en viktig koppling mellan Norra Ullevi och Bålsta tätort försvinner vilket kan ha en barriärskapande effekt då ett rumsligt samband delvis splittras.

Under dialogtillfällen har bland annat funktionsrättsrådet och Kyrkcentrum framfört önskemål om ökad tillgänglighet till bland annat vårdcentral och önskat en utveckling av den mjuka linjen. Det bedöms dock positivt att linjen finns kvar i förslaget som ett möjligt tillägg.

Förslaget innebär att det inte går att ta lokalbuss till handelsplatsen Draget, vilket riskerar att missgynna den delen av befolkningen som inte har möjlighet

att äga en bil. Förslaget innebär att flera linjer för en rakare och mer rationell dragning jämfört med nuläget vilket bedöms öka orienterbarheten överlag.

Med undantag av de potentiellt negativa konsekvenserna som kan uppstå av att mjuka linjen försvinner och att Draget inte får en koppling till det lokala bussnätet, bedöms förslaget sammantaget bidra till positiva konsekvenser för kommunens sociala sammanhållning.

### *Hållbart vardagsliv och levande samhällen*

Förslaget innebär att linjenätet får en mer frekvent turtäthet jämfört med idag, samt att utbudet av busslinjer ser likadant ut på både dagar, kvällar och helger. Detta ökar möjligheterna för boende att förstå och därmed nyttja kollektivtrafiken, framför allt kvälls- och helgtid.

Att mjuka linjen tas bort och att inte kunna nyttja lokaltrafiken som bedrivs på uppdrag av Region Uppsala för att kunna ta sig till Draget och exempelvis ICA maxi, innebär att resenärer behöver resa med linje 579 med UL-biljett, vilket kan innebära ett visst motstånd till att resa med kollektivtrafiken och till viss del begränsa de som inte har tillgång till bil idag.

Det nya linjenätsförslaget kopplar an till befintlig infrastruktur där det är möjligt, och lyfter samtidigt fram behovet av att tillgänglighetsanpassa och rusta upp befintliga hållplatser och den infrastruktur som omger dem. Detta bedöms som en mycket viktig åtgärd och det är positivt att ett förslag på nytt linjenät även inkluderar det perspektivet. För att få ut maximalt positiva effekter av det nya linjenätet bedöms det vara av stor vikt att prioritera den befintliga infrastruktur som har störst behov av upprustning.

Sammantaget bedöms förslaget innebära små positiva konsekvenser för hållbart vardagsliv och levande samhällen.

### *Hälsa och trygghet*

Förslaget innebär att vissa platser som idag är trafikfarliga åtgärdas vilket är positivt.

Restiderna inom tätorten blir i princip oförändrade och på vissa håll något bättre. Det nya linjenätet innebär även ett större utbud på kvällar och helger, vilket innebär att kommuninvånare får något bättre förutsättningar att kunna nytta linjenätet jämfört med idag.

Boende i Viby äng får en ny busslinje från att i dagsläget sakna busstrafik. Detta är positivt för både befintliga och framtida invånare i området.

Flera nya gång- och cykelpassager föreslås där det i dagsläget saknas vilket bedöms som positivt.

Huruvida det ska upplevas som enkelt, tryggt och säkert att ta sig fram med gång-, cykel- och kollektiva färdmedel framför bilen är dock avhängigt av andra samverkande faktorer, såsom parkeringsplatser, biljettpriser, andra mobilitetslösningar samt en god samhällsplanering.

För att det nya linjenätet ska få maximal positiv effekt är det som tidigare nämnt av central betydelse att man samtidigt prioriterar den befintliga infrastrukturen som på vissa platser har ett stort behov av upprustning och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Sammantaget bedöms förslaget ge upphov till små positiva konsekvenser för hälsa och trygghet, men ha potential till stora positiva konsekvenser om upprustningsåtgärder som inte ryms inom förslaget också prioriteras.

### Konsekvenser för barn

Inom ramen för projektet har en fördjupad analys av vilka konsekvenser förslaget har på barn och deras möjlighet att resa med kollektivtrafik. FN:s barnkonvention är lag i Sverige sedan 1 januari 2020. Enligt Boverkets tolkning av Barnkonventionen ska stadsbyggande främja barns och ungas rörelsefrihet och tillgång till attraktiva och trygga platser i det offentliga rummet. Detta handlar om att säkerställa och utveckla miljöer i tätorten och staden som barn och unga finner trygga, trivsamma och tillgängliga och där de kan mötas och vistas på egna villkor.

Såväl barns och ungdomars perspektiv, som barnperspektivet har varit närvarande under hela processen vid framtagandet av nytt linjenätsförslag i Bålsta. Arbetet inleddes med att ta fram en checklista innehållande barns och ungdomars behov i den fysiska planeringen. Checklistan har använts som ett stöd i arbetet med syfte att säkerställa att barns behov beaktas. Konsekvenserna för barn har analyserats under rubrikerna Linjenätet, Trafikering av barns målpunkter och Barn och ungas hälsa och trygghet.

#### *Linjenätet*

- **Linjenätet kopplar ihop olika delar av tätorten, samt tätorten med landsbygden**
  Linjenätsförslaget innebär en viss förbättring avseende tillgängligheten till barns målpunkter i tätorten, exempelvis genom att förslaget innehåller busstrafik till Viby äng. De flesta av de målpunkter som har identifierats under dialogen med barn är lokaliserade i de centrala delarna av tätorten, och förslaget ger god tillgänglighet till detta område. Förslaget innebär att hållplats Medborgarhuset blir en strategiskt viktig byteshållplats mellan regionbussar och tätortsbussar och till viss del stärks kopplingen mellan tätorten och landsbygden då det finns fler tydliga bytespunkter i tätorten. När linje 310 trafikerar Stockholmsvägen bidrar även det till att stärka kopplingen mellan tätorten och landsbygden. Områdena Viby äng och Logistik Bålsta kopplas bättre ihop med övriga delar av tätorten, samtidigt blir det något försämrad koppling mellan områdena Åsen och Graneberg/Uppåkra/Nydal då trafiken under lågtrafik försvinner.

- **Barns målpunkter är sammankopplade med raka linjer utan byten, ex bostadsområden med fritidsanläggningar, badplatser, rekreationsområden**

Förslaget innebär att barns målpunkter täcks in på ett bra sätt. Förbättringar sker för resor till och från Kalmarsands badplats, vilket ger positiva effekter för barn framförallt under sommartid.

- **Linjenätet är lättförståeligt**
  Förslaget bidrar till genare och mer effektiva linjesträckningar där varianter av linjesträckningar tas bort. Förslaget bidrar till att linjenätet blir lättare att förstå sig på – vilket har positiva effekter för barn. Kopplingen mellan regionbuss och lokal buss stärks i och med att hållplats Medborgarhuset stärks som strategisk viktig busshållplats och att linje 310 dras om via Medborgarhuset. I och med att linjerna har samma linjesträckning under hela dygnet, bidrar det till att linjenätet blir lättare att förstå sig på.

*Trafikering av barns målpunkter*

- **Barns viktiga målpunkter har identifierats**
  Barns målpunkter har identifierats i den dialog med barn som har genomförts. Samtliga linjer trafikerar Bålsta station där majoriteten av barns målpunkter finns inom kort gångavstånd. Tre skolturer som idag kör mellan Futurum och Skörby har tagits bort i förslaget. Anledningen till det är att renodla linjerna och frångå varianter av linjesträckningar. Inledningsvis innebär det att närmsta hållplats för dessa elever blir Kraftleden där det finns en säker gång- och cykelväg till Futurumskolan. På sikt finns planer på en cirkulationsplats i korsningen Kraftleden-Centrumleden, och i samband med det kan hållplatsen lokaliseras närmare cirkulationsplatsen.

*Barn och ungas hälsa och trygghet*

- **Linjenätet påverkar inte utemiljön för barn och unga negativt**
  Förslaget bedöms inte påverka barns utemiljö negativt. I området Skörby innebär förslaget att busstrafik på Bergsleden tas bort, vilket gör att det trafiksäkerhetsproblem som det innebär att köra buss på en för smal gata, försvinner.

- **Barn i olika åldersgrupper har fått möjlighet att påverka linjenätets utformning**
  Projektet har under medborgardialog 1 träffat barn i årskurserna F-3, 4-6, 7-9 samt ungdomsrådet med representanter för årskurserna 7-gymnaisum. Dialogerna har skett dels muntligen utifrån ett antal frågor kompletterat med en fri diskussion, med pappersenkät och med en digital enkät. Från dialogerna har det framkommit uppgifter om att tidtabellen för vissa turer till Futurumskolan inte passar skolstart, vilket projektet har tagit med sig i det fortsatta arbetet. Genom dialogerna har barns målpunkter och bra och dåliga platser kunnat lokaliserats som har varit underlag i framtagandet av linjenätet. Vissa förslag och synpunkter som ligger utanför ramen för projektet har tagits vidare till respektive organisation för vidare arbete.

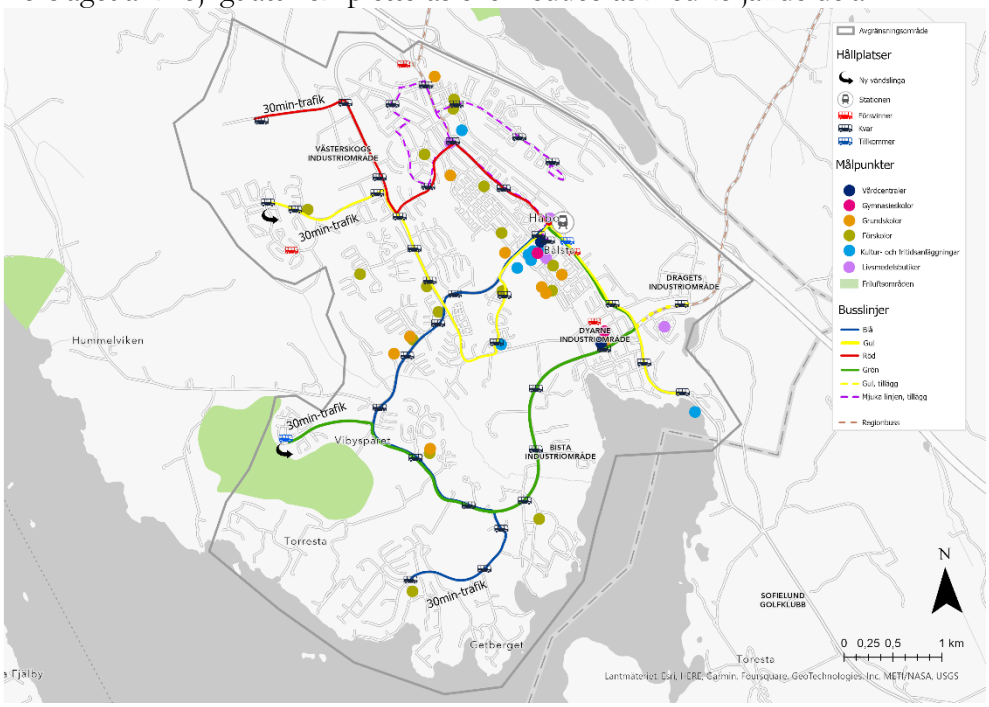
Under perioden februari – mars 2022 genomfördes dialoger med barn på Forumskolan i Bålsta. Projektet träffade då elevråden med elever som

representerade årskurserna F-3, 4-6 och 7-9. Dialogerna med barn syftade till att få barnets perspektiv samt ökad kunskap om barns behov och önskemål vad gäller resor och vilka platser som upplevdes positiva och negativa på vägen mellan hemmet och skolan eller mellan skolan och fritidsaktiviteter. Utöver dialogerna skickade skolan ut en enkät med frågor mer brett till klasserna, vilket gav projektet en bra bild på hur eleverna på skolan reste idag och vilka önskemål som finns hos eleverna.

Under perioden för medborgardialogen träffade projektet ungdomsrådet i Håbo kommun. Här finns ett 30-tal ungdomar representerade från årskurs sju upp till gymnasiet samt kommunalråden och valda ungdomspolitiker från de tre största partierna i kommunen.

## Tillägg och reduceringsmöjligheter

Förslaget är möjligt att kompletteras eller reduceras med följande delar.




*Figur 9. Möjliga tillägg till linjenätsförslaget markerade med streckade linjer.*

### Möjliga tillägg

#### *Mjuka linjen*

Resandestatistik visar på att resandet med linjen är lågt, med ca 15 resenärer per dag. I förslaget är därför linje 304 borttagen och kostnaden för den läggs istället på andra busslinjer i förslaget. Det är möjligt att komplettera förslaget med dagens linje 304 i sin nuvarande form. Produktionskostnaden för detta uppgår till ca 1 miljon kr per år.

#### *Trafik till Draget*

Förslaget går att kompletteras med busstrafik till Draget. Det mest fördelaktiga alternativet är då att förlänga gul linje till Draget och att bussen vänder i Dragetrondellen samt att befintlig hållplats Draget flyttas närmare ICA Maxi och McDonalds. Det innebär en ökad produktionskostnad på cirka 0,5

miljoner kr per år. För att resenärer från Kalmarsand ska få en snabb resa in till Bålsta station behöver linjen gå via Draget på vägen ut från Bålsta station på morgonen för att resenärer ska slippa omvägen via Draget på morgonen. På eftermiddagen kör linjen omvänt – direkt till Kalmarsand från Bålsta station och via Draget på väg tillbaka till Bålsta station. Detta upplägg bidrar dock inte till målsättningen om ett enkelt och tydligt linjenät.

### Möjliga reduceringar

#### *Minskat turutbud på röd och grön linje*

För att minska produktionskostnader rekommenderas att turutbudet i linjenätet minskas i första hand. Förslagsvis görs det på röd och grön linje. På röd linje är det möjligt att reducera turutbudet under de tider som det inte är något arbetsskift som kliver av eller på sitt pass i Logistik Bålsta. Eftersom grön och blå linje går parallellt i sydvästra delen av linje, är det möjligt att reducera turutbudet på grön linje. Det är då möjligt att välja blå linje vid de tider då grön linje har glesare trafik. Det är då viktigt att anpassa tidtabellen till arbetspendling och erbjuda tät trafik under morgon- och eftermiddagsrusning och glesare trafik mitt på dagen då inte så många reser.

### Utvecklingspotential

Linjenätsförslaget är möjligt att utvecklas i takt med att tätorten och omgivande infrastruktur och utvecklas.

#### *Ökad turtäthet*

I takt med att resandet på linjerna ökar, finns möjlighet att utöka antalet avgångar på linjerna. I en framtid då SL-pendeln kan trafikeras med 15-minuterstrafik, finns potential till att frångå trafikupplägget med 30-minuterstrafik med passning till pendeln, eftersom med så hög turtäthet på pendeln blir väntetiden vid stationen kort.

#### *Utveckling av området Draget*

Kommunen har planer på att utveckla Draget med fler verksamheter och handel. När resandeunderlaget är tillräckligt och behoven av förstärkt trafik till detta område anses finnas, är det möjligt att förlänga gul linje som ett första steg som då får göra en omväg via Draget till Kalmarsand. Ett alternativ är att förlänga röd linje.

#### *Utveckling av området Viby äng*

I takt med att Viby äng utvecklas med fler bostäder, finns möjlighet att lokalisera ändhållplats och vändslinga på permanent plats i Viby äng. Lokalisering behöver utredas vidare.

#### *Framkomlighetsåtgärder*

Inga större framkomlighetsproblem för busstrafiken har identifierats. Skulle det visa sig att bussen får problem med framkomlighet finns möjlighet att införa framkomlighetsåtgärder, exempelvis genom signalprioritering i korsningar och hållplatsutformning.

#### *Ny väginfrastruktur*

I den nya översiktsplanen för Håbo kommun, Håbo – en kommun för framtiden, pekas en ny väglänk ut mellan Åsenleden och Bålsta station. Hur förutsättningarna för att i framtiden trafikerar denna väglänk med buss behöver utredas vidare.

I översiktsplanen pekas en ny vägsträckning för Stockholmsvägen ut. När denna länk är på plats behöver linjesträckning och hållplatslägen för gul linje ses över.

En tredje länk som pekas ut i planen är en ny dragning av centrumleden tillsammans med en cirkulationsplats i korsningen Kraftleden-Centrumleden. I samband med att denna länk kommer på plats behöver förutsättningarna för att flytta hållplats Kraftleden utredas.

# Kostnader och finansiering

## Produktionskostnad

Linjenätsförslaget innebär en ökad produktionskostnad, det vill säga den årliga kostnaden för att köra busslinjenätet, jämfört med dagens busslinjenät. Dagens linjenät har en kostnad på ca 11 miljoner per år.

Förslaget innebär en kostnadsökning på cirka 5 miljoner per år.

### Kostnader för möjliga tillägg

Att komplettera linjenätet med linje 304, mjuka linjen, innebär en ytterligare kostnad med 1 miljon per år.

Att komplettera linjenätet med en förlängning av gul linje till Draget innebär en ytterligare kostnad med cirka 0,5 miljoner per år.

### Kostnadsbesparingar med möjliga reduceringar

Att reducera turutbudet till timmestrafik på röd linje innebär att produktionskostnaden kan minskas med cirka 1 miljoner kr per år.

Att reducera turutbudet till timmestrafik på grön linje innebär att produktionskostnaden kan minskas med cirka 1,3 miljoner kr per år.

## Kostnader för infrastruktur

Det finns ett stort behov av att tillgänglighetsanpassa och rusta upp de befintliga hållplatserna i Bålsta tätort. Vilka åtgärder som behövs vid varje hållplats behöver utredas vidare men kostnaden bedöms i dagsläget till mellan 30-60 miljoner.

Förslaget innebär en ny hållplats på Stockholmsvägen vid Bålsta station, nytt hållplatsläge vid Gnejsvägen samt kostnad för flytt av hållplatslägena Futurum läge B, Räddningstjänsten läge B och hållplatsen Granelund. Fortsatt utredning krävs för dessa hållplatser.

Förslaget innebär två nya vändslingor för buss inklusive hållplatser. Kostnader för det bedöms i dagsläget till cirka 2 miljoner kronor.

Förslaget innebär totalt fem nya gång- och cykelpassager. Kostnaden för dessa bedöms i dagsläget till cirka 1 miljon kronor.

## Finansiering

För infrastrukturåtgärderna som förslaget föranleder finns möjlighet att söka stadsmiljöavtal enligt förordningen (2015:579). Som mest kan stöd beviljas upp till 50% av byggkostnaden. Kravet för att få beviljat stöd är motprestationer som stärker och kompletterar åtgärden som man söker finansiering för. Det kan exempelvis vara att trafikera det nya linjenätet, införa olika typer av styrmedel, ta fram ett program för hållbara transporter eller en parkeringsplan.

## Genomförande

Då det finns ett stort behov av att rusta upp befintliga hållplatser i tätorten, är det inte möjligt att åtgärda all infrastruktur under 2023. En genomförandeplan behöver därför tas fram av Region Uppsala och Håbo kommun som beskriver prioritering av åtgärder och en utbyggnadsordning. När linjenätet är fastställt av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden ska ett genomförandeavtal tas fram och undertecknas av Region Uppsala och Håbo kommun.

### Tidplan

2021
Projektet startade i samband med undertecknandet av ett samverkansavtal mellan Region Uppsala och Håbo kommun.

Förslag på nytt linjenät tillsammans med infrastrukturåtgärder arbetas fram under perioden 2021-2022 tillsammans med Håbo kommun.

2022
Förslag på nytt linjenät för Bålsta tätort tas upp för beslut om remiss i Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden. I samband med att beslut fattas om att gå ut på remiss med förslaget, startar genomförandet av medborgardialog 2. Inkomna remissynpunkter sammanställs och därefter kan förslaget komma att omarbetas.

2023
En genomförandeplan och ett genomförandeavtal tas fram. Linjenätet antas av Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden och genomförandeavtalet undertecknas av Region Uppsala och Håbo kommun.

Under hösten 2023 sker utbyggnad på prioriterade åtgärder. Målsättningen är att det nya linjenätet ska lanseras i slutet av 2023. Vid lansering görs en stor kommunikationsinsats.

2024
Fortsatt utbyggnad av infrastruktur samt löpande kommunikation.