

Yttrande över samråd från Umeå kommun angående Kollektivtrafikprogram för Umeå kommun (TN 2018-01050)

Sammanfattning

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU, anser att det föreslagna kollektivtrafikprogrammet överlag har fångat många viktiga aspekter och att man identifierat relevanta åtgärder framförallt inom Umeå tätort. SLU som arbetsgivare önskar att så många medarbetare som möjligt har möjlighet att ta sig till jobbet på ett sätt som minskar utsläpp och annan miljöpåverkan och en väl fungerande kollektivtrafik har en nyckelroll i sammanhanget.

Programförslaget som ligger är mycket fokuserat på centrala Umeå och det när-regionala perspektivet saknas till stor del, se några exempel nedan.

På längre sikt är det önskvärt om Umeå kommun tillsammans med andra kommuner kan verka för ett samlat biljettsystem för hela Sverige. Att ha en app eller ett åkkort som kan användas i flera kommuner skulle göra det mycket lättare att använda kollektivtrafik vid resor. För SLU skulle det vara extra värdefullt eftersom vi har personal på så många platser i Sverige och vi uppmuntrar dem att använda kollektivtrafik.

Generella synpunkter

Mål sidan 10

På sidan 28 lyfts vikten av en låg restidskvot. Det återspeglas inte i de mål som satts upp för kollektivtrafiken på sidan 10. SLU kan se fördelar med att sätta upp mål för vissa linjer som relaterar till att uppfylla en viss restidskvot. Till exempel ska linje 8 få speciellt fokus under programmets tidsperiod och den skulle kunna vara en lämplig linje för ett mål om låg restidskvot.

Tabell 2 på sidan 23

Tabellen visar att endast 5 % av tätortsbefolkningen i Umeå har mindre än 500 meter till närmaste hållplats för att ta flygbussen, men programmet lyfter inte riktigt problematiken med detta. Det är viktigt att säkerställa att resenärer har flygbussen som alternativ även tidigt på morgonen och sent på kvällen. Det i sin tur kräver att man säkerställer att det går att ta sin lokala buss till en knutpunkt utan att riskera att missa anslutningen. Umeå har en mycket central flygplats och det blir lätt ett onödigt åkande med taxi i stan om inte flygbussen är ett pålitligt alternativ, samtidigt som det är svårt att cykla och gå med tungt/stort bagage. En busslinje över Kolbäcksbron (se ”förslag på ny åtgärd: *Utred möjlighet för busslinje efter Norra Obbolavägen...*” under rubrik ”Åtgärdstabellen sidan 30” nedan) skulle göra det lättare för resenärer att ta sig till Tomtebo och Ålidhemsområdet från flygplatsen. Nu måste man åka åt helt fel håll, genom centrala Umeå för att ta sig hem till ett av de snabbast växande områdena i Umeå.

Åtgärdstabellen, sidan 27

Punkten om pendlarparkering är ett viktigt förslag. Att ha möjlighet att lämna bilen utanför staden och ta sig vidare med buss eller cykel på ett smidigt sätt, t.ex. från Röbäck (med resande från Yttersjö, Hössjö, Gräsmyr, Stöcke, Sörmjöle, Norrmjöle, etc.) är viktigt. En sådan lösning bör dock säkerställa att det finns motorvärmare och laddplatser för bilar så man kan premiera användandet av miljöfordon och minska utsläppen under vintern. Någon form av direktbussar från pendlingsplatsen bör också finnas för att det inte ska ta för lång tid att fortsätta med lokaltrafiken.

Förslag på ny åtgärd: *Undersöka vilka hållplatser som ligger i uppforsbacke och planera för att flytta dessa till plan mark eller nedförslut.*

Motivering: Dåligt väglag och besvärligt väder ökar behovet av att ta buss istället för cykel/gång/bil och då är det extra viktigt att bussarna kan gå obehindrat. Även ett svagt motlut som Magistervägens hållplats på Ålidhem i riktning mot Tomtebo kan hindra en buss att fortsätta och blockera framfart för annan trafik vid besvärligt vinterväglag.

Förslag på ny åtgärd: *Kommunen ska verka för möjlighet att ta med cykeln på bussen.*

Motivering: Detta är viktigt i de fall man kan åka buss en väg, men inte den andra. Har man inte möjlighet att ta med cykeln på bussen väljer man bil istället. Många städer runt om i världen erbjuder möjlighet att spänna fast ett antal cyklar på bussens framsida/nos.

Åtgärdstabellen på sidan 30

Åtgärderna ”...vinterväghållning i busstråk” och ”Se över antalet och placeringen av hållplatser...” kopplar till ”ny åtgärd: Undersöka vilka hållplatser...” som föreslås ovan under rubriken ”Åtgärdstabellen, sidan 27”.

Angående åtgärden ”se över hastighetssäkringar/farthinder...” så finns ett specifikt förslag: *Bygg två farthinder, ett på var sida om Nornaplatsen, liknande de som finns på Carlslid och Ålidhem.*

Motivering: Bussgatan som går genom Tomtebo används tyvärr idag flitigt av bilister (endast taxi tillåtet) och åtgärden skulle förhindra biltrafiken, med minskad risk för hinder i busstrafiken, minskat buller för de som bor längs gatan och en ökad säkerhet för de som rör sig kring vägen. Det skulle också få en positiv effekt för de som cyklar och går, då vissa som besöker pizzerian på Nornaplatsen tar bilen efter bussgatan och använder cykel- och gångvägen framför pizzerian som parkering. Speciellt vintertid är det svårt att komma fram med cykel och för de som har ett handikapp (synnedsättning, använder rullstol och rullator, etc.). Taxitrafiken måste i såna fall få en annan lösning.

Angående åtgärden ”...förbättrad framkomlighet vid hållplats Universum” förslås ett tillägg: *Hållplatsen byggs om till en traditionell hållplats med vanlig bussskur.*

Motivering: Den konstinstallation som finns idag fyller inte rätt funktion för en busshållplats. Vindskyddet är mycket begränsat och det finns inte bänkar att sitta på eller ställa väskor på.

Åtgärden ”Utreda hela linje 8...” är mycket viktigt och med tanke på de husbyggen som pågår är det också ganska akut, då befolkningen kring Nydalasjön och Tomtebo ständigt ökar. Här kan man tänka sig att sätta in direktlinjer utan att passera Ålidhem, eller att ha två linjer, se förslag nedan ”ny åtgärd: Utred möjlighet för busslinje efter Norra Obbolavägen”. För det senare förslaget är det också intressant att titta på en framtida sträckning via den nya vägen ut till E4 som planeras vid södra Tomtebo genom Carlslem/Carlslid.

För åtgärden ”Utveckla digital tjänst...” finns ett akut behov att förbättra informationen kring förseningar så att uppdatering av avgångstid finns i god tid, inte efter den planerade avgångstiden redan passerat. Idag börjar systemet varna för sent och uppdateringarna kommer sporadiskt. Åtgärden är av särskild vikt för att uppnå mål 5 och 7 på sidan 10.

För åtgärden ”Utreda möjlighet till ny linjedragning...” vill SLU tillägga att det kan vara bra att se över hur effektivt man också använder de turer som går till Ersboda idag. Linje 1 och 2 följer varandra under en längre sträcka genom Mariehem. Ett förslag är att låta ena linjen ta E4 norr mot mejeriet för att korta resvägen för boende på östra Ersboda.

Förslag på ny åtgärd: *Se över vilka flaskhalsar som finns som begränsar trafiken vid ett stopp under befintliga och planerade rutter.*

Motivering: Ett exempel är bussgatan vid Röbbäck centrum där gatan blockeras om en buss får motorstopp eller stannar av annat skäl. Gatan behöver byggas om så att ytterligare en buss kan passera även om annan buss fått haveri och står stilla.

Förslag på ny åtgärd: *Utred möjligheten att sätta in direktbuss från Röbbäck till UmU/NUS under vintermånaderna.*

Motivering: Detta görs redan för linje 1 från/till Umedalen. Kvalitet mätt i restidskvot under 1,5 skulle vara möjlig att uppnå med en direktlinje under vissa tider. Har koppling till förslag på pendlarparkering i Röbbäck under rubrik *Åtgärdestabellen, sidan 27* ovan, som ytterligare skulle öka behovet av snabba resor in till staden.

Förslag på ny åtgärd: *Utred möjlighet för busslinje efter Norra Obbolavägen på Östteg.*

Motivering: Det är ett område med många företag och därmed en viktig rutt för arbetspendling. Villaområdet mellan norra Obbolavägen och Söderslätt har inte heller någon lokalbuss som stödjer dem. Kanske går det att kombinera med en ny rutt för Tomtebo som inte går via Ålidhem, utan via E4 söderut och norra Obbolavägen direkt till centrum.

Under åtgärden ”Snabba upp köp av biljetter...” vill SLU tillägga att det behövs en översyn över biljetthanteringen i stort. Det kan upplevas krångligt att använda dagens plaskort, vilka många fortfarande är beroende av. Det blir snabbt ogiltiga varianter och man måste då byta kort för att fylla på resor vilket sällan är möjligt att göra på bussen.

Saknas i programmet

Remissen tar inte upp åtgärder och utredningar kring biljettpriser, rabatter och skolkort. Det är önskvärt att man tar med dessa aspekter i programmet också, framförallt då de påverkar mål 4 om självfinansieringsgrad på sidan 10 i programmet. Till exempel är det bra om kommunen omvärderar vilka elever i grundskola och gymnasium som har rätt till gratis busskort. Elever har små möjligheter att förvara ombyteskläder och överdragskläder och att torka regnvåta och svettiga kläder och skor. Att pendla med gång och cykel innebär därför begränsningar för dem. Om en elev måste bo minst 5 km från skolan för att få gratis busskort finns det en övervägande risk att det blir ett ökat bilåkande i kategorin <5 km, vilket är precis den bilåkning man ofta främst vill minska inom städer. Man vill inte heller ha onödig biltrafik kring skolor av säkerhetsskäl.

Möjligheten för barn och ungdomar att åka buss även utanför skoltid är också en viktig aspekt att lyfta när man planerar. I vissa familjer kan de ekonomiska förutsättningarna att själva betala busskort till barnen vara begränsad. Om dessa familjer dessutom bor i ytterområden av kostnadsskäl blir det tydligt att bussen inte är tillgänglig för alla på samma villkor. Att erbjuda buss som självklart val av transportmedel i ung ålder kan etablera rutiner som följer med i vuxen ålder. Det kan också skapa en tillgänglighet till Umeå centrum och de aktiviteter som finns där som är lika för alla.

Den när-regionala trafiken och tillväxtstråken utanför tätorten behöver också utvärderas och förbättras. Några exempel:

- Linjen Hissjö – NUS/UmU var tidigare möjlig att åka med en och samma buss utan byten. För ett antal år sedan infördes en stor försämring då 2 byten istället måste göras för att åka hela vägen. Samma linje hade för 20 år sedan en mycket större turtäthet. Ungdomar kunde åka till och från Umeå under en lördag för att besöka butiker. Det fanns även möjlighet att åka till och från Umeå för ett biobesök. När dessa turer togs bort medförde det i stället en ökad biltrafik. En återgång till den turtäthet som fanns för 20 år sedan skulle medföra stora förbättringar för boende utan körkort vid detta tillväxtstråk.
- Turutbudet för buss till och från Sörmjöle (som också kan trafikera Norrmjöle, Stöcke och Stöcksjö) har försämrats efter att Botniabanan byggdes. En ökad busstäthet skulle kunna länkas till den direktbuss i Röbbäck som föreslås längre ned under rubrik ”Åtgärdstabellen på sidan 30” och ”Förslag på ny åtgärd: *Utred möjligheten att sätta in direktbuss...*”.

Specifika synpunkter

Mål på sidan 10, samt uppföljningstabell på sidan 33

Det otydligt vad som är basen för de procentuella ökningarna i mål 1 och 2 vilket gör det svårt att uppfatta hur ambitiösa och uppnåbara målen faktiskt är. Målen kan med fördel förtydligas genom att skriva ”Antalet påstigande ska öka med 18 % (eller 12 %) till år 2025, jämfört med år 20???”.

I mål 7 står det att ”resenären ska känna sig trygg med informationen...” Ordet trygg kan förknippas med rädsla. Möjligen skulle ordet ”nöjd” vara en bättre formulering i sammanhanget, ”resenären ska känna sig *nöjd* med informationen...”, vilket kopplar mer mot tillfredsställelse än rädsla.

Beslut om detta yttrande har på uppdrag av rektor fattats av dekan Göran Ståhl vid fakulteten för skogsvetenskap, SLU, efter föredragning av koordinatör Fredrika von Sydow. Innehållet har utarbetats av S-faks miljösamordnare Johanna Wallsten, fakultetsdirektör Per Olofsson vid S-faks kansli, forskningsingenjör Ingela Sandström vid institutionen för skoglig genetik och växtfysiologi samt forskningsingenjör Sonya Juthberg vid institutionen för vilt, fisk och miljö.

Göran Ståhl

Fredrika von Sydow