

Diarienummer: SUN-2024/68

Handläggare: Alexander Jonsson, gatu- och avfallschef

Region Uppsalas diarienummer/referens: TS2024-00039

## YTTRANDE

# Remisshandling Plan för utveckling av den regionala persontågstrafiken i Uppsala län till år 2050

## Bakgrund

Region Uppsala har som regional kollektivtrafikmyndighet arbetat fram ett förslag till plan för utveckling av den regionala persontågstrafiken. Planen ska vara vägledande och utgöra underlag för den fortsatta utvecklingen av tågtrafiken till/från och inom Uppsala län. Planens huvudsakliga syfte är att beskriva det långsiktiga behovet av tågtrafik som möjliggör att länets invånare kan tillgodose sitt resebehov och visa på behovet av infrastrukturella satsningar i järnvägsanläggningen.

## Målbilder för tågtrafiken

### Målbild 2025 – 2030

Möjligheten till multipelkopplade tåg på samtliga avgångar för sträckan Uppsala - Stockholm behöver säkerställas, inte minst i rusningstrafik. Att utöka resandet med tåg och övrig kollektivtrafik är viktigt och aspekter som bekvämlighet och punktlighet blir till viss del avgörande.

### Målbild 2030 – 2040

Med ett prognostiserat ökat resande blir det än viktigare att kunna trafikera sträckan med multipelkopplade tåg. Det behöver säkerställas att kapaciteten på de tåg som trafikerar sträckan är tillräcklig och brytpunkten för behovet av trippelkopplade tåg behöver identifieras. Med ett nuvarande scenario där SJ har valt att inte längre trafikera sträckan med sin Uppsalapendel behöver det tillkomma ett alternativt likt dagens lösning där regionen har ersatt den trafikeringen via Mälartåg. Uppsalapendeln är och har varit en viktig del i tågutbudet på Knivsta station.

### Målbild 2040 – 2050

En utökning av trafiken inom Regionpendelsystemet och Pendeltågssystemet är positivt och en trafikering av Solna ses som en förstärkning. Vid en utökning av trafikeringen är det viktigt att fortsatt säkerställa kapaciteten på respektive avgång.

Även inom denna målbild lyfter vi vikten av att se över eventuell ersättning av Uppsalapendeln om inte den sker via kommersiell trafik. Den korta restiden som erbjudits via Uppsalapendeln ses även på sikt vara av stort värde för Knivsta kommun.

### Synpunkter samtliga målbilder

En förlängning av linjen Gävle – Tierp – Uppsala hela vägen till Stockholm ses som en tydlig förbättring och ett steg i rätt riktning för att binda samman flera län och den arbets- och studiependling som sker. Likaså förändringar på längre sikt som nämns i målbilderna. Som nämns i texten ser vi dock ett behov av att se över och analysera vilka konsekvenser det får på punktligheten i trafiken i helhet.

### Utvecklingen av nya stationer

Principerna för utvecklingen av nya stationer är relevanta. Däremot är det inte alltid självklart vilken parameter som väger tyngst då det kan variera från fall till fall. Huruvida en investering i infrastrukturen bedöms vara kostnadseffektivt för tågsystemet är inte alltid likställt med huruvida det är en samhällsekonomiskt lönsam investering. Uppstår inte möjligheten till resande via tåg ska det ske via andra trafikslag som i sin tur kräver investeringar och belastar andra trafiksystem och kapaciteten på dessa.

Ett samspel mellan kommuner och regionen är viktigt för att säkerställa en gemensam förståelse för hur resandeunderlaget kan ökas både på befintliga och framtida stationer. För Knivsta kommuns del kommer resandet på Knivsta station att öka, vilket innebär att möjligheterna att ta sig till stationen behöver vidareutvecklas och förbättras. Kombinationsresor blir direkt avgörande då resandet till stationen sker och kommer att ske via gång, cykel, bil och buss. För Alsike station kommer detta att tillkomma i takt med att den nya stationen är på plats. Här behöver region och kommun samarbeta för att skapa goda möjligheter till kombinationsresor och skapa ett gott resandeunderlag, både till dess att stationen är färdigbyggd och på längre sikt.

Genom en väl utbyggd infrastruktur likt beslutade investeringar för Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm skapas möjligheten till differentierad trafikering på de olika stationerna. Utöver bedömningen av resandeunderlag blir det därför viktigt att ta i beaktande vilken typ av trafikering som bedöms relevant för olika stationer, samt vilken typ av trafikering dessa stationer har i dagsläget då en förändring av detta kan innebära stora konsekvenser för orten och kommun som stationen är belägen i.

### Investeringar i statlig järnvägsinfrastruktur

Utöver beslutade investeringar i infrastrukturen är det viktigt att arbeta vidare med trimnings- och underhållsåtgärder för att säkerställa funktionaliteten. En av de viktigare parametrarna för att öka resandet med tåg är punktligheten och resenärernas tillit till att deras dagliga pendlande fungerar. Men det är inte bara investeringar inom tågsystemet som kommer vara avgörande för att utveckla resandet. Utöver de som bor i direkt närhet till stationerna kommer möjligheten till kombinationsresor vara avgörande. Ett tillfredsställande utbud av

pendlarparkeringar kommer att behövas men bör vara riktat till de som inte har andra alternativ då den yta som tas i anspråk för pendlarparkeringar konkurrerar med andra intressen. Det är därför viktigt att det finns ett väl utbyggt busslinjenät som trafikerar stationerna och har stora upptagningsområden. Konkurrensen mellan olika trafikslag och dess olika restidskvoter bör i de flesta fall inte mätas för varje trafikslag separat, utan måste ses utifrån perspektivet för hela resan.

## Övriga synpunkter

För Knivsta kommun är möjligheten till studie- och arbetspendling via tåg betydande. Över 70% av alla förvärvsarbetande pendlar ut från kommunen och en stor andel pendlar dessutom ut från länet. Trafikeringen av Knivsta station med Mälartåg och den framtida regionpendeln är därför viktig för kommunen, samt den snabba kopplingen mellan Knivsta och Stockholm som tidigare skett via Uppsalapendeln.

Utöver trafikering och investeringar i järnvägsinfrastrukturen behöver regionala myndigheter fortsatt lyfta frågan angående Arlandatillägget. Ett borttagande av detta tillägg kan innebära potential att förflytta än fler resenärer till tåget och därmed öka systemets resandeandelar.

Störst andel av resandet från Knivsta station sker i dagsläget via pendeltågssystemet. En förflyttning av andelar är inte osannolikt vid framtida scenario där både Upplands-Väsby och Solna trafikeras via regionpendeln. Utöver Stockholm och Sigtuna är dessa kommuner de som störst arbetspendling sker till utanför länsgränsen. Nämda framtidsscenario i planen innebär att Uppsala, Arlanda, Märsta, Upplands-Väsby, Solna och Stockholm enkelt går att nå via tåg, dock kvarstår vikten för Knivsta station att ha en konkurrenskraftig trafikering till Stockholm C med låg restidskvot i jämförelse med bil. Det är ett utbud som finns i dagsläget och har varit och fortfarande är en viktig del i trafikeringsutbudet för Knivsta.

För att få till en ytterligare förflyttning av resandeandelar från bil till tåg behöver övrig kollektivtrafik utvecklas inom Knivsta kommun. För både Knivsta station och kommande Alsike station behöver kopplingen till busstrafiken effektiviseras vad gäller omfattning i antalet avgångar och restidskvoten för hela resan behöver ses över.

Ett gemensamt biljettsystem likt Movingo bör vidareutvecklas. Enkelhet vad gäller biljettsystem och vilken typ av biljett som behövs för respektive resa underlättar för resenären och bidrar till att steget för att förflytta resenärsandelar från andra trafikslag blir kortare.

Knivsta kommun önskar ta del av bakomliggande siffror för Figur 31 i planen. En andel av de resor som i dagsläget sker via Knivsta station kommer att förflyttas till Alsike station, men hur stor denna andel är behöver vidare utredas och Knivsta kommun önskar ta del av Region Uppsalas beräkningar.

**Mikael Rye-Danjensen**

**Samhällsutvecklingsnämndens ordförande**