

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Anna Hallberg

0171-62 54 71

Anna.hallberg@enkoping.se

Region Uppsala

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden

registrator.ktf@regionupsala.se

Yttrande över "Plan för utveckling av den regionala persontågstrafiken i Uppsala län till år 2050"

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden beslutade den 26 februari att skicka förslaget "Plan för utveckling av den regionala persontågstrafiken i Uppsala län till år 2050" på remiss. Enköpings kommun har fått möjlighet att besvara remissen och har valt att göra det i form av detta yttrande.

Övergripande synpunkter

Enköpings kommun har ett bra kommunikationsläge med närhet till flertalet stora städer. Den geografiska närheten är en grundförutsättning för kommunens utveckling samt för att kommunen ska kunna bibehålla attraktivitet och konkurrenskraft i regionen. Resor och transporter ökar kontinuerligt i hela Mälardalen likväl som i Enköping.

Enköpings kommun är en utpräglad pendlarkommun där det är kommunen som bostadsort som lockar, med en stor arbetsmarknad lokalt och inom nära pendlingsavstånd. En trend de senaste åren är dock att inpendlingen ökar snabbare än utpendlingen. En förklaring till ökningen kan vara de nya verksamhetsetableringar som sker inom kommunen samt utvecklingen av Försvarsmaktens verksamhet i staden.

Enköpings kommun ställer sig positiv till att Region Uppsala har tagit fram en plan för hur man avser utveckla persontågstrafiken i länet. Kommunen anser att planen kommer att kunna fungera som ett relevant underlag i samverkan med nationella och regionala aktörer. Den bidrar även till en tydlighet, som kommunen tidigare saknat, kring hur regionen ser på utvecklingen av persontågstrafiken och järnvägsutbyggnaden i ett långsiktigt perspektiv.

I inledningen beskrivs att planen inte utlovar den föreslagna trafikutvecklingen utan att det behövs separata åtgärder och beslut för att få till den önskade utvecklingen. Kommunen önskar förtydliganden kring vilka beslut och åtgärder som behöver till för att den önskade utvecklingen ska ske samt vad Region Uppsala avser att göra för att dessa åtgärder/beslut ska komma till stånd.

Postadress

Enköpings kommun
745 80 Enköping

Besöksadress

Gnejsgatan 8

Telefon (växel)

0171-62 50 00

Telefax**Plusgiro**

7 07 27-3

Org.nr

212000-0282

Webbadress

www.enkoping.se

E-post

samhallsbyggnadsforvaltning@enkoping.se

Samverkan med andra aktörer

Kommunens yttrande har förankrats med grannkommunerna Västerås stad och Håbo kommun samt med Region Västmanland kopplat till gemensamma stråk och frågor. Enköpings kommun instämmer i dessa instansers yttranden.

Kommunen ser en brist i att planen fokuserar väldigt snävt på den egna regionen medan en stor del av länets invånare reser till målpunkter utanför regionen. Kommunen hade önskat att planen hade utgått från ett större arbetsmarknadsregionperspektiv och blickat mer utanför det egna länets gränser.

Kommunen har även fått information om att Region Västmanland jobbar med framtagandet av en egen plan för persontågstrafiken. Vi ser stora behov av att dessa båda processer samordnas och att en större samsyn tillskapas.

Enköpings kommun ser fram emot att, tillsammans med Region Uppsala och andra berörda aktörer, verka för att föreslagen utveckling kommer till stånd.

Mäljarbanan

I avsnittet om "Planerad och beslutad utveckling av tågtrafiken" beskrivs att fyrspårsutbyggnaden mellan Tomtebodavägen och Kallhäll riskerar att kraftigt försenas till följd av komplicerade tillståndsprocesser. Enköpings kommun anser att det är av stor vikt att arbetet fortlöper enligt plan och önskar att Region Uppsala tydligare tar ställning till det i planen för persontågstrafiken. Kommunen avser under 2024 att, tillsammans med exempelvis Västerås stad och Håbo kommun, uppvakta regeringen i denna för oss centrala fråga med förhoppning om ett snabbare framåtskridande och vill gärna ha med regionen i den dialogen.

Redan idag finns stora kapacitetsproblem längs Mäljarbanan då flera avgångar är överbelastade i högtrafik samt på helger när det endast går ett tåg i timmen. Enköpings kommun anser därför att det inte är rimligt att turtätheten föreslås öka först efter 2030. Kommunen önskar att planen även skulle beskriva det förväntade grundutbudet på helger samt ett tänk kring öppettider (hur tidigt och sent tågen ska avgå) för Mäljarbanan.

Kommunen ser positivt på den föreslagna utvecklingen av regionalpendeltågstrafik på Mäljarbanan. Under en lång tid har SJ varit ensam aktör på sträckan Västerås-Enköping-Stockholm och vi tror att det är positivt med konkurrens på sträckan för att få till en attraktivare tågpendling.

Kommunen ställer sig positiv till Region Uppsalas planering av pendeltågsutdragning och stopp i Grillby. Kommunens inriktning är dock att denna utveckling borde tidigareläggas och planeras till år 2040 istället

för år 2050. Det vore även bra med förtydliganden kring vilka beslut och åtgärder som behöver till för att den önskade utvecklingen ska ske samt vad Region Uppsala avser att göra för att dessa åtgärder/beslut ska komma till stånd.

På sikt kan en breddning av Mäljarbanan behöva göras även längre ut i systemet för att möjliggöra ytterligare utökning och eventuell förlängning av pendeltågstrafiken. Det finns även behov av ytterligare satsningar på dubbelspår mellan Västerås-Örebro för att bygga bort flaskhalsar i tågsystemet. Kommunen saknar resonemang om detta i planen.

Kommunen ser även fördelar med ett framtida tågstopp på Finnslätten i Västerås utifrån ett vidgat arbetsmarknadsperspektiv där möjligheten till pendling till stora och växande arbetsplatser säkerställs.

För Enköpings kommun är också den framtida förbindelsen mellan Oslo och Stockholm med målsättningen under 3 timmar av stor betydelse. Kommunen anser att stråket behöver gå norr om Mälaren längs med Mäljarbanan. Vilket borde förtydligas i planen.

Arosbanan

En ny järnväg mellan Enköping och Uppsala möjliggör effektivare förbindelser i öst-västlig riktning norr om Mälaren för såväl gods- som persontransporter. Ur ett storregionalt perspektiv är en ny järnväg viktig som en alternativ väg att ta sig från Mellansverige till Uppsala och vidare mot Norrland eller Arlanda utan att behöva passera Stockholm. Regionalt skulle en ny järnväg bidra till att kollektivtrafiken får en stärkt konkurrenskraft gentemot bilen och gynna många dagliga pendlingsresenärer. Kommunens målbild är att en ny järnväg ska tilldelas statlig finansiering för perioden 2026–2037 och byggas ut kring 2040.

Även här vore det bra med förtydliganden kring vilka beslut och åtgärder som behöver till för att den önskade utvecklingen ska ske samt vad Region Uppsala avser att göra för att dessa åtgärder/beslut ska komma till stånd.

Enköpings kommun vill särskilt framhålla att en åtgärdsvalsstudie bör genomföras snarast för att komma vidare i arbetet och förtydliga korridoren för Arosbanans sträckning. Både Enköping och Uppsala kommun har, i sina översiktsplaner, breda järnvägsreservat som påverkar möjlighet till utveckling inom dessa.

Övrig storregional trafik

Med ökade satsningar på kollektivtrafik på järnväg finns en risk att omkringliggande orter hamnar på efterkälken när det gäller tillgänglighet och utbud. Enköpings kommun vill därför framföra vikten av en

fortsatt utveckling av busstrafiken exempelvis mellan Enköping-Fjärdhundra-Heby/Sala och Enköping-Strängnäs.

Ett robust och tillförlitligt kollektivtrafiksystem bygger på ett väl fungerande samarbete med ansvariga trafikoperatörer. Det är av avgörande betydelse att ha gemensamma och realistiska förväntningar och att formulera väl utvecklade avtal för leverans och uppföljning. Enköpings kommun vill uppmana regionen att i arbetet med operatörer bevaka att turtäthet och punktlighet efterlevs bättre. Vi ser också gärna en bättre dialog med respektive kommun i dessa frågor.

Utveckling i kommunen

Under avsnitt 7 beskrivs utvecklingen i länet, för Enköpings kommuns räkning nämns projektet Aros park som en planerad förändrad markanvändning. Listan över projektet i länet upplevs som ojämn och det är inte tydligt vilken typ av projekt som kvalificerar sig att nämnas här, utöver att det rör sig om näringslivsinsatser. För kommunens räkning anser vi att fler projekt borde kunna lyftas som aktuella för påverkan på persontågstrafiken. Inte minst projektet Stationsstaden som kommer innebära 1 200 bostäder och 40 000 kvm kontor/verksamhetsyta i direkt anslutning till tågstationen. Även utvecklingen av Ledningsregementet i Enköping, där försvaret ska fördubbla sin personalstyrka fram till 2035, ställer krav på stabila och väl fungerande kommunikationer på bland annat Mäljarbanan.

De senaste 10 åren har inpendlingen till kommunen ökat med cirka 30 procent medan utpendlingen har ökat med 20 procent. Vi upplever att prognoserna för resandevolymer är kraftigt underskattade jämfört med den ökade pendling som skett under det senaste decenniet till och från Enköping. Kommunen ställer sig särskilt frågande till den uppskattade minskningen i resande till och från Enköping mellan år 2040-2050.

Underlag för nulägesbeskrivningar

Enköpings kommun skulle gärna läsa mer om hur har man beräknat tågets attraktionskraft jämfört med bilen under avsnitt 4.1. Hur mycket av marknadsandel är rimlig att anta med de olika restidskvoterna?

I avsnitt 4.1 beskrivs även olika scenarion och antagande gällande resenärsunderlag utifrån storlek på tätorter. Enköpings kommun saknar dock ett resonemang om hur befolkningen i omkringliggande omland tas med i beräkningen. Antalet personer som bor i närheten av, men utanför, en tätort kan vara större än antalet invånare i själva tätorten. Till exempel är det cirka 4 500 invånare i Enköping som har närmare till Grillby än till Enköpings station eller Örsundsbro, och utifrån statistiken vet vi att det är många på landet utanför Grillby som arbetar i Stockholm som skulle kunna åka tåg från Grillby. Liknande resonemang borde

man göra för den tilltänkta stationen i Örsundsbro, då det är många som bor på landet strax utanför Örsundsbro och arbetar i Uppsala.

Enköpings kommun ställer sig frågande till figur 16 under avsnitt 5.4 där restider för att nå olika geografier ifrån Uppsala, Tierp och Enköping inom 60 minuter redovisas. Det stämmer visserligen att det tar under 60 min att resa till exempelvis Lillkyrka från Enköping stad, men det rör sig om ett begränsade antal turer per dygn. Enköpings kommun önskar därför att regionen tillför ett resonemang om vilken som är den lägsta turtäthet som tagits med och varför.

Vi ställer oss även frågande till statistiken över resvanor (avsnitt 5.5) för Enköpings kommun och funderar på om resandet med kommunens nya stadsbusstrafik (from 2021) ingår i statistiken?

Sammanfattning yttrande:

- Behov av samverkan utanför det egna länet.
- Regionen bör bistå kommunerna längs Mälarbanan i dialogen med regeringen kring fortsatt fyrspårsutbyggnad.
- Konkretisera vilka beslut som behövs för tågstopp Grillby.
- Påbörja arbetet med ÅVS för Arosbanan snarast.
- Fler projekt borde kunna lyftas som aktuella för påverkan på persontågstrafiken. Exempelvis Stationsstaden och Ledningsregementets utveckling.
- Prognoserna för resandevolymer är kraftigt underskattade jämfört med den ökade pendling som skett under det senaste decenniet till och från Enköping.

För Enköpings kommun

Peter Book

Kommunstyrelsens ordförande

Enköpings kommun