

Nr 187. Interpellation av Maria Gardfjell (MP) om stationsuppehåll längs Uppsala–Sala
(KSN-2011-0576)

Kommunfullmäktige

Interpellation

Det finns en tydlig förbättringspotential vad gäller utbudet av kollektivtrafik längs sträckan Sala–Uppsala. Landstingen i Uppsala och Västmanlands län har därför gett respektive trafik huvudman (UL och VL) i uppdrag att utreda aktuella förutsättningar för att införa regional pendeltågstrafik sträckan.

Trafikstart planeras i december 2012 eftersom det då kommer att finnas en överkapacitet av fordon som en följd av den nya trafikeringen på Ostkustbanan. SL:s pendeltåg förlängs till Uppsala och som en följd av det får nuvarande Upptågstrafik Uppsala som sydlig slutstation istället för Upplands-Väsby.

I rapporten från UL och VL framgår att viss arbetspendling sker idag mellan orterna på sträckan, främst med mål i Uppsala, men även till Heby och Sala. Befolkningsutvecklingen i tätorterna är positiv, men det är främst Vänge som bedöms ha tillräckligt befolkningsunderlag för en ny tågstation. På kort sikt bedöms det inte aktuellt med ytterligare uppehåll utöver Uppsala, Morgongåva, Heby och Sala. Vänge nämns som en ort där det finns troligt framtida stationsuppehåll för på och avstigning, medan Järlåsa även långsiktigt kan ha för litet resandeunderlag.

Uppsala kommun har antagit en översiktsplan där avsikten är att utveckla orterna Vänge och Järlåsa med fler bostäder. Ett problem för dessa orter idag är att attraktiviteten för byggföretag och inflyttning är så låg i och med att kollektivtrafikförbindelserna är för dåliga. Det här innebär ett dilemma. För att resandeunderlaget på dessa orter ska öka måste pendeltågstrafiken först utvecklas, annars kommer orterna inte få attraktivitet.

Min fråga är därför:

Hur kommer Uppsala kommun agera för

att Vänge och Järlåsa ska få stationsuppehåll för på- och avstigning redan från trafikeringstarten med nya Upptåget mellan Uppsala och Sala?

Uppsala den 12 oktober 2011

Maria Gardfjell

Svar

Hur kommer Uppsala kommun agera för att Vänge och Järlåsa ska få stationsuppehåll för på och avstigning redan från trafikeringstarten med nya Upptåget mellan Uppsala och Sala?

Alliansen och Centerpartiet arbetar aktivt för att Uppsala kommun skall växa hållbart och det inkluderar hållbara trafiklösningar. Att exempelvis avleda bilpendling mot Uppsalas citykärna och Stockholmsområdet med en ny station i Bergsbrunna har varit en fråga som drivits under flera år, så även arbetet med att få till fler stationer på Uppsala Kommuns delar av Dalabanen mot Sala.

En regelbunden och pålitlig trafik behövs för en positiv utveckling av hela vår Kommun. Kommunstyrelsen har tidigare i ett yttrande till trafikverkets förstudie påpekat att det långväga resandet prioriteras på bekostnad av det regionala/lokala resandet. Uppsala kommun, Regionförbundet, landstinget, UL och Heby kommun verkar alla för att få till stånd satsningar på fler stationer längs med sträckan. Vi anser att fler stationsområden i anslutning till lite större samhällen med utbyggnadspotential krävs för att nå de fördubblingsmål av resor, med kollektivtrafik, som Uppsala läns landsting och även Uppsala kommun anslutit sig till. Enligt Översiktsplanen (ÖP) 2010 är Vänge utpekad som en av våra utvecklingsorter. Enligt ÖP finns det utrymme för 900 nya bostäder i Vänge. Detta kräver dock en utbyggnad av vatten- och avloppssystem till området som idag endast har kapacitet för ytterligare ca 100 bostäder. Kommunen kommer att påbörja arbetet med en fördjupad översiktsplan för Vänge inom kort. Det är en viktig utveckling för att öka resandeunderlaget och därmed trafikverkets investeringsintresse.

I dagsläget är kapaciteten på Dalabanans

spår för dålig för att klara en utökad trafik. Ett snabbgående tåg kan inte stoppas upp av ett långsamgående regiontåg. För att möten mellan tåg ska vara möjliga krävs breddning av spår, mötesstationer och omdragningar, på ett par sträckor, för att göra spåren rakare.

Trafikverkets förslag på lösningar inkräktar på naturreservat och även på förslag på nytt vattenskyddsområde för Heby tätort. Även sträckningen förbi Vänge har både miljö och kulturmiljöhänsyn att beakta. Länsstyrelsen menar att dessa nya sträckningar skulle leda till betydande miljöpåverkan och att fler alternativ bör utredas. I länsplanen för regionaltransport och infrastruktur 2010-2011 finns budgeterat 60 miljoner kronor för plattformsåtgärder. De budgeterade medlen räcker inte långt för att täcka hela regionens önskade satsningar på plattformar och plattformsåtgärder. Dessutom beräknas de totala kostnaderna för investeringarna i sträckan Uppsala-Sala kosta mellan 700 och 850 miljoner kronor och hela sträckan till Borlänge mellan 1,6 och 2,2 miljarder kronor, vilket idag är ofinansierat. Det är Trafikverket och nationella mål som sätter hinder för och försenar en fortsatt utbyggnad av nya tågstationer inom Uppsala Kommun. Kommunstyrelsen jobbar fortsatt aktivt med att våra prioriterade stationer i Vänge och Bergsbrunna skall komma till stånd så fort som möjligt.

Stefan Hanna