

Kommunledningskontoret

Datum:
2023-04-18

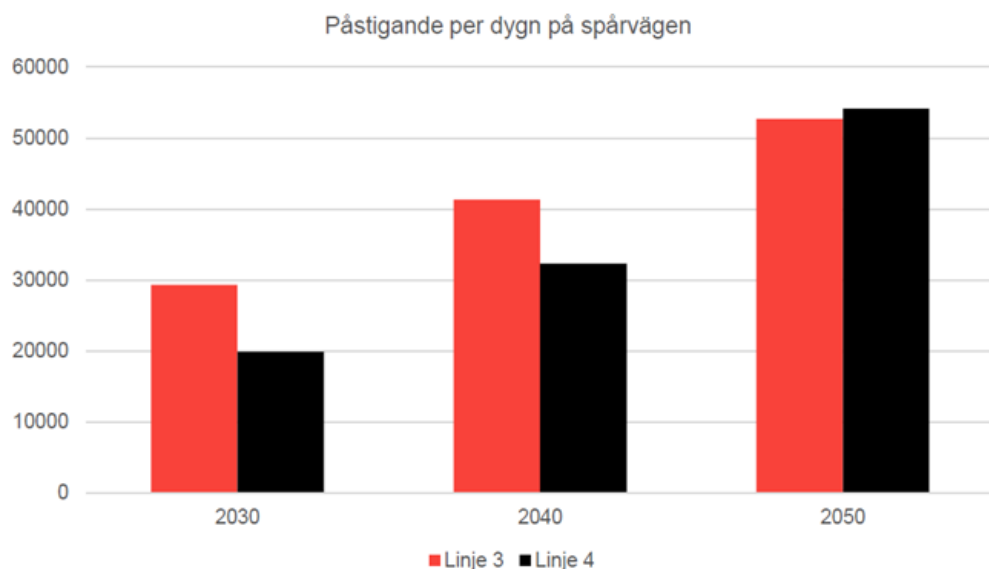
Diarienummer:

Svar på interpellation från Stefan Hanna (UP) om kapacitetsstark kollektivtrafik

Stefan Hanna (UP) har ställt en interpellation med ett antal frågor rörande kommunens arbete med fyrspårsavtalet och kapacitetsstark kollektivtrafik. Nedan svarar jag på frågorna.

Vilken typ av fordon anser du vara tillräckligt kapacitetsstarka för att klara ett behov i södra stadsdelarna de kommande 20 åren?

Enligt den senaste resandeprognosen som Region Uppsala tagit fram så är spårväg den mest adekvata lösningen redan år 2030. Se bild nedan, hämtad från prognosen där linje 3 motsvarar linjedragningen för dagens buss 3. Nuvarande busslinje 3, som i dagsläget går från City till Gottsunda har redan idag slagit i kapacitetstaket med knappt 16 000 påstigande och avgång var 6:e minut i rusningstid.



Vad anser du vara viktigt att säkerställa när framkomligheten för kollektivtrafiken kraftigt måste förbättras i södra stadsdelarna oavsett val av fordon för kapacitetsstark kollektivtrafik?

Prioritet i korsningar, hög grad av tillgänglighet och tillförlitlighet, gena sträckningar och andra förutsättningar att gå enligt tidtabell. Detta kräver i sin tur att kollektivtrafiken går på egna körfält och att dessa körfält ges förutsättningar (via exempelvis flytt av underliggande ledningar) att fungera över tid. De investeringar som krävs i ett kapacitetsstarkt bussystem som BRT och modern spårväg är snarlika. Två tredjedelar av investeringen är gemensam. Den tredjedel som skiljer är de spår och ledningar som krävs för att möjliggöra för spårväg med dess längre fordon och högre kapacitet.

Kopplat till de omförhandlingar som Uppsala kommun vill genomföra av Uppsalapaketet/Fyrspårsavtalet, anser du att de kan bli framgångsrika om inte Uppsala kan redogöra för hur vi avser att stärka kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitetslyft?

Nej! Avtalet med staten är i grunden en överenskommelse om att förstärka kollektivtrafiken. Uppsala kommun måste givetvis kunna leda i bevis att vi har en lösning som gör det möjligt för stora volymer invånare och besökare att ta sig till och från Uppsala C och Uppsala S på ett bra sätt.

Den pågående detaljplaneringen av kapacitetsstark kollektivtrafik syftar till att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafiken. Ett första samråd har hållits. Kommunen har också beviljad statlig medfinansiering tack vare att spårväg enligt förslaget har bedömts vara kapacitetsstarkt - annars skulle vi inte erhålla stadsmiljöavtalet. Detta liksom tidsplanen för genomförandet är avgörande.

Översiktsplan samt gällande avtal är utgångspunkten.

Fyrspårsavtalet är ett trepartsavtal mellan kommunen, regionen och staten där alla tre parter måste vara överens om hur uppkomna avvikelser och ändrade förutsättningar ska hanteras.

Ultunalänken är en förutsättning för bostadsåtagandet som i sin tur är en förutsättning för stationen. Ultunalänken är ett gemensamt åtagande av regionen och kommunen.

Vilket tillväxtscenario ser du framför dig i Uppsalas södra stadsdelar om det visar sig omöjligt att bygga bron vid Ultuna över Fyrisån?

En bro över Fyrisån i höjd med Ultuna har pekats ut som en viktig förutsättning för Uppsalas utveckling i flera översiktsplaner och utredningar. Det är svårt att spekulera i vad som skulle hända om den skulle utebli men det skulle naturligtvis få stora konsekvenser. Dels för områdena i södra staden, dels för övriga delar av Uppsala som skulle få acceptera en ökad trängsel i trafiken, en avsevärt större förtätning och stora utmaningar att klara kapaciteten vid Uppsala C. I förlängningen påverkas universitetens och det privata näringslivets attraktionskraft och möjligheter att utvecklas.

För sydöstra sidan av Fyrisån behöver ett scenario utan bro, minst rymma det antal bostäder och arbetsplatser som krävs för att UL ska vilja göra uppehåll vid Uppsala S och max vad som ur ett generellt stadsutvecklingsperspektiv är möjligt med befintliga kopplingar över Fyrisån med långa omvägar för att ta sig mellan de sydvästra och de sydöstra delarna.

För den sydvästra sidan kan ett scenario utan bro endast innehålla ett ganska marginellt byggande utanför cykelstadens gränser (fyra km radie kring Uppsala C). Vi bör naturligtvis fortsätta att utveckla Rosendal och Ulleråker, men i övrigt är endast en marginell utveckling möjlig. Kraftigt försämrade förutsättningar att utveckla den sydvästra stadsnoden vid Gottsunda-Ultuna måste också tas med i scenariot.

Erik Pelling (S)

Kommunstyrelsens ordförande