

Yttrande av Markägargruppen i TRVs samråd 19/10 – 12/11 2020. TRV 2020/21139

Järnväg, sträckan Uppsala - söder om Bergsbrunna. Delen Bergsbrunna syd.

En förutsättning för hela planen är överenskommelsen mellan staten och Knivsta/Uppsala om att två järnvägsspår ska anläggas från Uppsala mot Stockholm. I gengäld har kommunerna förbudit sig att bygga 15 000 resp 33 000 bostäder. Knivsta har begärt omförhandling eftersom 15 000 nya bostäder är så hög tillväxt i förhållande till dagens 18 000 invånare att det blir svårt att klara socialt och ekonomiskt. Att växa är dyrt. Kostnaderna kommer långt före intäkterna. Uppsala har ännu inte begärt omförhandling, men dess fördjupade översiktplan för 33 000 bostäder i de södra delarna röner stort motstånd och planerna ser ut att skäras ned – så har redan skett på västra sidan av Fyrisån. Länsstyrelsen i Uppsala har avgivit en förödande kritik av översiktsplanen, så den kommer i vilket fall att omarbetas.

Att i detta läge ge goda kommentarer till TRVs samrådsförslag är svårt. Men, det finns en öppning. Ett alternativt förslag har presenterats med helsida i UNT den 8 april 2020, markägargruppens förslag "Dansike". Nära det förslaget har ett parti senare uttalat sig genom att föreslå att öppna "Nysala" för bostadsbyggande. Båda förslagen förutsätter nära samarbete mellan Uppsala och Knivsta. Området ligger vid gränsen för dessa båda kommuner. Dansike skulle kunna halvera bostadsbyggandet i Sävja, vilket skulle gå i linje med Länsstyrelsens och de i Sävja nu boendes uppfattning.

De här förslagen har stor påverkan på TRVs fortsatta arbete, ty de innebär en ny stadsdel mellan järnvägen och väg 255. De behöver inte inverka på den del som nu är ute för samråd, men mycket på nästa etapp längre söderut. Om de nya spåren skulle dras efter befintlig järnväg är påverkan mindre, men om de nya spåren ska gå mera gentill Arlanda måste de integreras i den nya stadsdelen.

Den nya stadsdelen, för uppemot 50 000 människor, behöver en välbelägen tågstation. Då är det möjligt att det klokaste vore att ha en gemensam större ny station för Bergsbrunna, Alsike och Dansike/Nysala. Men detta är en senare fråga. Den har dock avgörande betydelse för placeringen av den station som ska byggas söder om Bergsbrunna.

Tillfartsvägarna från växande orter öster om Uppsala som Gunsta, Länna/Almunge respektive Rasbo och Alunda till station Bergsbrunna riskerar att föröda mycket av den sydligaste delen av Danmarksslättet inklusive Linnés historiska landskap. Om en ny station placeras ungefär vid Orrslätt och den nya trafikplatsen på E4 placeras söder om Mora Stenar rastplats skulle förbindelsen från både Östhammarsvägen och Almungevägen bli mycket smidiga och attraktiva. Därför vore det en stor fördel med ett sydligare stationsläge än Högtomt.

Alla de fyra spåren behöver ta hänsyn till korsande trafik. En större bilväg ska korsa järnvägen och leda till ett nytt mot med E4. Än finns inget beslut om var, men två lägen studeras. Det norra är vid Östunavägens underfart under E4 och det södra är söder om rastplatsen Mora Stenar. Det norra läget utdömer även Länsstyrelsen pga. dess ogynnsamma inverkan på ekologi och Linnés historiska landskap, samt därför att området har besvärliga hydrologiska förutsättningar. Till detta kan fogas att påfarten till E4 mot Stockholm skulle gå i en lång uppförbacke där det blir svårt för tyngre fordon att accelerera och ge mer störande motorbuller. – Det sydliga läget skulle undvika dessa problem och också kunna medföra att motet skulle bli gemensamt för Bergsbrunna/Sävja och Alsike, en mycket billigare och effektivare lösning än två skilda mot.

Järnvägen är även beroende av den kapacitetsstarka kollektivtrafik som förutses. Det finns flera förslag till utformning, som alla påverkar järnvägen. Kommunens förslag är spårvagn från Gottsunda till stationen. Den skulle inte behöva korsa järnvägen. Men detta är en otillräcklig lösning som snabbt blir obsolet. De uppemot 100 000 människor som skulle bebo Sävja och den nya staden behöver en kapacitetsstark kollektivtrafik till sina naturliga stora handels- och arbetsområden, Boländerna/Fyrislund, med vidare anslutning till Gränby. Därför måste även spårväg korsa järnvägen.

Det andra huvudförslaget är automatbana/stadsbana (som har högre kapacitet än spårvagn). Det viktiga för järnvägen blir kostnaden för korsningen. Ska kollektivtrafiken gå över järnvägen noteras att spårvagn blir mer än dubbelt så tung som automatbana. Om dubbelriktad trafik ska gå under järnvägen kräver spårvagn inklusive luftledning dubbel höjd gentemot automatbana, och betydligt bredare passage än automatbanans 6½ meter. Man bör även beakta lutningarna: spårvagn med stålhjul mot stålräls behöver betydligt längre ramper än automatbana som går med gummidäck mot asfalt eller betong och därför klarar lutningar bättre. Automatbana påverkar också landskapsbilden mycket mindre än spårväg. Automatdriften gör att skillnad i totalkostnad blir betydande, vilket dock ej lär påverka TRV.

Automatbana/stadsbana är också snabbare än spårvagn, varför stationen kan förläggas längre söderut utan att ta längre tid från Gottsunda eller Uppsala centrum. Därför skulle stationen kunna placeras vid Orrslätt eller Nyby i stället för i lutningen vid Högtomt. Banan skulle även kunna förlängas genom Alsike till Knivsta centrum. Om banans sträckning mot Boländerna följer Östra Leden utanför Bergsbrunna kan de som där bor snabbt komma till tågstationen.

Till bedömningen hör, som Länsstyrelsen påpekar, att något beslut om att tillåta bro vid Ultuna för spårvagn inte finns. Det är tveksamt om tillstånd kommer att ges dels på grund av riskerna för läckage av Uppsalas dricksvatten ut i Fyris, dels på grund av hotet mot Riksintresset Ultuna Källa. Kommer inget tillstånd för bro vid Ultuna faller konceptet spårvagn, medan automatbana som är billigare kan klara trafiken från Sävja och Dansike till tågstation och Boländerna/Fyrislund. En tänkbar lösning är även BRT som är åtskilligt billigare än spårvagn och som slipper luftledning.

En fara är att kommunen dock väljer spårvagn. Eftersom den redan nu är ganska omodern kan den inte beräknas vara i drift många år efter det att järnvägen tagits i bruk. Då kan det bli aktuellt med ombyggnadskostnader, men sådana lär knappast drabba TRV.

Nu har diskussionen här kommit att beröra nästa sträcka, den mot Knivsta. Men det är svårt att se sträckor som helt avgränsade när de alla påverkar varandra och tillsammans utgör en helhetssträcka Uppsala-Knivsta/Arlanda/Märsta-Stockholm.

För Markägargruppen

Ragnar Brugård, Danmarks Söderby

Göte Danielsson, Danmarks Vallby

Mats Åkerblom, Bergsbrunna

I gruppens arbete deltar Bengt Karlsson, Danmarks Söderby, samt därtill Lennart Lundberg kommunalråd KNU i Knivsta för att hålla sig orienterad. Gruppen sammanträdde med statens representant Johan Edstav 2019-11-08 samt med Erik Pelling med medarbetare 2020-02-25.

BILAGOR:

A Yttrande över Uppsala kommuns förslag till fördjupad översiktsplan för sydöstra staden. Dnr KSN-2017-0007. Markägargruppen 2020-04-08.

B UNT-artikel med nästan hela detta yttrande, samt KARTA. UNT 2020-04-08.