

## Svar till Stefan Hanna om frågor kring Kunskapsspåret

Jag vill tacka Stefan Hanna för frågorna och inledningsvis ge en bakgrundsinformation om kommunens arbete med Kunskapsspåret.

Uppsala växer och fram till 2050 finns det planer på att befolkningen ska öka från 200 000 till 350 000 invånare. För att möta befolkningsökningen krävs nya bostäder och ett förstärkt transportsystem. De senaste åren har olika kollektivtrafiklösningar för Uppsala kommun studerats och förslag på sträckning för en kapacitetsstark kollektivtrafik genom staden finns i översiktsplanen. Inom ramen för det gemensamma arbetet med Kollektivtrafikförvaltningen om Framtidens kollektivtrafik i Uppsala stad, ”Framkollus”, har en systemvalsstudie genomförts. Syftet med denna systemvalsstudie var dels att ta fram ett underlag för att kunna fatta beslut om val av system eller kombination av system för framtidens kollektivtrafik i Uppsala stad, dels att säkerställa genomförbarheten i föreslagen sträckning.

Den sträcka som studerats är ”åttan” och de system som studerats är BRT (Bus Rapid Transit) och spårväg. En sammanfattande bedömning är att BRT inte kan möta resandeefterfrågan inom hela åttan år 2050. Systemets kapacitetsbegränsningar kan därmed, på ett negativt sätt, påverka stadens utvecklingsmöjligheter. Resultaten av studien visar att för att möta resandeefterfrågan krävs att spårväg byggs i de centrala och södra delarna av åttan i vilket Kunskapsspårets sträckning ingår.

Kunskapsspåret ska knyta samman stadskärnan med Akademiska sjukhuset, Science Park, Biomedicinskt centrum, Ångströmlaboratoriet, Ulleråker och i framtiden även SLU Ultuna. Uppsala kommun har beviljats stadsmiljöavtal av staten för grundläggande åtgärder för Kunskapsspåret samt vissa andra framkomlighetsåtgärder i kollektivtrafiken. Inför ansökan skrevs en avsiktsförklaring där Uppsala kommun, Region Uppsala, Vasakronan, Uppsala Universitet och SLU ställde sig bakom intentionerna. Gatu- och samhällsmiljönämnden fattade i full enighet beslut om att gå in med ansökan.

Skälet att skyndsamt satsa på kapacitetsstark kollektivtrafik i Kunskapsspårets sträckning är att klara av miljökraven i Ulleråkerprojektet, där hållbart resande och dricksvattenfrågan är avgörande frågor. Att kollektivtrafiklösningarna finns på plats när människor flyttar in gör att målen kan uppnås, att mobility management-målen uppnås och att vi klarar dricksvattenskyddet.

Kunskapsspåret tar sin utgångspunkt i översiktsplanen och fördjupade översiktsplan för södra staden samt planprogram för Ulleråker. Den utgår också från Region Uppsalas och kommunens gemensamma arbete med nytt linjenät för Uppsala stad samt utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik. Kunskapsspåret är den första etappen av utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik till och i södra staden. Det ska bidra till en utveckling och förbättring av staden så att fler kan välja att ställa bilen till förmån för kollektivtrafik och också bidra till en utveckling av stadsmiljön längs spåret. Projektet är en förutsättning för utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan innerstaden, Resecentrum och södra staden. Projektet skall leda till att större andelar väljer kollektivtrafik i stället för bil. Projektet är en viktig del för att utbyggnaden av södra staden skall ske med kollektivtrafiken, tillsammans med gång och cykel, som norm och att dessa transportmedel skall vara förstahandsvalen för resor till/från och inom södra staden.

**Fråga: Var finns de formella besluten i Uppsala om att kommunens skattebetalare ska betala dyra konsultarvoden för att utreda spårlösningar i det så kallade Kunskapsspåret?**

Analysen i ÖP visar att för att klara framtidens transportbehov på ett hållbart sätt krävs att fler åker kollektivt för att klara såväl trängsel som miljökrav. Det utreds kapacitetsstark kollektivtrafik. Att jobba med infrastruktur för kollektivtrafiken är ett kommunalt ansvar och det är politiskt prioriterat i arbetet med hållbar stadsutveckling då staden växer.

Sedan 2006 har vi haft riktlinjer i ÖP om att planera för framtida spårtrafik, därför har till exempel Råbygatan, under tidigare mandatperioder anpassats på ett sådant sätt.

I december 2016 (dnr GSN-2016-2816) tog GSN beslut om att planering och projektering ska utgå från bärighet som klarar spårväg. Tidigare under 2016 tog GSN enhälligt beslut om att kommunen skulle ansöka om stadsmiljöavtal för Kunskapsspåret från staten.

**Fråga: Finns och i så fall var kan jag ta del av investerings- och driftsåtaganden kopplade till ett Kunskapsspår från Region Uppsala?**

Nej, i detta initiala läge finns inte några sådana beslut. Däremot finns avsiktsförklaringen där Region Uppsala ingår och enligt Länstransportplanen 2014-2025 där följande framkommer:

**Lokal och regional kollektivtrafik i Uppsala stad.** Tillgängligheten till olika målpunkter i Uppsala stad är viktigt för invånare i hela länet. En utveckling av kollektivtrafiken inom Uppsala stad bör bidra till att förbättra kopplingarna till regional tåg- och busstrafik. Åtgärder kan finansieras via såväl länsplan som nationell plan. Om en god utveckling av kollektivtrafiken förutsätter t.ex. utbyggnad av spårväg är medfinansiering från nationell plan helt nödvändig. Bristar i korthet:  
 »» Bristande framkomlighet och långa restider för busstrafik i stadsmiljö.  
 »» Prognostiserad trafiktillväxt riskerar att förvärra situationen och medföra bl.a. trängsel och negativa miljökonsekvenser. (Högt prioriterad av landstinget/UL och Uppsala kommun.)

**Fråga: Finns och i så fall var kan jag ta del av investerings- och driftsåtaganden kopplade till ett Kunskapsspår från svenska staten?**

Stadsmiljöavtal och möjlighet till ytterligare statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder finns.

**Fråga: Hur mycket har Uppsala kommun lagt ner hittills i aktiverade kostnader kopplade till spårutredningar?**

Det finns ingen renodlad spårutredning. Inom Framkollus har beslut fattats att ta fram en förstudie om genomförbarhet för cirka 1,5 Mkr. Den sk Systemvalsstudien som studerar både BRT och spårväg som alternativa lösningar till ett prioriterat kollektivtrafikstråk. Systemvalsstudien uppgick till c:a 1,8 Mkr 50/50 fördelning Uppsala kommun /Region Uppsala.

**Fråga: Hur mycket mer pengar planerar Uppsala kommun betala för ytterligare spårutredningar de kommande två åren?**

I budget 2017 ligger 5 mkr då är det inte bara spårutredning utan utredning kollektivtrafik dvs både BRT och spår i bemärkelsen framkomlighet och bärighet. Vi söker medfinansiering från Tillväxtverket om 16 mnkr under perioden fram till 2020.

**Fråga: Anser du att Uppsala kommun av egen kraft kan bära en liknande investering?**

För att Uppsala kommun ska kunna investera i riktigt kapacitetsstark kollektivtrafik krävs medfinansiering från staten, Region Uppsala och gärna EU.

På uppdrag av Stockholms läns landsting har Evidens i samverkan med konsultföretagen Spacescape och White genomfört en serie studier där läges- och stadsbyggnadskvaliteter för boende och kontorshyresmarknaden analyserats för Stockholmsregionen. Syftet med de omfattande studierna har varit att utveckla kunskap som kan ligga till grund för bedömning, planering och scenarioanalys av regionens utveckling. Konkret har studierna bidragit med kunskap för stadsplanering och finansiering av infrastruktur. Utifrån studierna har modeller utformats som ger möjlighet att skatta påverkan på fastighetsvärden när nya stadskvaliteter tillförs, som t ex en spårstation. Utvecklingen i Uppsala har många likheter med Stockholmsregionen, därför måste vi också analysera hur till exempel markpriser utvecklas utifrån investeringar i spårväg. Längs med Kunskapsstråkets sträckning är detta en särskilt viktig fråga eftersom det visar i vilket skede kommunen ska göra investeringar i samhällsviktig infrastruktur.

***Fråga: Om Uppsala kommun fortsätter att satsa pengar i utredningsarbete, när är det i så fall läge att kostnadsföra alla nedlagda pengar och direkt belasta kommunens resultat om inte finansiering blir aktuellt?***

Vart efter utredningar färdigställs behövs beslut fattas om nästa steg (fortsätta/avsluta). Syvende och sist behövs ett politiskt ställningstagande göras utifrån bedömning av bästa samhällsnyttan för kommunen och regionen.

**Maria Gardfjell**

Kommunalråd med ansvar för miljö och trafik