

Kommunledningskontoret
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2023-06-08

Diarienummer:
KSN-2022-03487

Handläggare:
Ola Kahlström

Svar på motion om framkomlighet för långa, moderna bussar från Stefan Hanna (UP)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** avslå motionen.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del

2. **att** justera ärendet omedelbart.

Ärendet

Stefan Hanna (UP) föreslår i en motion väckt 11 december 2022 följande:

- Att Uppsala kommun ska planera för och bygga kollektivtrafikstråk i centrum och Uppsala stads södra stadsdelar så att långa, tunga och moderna bussystem kan få god framkomlighet genom att kollektivtrafiken i stor omfattning får separata körfält.
- Att långa bussar, som liknar de längsta i Malmö stad, utreds som nästa utvecklingssteg för att säkra kollektivtrafik i city med högre kapacitet än idag.

Beredning

Ärendet har beretts inom stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

Föredragning

Uppsala kommun har tillsammans med Region Uppsala under lång tid planerat för kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsalas södra stadsdelar. För att kunna bygga det, oavsett om det är för buss eller spårväg, krävs planering. Det sker i arbetet med två detaljplaner. Detaljplanerna möjliggör för antingen spårväg eller så kallad BRT, bus

rapid transit, vilket är det bussystem motionären nämner. Uppsala kommun har utrett vilket kollektivtrafiksystem som är ändamålsenligt för Uppsalas södra stadsdelar. Dokumentationen från utredningarna har utgjort beslutsunderlag och har förankrats hos politiken. Flera av dem ligger även tillgängliga på kommunens hemsida. Basen för utredningarna är resenärsprognoser. Slutsatserna är tydliga att spårväg krävs av kapacitetsskäl och för att få en långsiktigt hållbar lösning. Detta ligger också till grund för den ansökan om statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal som Uppsala kommun gjort hos Trafikverket och som Trafikverket godkänt våren 2022. Det betyder att Trafikverket delar Uppsala kommuns syn på att spårväg är en ändamålsenlig trafiklösning.

Region Uppsala har tagit fram en egen resenärsprognos för Uppsala stad under vintern 2022/2023. De nya prognoserna tar bland annat bättre hänsyn till hur det parallella busslinjenätet kan påverkas av spårvägen. Prognoserna baserar sig också på uppdaterade resvaneundersökningar. Resultatet visar att antalet påstigande resenärer ökar med cirka 20 procent jämfört med tidigare prognoser och fastställer därmed argumentet för spårväg på ett än tydligare sätt.

Eftersom prognoserna så entydigt visar att spårvägskapaciteten kommer att behövas är det en dyrbar lösning att först bygga ut ett BRT-system, likt Malmös långa bussar, för att sedan konvertera till spårväg. Då erfarenheter från alla andra städer som etablerat ett spårvägssystem visar att spårvägen ökar markvärdena kommer ett betydande intäktsbortfall att ske för de delar som exploateras innan spårvägen byggs, eftersom dessa värdeökningar inte finns vid utbyggnad av BRT (**bilaga 2**).

Vidare sker utbyggnaden i två separata steg vilket bland annat ökar byggherrekostnaderna avsevärt. Ombyggnaden tar också tid i anspråk, och kan i princip göras på två sätt. Antingen stängs hela sträckan av och byggs om i ett skede, eller sker ombyggnaden partiellt där BRT-systemet trafikeras parallellt. Den tidigare lösningen går fortare men påverkar människors resande kraftigt. Till exempel stängs bron över Fyrisån av, vilket påverkar resenärer mycket kraftigt. Det senare alternativet ger mindre påverkan men sker över längre tid.

När det gäller det andra yrkandet om långa bussar, gäller att det är Region Uppsala som bestämmer typen av bussar som trafikerar kollektivtrafiken i Uppsala. I praktiken kommer dock Uppsala kommun att involveras i det beslutet eftersom anpassningar i gatuinfrastrukturen kommer att behöva ske om den typ av långa dubbelledade bussar som motionären syftar på ska kunna trafikera Uppsalas gator.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i ärendet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 8 juni 2023
- Bilaga 1, motion om framkomlighet för långa moderna bussar från Stefan Hanna (UP)
- Bilaga 2, jämförelsetabell

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Motion om framkomlighet för långa moderna bussar

Det är hög tid för val av transportslag för kapacitetsstarkare kollektivtrafik i Uppsala stad för de kommande 20 åren. Redan idag finns flaskhalsar för kollektivtrafiken som måste byggas bort i flera delar av staden. Flaskhalsar som bland annat är viktiga att bygga bort för att skapa bättre framkomlighet för framför allt blåljus och kollektivtrafiken.

Längre pendeltåg och längre bussar räcker under minst 20 år till. Längre bussar, liknande dem som finns i Malmö, kräver omfattande ombyggnationer för att kraftigt förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och därigenom bättre förutsättningar att säkra att tidtabeller följs. "Kör buss tänk spår" har länge väglett förvaltningens stadsplaneringsarbete. Det är en klok planeringsinramning, då det är viktigt att kortsiktiga framkomlighets- och kapacitetsförstärkningar inte får skapa framtida stora trösklar för mer kapacitetsstarka fordon inom stadens kollektivtrafik.

<https://www.mynewsdesk.com/se/skanetrafiken/pressreleases/malmoe-foerst-i-europa-med-24-meters-helelektriska-bussar-3148312>

Det är Region Uppsala som ansvarar för kollektivtrafiken i Uppsala kommun. Samtidigt är det kommunens ansvar att säkra ett fungerande vägsystem. Det är också kommunens ansvar att se till så att all infrastruktur under gatumark är tillgänglig för underhåll och reparationer utan att kollektivtrafiken allvarligt hindras under långa tidsperioder. Idag pågår arbete med vägsträckor som behöver byggas om för att klara alla längre och tyngre fordon. Förbättrad framkomlighet och kapacitetshöjning under "rusningstider" behövs till exempel mellan Uppsala Centralstation, Akademiska Sjukhuset, Uppsala Science Park, Biomedicinskt Centrum, Ångströmlaboratoriet, Ulleråker, Rosendal och Sveriges Lantbruksuniversitet. Även en förstärkning mellan Gottsunda och övriga staden behöver säkerställas. Passagen över Fyrisån behöver också på något sätt förstärkas. Möjligen är en förstärkning i anslutning till befintlig Kungsängsbro den bästa lösningen då Fyrislund bättre kan inkluderas i ett framtida smartare kollektivtrafiktät längs viktiga arbetsplatsområden.

Samtliga partier i Uppsala kommunfullmäktige säger sig vilja att staten ska fullfölja tidplanen med två ytterligare spår mellan Uppsala och Stockholm. Utvecklingspartiet demokraternas, UPs delar den uppfattningen. Det är UPs övertygelse att Uppsala kommun kan leva upp till avtalets krav på nybyggda bostäder genom att kraftigt flytta planerade bostäder från Uppsalas södra stadsdelar till bland annat större exploateringar längs redan befintliga spår såsom Ostkustbanan, Dalabanan och Länna Järnväg. Genom en liknande förändring stärks hela Uppsala kommun till glädje för alla Uppsala kommuns invånare. Och en hårdare exploatering av staden sprids ut på betydligt fler år.

Jag yrkar

Att Uppsala kommun ska planera för och bygga kollektivtrafikstråk i centrum och Uppsala stads södra stadsdelar så att långa, tunga och moderna bussystem kan få god framkomlighet genom att kollektivtrafiken i stor omfattning får separata körfält.

Att långa bussar, som liknar de längsta i Malmö stad, utreds som nästa utvecklingssteg för att säkra kollektivtrafik i city med högre kapacitet än idag.

Stefan Hanna

Partiledare

Utvecklingspartiet demokraterna

Bilaga 2

Kostnads-, intäktsområde	Referens (enligt fattade beslut)	Scenario 1 halvering av bostäder samt BRT	Scenario 2 BRT/buss först - spårväg sen
Investeringskostnad BRT		-4 miljarder Kostnaden hämtas från programhandling för BRT med högsta standard.	-4,4 miljarder. Kostnaden hämtas från programhandling. Eftersom förberedelsearbeten för kommande spårväg görs blir kostnaden något högre än scenario 1.
Investeringskostnad spårväg	-6 miljarder Källa: programhandling höst 2021, index 2021.		-2 miljarder Ombyggnad till spårväg. Kostnaden ökar något på grund av bland annat högre byggherrekostnader än om man byggt ut till spårväg på en gång.
Statlig medfinansiering	3 miljarder I enlighet med två statliga beslut.	0-2 miljarder Kommunen antas kunna söka stadsmiljömedel ånyo pga ändrad markanvändning. Eftersom inga medel finns efter 2027 krävs regeringsbeslut om stadsmiljömedel i nästa nationella plan (beslut 2026)	0 Bidraget för Ultunalänken är avhängigt spårväg. Stadsmiljöavtalsmedlen gäller också spårväg. Trafikverkets beslut grundar sig i att spårväg är en ändamålsenlig lösning.
Markförsäljningsintäkter	10 miljarder Schabloniserade beräkningar från MEX. Varav 2 miljarder utgör markvärdesökning med anledning av spårväg.	3,5 miljarder På grund av minskat antal bostäder sjunker försäljningsintäkterna relativt mycket.	6,5 miljarder. Kommunen förlorar markvärdeökningar för de fastigheter som säljs under perioden med BRT. Antagandet är att om man investerar i BRT så kommer den att köras i åtminstone 10-15 år innan den kommer kunna konverteras. Bedömningen är att ca 3,5 mdr kr förloras, men påverkas av när konverteringen till spårvägen görs
Anläggningsutgifter Kostnad för allmän platsmark, social infrastruktur med mera	-6 miljarder Schabloniserade beräkningar från MEX.	-3 miljarder Även kostnaden för allmän platsmark, skolor med mera blir lägre.	-6 miljarder Samma kostnader jämfört med referens.
Netto	1 miljard	-1,5 - -3,5 miljarder	-5,9 miljarder