

## § 145

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

#### KSN-2022-03487

#### Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** avslå motionen.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del

2. **att** justera ärendet omedelbart.

#### Sammanfattning

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.

#### Beslutsunderlag

- Arbetsutskottets förslag 12 juni 2023
- Tjänsteskrivelse daterad 8 juni 2023
- Bilaga 1, motion om framkomlighet för långa moderna bussar från Stefan Hanna (UP)
- Bilaga 2, jämförelsetabell

#### Yrkanden

Therez Almerfors (M), Ehsan Nasari (C), Jonas Segersam (KD) och Kent Kumpula (SD) yrkar bifall till motionen.

Kommunstyrelsen  
ProtokollsutdragDatum:  
2023-06-14

Erik Pelling (S) och Jennie Claesson (L) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag att avslå motionen samt att ärendet justeras omedelbart.

### Beslutsgång

Ordföranden ställer Therez Almerfors (M) med fleras yrkande mot Erik Pelling (S) med fleras yrkande och finner att kommunstyrelsens bifaller arbetsutskottets förslag att avslå motionen.

Ordföranden finner därefter att kommunstyrelsen beslutar att justera ärendet omedelbart.

### Reservationer

Närvarande ledamöter (M), (C) och (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för Therez Almerfors (M) med fleras yrkande.

Kent Kumpula (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande med följande motivering:

*Sverigedemokraterna är kritiska till spårvägsprojektet. Vi förordar BRT (Bus Rapid Transit) som är ett flexiblare alternativ och som kräver mindre exploatering av gatubilden. BRT är mer kostnadseffektivt om inte inflyttningen av nya invånare lever upp till de högre ställda befolkningsprognoserna för områdena. Det är även ett riskmoment att ge sig in i sårvägsprojektet under rådande lågkonjunktur, som innefattar ett mycket osäkert prisläge på grund av stigande materialpriser. Det finns en uppenbar risk att antalet bostäder och nya arbetstillfällen blir lägre än vad som planeras för i de sydöstra stadsdelarna, att låsa fast sig vid ett kollektivtrafikslag som endast är ekonomiskt försvarbart vid ett stort resenärsunderlag är en betydande risk för kommunen.*

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

## § 159

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

#### KSN-2022-03487

##### Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. **att** avslå motionen.

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

2. **att** justera ärendet omedelbart.

##### Deltar ej i beslut

Ehsan Nasari (C) och Jonas Segersam (KD) deltar inte i beslutet.

##### Sammanfattning

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.

##### Beslutsunderlag

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

Kommunstyrelsens arbetsutskott  
Protokollsutdrag

Datum:  
2023-06-12

### Yrkanden

Stefan Hanna (UP) yrkar bifall till motionen.

Erik Pelling (S), Tobias Smedberg (V) och Linda Eskilsson (MP) yrkar bifall till föreliggande förslag att avslå motionen samt att ärendet justeras omedelbart vid kommunstyrelsens sammanträde.

### Beslutsgång

Ordföranden ställer Stefan Hannas (UP) yrkande mot Erik Pelling (S) med fleras yrkande och finner att arbetsutskottet bifaller Erik Pelling (S) med fleras yrkande.

### Reservationer

Stefan Hanna (UP) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

### Särskilt yttrande

Stefan Hanna (UP) lämnar följande särskilda yttrande:

*Utvecklingspartiet demokraterna anser att det i nuläget är mycket klokare för Uppsala kommun att som nästa steg av fordon för kollektivtrafik förorda långa bussystem liknande MalmöExpressen. När vi börjar närma oss ett behov av betydligt högre kapacitet är det bättre att bygga någon form av automatbana eller till och med tunnelbana istället för spårväg. Ett tunnelbanesystem skulle också innebära en betydligt bättre möjlighet att bryta vattenbarriärer, spårbarriärer och enklare kunna byggas ut med att inkludera även östra, norra och västra Uppsala stad.*

*Runt år 2035 har alla överklagandeprocesser avgjorts kopplat till de expansiva planerna i Södra Uppsala stads stadsdelar. Vi vet då också hur många fler som bor och arbetar i Uppsala stad. Först runt 2035 är tiden mogen att utreda om moderna lösningar som automatbana, av någon form, eller till och med tunnelbana är rätt nästa steg. Nästa steg efter att någon variant av MalmöExpressen då kan vara i drift redan år 2027. Det innebär då också att, om omförhandlingarna med staten hanteras klokt, Stadsmiljöavtalens miljardstöd inte missas på grund av att avtalets tidplan inte hålls om avtalet villkoras med spårväg.*

*I avtalet som ingåtts med staten framgår att överenskommelsen villkorats med att staten ska finansiera 50 procent av investeringarna för Ultunalänken. Eftersom staten samtidigt har satt ett maximalt tak på 900 miljoner kronor anser jag att avtalet inte längre är relevant eftersom kostnaderna för att bygga en Ultunalänk, om den får byggas, kommer att vara väldigt mycket dyrare än 1.800.000.000 kronor. Staten har inte på något sätt i nuvarande avtal förbundit sig att kompensera för en kraftig inflation och kraftiga räntekostnadsökningar.*

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott  
**Protokollsutdrag**

Datum:  
2023-06-12

*Genom att som nästa kapacitetshöjande åtgärd inom kollektivtrafiken satsa på att bygga vägar som möjliggör att kollektivtrafiken kan hålla tidtabeller, samt en högre kapacitet, säkrar också kommunen en plan B om Ultunabron inte godkänns. Ett MalmöExpressen alternativ innebär att kommunen, och Regionen, klokare sprider riskerna. Riskerna med den enfaldiga väg framåt som nu drivs kopplat till exploateringen av Uppsala stads södra stadsdelar. En lösning med MalmöExpressen kan då till exempel användas för att bygga ut västerut vid Södra station och binda samman stationsområdet med Fyrislund.*

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

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 kapacitetskäl 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 kollektivtrafiknät 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 längst 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-,<br>intäktsområde  | Referens (enligt fattade<br>beslut)   | Scenario 1 halvering av<br>bostäder samt BRT  | Scenario 2<br>BRT/buss först - spårväg sen  |
|--|---|---|---|
| Investeringskostnad BRT  |   | <b>-4 miljarder</b><br>Kostnaden hämtas från programhandling för BRT med högsta standard.   | <b>-4,4 miljarder.</b><br>Kostnaden hämtas från programhandling. Eftersom förberedelsearbeten för kommande spårväg görs blir kostnaden något högre än scenario 1.   |
| Investeringskostnad<br>spårväg   | <b>-6 miljarder</b><br>Källa: programhandling höst 2021, index 2021.  |   | <b>-2 miljarder</b><br>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  | <b>3 miljarder</b><br>I enlighet med två statliga beslut.   | <b>0-2 miljarder</b><br>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) | <b>0</b><br>Bidraget för Ultunalänken är avhängigt spårväg. Stadsmiljöavtalsmedlen gäller också spårväg. Trafikverkets beslut grundar sig i att spårväg är en ändamålsenlig lösning.  |
| Markförsäljningsintäkter   | <b>10 miljarder</b><br>Schabloniserade beräkningar från MEX. Varav 2 miljarder utgör markvärdesökning med anledning av spårväg. | <b>3,5 miljarder</b><br>På grund av minskat antal bostäder sjunker försäljningsintäkterna relativt mycket.  | <b>6,5 miljarder.</b><br>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<br>Kostnad för allmän platsmark, social infrastruktur med mera | <b>-6 miljarder</b><br>Schabloniserade beräkningar från MEX.  | <b>-3 miljarder</b><br>Även kostnaden för allmän platsmark, skolor med mera blir lägre.   | <b>-6 miljarder</b><br>Samma kostnader jämfört med referens.  |
| Netto  | <b>1 miljard</b>  | <b>-1,5 - -3,5 miljarder</b>  | <b>-5,9 miljarder</b>   |