

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen**

Datum:  
2024-09-02

Diarienummer:  
KSN-2024-01937

Handläggare:  
Leo Björklund

## Inriktningsbeslut för gång- och cykelpassage Sävja gård, Fyra spår Uppsala

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** ändra inriktning för gång- och cykelpassage vid Sävla gård till att ersättas med förslag 2 i ärendets bilaga 1, samt
2. **att** initiera en justering av medfinansieringsavtalet mellan Uppsala kommun och Trafikverket enligt inriktningen ovan och återkomma till kommunstyrelsen med förslaget till justerat avtal.

### Ärendet

Trafikverket, Uppsala kommun och Region Uppsala har, inom den nationella planen för transportsystemet 2018–2029, ingått ett avtal om bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och Nysala i Uppsala kommun. Avtalet innebär att staten ska öka spårkapaciteten mellan Stockholm och Uppsala C från två till fyra spår samt bygga en ny järnvägsstation söder om Bergsbrunna.

Detta ärende rör ett förslag till förändrad utformning av en tidigare beslutad medfinansieringsåtgärd vid den nya järnvägsstationen, benämnd "Åtgärd 3 Gång- och cykelpassage Sävla gård".

Under andra kvartalet 2024 har stadsbyggnadsförvaltningen genomfört utredningar som visar att ett regionalt cykelstråk mellan Uppsala och Knivsta kan skapas på flera olika sätt. Det nya förslaget möjliggör en lösning där cykelstråket går genom sydöstra Uppsala, vilket erbjuder en i princip likvärdig funktionalitet som den ursprungliga planeringen. Samtidigt skulle investeringskostnaden kunna bli betydligt lägre än i det ursprungliga förslaget, som reglerades i medfinansieringsavtalet med Trafikverket och beslutades av kommunfullmäktige den 22 maj 2023.

Vid den fortsatta planeringen, projektering och utbyggnad av cykelstråket kommer stor vikt läggas vid stråkets utformning och lokalisering, så att funktionen som regional cykelled ska säkras även om utformningen blir en annan än i tidigare beslut.

Detta ärende innebär också en kommande ändring av medfinansieringsavtalet, som kommunfullmäktige beslutade om den 22 maj 2023 (§89).

### **Beredning**

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

Ärendet bedöms vara neutralt ur ett jämställdhets- eller barnperspektiv jämfört med tidigare beslut. Jämställdhetsperspektiven och perspektivet för barn kommer fortsatt att beaktas i arbetet med de sydöstra stadsdelarna med tillhörande stadsbyggnadsprojekt som exempelvis Uppsala S och Väginfrastruktur i de sydöstra stadsdelarna som helhet.

Näringslivsperspektivet har beaktats genom att förutsättningar att skapa en attraktiv urban miljö i de sydöstra stadsdelarna uppnås till förmån både för byggaktörer som kommer att investera i byggande på platsen men också för framtida näringsidkare.

### **Föredragning**

Uppsala kommun växer och förväntas fortsätta växa kontinuerligt, tack vare näringslivets sammansättning, de två universiteten och de goda förutsättningar som finns för utveckling av kommunen. För att möta det ökande resandet och andra transporter mellan Uppsala och Stockholm samt det nationella och regionala transportbehovet har staten i fyrsparavtalet (KSN-2021-01034-8) åtagit sig att höja kapaciteten i järnvägsanläggningen. Denna kapacitetshöjning ska uppnås genom att järnvägen utvidgas från två till fyra spår före 2034 och att en ny järnvägsstation byggs söder om Bergsbrunna.

Norr om den nya järnvägsstationen och bytespunkten har kommunen i medfinansieringsavtalet Fyra spår Uppsala C-Uppsala S” (KSN-2022-02108-15) avtalat om att finansiera Åtgärd 3 Gång- och cykelpassage Sävja gård. Trafikverket ska utföra byggnationen av gång- och cykelpassage vid Sävja gård. Passagen är ett tillägg till Trafikverkets grundutförande.

I den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna har passagen vid Sävja gård motiverats med att den skapar en gen gång- och cykelbana som möjliggör snabb och ostörd cykling samt att den minskar barriäreffekterna som breddningen av järnvägsanläggningen medför.

Den avtalade kostnaden för gång- och cykelpassagen är 32 miljoner kronor exklusive påslag för byggherrekostnader, varav kommunen ska stå hela kostnaden. Utöver kostnaden för gång- och cykelpassagen har kommunen även kostnader för nödvändig detaljplaneläggning och anläggande av gång- och cykelvägar som ansluter till befintliga gång- och cykelvägar vid väg 255 samt till planerade gång- och cykelanläggningar vid Gårdsvägen. Totalt beräknade dessa åtgärder innebära kostnader på 93 miljoner kronor för kommunen.

I fortsatt utredningsarbete inom ramen de sydöstra stadsdelarna har alternativa lösningar till gång- och cykelpassagen vid Sävja gård analyserats av stadsbyggnadsförvaltningen. Alternativen har sedan utvärderats utifrån krav på att uppfylla målen i den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna och

ekonomisk effektivitet. Ett ytterligare krav har varit att alternativen ska även ge förutsättningar för att skapa ett attraktivt regionalt cykelstråk mellan Uppsala och Knivsta.

I en utredning, bilaga 1, presenteras ett alternativt förslag (Förslag 2) till gång- och cykelpassagen vid Sävja gård och hur de båda alternativen skiljer sig åt.

Sammanfattningsvis visar utredningen att båda alternativen uppfyller kraven för ett regionalt cykelstråk men att Förslag 2 är en betydligt mer kostnadseffektiv lösning som innebär att ett regionalt cykelstråk kan inarbetas i stadsväven inom de sydöstra stadsdelarna.

Vid den fortsatta planeringen, projektering och utbyggnad av cykelstråket kommer stor vikt läggas vid stråkets utformning och lokalisering, så att funktionen som regional cykelled ska säkras även om utformningen blir en annan än i tidigare beslut.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Genom att besluta att inte genomföra åtgärd för gång- och cykelpassage vid Sävja gård inklusive tillhörande gång- och cykelvägar så minskar kommunens beräknade totalkostnader med 87 miljoner kronor, se bilaga 1.

Trafikverket har gentemot kommunen hitintills fakturerat och aviserat kostnader för arbetet med gång- och cykelpassage Sävja Gård på totalt cirka 1,1 miljoner kronor.

Förslaget till beslut skulle innebära en positiv resultateffekt för kommunen på 52,3 miljoner kronor. Övriga tillhörande kostnader utöver gång- och cykelpassagen, har inte sedan tidigare någon beslutad budget. Därför uppstår inte heller någon resultateffekt från dessa anläggningar.

Detaljerad ansvarsfördelning och finansiering kommer att regleras i kommande medfinansierings- och genomförandeavtal, som pågår för hela sträckan mellan Uppsala C och de sydöstra stadsdelarna.

Investeringsbeslut för Förslag 2 kommer att fattas vid senare tillfälle.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse, daterad 2 september 2024
- Bilaga 1, Utredning av alternativa lösningar till GC-passage vid Sävja gård, daterad 11 juni 2024

Stadsbyggnadsförvaltningen

Ingela Hagström

Tillförordnad stadsdirektör

Christian Blomberg

Stadsbyggnadsdirektör

# Utredning av alternativa lösningar till GC-passage vid Sävja gård

2024-06-11

Jämförelsestudie av alternativa lösningar som kan ersätta GC-passage vid Sävja gård.

## Bakgrund:

Kommunen har i medfinansieringsavtalet med Trafikverket gjort tillägget att anlägga en planskild korsning vid Sävja gård för gång- och cykeltrafik. Trafikverket ska enligt det avtalet utföra denna planskildhet på kommunens bekostnad.

Under våren 2024 har stadsbyggnadsförvaltningen undersökt alternativa lösningar till den planskilda korsningen vid Sävja gård. Syftet med arbetet har varit att undersöka möjligheter till att öka den ekonomiska effektiviteten i den infrastruktur som har föreslagits i den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna.

## Omfattning:

Förutsättningen har varit att alternativen ska uppfylla målen i den fördjupade översiktsplanen samtidigt som de kommunala ekonomiska medlen ska nyttjas på ett effektivt sätt. Vidare ska alternativen ge förutsättningar för att skapa ett attraktivt regionalt cykelstråk mellan Uppsala och Knivsta.

I den fördjupade översiktsplanen för sydöstra stadsdelarna är målen att skapa en gen gång- och cykelbana som möjliggör snabb och ostörd cykling samt att minska på barriäreffekterna som breddningen av järnvägsanläggningen medför.

# Förslag

Efter en övergripande sondering av olika tänkbara alternativ till GC-passage Sävja gård (Förslag 1) har ett alternativt förslag (Förslag 2) kvalificerats som även det möter målen i den fördjupade översiktsplanen.

Utredningen har sedan ställt de båda förslagen mot varandra utifrån flera olika värderingskriterier för att väg dem mot varandra.

*Lokaliseringen av gång- och cykelkopplingen mellan Uppsala S och Knivsta är inte bestämd. Kartbilden visar därmed den kortaste sträckningen.*



# Förslag 1

- **Ny infrastruktur:** Näst intill samtliga delar av detta förslag utgörs av ny infrastruktur.
- **Befintlig infrastruktur:** Befintlig passage under väg 255 kan nyttjas men behöver dock breddas och rustas upp.
- **Markägande:** Kommunen äger näst intill ingen mark
- **Avstånd:** ca 4,2 km (total sträcka Uppsala-Knivsta = 18 km)
- **Restid:** Gen sträcka med få höjdskillnader och få korsningspunkter.

## Fördelar

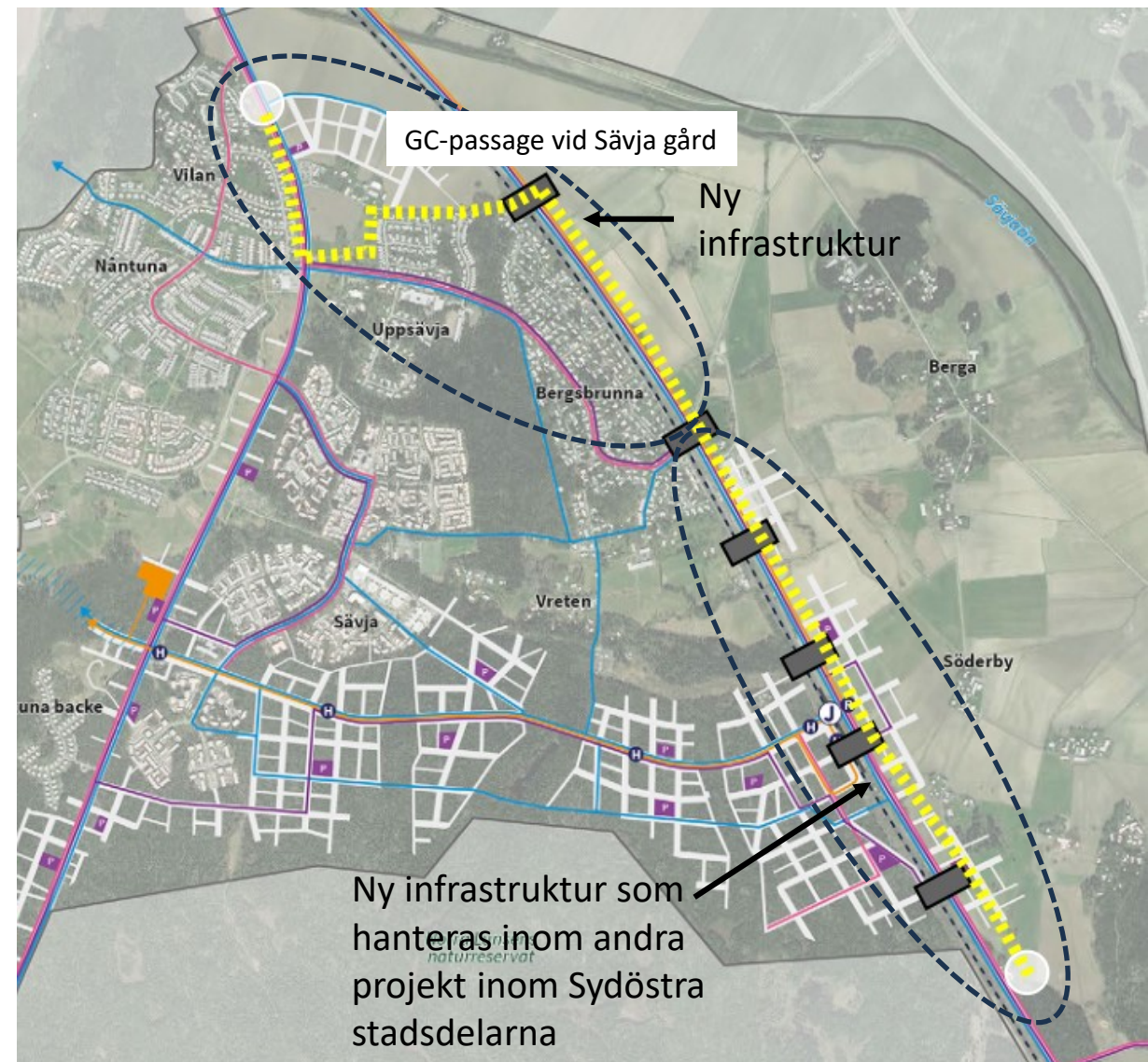
- Minimalt med korsningspunkter
- Minskar järnvägens barriäreffekt
- Underlättar framtida utveckling på östra sidan av järnvägsanläggningen.
- Kortast sträckning

## Nackdelar

- Gör kommunens ekonomi framtung då samtliga investeringar behöver ske innan 2034.
- Dyrare än förslag 2.
- Jordbruksmark tas i anspråk.

## Beroenden:

- Större delen av förslaget behöver genomföras samordnat med järnvägsplanen.



# Förslag 2

- **Ny infrastruktur:** Behov av ny gång- och cykelväg mellan boulevarden och Sävja IP.
- **Befintlig infrastruktur:** Generellt bra gång- och cykelnät, kan behövas breddas på vissa sträckor (längs med 255).
- **Markägande:** Kommunen äger all nödvändig mark
- **Avstånd:** ca 5,2 km (total sträcka Uppsala-Knivsta = 19 km)
- **Restid:** En gen sträcka dock med fler korsningspunkter och något mer kuperad.

## Fördelar

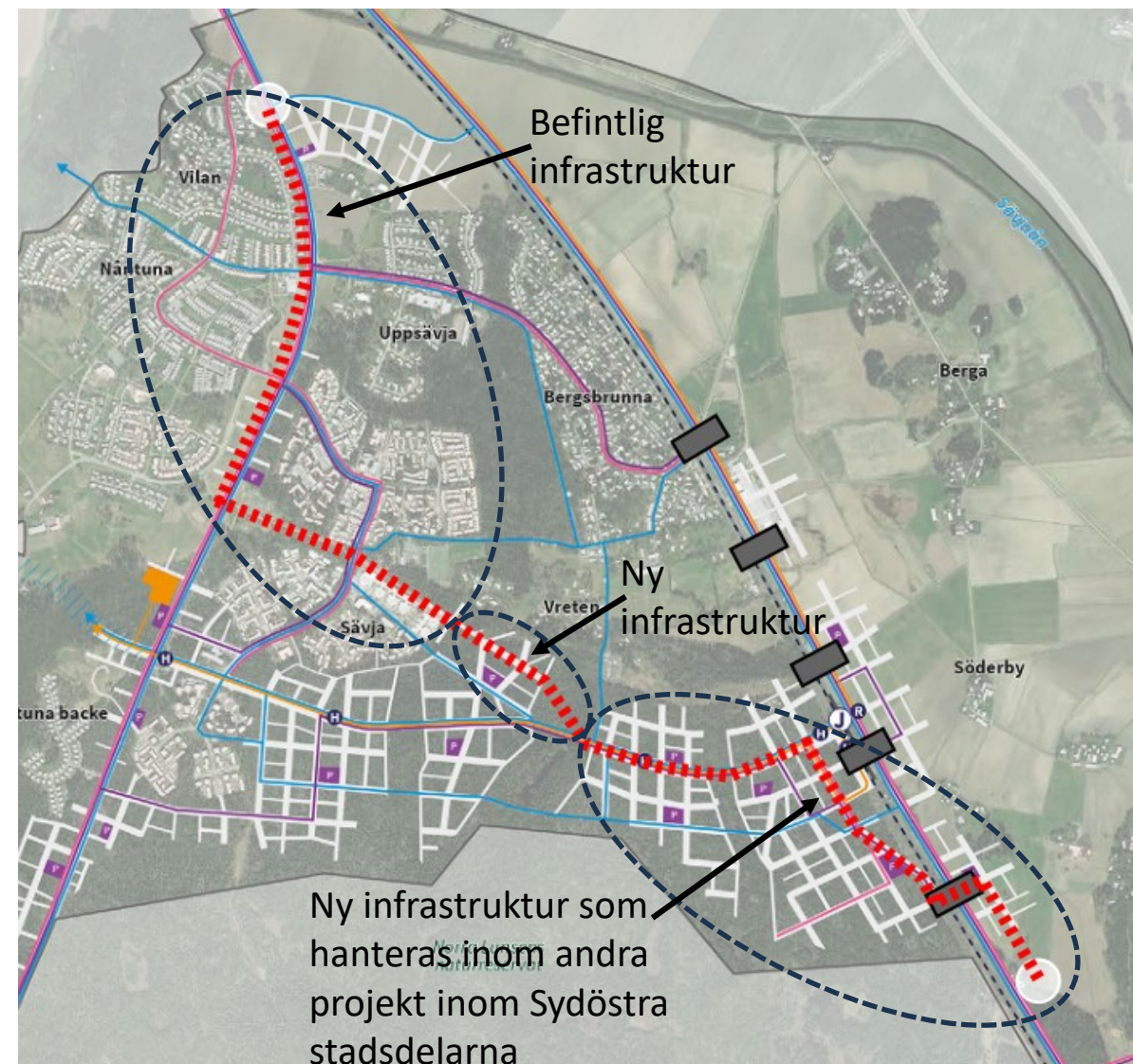
- Billigare än förslag 1.
- Ger större lokala nyttor inom sydöstra stadsdelarna.
- Billigare driftkostnader då det regionala cyklandet integreras i det lokala gång- och cykelnätet.
- Kan synkroniseras med UVABs ledningsdragning.

## Nackdelar

- Något längre sträckning.
- Minskade möjligheter till utveckling på den östra sidan om järnvägen.
- Färre passager över/under järnvägen. Järnvägen blir en ökad barriär.

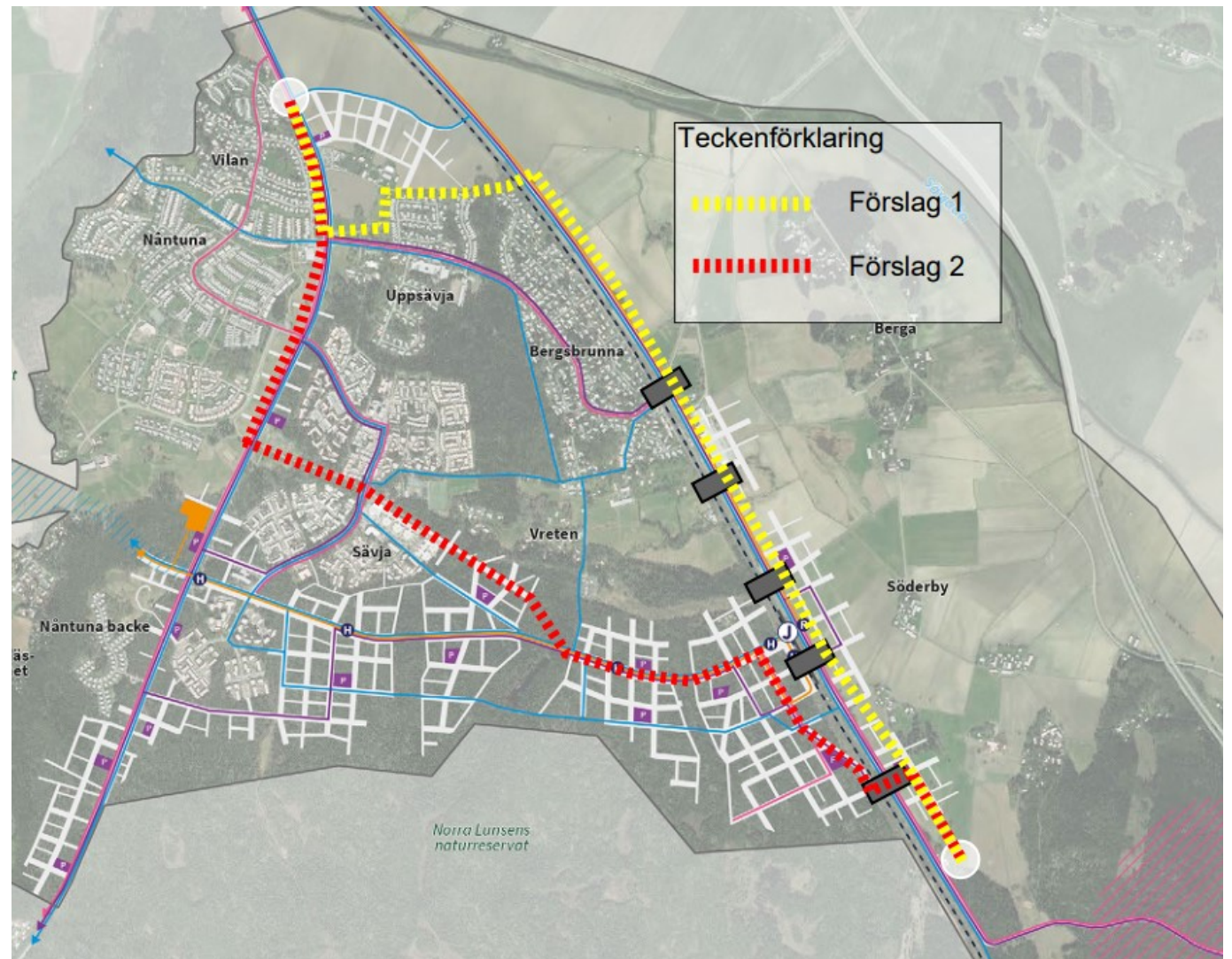
## Beroenden:

- Påverkar Boulevardens utformning i tidigt skede.
- Riskerar att påverka järnvägsplanens tidplan negativt om inte beslut fattas skyndsamt.



# Upplevelse

- Förslag 1 resulterar i en gen sträcka där cyklisterna cyklar utmed ett öppet landskap. Vind kan få stor påverkan på upplevelsen. Förslag 1 innebär troligen en flackare sträcka än Förslag 2.
- Förslag 2 resulterar i en något längre sträcka där cyklisterna passerar genom stadsbebyggelse med närhet till service. Mer folk i rörelse kan öka tryggheten samtidigt som det ökar konfliktrisen med fler korsningspunkter. Förslag 2 är mer kuperad än Förslag 1, framförallt vid Södra passagen där det är stora höjdskillnader mellan den västra och östra sidan om järnvägen. Gång- och cykelvägen bedöms dock kunna uppfylla de krav som ställs i kommunens tekniska handbok.





# Jämförelsematrix – Primära frågor

Bedömningskriterier	Förslag 1	Förslag 2
Regional gc-lösning	Skapar en gen cykellösning med bra flöde och få korsningspunkter.	Skapar en bra cykellösning genom stadsdelen. Däremot fler korsningspunkter och mer integrerad i den lokala trafiken.
Lokal gc-lösning	Ger inledningsvis en begränsad nytta men har en potential att förstärka utvecklingen på östra sidan järnvägen.	Ger en bra och effektiv koppling inom det lokala cykelnätet och förenklar kopplingen mellan Uppsala C och Sydöstra staden.
Kostnader	<b>93 mkr</b>	<b>6 mkr</b>
Framtidssäkring östra sidan	Möjliggör utveckling av östra sidan även utanför den fördjupade översiktsplanen.	Bidrar inte till någon framtidssäkring på östra sidan. Övriga passager inom Sydöstra staden bedöms uppfylla detta behov.
Barriäreffekter	Skapar en extra passage under järnvägen som minskar barriäreffekten.	Bidrar inte till att minska järnvägens barriäreffekter. Inom Sydöstra staden anläggs fler andra passager som fortsatt gör att målen med den fördjupade översiktsplanen uppfylls.
Flexibel starttid	Utbyggnaden måste ske i samband med Trafikverkets utbyggnad av 4-spår. Projektet behöver starta snarast.	Kommunen kan fritt besluta när gång- och cykelbanan ska byggas ut.

# Jämförelsematrix – Övriga frågor

Bedömningskriterier	Förslag 1	Förslag 2
Driftkostnader	Skapar en separat gång- och cykelbana som kommer behöva driftas enskilt.	Ger ett samnyttjande mellan det lokala- och regionala cykelnätet och kan driftas gemensamt.
Markinlösen	Kommunen äger ingen mark som behövs för passagen och dess anslutningsvägar.	Kommunen äger all mark.
Finansiering via länsplanen	Stor möjlighet till 50% medfinansiering av anläggningen. Länsplanen är innehåller dock andra åtgärder som överstiger den budget som finns.	Svårare att motivera men kan finnas en möjlighet till medfinansiering. Gör dock att kommunen kan få medfinansiering för andra åtgärder.
Risk för påverkan på JPs tidplan	Kräver att detaljplanearbete synkroniseras med järnvägsplanen	Tillägg till medfinansieringsavtalet krävs och bör ske i ett paket med bl.a. Vimpelgatan. Om beslut tas nu blir det ingen påverkan på Järnvägsplanens tidplan.
Kulturmiljövärden	Liten påverkan på kulturmiljövärden.	Liten påverkan på kulturmiljövärden.
Utveckling av Sävja gård	Kan bidra till utveckling av Sävja gård. Inga ledningar kommer dock läggas ner i vägen.	Bidrar inte till utvecklingen av Sävja gård.
Jordbruksmark	På östra sidan järnvägen kommer gång- och cykelbanan gå över brukbar jordbruksmark. Kan minska påverkan om det går att nyttja de områden som Trafikverket ska nyttja för arbetsväg.	Kräver inget inlösen av jordbruksmark
Beroenden	Kräver en större samverkan med Trafikverket.	Kommunen styr själv när gång- och cykelbanan ska anläggas.
Naturvärden	Vissa åkerholmar kommer påverkas.	Liten påverkan då utbyggnaden kan anpassas utifrån övrig exploatering inom SÖS.

# Slutsats

Utredningen har utifrån flera förslag tagit fram den bästa alternativa lösningen och gjort en jämförelse mellan Sävja gårds gång- och cykelpassage (Förslag 1) och det alternativ som utredningen tagit fram (Förslag 2). Båda förslagen bedöms uppfylla de mål som finns i den fördjupade översiktsplanen och bedöms inte begränsa den framtida utvecklingen på östra sidan av järnvägsanläggningen som ryms inom den fördjupade översiktsplanen. De övriga planskildheterna under järnvägsanläggningen som skapas inom de sydöstra stadsdelarna bedöms täcka behovet som finns för de sydöstra stadsdelarnas utveckling.

Utifrån det regionala cykelperspektivet där kopplingen mellan Knivsta och Uppsala är viktig har utredningen kommit fram till att båda alternativen även där skapar en gen och bra lösning. I Förslag 1 dras vägen längs med det öppna landskapet som möjliggör högre cykelhastigheter där cyklisterna dock kan påverkas kraftigare av väder och vind. I Förslag 2 dras vägen blandat mellan det öppna landskapet och stadsmiljön vilket ger en närhet till den service som kommer rymmas inom sydöstra stadsdelarna samtidigt som fler korsningspunkter uppstår.

Den största skillnaden mellan förslagen är att Förslag 1 skapar en framtung ekonomi där investeringar på totalt ca 93 miljoner kronor behöver göras i samband med Trafikverkets utbyggnad av fyra spår. Alla anläggningar ska då vara klara senast 2034. Förslag 2 däremot beräknas endast kosta ca 6 miljoner kronor och tar bort beroendet till Trafikverkets utbyggnad av järnvägsanläggningen. Investeringarna och utbyggnaden bör dock ske i samband med att Boulevarden mellan Väg 255 och Uppsala S anläggs.

Genom den betydligt högre ekonomiska effektiviteten i Förslag 2 än Förslag 1 bedöms det förslaget sammantaget vara bättre.