

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen**

Datum:  
2025-02-11

Diarienummer:  
KSN-2025-00147

Handläggare:  
Gabriella Burel

## Programdirektiv 3.0 för Fyrspårsavtalet

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** godkänna programdirektiv 3.0 för Fyrspårsavtalet enligt bilaga 1.

### Ärendet

Genom program Fyrspårsavtalet initieras och koordineras ett antal projekt, samarbeten och uppdrag i syfte att uppnå programmålen och leverera nyttor och resultat i linje med effektmålen. Genom program som styrningsform ges förutsättningar för att hantera övergripande risker och möjligheter. Programstyrningen innebär också att projektens och samarbetenas resultat blir samordnade i tiden för bästa möjliga nytta för kommunen och kommunens samarbetsparter.

Det övergripande syftet med programmet är att skapa förutsättningar för att dels realisera fyrspårsutbyggnaden, dels förverkliga kommunens åtaganden enligt fyrspårsavtalet inkluderat det sammanhängande spårvägsstråket samt väginfrastrukturen.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret. Barn- och jämställdhetsperspektiven bedöms inte vara relevanta för detta ärende utan omhändertas inom respektive projekt som ingår i programmet. Programmets effekt- och programmål stärker möjligheten att nå de övergripande målen om att Uppsala ska ha ett välmående näringsliv och att fler jobb skapas.

### Föredragning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tagit fram ett aktualiserat förslag till programdirektiv för att fortsätta arbetet med att genomföra Uppsalas kommunåtagande enligt avtalet

”Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och ”Nysala” i Uppsala kommun”, nedan kallat fyrspårsavtalet, KSN-2017-3985, handling 15. Programdirektivet avser perioden 2025–2035.

Ett första programdirektiv togs fram och beslutades i kommunstyrelsen 6 februari 2019 (§ 16). Direktivet avsåg perioden 2019–2021. Det direktivet uppdaterades enligt beslut i kommunstyrelsen 6 april 2022 (§ 70) och nu efter tre år är det åter aktuellt att förnya och aktualisera programdirektivet.

Direktivet gäller fram till och med år 2035, med mål som beskriver både vad Uppsala ska kunna erbjuda invånare och näringsliv samt de kvantitativa och kvalitativa resultat som ska uppnås vid periodens slut.

År 2035 står för det år då järnvägens kapacitet fördubblats genom utbyggnaden av fyra spår, som vid det laget blivit klar och tagits i drift. Även spårvägen rullar sedan några år tillbaka. Vid Uppsala centralstation står ett nybyggt stationshus och järnvägsstationen har fått nya entréer. De vägar som korsar järnvägen har blivit planskilda förbindelser och det är lättare att ta sig från ena sidan järnvägen till den andra. Järnvägens barriäreffekter har minskat.

Den nya järnvägsstationen i södra Uppsala, till vilken även spårvägen ansluter, innebär en ny direkt entré till södra Uppsala. Även Europaväg 4 har blivit tillgänglig från denna del av staden med en ny trafikplats som stärker möjligheterna till att utveckla ett nytt verksamhetsområde. Vid den nya järnvägsstationen i södra Uppsala har nya kontor hunnit etableras och i såväl Gottsunda, Ultuna och Sävja, liksom i närheten till stationen växer nya stadsdelar på ett sätt. Spårvägen förbinder områdena med varandra. 2035 är ett konkret och synligt avstamp för Uppsalas fortsatta utveckling för invånare och näringsliv.

Effektmålen tar sikte på 2050 i enlighet med översiktsplanen och fyrspårsavtalet och ska vara mätbara vid 2035.

Programmålen beskriver vad som ska ha uppnåtts år 2035 och ska ses som styrande för både planeringen och genomförandet i de projekt som pågår och de som kommer att etableras framöver inom ramen för fyrspårsavtalet.

Programmets syfte är också att skapa förutsättningar för att uppnå de kvaliteter och mål som stipuleras i fyrspårsavtalet samt översiktsplanen, fördjupade översiktsplaner och andra styrande dokument som till exempel Mål och Budget. Meningen är projektleveranserna ska kunna taktas med varandra för att åstadkomma bästa möjliga nytta och att beslutsprocesser synkas och hålls ihop. Avsikten är att stadsutvecklingen blir samplanerad med bland annat avtalets parter så att samordningsvinster skapas för ekonomi, resurser och klimatnyttor. Programmet följer projekten och stödjer organisationen för att hålla tempo, fokus och kompetens på rätt nivå samtidigt som det bidrar till god ekonomisk hushållning

### **Ekonomiska konsekvenser**

Programmets budget ska täcka kostnader som i huvudsak utgörs av programresurser för att initiera, följa, stödja och samordna projekten. Programmet utför projektövergripande processer såsom planering och uppföljning, ledning och styrning, dokumentations- och informationsstyrning, utredningar, hantering av IT-verktyg, kommunikation, etcetera. Konsultstöd planeras användas för särskilda utredningar och enskilda insatser och utgörs av cirka 20 procent.

Kostnaden bedöms till 125 miljoner kronor, i prisnivå 2024, för 10-årsperioden 2025–2035. I mål och budget finns 39,5 miljoner kronor för 2025–2027. Budget för kommande år kommer begäras i kommande års budgetprocesser.

Vid aktualiseringen av projektdirektivet vart tredje år kommer budgeten uppdateras för den kommande perioden. Ekonomin för respektive projekt i programmet kommer att beslutas i separata projektdirektiv.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 11 februari 2025
- Bilaga 1, Programdirektiv 3.0 för Fyrspårsavtalet

Stadsbyggnadsförvaltningen

Birgitta Pettersson  
Stadsdirektör

Christian Blomberg  
Stadsbyggnadsdirektör

Stadsbyggnadsförvaltningen

**Programdirektiv**Dokumentägare:  
ProgramägareDokumentredaktör  
Programsamordnare**Handläggare:**

Gabriella Burel

**Datum:**

2025-02-11

**Diarienummer :****Program:**

Fyrspårsavtalet

**Version/DokumentID:**

3.0

# Fyrspårsavtalet

## Programdirektiv

### Innehåll

1. Grundläggande information.....	2
Bakgrund.....	2
Syfte 4	
Programägare.....	5
Samarbeten med externa parter .....	5
Krav på styrning.....	5
Intressenter.....	5
2. Mål.....	5
Effektmål 2035 som siktar mot 2050 .....	6
Programmål 2035.....	6
Fyra spår – järnväg.....	6
Spårväg – Kapacitetsstark kollektivtrafik .....	6
Väginfrastruktur .....	6
Uppsala C.....	7
Uppsala Södra / järnvägsstation vid Bergsbrunna.....	7

Ny stadskärna vid Uppsala Södra / järnvägsstation vid Bergsbrunna .....	7
Verksamhetsområde .....	7
Sävja med omnejd .....	8
Ultuna .....	8
Gottsunda .....	9
Teknisk försörjning .....	9
Social infrastruktur .....	9
Kultur, idrott och fritid .....	9
Underlag för prioritering vid målkonflikter .....	9
3. Förutsättningar .....	10
Beroenden .....	10
Finansiering .....	10
4. Omfattning och leveranser .....	10
Övergripande .....	10
5. Kopplingar till andra projekt och verksamheter .....	11
6. Tidplan .....	11
7. Organisation .....	11
Resurser .....	11
Delegering av ansvar .....	12
8. Risker och möjligheter .....	12
Risker .....	12
Möjligheter .....	12
9. Ekonomi .....	12
Ekonomiska beslut .....	12
Budget .....	13
Ekonomisk uppföljning och prognoser .....	13
10. Referenser och bilagor .....	13
Referenser .....	13
Bilagor .....	13

## 1. Grundläggande information

### Bakgrund

Uppsala är Sveriges fjärde storstadskommun med drygt 200 000 invånare. En växande regional arbets- och utbildningsmarknad, tillsammans med tillgång till spetskompetens, främjar nytänkande och innovationer. Detta ökar trycket på bostadsmarknaden och efterfrågan på mark och lokaler för arbetsplatser. Idag reser

cirka 18 000 personer dagligen till och från Uppsala med tåg på Ostkustbanan. En resa från Uppsala till Arlanda tar cirka 20 minuter. Kapacitetstaket på sträckan Uppsala-Stockholm är i princip nått. För att inte hämma regionintegration och Uppsalas tillväxt behöver kapaciteten öka inom kort.

Uppsala kommun och Region Uppsala har tecknat avtal (hädanefter kallat **fyrspårsavtalet**) med staten om ett antal åtaganden som är direkt kopplade till översiktsplan 2016. Omfattningen på åtagandena är stora för samtliga parter och innebär att Uppsala ges förutsättningar att växa med 50% till 2050. Statens åtagande är att bygga två nya spår till Uppsala från länsgränsen till Stockholm inklusive en ny station vid Bergsbrunna och därmed skapa möjligheter till mer och klimatsäkrare resande. För Uppsala kommun innebär avtalet ett åtagande om att utveckla nya områden runt stationen vid Bergsbrunna med omgivningar samt Södra staden och Gottsunda. I åtagandet ingår att förbinda de nya stadsdelarna med varandra samt den nya tågstationen med en spårväg. Utbyggnaden av infrastrukturen och stadsnoderna förväntas ske med framtunga infrastrukturinvesteringar. Omfattningen och tidsperspektivet innebär att åtagandena behöver utföras fokuserat och målstyrt. Det är önskvärt att de framtunga investeringarna följs av såväl bostads- som kontors- och verksamhetsutveckling för att därmed realisera nyttorna av avtalet och de kommunala investeringarna.

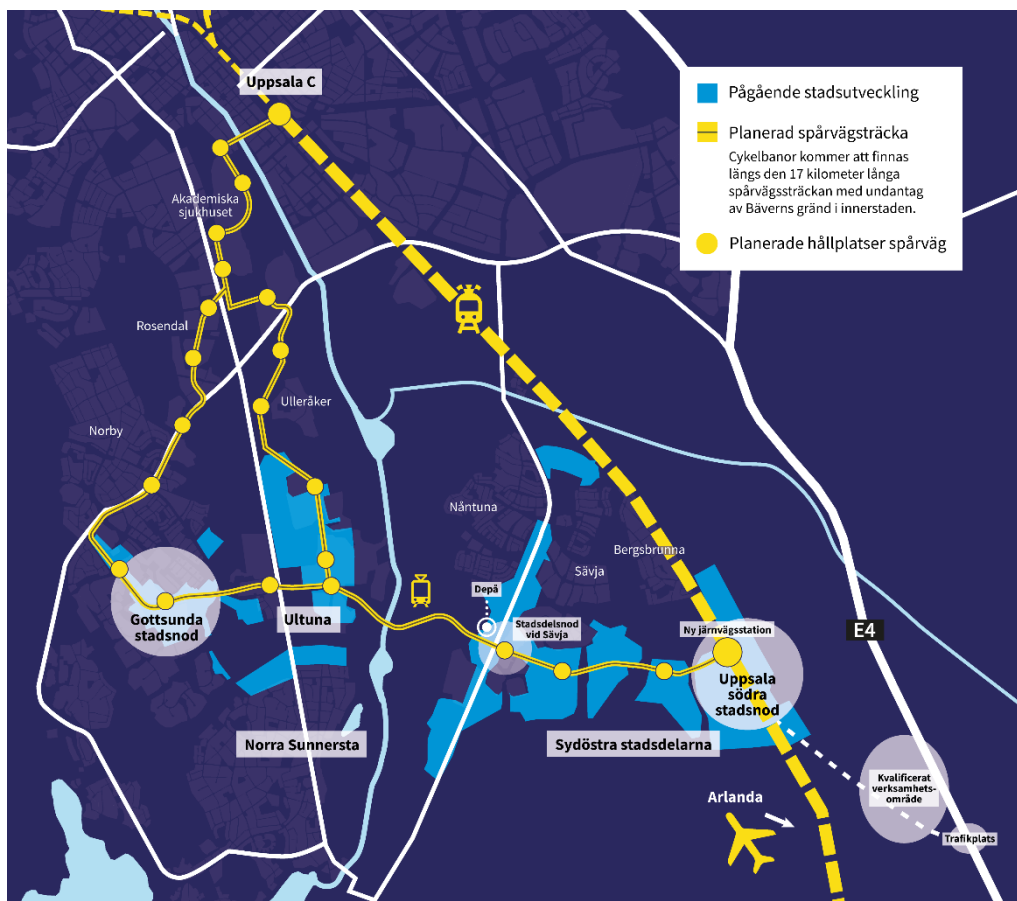
Kommunen har bestämt sig för att genomföra sina åtaganden i avtalet sammanhållet i ett så kallat program för att möjliggöra en god styrning och samordning. Avtalets geografiska omfattning framgår översiktligt av figur 1. Programmet har givits namnet **Fyrspårsavtalet** och inkluderar kommunens åtagande enligt fyrspårsavtalet samt kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Uppsala Central och södra staden samt sydöstra stadsdelarna. Programmet inkluderar även utveckling av verksamhetsområdet vid ny trafikplats för E4:an. Kommunens åtagande som är både omfattande och med höga ambitioner kommer att behöva initiativrikedom och innovativt arbete för att lyckas.

Programdirektivet avser genomförandeskede för perioden 2025–2035 och är en uppdatering och aktualisering av föregående programdirektiv<sup>1</sup> från 2022. Det första programdirektivet<sup>2</sup> beslutades 2019 och omfattade programmets planeringsfas och avsåg perioden 2019–2021. Detta programdirektiv ersätter föregående programdirektiv.

---

<sup>1</sup> KSN-2022-00748

<sup>2</sup> KSN-2018-3392



Figur 1 Översiktskarta

## Syfte

Det övergripande syftet med programmet är att skapa förutsättningar för att dels realisera fyrspårsutbyggnaden, dels förverkliga kommunens åtaganden enligt fyrspårsavtalet inkluderat det sammanhängande transportstråket med kapacitetsstark kollektivtrafik.

Programmets syfte är också att skapa förutsättningar för:

- att uppnå de kvaliteter och mål som stipuleras i fyrspårsavtalet
- att takta projektleveranserna för att åstadkomma bästa möjliga nytta
- att synka och hålla ihop beslutsprocesser
- att samplanera stadsutveckling med bland annat avtalets parter
- att skapa samordningsvinster i genomförandet gällande ekonomi, resurser och klimatmål
- att hålla tempo, fokus och kompetens på rätt nivå för att klara de åtaganden som avtalet innebär
- att bidra till god ekonomisk hushållning

Genom programmet initieras och koordineras ett antal projekt och uppdrag i syfte att uppnå programmålen och leverera nyttor och resultat i linje med effektmålen. Styrningsformen ger förutsättningar för att hantera övergripande risker och möjligheter. Programstyrningen innebär också att projektens resultat blir samordnade i tiden för bästa möjliga nytta för kommunen och kommunens samarbetsparter.

## Programägare

Programägare är Uppsala kommuns stadsbyggnadsdirektör. Projektägare och operativ projektägare för de projekt som ingår i programmet beslutas genom respektive projektdirektiv. Uppsala kommuns process för samhällsbyggnadsprojekt ska följas.

## Samarbeten med externa parter

Programmet omfattar flera åtaganden som behöver genomföras i nära samarbete med externa parter. Genom en god samverkan optimeras nyttoeffekter och parternas genomföranden kan planeras inom en snäv gemensam tidsplan.

Samarbeten med externa parter bör föregås av avtal om ansvarsfördelning och finansiering.

## Krav på styrning

Kommunstyrelsen är uppdragsgivare för programmet och fattar beslut om inriktning, mål och tidplan. Budgetansvar för programmets ingående projekt fördelas i enlighet med beslut i kommunfullmäktige (Mål & Budget).

Programmet rapporteras till programägaren och kommunstyrelsen. Skriftlig statusrapportering ska ske varje tertiäl. Kommunstyrelsen beslutar också avseende övriga lämpliga politiska forum dit programmet förväntas rapportera.

De i programmet ingående projekten beslutas genom särskilda projektdirektiv.

Detta programdirektiv gäller till och med år 2035 men ska ses över och aktualiseras vart tredje år från och med att direktivet antas.

## Intressenter

De huvudsakliga intressenterna utgörs av kommunkoncernen, Region Uppsala, Trafikverket samt externa aktörer som är intresserade av att investera och/eller genomföra tjänster, entreprenader eller leverera produkter.

Programmets leveranser påverkar mångas intressen. Programmet behöver därför kommunicera med övriga berörda, exempelvis myndigheter, näringsliv och föreningsliv.

## 2. Mål

Här preciseras målen för programmet. Projekten inom programmet preciserar sina leveranser och mål i respektive projektdirektiv och/eller projektplan och ska vara linje med nedanstående effekt- och programmål.



## Effektmål 2035 som siktar mot 2050

Effektmålen är att till år 2050:

- Erbjuda effektiva och trygga bytespunkter som underlättar det regionala och lokala resandet
- Uppsala är en viktig tillväxtnod för Sverige och världen med väl genomtänkta och långsiktigt hållbara stadsdelar som attraherar människor och näringsliv att växa och etablera sig i.
- Det geografiska området för fyrspårsavtalet ska kunna rymma upp till 33 000 bostäder och upp till 20 000 arbetsplatser vid 2050.
- vara förebild för hållbar stadsutveckling med särskilt fokus på innovativa lösningar som bidrar till goda livsmiljöer, minskad klimatpåverkan och kan anpassas till ett förändrat klimat.

## Programmål 2035

Programmålen handlar om vad som ska ha uppnåtts till år 2035. Målen utgår från fyrspårsavtalet och översiktsplanen. Utgångspunkten är att järnvägsprojektet fyra spår är genomförd och den nya järnvägsanläggningen har lämnats över till trafikdrift. Den nya järnvägsstationen vid Bergsbrunna/Uppsala Södra är invigd och tågtidtabellerna inkluderar tågstopp där. Den nya trafikplatsen vid E4 är också färdig och tagen i drift. Infrastrukturens ryggrad är på plats.

Följande utveckling ska vara genomförda vid år 2035:

### Fyra spår – järnväg

Genom att leverera egna åtaganden har förutsättningar funnits för Trafikverkets realisering av sina åtaganden enligt nedan (ur fyrspårsavtalet):

- utbyggnad av järnvägen till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm inklusive ny station vid Bergsbrunna/Uppsala S som ska vara klart för trafikdrift senast 2034
- en ny trafikplats vid E4, klar vid 2030
- en anslutning och infart till sydöstra stadsdelarna från den nya trafikplatsen som kan tas i drift senast 2030.

Utöver detta ska samarbetet med Trafikverket genererat positiva effekter för stadsbilden, klimatet och det lokala näringslivet.

### Spårväg – Kapacitetsstark kollektivtrafik

Ett nytt kollektivtrafikslag har etablerats i Uppsala som knyter an till järnvägsstationerna och utgör ryggrad för kapacitetsstark, snabb och lättillgänglig trafik genom centrala och södra Uppsala.

### Väginfrastruktur

Den nya inre ringvägen mellan Tullgarnsbron och Björkgatan är etablerad och gör de centrala delarna av Uppsala mer levande.

I södra Uppsala har väginfrastrukturen i öst-västlig riktning byggts ut mellan Sävja och den nya trafikplatsen på E4:an. Det finns nya cykelvägar i sydöstra Uppsala som underlättar cyklandet i öst-västlig riktning

Cykelparkeringar längs spårvägen och de nya cykelvägarna i södra Uppsala bidrar till ökat cyklande.

Förbindelser över och under järnvägen har minskat järnvägens barriäreffekt och är väl integrerade till sin omgivning.

### **Uppsala C**

Uppsala har en välkomnande centralstation som är en trygg och attraktiv plats att vistas vid samt en effektiv bytespunkt för fortsatt resande inom och utanför staden.

Kvantitativa mål (ca) :

15 000 BTA kommersiell lokalyta

### **Uppsala Södra / järnvägsstation vid Bergsbrunna**

Fyra spår och den nya stationen är invigd och har börjat trafikeras med tåg. Uppsala Södra har blivit stadens andra järnvägsentré och är en ny, smidig bytespunkt som stödjer hållbart resande, bidrar till en levande stadsmiljö och en fortsatt god utveckling av den nya stadsdel som håller på att växa fram.

### **Ny stadskärna vid Uppsala Södra / järnvägsstation vid Bergsbrunna**

Den nya stadsdelen Uppsala södra utvecklas till att bli en viktig mötesplats och ny stadsnod i staden.

De första bostäderna i området är inflyttningsklara och arbetsplatser har etablerats med plats för såväl stora som små arbetsgivare. Samtidigt pågår ytterligare utveckling av verksamhetslokaler, kontor och skolor för att fortsätta utveckla stadsnoden till en mötes- och arbetsplats för forskning, kunskapsutbyte och utveckling av både nationella och internationella affärer och industrier. I området planeras och byggs det också för vardagsverksamheter som detaljhandel, hälsa/sjukvård, livsstil med mera.

Kvantitativa mål (ca.):

300 bostäder har färdigställts i närområdet

1 förskola har byggts

42 000 kvm BTA kontor har färdigställts

187 000 kvm BTA verksamhetslokaler och kontor i lagakraftvunna detaljplaner

3000 bostäder i plan.

### **Verksamhetsområde**

Verksamhetsområdet möter efterfrågan på mark för kvalificerade verksamheter i Uppsala kommun och skapar förutsättningar för ett näringsliv som kan breddas inom flera olika branscher. Området utvecklas hållbart där resurseffektiva lösningar och innovation premieras. Här möjliggörs det för etablering av kunskapsintensiv- och högteknologisk industri. Från och med 2030 tjänar en del av området som mass- och

bygglogistiklösning för produktion av infrastruktur samt bostads- och kontorsbyggen. Området har en anslutning till ny trafikplats vid E4 och en anslutning till den nya stadsnoden Uppsala Södra.

Detaljplanelagd mark för etableringarna finns tillgänglig från år 2030. Uppsala Vatten planerar för ett nytt resursverk inom verksamhetsområdet. 2035 har flera försäljningarna av mark till nya verksamheter genomförts.

### **Sävja med omnejd**

Sävja är den västra entrén till de sydöstra stadsdelarna. Sedan början av 2030-talet finns inflyttningsklara bostäder och de första multihubbarna är klara och underlättar hållbara livsstilar. Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken finns också lättillgänglig för hela Sävja med omnejd.

Stadsdelen fortsätter att utvecklas år för år med ytterligare bostäder, skolor och handel. Sävja är en attraktiv plats att besöka med målpunkter för hela staden genom bland annat entrén till Lunsen och den nya ishallen.

Området öster om Sävja stadsdelsnod börjar byggas ut med samtidens trädgårdsstad.

Ett område mellan Sävja och Uppsala Södra fungerar som ett nav för tillfälliga verksamheter som hantverk och lätt industri som stödjer det pågående byggandet i de sydöstra stadsdelarna. Här finns byggnader som över tid går att anpassa till olika typer av användningsområden och verksamheter.

Markytor, som inte kommer att bebyggas över en längre tid, görs tillgängliga för tillfälliga fritids- eller besöksnärliga verksamheter.

Kvantitativa mål (ca.):

500 bostäder har färdigställts

1 förskola är färdigställd

4800 bostäder och nödvändiga samhällsfunktioner finns i lagakraftvunna och pågående detaljplaner.

### **Ultuna**

Norra Sunnersta och Malma är i stort sett färdigställda och har blivit trivsamma bostadsområden för alla åldrar.

Närheten till spårvagnshållplatser har gjort Ultuna och Sveriges lantbruksuniversitet mer tillgängligt. Nya bostäder och arbetsplatser växer kontinuerligt fram längs spårvägsstråken.

Kvantitativa mål (ca.):

530 bostäder har färdigställts i Norra Sunnersta och Malma

50 500 kvm BTA lokaler har färdigställts

1 870 bostäder ligger i plan

165 000 BTA är i plan

## **Gottsunda**

Gottsunda har etablerat sig som en given mötesplats såväl för boende som för besökare där det finns stort utbud av fritid, handel och kultur som gör platsen levande och trygg under dygnets alla timmar.

Utvecklingen drivs genom samarbeten tillsammans med boende och verksamma i området.

Kvantitativa mål (ca.):

1000 bostäder har färdigställts

2000 bostäder ligger i plan.

## **Teknisk försörjning**

Samarbeten med leverantörer av teknisk försörjning har genererat nya modeller för hur man kan bygga resurseffektiva stadsdelar. Samarbetet uppmärksammas både nationellt och internationellt och driver utvecklingen av storskaliga och resurseffektiva system. Delar av detta är implementerat i Sävja, Uppsala S/Bergsbrunna och är på gång i verksamhetsområdet.

## **Social infrastruktur**

Skola, vård och omsorg byggs ut innovativt och behovsstyrt i takt med bostadsutvecklingen.

För invånarna är gång-, cykel- och kollektivtrafik det självklara valet till offentlig service.

## **Kultur, idrott och fritid**

Kultur, idrott och fritid är en självklar del av stadsutvecklingen och bidrar till att skapa miljöer där människor trivs.

Planeringen ger förutsättningar för att kultur, idrott och fritid är tillgängligt och relevant för både boende och besökare.

De nya stadsdelarna kan erbjuda mötesplatser där människor kan samlas, uppleva och själva delta i aktiviteter.

Outnyttjade ytor tas till vara på smarta sätt och bidrar till aktiviteter och levande stadsdelar. Uppsala tillämpar en effektiv modell för detta.

## **Underlag för prioritering vid målkonflikter**

Programmets roll är att stödja projekten så att rätt prioritering görs vid rätt tillfälle och så att programmets effekt-, program- samt kvalitetsmål uppnås. Hänsyn ska tas och samordning ska göras för att uppnå kommunal ekonomi i balans.

En uttalad prioritering mellan projekt inom kommunkoncernen är att möjliggöra för att spårvägsprojektet ska kunna vara klart för trafikdrift 2029 och därmed erhålla de medel som tilldelats enligt stadsmiljöavtalet.

### 3. Förutsättningar

Fyrspårsavtalet (KSN-2017 3985/15) liksom övriga avtal som ingåtts som en direkt följd av parternas åtaganden enligt fyrspårsavtalet är givna förutsättningar för programmet. Likaså är även policys, lagar och förordningar förutsättningar som på olika sätt påverkar programmet.

#### Beroenden

Programmålen utgår från fyrspårsavtalet och översiktsplanen, men är också beroende av:

- Att programmålen stöds av portföljstyrningen,
- Att trafikplatsen vid E4 samt fyra spår inklusive ny station vid Bergsbrunna ingår i statens nationella plan för transportinfrastruktur,
- Att leveranskapaciteten gällande energi och effekt samt vatten, avlopp och avfall är tillräcklig under utbyggnaden,
- Att erforderliga tillstånd erhålls.
- God samverkan mellan avtalsparter

Beroenden finns även till förvaltningens övriga samhällsbyggnadsprojekt och externa markägares utvecklingsprojekt inom och i närheten av programmets geografi. Likaså finns beroenden till övriga koncerngemensamma projekt med koppling till programmets leveranser och behöver därför samordnas tids- och ansvarsmässigt samt finansiellt.

#### Finansiering

Programledningen samt programmets aktiviteter finansieras genom kommunstyrelsens budget.

Finansiering av de i programmet ingående projekten beslutas i respektive projektdirektiv.

### 4. Omfattning och leveranser

#### Övergripande

Med fortsatt utveckling av Uppsalas befolkningsmängd och med näringslivets ambitioner att utvecklas skapar programmet många möjligheter, se även under "Möjligheter" i kapitel 8.

Genom programarbetet sker samordning, kompetensöverföring, transparens och kontroll, effektiv och samordnad stadsutveckling, skapande av strukturer som gör att Uppsala kan växa hållbart över lång tid.

Omfattning bestäms i huvudsak av fyrspårsavtalet, se figur 1. Arbetet i programmet syftar till att säkra de avtalade samarbetena samt samordna resultaten och leveranserna från projekt och samarbeten så att de blir sammanhållna och taktar väl med varandra. Programmet utför också en samlad uppföljning av hela programmet.

Programmets leveranser består därmed i huvudsak av programövergripande planer, utredningar och analyser, avtal, beslutsunderlag och olika kommunikationsaktiviteter. I programarbetet ingår även att initiera nya projekt, samordna de nödvändiga besluten samt initiera samordning med andra projekt och verksamheter utanför programmet.

## 5. Kopplingar till andra projekt och verksamheter

Programmålen är beroende av olika verksamheter och projekt. Programmet ska därför säkra att samordning sker på relevant nivå gällande:

- Trafikverkets åtaganden,
- Region Uppsalas åtaganden,
- Svenska Kraftnäts och Vattenfalls leveranskapacitet,
- Uppsala Vattens leveranskapacitet,
- Övriga infrastruktur-, stads- och fastighetsutvecklingsprojekt på kommunal och privat mark.

Programmet ska också ge underlag för planeringen av kommuninterna beslut hos berörda nämnder och förvaltningar samt tillgången till interna resurser och kompetenser som krävs.

## 6. Tidplan

Programmet ska ta fram tidslinje som visar hur programmålen kommer att nås.

Viktiga deltiderna inom ramen för programmålen är:

- Driftsättning av spårväg etapp 1 – klar 2029
- Fyra spår inklusive ny järnvägsstation vid Bergsbrunna – klar 2034
- Trafikplats vid E4:an inklusive asfalteringsväg – klar 2030

## 7. Organisation

Organisationen följer den generella fastställda modellen för stora projekt. Roller och ansvar definieras av dokument "Roller och ansvar i projekt". Dokumentet återfinns under planeringsfasen.

Organisationen utgörs av en programledning inklusive ett antal projekt samt erforderliga styrgrupper. Programledningen samordnar, styr och stödjer projekten i nära samarbete med beslutade styrgrupper och projektägare. Leveranserna samordnas med externa aktörer. Programorganisationen i sin helhet detaljeras i programplanen.

### Resurser

Till Programägare utses	Stadsbyggnadsdirektören
-------------------------	-------------------------

Programstyrgrupp utgörs av	Stadsbyggnadsdirektören, Regiondirektören, Trafikdirektören. Berörda operativa projektägare
Beredningsgrupp för programstyrgruppen utgörs av	SBF interna styrgrupp, UVL , berörda projektstyrgrupper

## Delegering av ansvar

Ansvar framgår på generell nivå av dokument ”Roller och ansvar i stora projekt” samt gällande delegationsordningar.

# 8. Risker och möjligheter

## Risker

Med hänsyn till programmets omfattning, samt att det berör många intressen är det normalt att det finns en mängd risker att hantera.

Riskanalys med tillhörande åtgärdsplan ska göras i samband med tertialuppföljningar.

De övergripande riskerna är:

- Synkronisering av tidsplaner och ambitioner mellan parter
- Konjunktursvängningar
- Överklaganden
- Effekter i VA- och el/värme-försörjning

Riskerna ovan är generella och gäller programmet i stort inkluderat projekten.

## Möjligheter

Med fortsatt utveckling av Uppsalas befolkningsmängd och med näringslivets ambitioner att utvecklas skapar programmet många möjligheter. Möjligheterna med programmet är:

- att fyrspårsutbyggnaden realiserar
- Uppsala prioriteras på marknaden
- Uppsala stärks som en viktig tillväxtnod för Sverige och huvudstadsregionen
- Att Uppsala bidrar till en god konkurrenskraft på den globala arenan
- att det regionala resandet underlättas
- Att Översiktsplanens intentioner och ambitioner förverkligas
- Att Uppsala syns och prioriteras på bostadsmarknaden och näringslivet

# 9. Ekonomi

## Ekonomiska beslut

Ekonomi för respektive projekt beslutas i separata projektdirektiv.

Programmets budget bestäms årligen genom Mål & budget.

## Budget

Programmets budget ska täcka kostnader som utgörs av styr- och stödresurser för programmet samt för projektövergripande processer som, uppföljning och planering av kommunikation, ekonomi, tid, risk, mål, omfattning och gränssnitt.

Budgeten belastar driftsbudget och är bedömd till 39 500 tkr fördelat jämnt mellan åren 2025 - 2027.

<b>Budgetår</b>	<b>Budget</b>
2025	14 500 tkr
2026	12 500 tkr
2027	12 500 tkr

## Ekonomisk uppföljning och prognoser

Den ekonomiska uppföljningen och prognoser utförs lika som för projekten. Särskild rutin för uppföljning och prognoser ska tas fram.

# 10. Referenser och bilagor

### Referenser

Fyrspårsavtalet

Översiktsplan 2016

Fördjupad översiktsplan Södra staden

Fördjupas översiktsplan Sydöstra stadsdelarna

Uppsala C vision

### Bilagor

-