

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2019-05-21

§ 172

**Statlig medfinansiering av Ultunalänken
KSN-2017-3985****Beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslå kommunstyrelsen besluta

att godkänna avtalet med Trafikverket rörande medfinansiering av Ultunalänken i enlighet med ärendets **bilaga**.

Särskilt yttrande

Stefan Hanna (-) lämnar ett särskilt yttrande:

Det är fel att staten villkorar sitt finansieringsåtagande till tekniken spårväg som lösning för kapacitetsstark kollektivtrafik. Om staten vill uppmuntra ett aggressivt bostadsbyggande får de gärna göra det men utan att lägga sig i hur kommunen bäst löser det. Det är också helt fel att begränsa trafikslag på den planerade Ultunalänken. Bron ska klara samtliga trafikslag men kan initialt genom lokala trafikföreskrifter avgränsas till kollektivtrafik, cykel och gång.

Sammanfattning

Uppsala kommun och Region Uppsala har den 18 december 2017 tillsammans med svenska staten tecknat en överenskommelse avseende utbyggnad av järnvägen mot Stockholm, ett nytt stationsläge i Bergsbrunna, bostadsbyggande i Bergsbrunna, Sävja, Södra staden och Gottsunda samt byggnation av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna station och Gottsunda centrum (Ultunalänken).

Ultunalänken är en förutsättning för Kommunens bostadsåtagande som i sin tur är en förutsättning för utbyggnaden av järnvägen till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm.

Beslutsgång

Ordförande ställer föreliggande förslag mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Beslutsunderlag

Förvaltningens skrivelse den 25 april 2019.

Handläggare
Hesselius Patrik

Datum
2019-04-25

Diarienummer
KSN-2017-3985

Kommunstyrelsen

Statlig medfinansiering av Ultunalänken

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås att besluta

att godkänna avtalet med Trafikverket rörande medfinansiering av Ultunalänken i enlighet med ärendets **bilaga**.

Ärendet

Uppsala kommun och Region Uppsala har den 18 december 2017 tillsammans med svenska staten tecknat en överenskommelse avseende utbyggnad av järnvägen mot Stockholm, ett nytt stationsläge i Bergsbrunna, bostadsbyggande i Bergsbrunna, Sävja, Södra staden och Gottsunda samt byggnation av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna station och Gottsunda centrum (Ultunalänken).

Ultunalänken är en förutsättning för Kommunens bostadsåtagande som i sin tur är en förutsättning för utbyggnaden av järnvägen till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm.

Beredning

Ärendet har beretts av kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen.

Föredragning

Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag (N2018/03943/SPN) att ingå avtal med Uppsala kommun och Region Uppsala om statlig medfinansiering av Ultunalänken. Uppdraget gäller under förutsättning att staten beviljar en medfinansiering med 50 procent och maximalt 900 miljoner kronor av de nödvändiga investeringarna. En annan förutsättning är att Region Uppsala och Uppsala kommun väljer spårväg som teknisk lösning för Ultunalänken.

Avtalet i ärendets **bilaga** reglerar villkoren och betalningsplanen för den statliga medfinansieringen av Ultunalänken.

Ekonomiska konsekvenser

Den totala investeringsutgiften för Ultunalänken enligt förslaget, exklusive vagnar/fordon och depå, beräknas kosta 1 972 miljoner kronor. Enligt detta avtal kommer staten genom Trafikverket medfinansiera investeringsutgiften med 900 miljoner kronor eller 50 procent av den totala kostnaden om projektets totala investeringsutgift understiger 1 800 miljoner kronor. Det slutgiltiga investeringsbeslutet kommer att tas efter att avtalet med staten kring utbyggnaden av järnvägen bekräftats 2021/2022 med bland annat erforderliga beslut i nationell plan för infrastrukturen.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Ingela Hagström
Utvecklingsdirektör

Ärendenummer	
Trafikverket	TRV 2018/75461
Uppsala kommun	KSN-2017-3985
Region Uppsala	LS2019-0211

Finansieringsavtal - Ultunalänken

§1 Parter

Trafikverket, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge ("Trafikverket"), Uppsala kommun, org.nr. 212000-3005, ("Kommunen") och Region Uppsala, 232100-0024, ("Regionen") har träffat följande finansieringsavtal ("Avtalet").

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta Avtal:

Objekt	spårväg Ultunalänken enligt definitionen i §5
Parter	de som ingått detta Avtal
Kostnadsunderlaget	de kostnader som ligger till grund för finansieringen enligt p. 7 i Tabell 1.
Kunskapsåret	En kollektivtrafiklösning som inte omfattas av Avtalet

§3 Syfte

Avtalet syftar till att reglera omfattningen och ansvarsfördelningen av Objektet samt genom en betalningsplan visa hur Trafikverkets medfinansiering fördelas över Objektets löptid. Avtalet ska även reglera förändringar avseende tid, innehåll och budget.

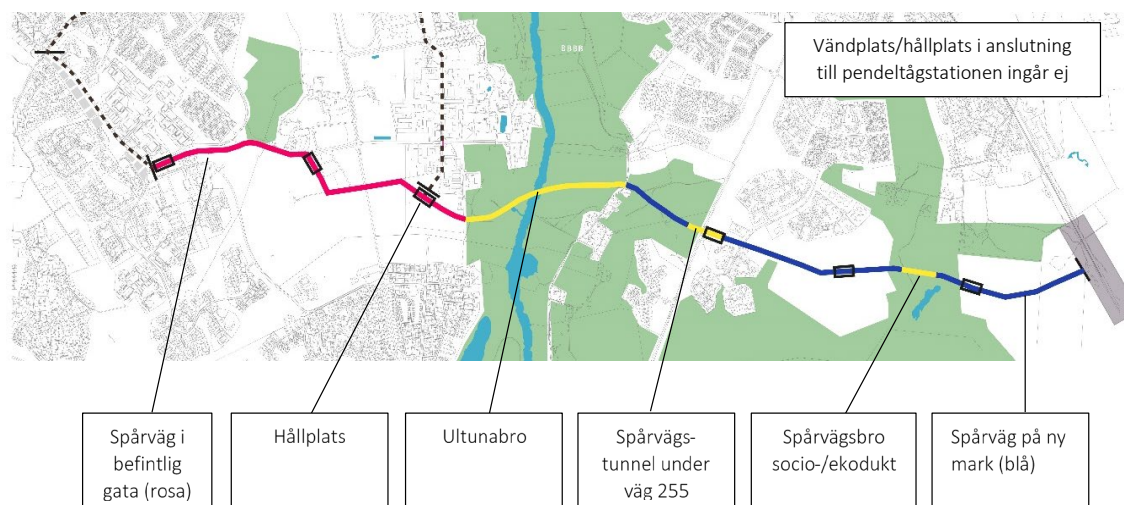
§4 Bakgrund

- 4.1 Regeringen beslutade den 17 november 2016 att uppdra åt en utredare (samordnare) att identifiera de kommuner där det finns framtagna planer på samlade exploateringar för en större mängd bostäder. I samordnares uppdrag ingick även att identifiera områden som inte finns med i befintliga planer, men där det på längre sikt finns möjlighet till helt nya större bostadsexploateringar (N2016/07177/PBB).
- 4.2 Avtal mellan staten, Uppsala kommun och Region Uppsala undertecknades den 18 december 2017 ("Trepartsavtalet"). Trepartsavtalet omfattar utbyggnaden av fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm inklusive nytt stationsläge vid Bergsbrunna, färdigställande av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och södra staden samt att 33 000 bostäder uppförs i Bergsbrunna med omgivning och Södra staden.
- 4.3 Samordnaren slutredovisade den 22 december 2017 (N2017/07384/PBB) och föreslog att regeringen reserverar 900 miljoner kronor för en kapacitetsstark kollektivtrafiklänk, Ultunalänken. I Trepartsavtalet förutsätts att den tekniska lösningen ska vara spårväg. Den totala investeringsutgiften, exklusive vagnar/fordon och depå, beräknades i samband med avtalsskrivande till 1 800 miljoner kronor samt att staten inte ska svara för några eventuella kostnadsökningar för Objektet i den mån detta medför att den totala antagna investeringsutgiften på 1 800 miljoner kronor överskrids.

- 4.4 Ultunalänken är en förutsättning för Kommunens bostadsåtagande som i sin tur är en förutsättning för utbyggnaden av järnvägen till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm. Kapacitetshöjningen på ostkustbanan samt ett nytt stationsläge i Bergsbrunna möjliggör tillsammans med utvecklingen av Uppsala Spårväg mellan Uppsala C via Gottsunda och Ultuna till Bergsbrunna en helhetslösning för hållbara transporter i, till och från Uppsala. Detta ligger i linje med kommunala och regionala ambitioner. Ultunalänken är här en viktig länk som förbättrar tillgängligheten och resrelationer mellan Stockholm-Uppsala.
- 4.5 Enligt Trepartsavtalet kommer ett nytt stationsläge att skapas i Bergsbrunna med anledning av utbyggnaden av fyrspar mellan Stockholm och Uppsala, i enlighet med den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 (N2018/03462/TIF). För att få ett komplett trafiksystem mellan Bergsbrunna, Södra staden och centrala Uppsala kompletterar Kommunen och Regionen Ultunalänken med Kunskapsspåret. Kommunen och Regionen söker stadsmiljöavtalsfinansiering för Kunskapsspåret. Samordningen av parternas olika processer är viktig och Trepartsavtalet poängterar att detta ska ske så att färdigställandet av bl.a. Ultunalänken och Bergsbrunna station genomförs inom en snäv gemensam tidsram. Trepartsavtalet reglerar även att uppföljning ska ske gemensamt mellan parterna i ett partsammansatt organ.
- 4.6 Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag (N2018/03943/SPN) att ingå avtal med Parterna om statlig medfinansiering enligt bestämmelser i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. för byggnationen av Ultunalänken. I beslutet framgår att den statliga medfinansieringen ska uppgå till högst 900 miljoner kronor och får inte överskrida 50 % av de totala kostnaderna för Objektet samt att statliga medel får utbetalas från och med det år som byggnationen påbörjas, dock tidigast år 2024.
- 4.7 Med ändring av regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029 omfördelas 900 miljoner kronor av de medel som avsatts för stadsmiljöavtal till statlig medfinansiering av Ultunalänken mellan Bergsbrunna och Södra staden i form av spårväg. Omfördelningen av medel sker under förutsättning att detta Avtal ingås.
- 4.8 Detta Avtal kompletterar därmed Trepartsavtalet med avseende finansieringen av spårvagnsobjektet Ultunalänken.

§5 Beskrivning av Objektet

Objektet Ultunalänken är en cirka 6,3 kilometer lång Spårväg mellan hållplats i Gottsunda allé och ny tågstation på Ostkustbanan vid Bergsbrunna (Se kartbild 1). Objektet omfattar 6 stycken hållplatser exklusive vändhallplats i anslutning till tågstationen. Ultunalänken är i huvudsak spårväg på egen banvall. Spårvägen går delvis i befintlig gata delvis på ny mark längs sin sträckning. Över Fyrisån går spårvägen på ca 1 km lång bro som inkluderar gång- och cykelbana. Korsningen med befintlig väg 255 planeras som planskild, där spårvägen planeras gå under vägen. En spårvägsbro planeras även över ett grönområde för ekopassage. Längs sin sträckning anpassas den gestaltningsmässigt till sin omgivning för att smälta in i sin miljö. I Objektet ingår men begränsas inte av ledningsomläggningar, grundläggning, spår- och trafiksignalanläggningar inklusive hållplatser med inredning, kontaktledningssystem, teknikhus m.m.

Kartbild 1**§6 Ansvarsfördelning**

6.1. Objektet och dess trafikering är ett gemensamt åtagande för Kommunen och Regionen.

6.2. Ansvarsfördelning och finansiering rörande infrastruktur och trafikering kommer att regleras enligt separat överenskommelse mellan Regionen och Kommunen. Eventuella förändringar mellan Regionen och Kommunen avseende den finansiella ansvarsfördelningen kan påverka Kommunens del i §6, §7 och §8 men inte påverka Trafikverkets del.

6.3. Utgångspunkten för ansvarsfördelningen för detta Avtal är enligt nedan:

Kommunen

- ska utföra eller låta utföra Objektet såsom beskrivet i Avtalet,
- ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas, och

Regionen

- ska vara huvudman för spårvägen och ansvarar, utöver vad som anges i Kostnadsunderlaget, för fordon, trafikering och depå.

§7 Finansiering och kostnader

7.1 Genomförandet av Objektet ska finansieras genom:

- medfinansiering från Trafikverket med högst 50 % av Kostnadsunderlaget, med begränsning som framgår av 7.2, och
- medel som tillskjuts av Kommunen i enlighet med 7.3.

7.2 Trafikverkets andel kan, oavsett eventuella förändringar i Kostnadsunderlaget, högst uppgå till 900 miljoner kronor. Trafikverkets andel anges i fast belopp på rad 7 i Tabell 1 i prisnivå (juni 2018) och ska uppräknas med KPI.

7.3 Kommunen, i sin egenskap av huvudfinansiär, tillskjuter de medel som vid sidan om Trafikverkets medfinansiering krävs för genomförandet av Objektet.

7.4 De totala kostnaderna för Objektet är beräknat till 1 972 miljoner kronor i prisnivå (juni 2018) enligt Tabell 1 nedan (Kostnadsunderlaget).

Tabell 1 Kostnadsunderlaget

SAMMANSTÄLLNING AV KOSTNADSUNDERLAG <i>Kostnaderna ska anges exklusive moms.</i>	
Kostnader för åtgärden	Anges i tkr
1a Byggekostnader	1 800 000
1b Kostnader för utsmyckning	-
1c Övriga åtgärder	-
1. Summa Kostnader direkt hänförliga till genomförande av åtgärden	1 800 000
2a Marklösen	10 000
2b Ersättning för skada	-
2. Summa Ersättning för mark och intrång	10 000
3. Förvaltningskostnad (högst 9 procent av total kostnad för punkterna 1 och 2)	162 000
4. Total kostnad (kostnader för punkterna 1, 2, 3)	1 972 000
5. Beviljad annan statlig/överstatlig finansiering (till exempel från myndigheter eller EU)	-
6. Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering (punkt 4 med avdrag för punkt 5)	1 972 000
7. Beviljat belopp för statlig medfinansiering (i enlighet med 7.2 ovan)	900 000

7.5 Parterna är införstådda med att Trafikverkets finansiering på högst 50 % förutsätter att övrig del betalas av Kommunen. Om Objektet finansieras med andra statliga medel eller EU-medel minskas Kostnadsunderlaget med motsvarande belopp.

7.6 Den statliga medfinansieringen får utbetalas från och med det år som byggnationen påbörjas, dock tidigast 2024.

7.7 Parterna är överens om en årlig betalningsplan för Objektet som anger hur mycket medel som årligen förväntas förbrukas för genomförandet av Objektet. Denna betalningsplan framgår av Tabell 2.

Tabell 2 Betalningsplan (Mkr)

Spårväg Ultuna länken	Summa	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Total kostnad	1 972	22	5	15	20	35	107	415	642	536	167	8

Finansiering												
Trafikverket	900						102*	207,5	321	268	1,5	0
Uppsala kommun	1 072	22	5	15	20	35	5*	207,5	321	268	165,5	8

* Uppsala kommun kommer att uppbära kostnader som tas innan 2024, vilka kommer till hälften att finansieras av Trafikverket tidigare 2024.

§8 Kostnadsförändringar

- 8.1 Kostnadsunderlaget bygger på kalkyler i tidigt skede och är preliminära. Kostnadsunderlaget kan därför komma att förändras i ett senare skede.
- 8.2 Kommunen svarar för kostnadsökningar för Objektet enligt 7.3. Om Kommunen eller Regionen påkallar/initierar standardhöjning, tillägg och/eller andra förbättringar jämfört med vad som anges i §5 ska den som påkallat/initierat detta dock alltid svara för sådan kostnad.
- 8.3 Vid en eventuell minskning av de verkliga utfallet vid genomförandet i förhållande till Kostnadsunderlaget ska Trafikverket stå för högst 50 % av det justerade Kostnadsunderlaget. Vid en eventuell ökning av de verkliga utfallet vid genomförandet i förhållande till Kostnadsunderlaget ska Trafikverkets finansieringsdel i enlighet med 7.2 uppgå till högst 900 miljoner kronor.
- 8.4 Påkallade/initierade förändringar måste, för att vara genomförbara, rymmas inom övergripande funktion, budget och tidplan för Objektet.

§9 Övriga förändringar

- 9.1 Parterna är medvetna om att ett genomförande av Objektet i detta Avtal är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut, bland annat i frågor beträffande detaljplaner, väg- och järnvägsplaner, startbesked m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i Avtalet, liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i detsamma därför kan bli nödvändiga.
- 9.2 Vid förändringar i Betalningsplanen ska Parterna gemensamt göra sådana anpassningar som bör göras till följd av förändringen i syfte att uppnå en inbetalning som baseras på samma principer som när Avtalet ingicks, det vill säga att projektmedel tillskjuts i en takt som är kopplad till genomförandet av Objektet och upparbetningen av kostnader i Objektet. Begränsningen i 7.6 måste alltså beaktas.
- 9.3 Kommunen kan träffa överenskommelse om att tidigare lägga sin finansiering av Objektet för att exempelvis möjliggöra tidigare projektstart och minska projektrisker. En eventuell överenskommelse om tidigare läggning ska inte medföra några konsekvenser såvitt avser Trafikverkets skyldighet att betala in sin medfinansiering enligt tabell 2.
- 9.4 Tidplanen som Betalningsplanen är baserad på är utan överklagan och besvär.

§10 Statlig medfinansiering enligt förordning 2009:237

10.1 Detta Avtal ska likställas med en ansökan från Regionen gällande statlig medfinansiering för Objektet i enlighet med §5 och §7.

10.2 Detta Avtal ska även likställas med av Trafikverket fattat beslut om att Objektets omfattning och utformning kvalificerar sig för statlig medfinansiering (steg 1-beslut) samt beslut om att Objektet beviljas statlig medfinansiering (steg 2-beslut) i enlighet med förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

§11 Former för Parternas fortsatta samarbete

11.1 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplaner, betalningsplaner eller omfattningen av Objektet.

11.2 Parterna är överens om att det till en början är rimligt att ha uppföljningsmöten två gånger per år, men att frekvensen kan komma att behöva justeras allteftersom arbetet fortskrider. Regionen är sammankallande. Vid uppföljningsmötena ska Kommunen redovisa nedlagda kostnader samt en delrapport om Objektets framdrift. Parterna ska även gemensamt gå igenom eventuella förändringar i tidplan och betalningsplan. Efter respektive uppföljningsmöte betalar Trafikverket ut stöd för godkända upparbetade kostnader. Uppföljningsmöten ska hållas senast sista november varje år.

11.3 Inför slututbetalning ska Kommunen rörande Objektets genomförande presentera en slutrapport, de totala kostnaderna, foton och annan dokumentation samt slutbesiktningsprotokoll eller annat godkännande.

§12 Avtalets giltighet

Detta avtal träder ikraft när det har undertecknats av samtliga Parter och under förutsättning att:

- Region Uppsalas regionstyrelse godkänner avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Uppsala kommuns kommunstyrelse godkänner avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; och att
- Regeringen omfördelar medel inom den nationella trafikslagsövergripande planen för perioden 2018-2029 till Objektet genom beslut som vinner laga kraft.

§13 Övrigt

13.1 Eventuella ändringar i eller tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga och undertecknas av samtliga parter för att vara giltiga.

13.2 För det fall Objektet inte kan genomföras eller måste avbrytas ska Parterna svara för nedlagda kostnader (förgäveskostnader) baserat på Parternas respektive finansieringsåtagande, oavsett vilken eller vilka Parter som faktiskt har tillskjutit medel vid den tidpunkten.

§14 Tvist

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Detta avtal är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Borlänge den
Trafikverket

Lena Erixon
Generaldirektör

Uppsala den
Uppsala kommun

Erik Pelling
Kommunsyrelsens ordförande

Uppsala den
Region Uppsala

Emilie Orring
Regionstyrelsens ordförande

Uppsala den
Uppsala kommun

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Uppsala den
Region Uppsala

Staffan Isling
Regiondirektör