

Handläggare
Nilsson Christoffer

Datum
2011-01-27

Diarienummer
KSN-2010-0436

Kommunstyrelsen

Bussdepå i Kungsängens Gård

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att uppdra till kommunstyrelsens presidium att inleda en dialog med landstinget för att säkerställa att processen för ett uppförande av en bussdepå fortsätter,

att ge styrgruppen i uppdrag att fortsätta arbetet med att utveckla de delar som är möjliga av upphandlingsunderlagen i samarbete med landstinget i Uppsala län, samt

att uppdra till fastighetsnämnden att teckna tomträttsavtal för Kungsängens gård.

Ärendet

Bakgrund

Kommunstyrelsen uppdrog den 7 april 2009 till gatu- och trafiknämnden att i samverkan med Upplands Lokaltrafik AB, byggnadsnämnden och fastighetsnämnden återkomma med förslag på två depålägen med programinnehåll för den samlade kollektivtrafiken. För ändamålet bildades en styrgrupp ledd av chefen för gatu- och trafikkontoret med representanter från berörda kontor, bolag och kommunledningskontoret. Under den kommande processen har styrgruppen successivt växt till att inkludera representanter från Uppsala Vatten och Avfall AB och Gamla Uppsala Buss AB.

Bakgrunden var behov från UL av att skapa en fungerande depåinfrastruktur för kommande trafikupphandling samt att Uppsala kommuns befintliga depå i Kungsängen hade nått kapacitetstaket vad gäller såväl depåplatser som biogasförsörjning och på grund av bebyggelsetryck i närtid måste flyttas.

Utredningen identifierade tre möjliga lägen, Fyrislund med möjlighet att direkt utveckla en depå, Kungsängens Gård med möjlighet att inom 5 år utveckla en depå och på lång sikt eventuellt en depå i anslutning till Ärna flygfält. Samtliga depålägen bedömdes i utredningen ha en maximal kapacitet på ca 150 bussar.

Den 9 december 2009 beslutade kommunstyrelsen att tillsammans med UL inleda arbetet med att uppföra en bussdepå i Fyrislund med kapacitet för ca 150 bussar. Ambitionen var att uppföra en gemensam depå för stads- och regiontrafiken samt att den skulle vara operatörsoberoende och konkurrensneutral. Kommunstyrelsen beslutade även att uppförandet i första hand skulle ske genom en OPS-upphandling och i andra hand genom en bolagsbildning med UL och Uppsala kommun som delägare. Utgångspunkten för beslutet var att lösa UL:s akuta behov av en depå för 80 bussar och att resterande depåkapacitet skulle avlasta Kungsängens depå. Parterna skulle därefter inleda uppförandet av en depå vid Kungsängens gård som skulle lösa det samlade behovet av depåkapacitet och det bedömda behovet fram till 2020.

Den 3 mars 2010 konstaterade kommunstyrelsen att UL på egen hand beslutat uppföra en bussdepå med kapacitet för ca 80 bussar i Fyrislund. Anledningen till UL:s beslut var ett akut behov av att ha en färdig depå i funktion i juni 2011 då en ny trafikupphandling var tänkt att träda ikraft.

UL:s beslut vilade på styrgruppens bedömning att en större depå som möter regiontrafikens akuta och stadstrafikens kortsiktiga behov inte var möjlig att uppföra i Fyrislund givet den snäva tidsramen. Den OPS-förstudie som genomfördes inför marsbeslutet visade dels att en OPS-lösning är möjlig för uppförande av bussdepåer, dels att en upphandling av en OPS-lösning tar längre tid än en traditionell entreprenadupphandling.

Kommunstyrelsen beslutade, i anslutning till det ovanstående, att den tidigare bildade styrgruppen skulle fortsätta arbetet med inriktningen att en bussdepå uppförs genom en OPS-lösning vid Kungsängens gård. Synsättet var att Fyrislund med fördel kunde utvecklas i två etapper där den första etappen mötte UL:s akuta behov och att den andra etappen används vid ett senare skede och därmed utgör reservyta för kommande långsiktigt behov av depåkapacitet för kollektivtrafiken i stad och region. Valet att gå vidare med Kungsängens gård grundade sig på styrgruppens bedömning att direkt lösa problematiken runt den befintliga bussdepån i Kungsängen.

Kommunstyrelsen behandlade den 6 oktober 2010 frågan rörande ett uppförande av en bussdepå vid Kungsängens gård. Arbetet dithills hade utrett förutsättningarna för ett uppförande av en bussdepå i Kungsängens gård i form av en OPS-lösning samt även inkluderandet av UL:s bussdepå i Fyrislund som är under uppförande. Kommunstyrelsen delade styrgruppens bedömning att en OPS-lösning även var möjlig att genomföra vid Kungsängens gård och gav fastighetsnämnden i uppdrag att förvärva fastigheten samt uppdra till styrgruppen att utarbeta upphandlingsunderlag av en OPS-lösning med inriktning att även depån i Fyrislund skulle ingå. Efter utarbetandet av upphandlingsunderlag skulle arbetet redovisas i kommunstyrelsen för ställningstagande inför av det fortsatta arbetet.

Nuläge

Styrgruppen har med konsultstöd arbetat fram ett upphandlingsunderlag som baserar sig på funktionskrav som kan ställas för en fungerande bussdepå. Till grund för arbetet har en marknadsundersökning genomförts riktad mot byggbolag, fastighetsbolag och banker, varefter en ny finansiell modellering genomförts.

Under arbetet har även workshops genomförts för att säkerställa funktionskrav och upphandlingsformen med bland andra deltagare från kammarkollegiet och Sveriges kommuner och landsting. Styrgruppen bedömer att ett fungerande underlag finns för att inbjuda bolag till en prekvalificerande upphandling i syfte att hitta minst tre konsortier för att sedan inleda upphandling i form av en konkurrenspräglad dialog.

Kommunstyrelsen gav även den 6 oktober 2010 fastighetsnämnden i uppdrag att förvärva fastigheten Kungsängens gård av Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU). I förhandlingarna har det framkommit att SLU inte har möjlighet att försälja fastigheten. Fastighetsnämnden har istället erbjudits att teckna ett tomträttsavtal för fastigheten. Denna aspekt har vägts in i bedömningen av en OPS-upphandling och påverkar inte styrgruppens bedömning att en OPS-lösning är möjlig.

Den förändrade lagstiftningen rörande ansvarsförhållandena för kollektivtrafiken medför att rådigheten över kollektivtrafiken flyttas från Uppsala kommun till en regional kollektivtrafikmyndighet. Regionförbundet i Uppsala län utreder för närvarande lämplig organisering för detta. I förarbetena till den nya lagstiftningen framgår tydligt att infrastruktur för kollektivtrafiken, inkluderande depåer, är ett ansvarsområde för myndigheten.

På grund av den stora osäkerhet som nu råder rörande myndighetens hemvist och finansieringsform samt kommande ansvar för kollektivtrafikens infrastruktur bedömer styrgruppen inte att det är lämpligt att Uppsala kommun ensamt inleder eller genomför en upphandling oavsett upphandlingsform.

Behovet av en bussdepå vid Kungsängens Gård har, i sken av det ovanstående, på nytt prövats av styrgruppen. Styrgruppen står fast i bedömningen att en upphandlingsprocess, oavsett form för uppförande, snarast måste genomföras för att säkerställa en fungerande bussdepå 2015. Att invänta att en ny myndighet är formerad och därefter överlämna det nu genomförda arbetet för en ny beslutsprocess riskerar skapa en olycklig fördröjning med men för de kollektivtrafikpolitiska målen.

Förslag

Landstinget i Uppsala län och Uppsala kommun utgör de två stora finansiärerna av den samhällssubventionerade kollektivtrafiken i länet och utgör tillsammans drygt 80 procent av ägandet av UL, samt att Uppsala kommun står för 100 procent av finansieringen och ägandet av stadstrafiken i kommunen. Styrgruppen förslår därför kommunstyrelsen att inleda en dialog med landstinget med målsättning att parterna gemensamt säkerställer att processen för ett uppförande av en bussdepå fortsätter.

För att säkerställa att mark för ett uppförande av bussdepå finns tillgänglig vid Kungsängens Gård föreslås kommunstyrelsen uppdra till fastighetsnämnden att teckna tomträttsavtal med SLU i syfte att säkerställa att mark för ett uppförande av bussdepå finns tillgänglig.

Styrgruppens arbete bör fortgå med att fortsätta förbereda de delar av nödvändiga upphandlingsunderlag som är oberoende av val av upphandlingsform och formell beställare i syfte att inte tappa tempo i det fortsatta arbetet. Kommunstyrelsen föreslås därför ge styrgruppen i uppdrag att fortsätta arbetet med att utveckla de delar som är möjliga av upphandlingsunderlagen, samt att konstatera att tjänstemän från landstinget bjuds in i styrgruppen.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnader för tomträttsavtal täcks inom ramen för fastighetsnämndens mark- och exploateringsverksamhet.

Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt
Stadsdirektör