

§ 319

Villkorat genomförandebeslut samt samverkansavtal med regionen om genomförandet av spårvägsutbyggnad KSN-2018-2976

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna samverkansavtalet i ärendets **bilaga 4**,
2. **att** genomföra utbyggnad av spårväg i enlighet med vad som framgår av denna tjänsteskrivelse under förutsättning att statlig medfinansiering erhålls för Kunskapsspåret,
3. **att** fram tills villkoren ovan uppfyllts, fortsätta arbetet med planer och tillstånd för spårvägsutbyggnaden samt initiera förberedande arbeten med upphandlingar för genomförandet i enlighet vad som följer av kommande inriktningar i mål och budget,
4. **att** utreda möjligheter till ytterligare medfinansiering, samt
5. **att** beslutet justeras omedelbart.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen gav inom ramen för projektdirektiv för Uppsala spårväg 6 februari 2019, §11 och som reviderades 3 mars 2020, §70 i uppdrag till stadsbyggnadsförvaltningen att under år 2021 ta fram underlag för genomförandebeslut för kapacitetsstark kollektivtrafik samt kostnads- och ansvarsfördelning mellan Uppsala kommun och Region Uppsala avseende genomförande, drift och förvaltning av spårvägen.

Förutsättningen för att genomföra utbygganden av spårvägen är att kommunen får statlig medfinansiering för Kunskapsspåret. Ett samverkansavtal om hela spårvägssystemet med region Uppsala behövs också.

Beslutsunderlag

- Arbetsutskottets förslag 23 november 2021 § 386
- Tjänsteskrivelse daterad 10 november 2021

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2021-11-24

- Bilaga 1, Programhandling, sammanfattning
- Bilaga 2, Ekonomiska kalkyler
- Bilaga 3, Tidsplan
- Bilaga 4, Samverkansavtal

Yrkanden

Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M), Christopher Lagerqvist (M) och Stefan Hanna (-) yrkar avslag till arbetsutskottets förslag.

Simon Alm (-) yrkar i första hand:

att återremittera ärendet med motiveringen: att kostnadsföra hela underskottet för Gottsundaprojektet, inklusive de delprojekt som fallit mellan stolarna Gottsundaprojektet och kapacitetsstark kollektivtrafik, till detta beslut.

Simon Alm (-) yrkar i andra hand:

att återremittera ärendet med motiveringen: att kvantifiera och klarlägga var kostnaderna för trottoar, GC-bana, plantering och flexzon ska kostnadsföras.

Simon Alm (-) yrkar i tredje hand:

- (1) att förslag 1 avslås,*
- (2) att förslag 2 ersätts med att Uppsala kommun fortsätter planera för BRT,*
- (3) att förslag 3 avslås, samt*
- (4) att förslag 4 och 5 bifalls.*

Jonas Segersam (KD) yrkar:

- (1) att att-sats 2 och 3 i förslaget avslås, samt*
- (2) att att-sats 1, 4 och 5 bifalles.*

Erik Pelling (S) och Mohamad Hassan (L) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Beslutsgång

Ordförande ställer först återremissyrkande mot ärendets avgörande idag och finner att ärendet ska avgöras idag.

Ordförande ställer därefter Simon Alms (-) ändringsyrkande (2) mot avslag och finner att kommunstyrelsen avslår detsamma. Votering begärs och genomförs.

Avslag till Simon Alms (-) ändringsyrkande (2) röstar JA, bifall till detsamma röstar NEJ. Kommunstyrelsen beslutar med 9 JA-röster mot 1 NEJ-röster att avslå detsamma. Fem ledamöter avstår från att rösta i voteringen.

JA-röst avger:

Mohamad Hassan (L), Asal Gohari (S), Erik Dagnesjö (S), Pavlos Cavelier Bizas (S), Ulrik

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2021-11-24

Wärnsberg (S), Rickard Malmström (MP), Karolin Lundström (V), Hanna Victoria Mörck (V) och Erik Pelling (S).

NEJ-röst avger:
Simon Alm (-).

Avstår:
Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M), Christopher Lagerqvist (M), Stefan Hanna (-) och Jonas Segersam (KD).

Ordförande ställer därefter arbetsutskottets förslags första, fjärde och femte att-satser (1, 4-5) mot avslag och finner att kommunstyrelsen bifaller desamma.

Votering begärs och genomförs.

Bifall till arbetsutskottets förslags första, fjärde och femte att-satser (1, 4-5) röstar JA, bifall till detsamma röstar NEJ. Kommunstyrelsen beslutar med 10 JA-röster mot 5 NEJ-röster att bifalla detsamma.

JA-röst avger:
Mohamad Hassan (L), Asal Gohari (S), Erik Dagnesjö (S), Pavlos Cavelier Bizas (S), Ulrik Wärnsberg (S), Rickard Malmström (MP), Karolin Lundström (V), Jonas Segersam (KD), Hanna Victoria Mörck (V) och Erik Pelling (S).

NEJ-röst avger:
Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M), Christopher Lagerqvist (M), Stefan Hanna (-) och Simon Alm (-).

Ordförande ställer slutligen arbetsutskottets förslags andra och tredje att-satser (2-3) mot avslag och finner att kommunstyrelsen bifaller desamma.

Votering begärs och genomförs.

Bifall till arbetsutskottets förslags andra och tredje att-satser (2-3) röstar JA, bifall till detsamma röstar NEJ. Kommunstyrelsen beslutar med 9 JA-röster mot 6 NEJ-röster att bifalla detsamma.

JA-röst avger:
Mohamad Hassan (L), Asal Gohari (S), Erik Dagnesjö (S), Pavlos Cavelier Bizas (S), Ulrik Wärnsberg (S), Rickard Malmström (MP), Karolin Lundström (V), Hanna Victoria Mörck (V) och Erik Pelling (S).

NEJ-röst avger:
Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M), Christopher Lagerqvist (M), Stefan Hanna (-), Simon Alm (-), Jonas Segersam (KD).

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Reservationer

Fredrik Ahlstedt (M), Therez Almerfors (M) och Christopher Lagerqvist (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för Fredrik Ahlstedt (M) med fleras yrkande med motiveringen: *Moderaterna säger fortsatt nej till den kostsamma och oflexibla lösning som spårvägen innebär.*

Spårvägen skulle både kraftigt försämra stadsmiljön och minska tillgängligheten till innerstaden under den långa byggnationsperioden.

Moderaterna vill istället se en lösning med BRT och vill pröva alternativ med olika linjesträckningar för detta. BRT är en betydligt mer flexibel och skalbar kollektivtrafiklösning som skulle klara kapacitetsbehovet till 2045. Kostnaden för spårväg är fortfarande oviss och enligt jämförelseutredningen av spårväg och BRT är både investerings- och driftkostnaden för BRT betydligt lägre. Spårväg tar dessutom väsentligt längre tid att bygga än BRT och skulle kräva avstängning av bland annat Kungsgatan under en längre tid.

Jonas Segersam (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande med motiveringen:

Kristdemokraterna har tidigare drivit på för att få spårväg till Uppsala. En ny järnvägsstation söder om Bergsbrunna behöver kunna nås av resenärer från övriga delar av Södra Uppsala. I avtalet med Staten fanns ett utlovat stöd för finansiering av denna utbyggnad.

Det som sedan skett är att planerna utökats till spårvägsutbyggnad i centrala staden, och vårt parti bytte då inställning och sa nej till denna utveckling. Två spårvägslinjer som går ihop över Islandsbron och genom Bäverns gränd / Kungsgatan skulle orsaka en oacceptabel trafikinfarkt och stänga dessa stråk för biltrafik. BRT är inte bättre eftersom det kräver liknande investeringar, men ger en lägre kapacitet. Därför har vi sedan 2019 drivit linjen att planeringen för centrala Uppsala bör avbrytas. Det finns ingen anledning att ta fram en detaljplan för 17 km spårväg, när det dessutom är osäkert om vi får någon statlig finansiering av projektet. Även "Ultunalänken", spårväg över Fyrisån har stött på patrull och är tekniskt avancerat och därmed dyrt. Vi står ändå fast vid den ursprungliga planeringen när det gäller denna kortare sträcka, och därför yrkade vi avslag på enbart att-sats 2 och 3 i förslaget.

Stefan Hanna (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande med motiveringen:

Detta samverkansavtal bygger på en ordning som inte är lokalt förankrad. Regionen ska istället inledningsvis besluta om den kollektivtrafik som de vill ska bedrivas, sedan kan Uppsala kommun planera för spårdragning, spåruppbyggnad och så vidare. Att staten föreslår ett avtal med dessa parter (Uppsalapaketet) innan lokala beslut finns på plats är inte ett förankrat beslut till avtal. Det är en överstatlighet som inte passar i en demokrati. Uppsala kommun ska inte driva på för spårväg utan istället satsa på moderna elektrifierade bussystem alternativt moderna stadsbanor. Det är upprörande att

kommunen fortsätter att lägga pengar på planer och tillstånd för spårvägsutbyggnad, och upphandlingsarbeten, när inte statens finansieringar är helt säkrade. De partier som driver på denna fråga på detta sätt är inte bara odemokratiska utan också extremt slösaktiga med våra skattepengar. Den föreslagna spårvägsdragningen riskerar också Uppsalas försörjning av dricksvatten. En satsning på spårväg kommer garanterat kraftigt försvaga kollektivtrafiken i övriga delar av hela region Uppsala. Riskerna med ett liknande spårvägsprojekt är så stora att det inte bara riskerar att kraftigt försvaga övrig kollektivtrafik utan också få en negativ påverkan på Regionens ansvar för sjukvård. Det framgår tydligt i detta beslutsunderlag att det är Region Uppsala, och ingen annan, som är ansvarig för kollektivtrafiken. ”Ansvarsfördelningen i avtalet utgår från några övergripande principer. Utgångspunkten är att Region Uppsala är regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken och att Uppsala kommun är markägare för utrymmet i gata och allmän platsmark som spårvägen får nyttja. Uppsala kommun åtar sig att genomföra och finansiera banans infrastruktur, såsom grundläggning, ledningsomläggningar, broar, spår, kraftförsörjningssystem, gatutrafiksignaler samt hållplatslägen exklusive väderskydd och annan utrustning. Då kommunen är markägare och även kommer att äga banans infrastruktur återfinns också ansvaret för reinvestering hos kommunen. Region Uppsala åtar sig att genomföra och anskaffa samt finansiera investeringarna för spårvagnsdepån, spårvagnarna, signal- och säkerhetssystemet, trafiklednings- och informationssystemet samt hållplatsinredningen. Regionen åtar sig också att ansvara för och finansiera trafikdriften, samt drift och underhåll av spårvägssystemet som helhet (inkluderat banan, fordonen och depån).” Att kommunen har planmonopol, är markägare och har det dyra ansvaret för markunderhåll är inte det samma som att man har ansvar för vilken typ av fordon som kollektivtrafiken nyttjar för sina uppdrag. Det är inte Uppsala kommun som ansvarar för beslutet om vilka fordon som kollektivtrafiken ska använda för att nå sina uppsatta mål, det är Region Uppsala. Om Region Uppsala dock anser att de behöver utnyttja spårväg för kapacitetsstark kollektivtrafik i en sträcka, under de kommande 25 åren, kan de ansöka hos kommunen att få den möjligheten. Ansökningar som sedan kräver många olika godkännanden från Länsstyrelsen för att godkännas. Bristerna i hur denna fråga handlagts är många och allt ekonomiskt slöseri kopplat till den ensidiga planeringen av spårväg måste få ett stopp. Gör om! Gör rätt! Det här spårvägsprojektet är ett omodernt och mycket riskfyllt ekonomiskt projekt som är ideologiskt drivet. Det är hög tid att stoppa detta vansinnesprojekt och tills vidare utnyttja moderna elektrifierade bussystem tills befolkningsunderlaget i vissa sträckor rättfärdigar investeringar i till exempel stadsbanor eller varför inte luftburna kollektivtrafiklösningar. Det planeringsmässigt viktiga är idag att, oavsett vilka fordon som nyttjas de kommande 25 åren, skapa förutsättningar för att sträckorna kan tåla tyngre framtida belastningar. I dessa tider av snabb teknisk utveckling är det korkat att redan nu måla in Uppsala kommun i en gammal tekniklösning. Inom 25 år är ett modernt bussystem sedan länge avskrivet. Om 25 år har kommunen sannolikt en mycket god förståelse för vilka sträckor som behöver stärkas upp med den kollektivtrafik som elförsörjningen kan säkerställa.

Simon Alm (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande med motiveringen:

Enligt kommunstyrelsens uppföljning av exploateringsprojekt på novembersammanträdet 2021 framgår att man i sin iver, med att försöka få spårvagnsambitionerna att inte framstå som fullt lika dyra som de faktiskt är, glömt bort att beräkna kostnaderna för trottoar, GC-bana, planering och flexzon helt och hållet. Man har dessutom försökt flytta andra stora kostnader från spårvagnsambitionerna till sidoprojekt såsom Gottsundaprojektet som prognostiseras kosta 227 miljoner på egen hand, vilka till en meningsfull del naturligtvis hänger ihop med att bygga om stadsbilden för att passa spårvagnsutbyggnad.

Under minst fem års tid har kommunen systematiskt tagit förberedande kostnader för spårvagnsambitionerna trots att inget slutgiltigt beslut har fattats och trots att ingen budget har funnits. Handlingarna bara i kommunstyrelsen har i klart över ett dussintal tillfällen kunnat sammanfattas som "kostnadshöjande för sammanhanget, men ändå bra för då blir spårvagnsbeslutet i sig billigare". Det har handlat både om planerande beslut och fysiska sådana där man byggt om vägar för att underlätta ett framtida eventuellt spårvägsbygge.

Spårvägsbygge saknar skalbarhet i sin initiala investering. Den stora delen av kostnaden måste tas per omgående genom att de facto lägga spåren och gräva om kablar och mark för att skapa rätt beskaffenhet för spåren. Därtill kommer kostnaderna för att ändra den fysiska planeringen med anledning av linjedragningen där spårvagnarna inte kan svänga på samma sätt som befintlig fysisk struktur är anpassad för.

Alternativet till spårväg är att bygga ut ett Bus Rapid transit(BRT)-system som i vissa delar sammanfaller i att kräva initiala kostnader för fysiska ingrepp på stadsbilden, men dessa är dramatiskt lägre om man rättvist konstaterar att BRT är en sorts bussystem som förvisso har högre kapacitet än ett normalt bussystem, men kräver inte alls samma omarbeting av vägnätet eller de kablar som ligger nergrävda.

Snedvridande i jämförelser har sedan nästan fyra år tillbaka varit att styret förhandlade till sig ensidiga statliga bidrag för spårvägsutbyggnad, men inte för andra kapacitetsstarka alternativ. Detta kan naturligtvis neutraliseras om den politiska viljan finns till att ställa frågan till staten, på de sätt som ska göras, om vi kan få medfinansiering även för andra systemval såsom BRT.

Hela beslutet är villkorat stora kostnader även för andra inblandade. Staten är berörd tidigare i min motivering, men även Region Uppsala har stora kostnader att axla. Region Uppsala är intimt sammanflätad med Uppsala kommuns skatteuttagsbas eftersom Uppsala kommuns invånare sammanfaller till drygt 60 procent med Region Uppsalas. Det innebär att även de kostnader som Uppsala kommun vältrar över på Region Uppsala egentligen till huvuddelen ändå behöver bäras av Uppsala kommuns skattebetalare. De pengar Uppsala kommun tigger till sig av staten slår som bekant inte tillbaka mot kommunens skatteunderlagsbas på samma sätt då Uppsala kommun utgör cirka två procent av Sveriges befolkningsunderlag. Region Uppsala förväntas bekosta spårvagnarna i sig, driftsorganisation för nytt kollektivtrafiksystem, driften i sig av spårvagnar, investering i och underhåll av depå med mera. Det sannolikt flera miljarder

kronor som därmed tillkommer projektet som Region Uppsala får betala, varav 60 procent egentligen därmed tas ut genom utökad beskattning av Uppsala kommuns invånare. När Uppsalas del av detta jätteprojekt är drygt 6 miljarder kronor blir det svårt att se det som trovärdigt att hävda att kalaset på totalen kommer att kosta mindre än 10 miljarder kronor, varav cirka 8 miljarder kronor får bäras av Uppsala kommuns invånare att betala av under resten av sin livstid samt vältra över på kommande generationer. I sammanhanget är det också relevant att påpeka att slutförandet ligger 8 år fram i tiden, vilket innebär en hel del vid byggnadsprisindexering av beloppen. Det bör klarläggas om man tagit sådan hänsyn med tanke på att byggnadsprisindex har stigit med i genomsnitt 5,2 procent under de senaste 28 åren enligt SCB. Det i sig innebär en kostnadsökning om 2-3 miljarder kronor för projektet beroende på exakt hur byggprisindex fortsätter utvecklas och hur tidigt eller sent under tidsspännet 8 år som tyngdpunkten för kostnaderna tas.

Den stora skillnaden i initiala kostnader är något som kraftigt höjer risken för Uppsala kommuns bostadsbyggande och stadsplanerande för södra Uppsala, samt slår undan benen för kommunen i övrigt. Det sker genom att många miljarder satsas på en liten del av Uppsala kommun som för att minska driftunderskottet kräver en extremt skyndsamt massiv utbyggnad av resandeunderlag längs dess sträckning – annars kollapsar de ekonomiska kalkylerna. Det stressar den kommunala byråkratin, och även politiken, till att strunta i övriga Uppsala kommuns behov eftersom all eller åtminstone en oproportionerlig kommunal kapacitet behövs för projektekonomi i spårvägsutbyggnad. Denna stress finns inte om kostnaderna i högre utsträckning går att skala upp i den takt stadsplanerandet fortskrider och slutförs i södra Uppsala, vilket BRT skapar bättre förutsättningar för. Med BRT kan dessutom körfälten i betydligt högre utsträckning också användas av annan trafik såsom taxi eller självkörande fordon när dessa blir kommersiellt gångbara.

Något som är lätt att glömma bort är att tunga initiala investeringar driver på en stress att fort få området klart. När det är ett så pass stort område som vi nu har delvis pågående blir det en kraftig påverkan på Uppsalas framtida profil. Gör vi fel blir konsekvenserna enorma, vilket borde skänkas eftertanke istället för att man bara skyndar på för att man i beräkningsprogram ska nå vissa nyckelmål, men där man i all hast upprepar miljonprogrammets misstag.

Driftsekonomin innebär att kommunen måste ta ett skatteuttag om 190 miljoner om året. Därtill behöver regionen i sin tur ta ut minst 100 miljoner om året, extremt vänligt beräknat med tanke på att den allmänna kollektivtrafiksubventionen då inte är medräknad, där Uppsala kommuns invånare därmed behöver finansiera minst 60 miljoner kronor per år. Det blir drygt 1000 kronor per invånare i Uppsala kommun rakt av beräknat även på barn, varför dessa tusen kronor i praktiken är betydligt mer för de som faktiskt betalar kommunalskatt. Dessa beräkningar är i handlingen beräknade med utgångspunkt i att räntan under flera generationers tid kommer att vara i genomsnitt två procent, vilket är totalt orimligt ekonomiskt okänsligt. Det är olagligt för en bank att låna ut till privatpersoner om dessa inte har marginaler nog att kunna betala lånet, vilket i praktiken bland annat innebär att banken tar höjd för att räntan inom kort kan komma

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2021-11-24

att stiga till 6,5-7 procent. På lång sikt vet ingen hur räntan utvecklas, men historiskt har räntor på över 10 procent varit standard i vissa perioder av högre ränta. Det blir därför något oseriöst att under flera decenniers tid förutsätta att räntemiljön permanent kommer att vara parkerad i denna historiskt låga räntemiljö. Om man istället räknar om räntekostnaderna till att vara 6 procent, vilket de mycket sannolikt kommer att vara periodvis under denna långa tidsperiod, tillkommer årliga kostnader om 90 miljoner kronor för kommunen och 30 miljoner för regionen.

Det är i samverkansavtalet orimligt att Uppsala kommun bekostar en så pass stor andel av investeringen när syftet med densamma är att underlätta för det Region Uppsalas kollektivtrafikansvar. Det vore rimligt om Uppsala kommun får någon form av avkastning/del av biljettintäkterna för de många miljarderna Uppsala kommun tar på sig att betala för anläggandet av spårväg.

Slutligen i fråga om systemval är varken ålderdomlig spårvagnstrafik eller BRT framtidens trafiklösningar. Redan bakom oss har vi haft en tydlig trend där bilar i över ett halvt sekel har kommit att dominera som mobilitetslösning där de har haft tillträde och där sträckan varit bortom den sträcka folk frivilligt väljer att gå eller cykla. Bussen och tåget, vilka är huvudkonkurrenterna, har främst kunnat hävda sig genom tunga skattesubventioner, avsiktlig konkurrensfördel i trafikplanering för vissa områden samt i extremt tätbefolkade städer såsom centralaste Stockholm där gammal stadsplanering lagt hinder för utbyggnad av individuella transportmedel som bilen är. De fördelar som BRT och spårvagnstrafik aldrig kan matcha är skraddarsydda resor utan byten eller mängder av stopp där man dessutom inte behöver utsättas för otrygghet eller smittspridning. Framtidens systemval kommer sannolikt därför bygga vidare på det system som dominerat 1900-talets andra halva och 2000-talets inledning, bilen, men med nya tekniska lösningar som gör det möjligt att utnyttja gaturummet bättre såsom bildelningstjänster (en sorts kollektiv trafiklösning) och självkörande teknik som medför fördelar i parkeringsavseende, utökad användarkrets genom att körkort på sikt inte kommer att behövas för den sortens fordon, trafiksäkerhet genom att den mänskliga olycksfaktorn tas bort från trafiken, reducerad kostnad per bilanvändare när en bil kan användas i högre grad än idag när dessa likt taxibilar kan användas av många personer på en och samma dag med mera. Självkörande teknik är inte fullt utvecklad idag, men har ändå kommit så långt att det känns tryggt att påstå att det är en väletablerad och dominant inslag i trafiken innan år 2050 och miljöfrågan förbättras när antalet resor på en bil under dygnet kan utökas samtidigt som olika sorters eldriftsmetoder redan finns på marknaden idag. Det är bara priset som behöver komma ner, men verkar än så länge så i hög takt åt rätt håll i den frågan.

Hela kommunen ska leva och kommunpolitiker har en skyldighet att försöka behandla sina invånare lika. Det klingar något falskt när så pass stora ekonomiska och förvaltningsmässiga resurser ska prioriteras till södra delen av Uppsala stad. Några mycket konkreta problem med en sådan prioritering är att det förutsätts skapas stora fastighetsägarvärden längsmed en kraftfull satsning på skattesubventionerad kollektivtrafik. Det blir en skattemässig fördel för alla som får den förmånen som privatperson och för de som äger fastigheterna stiger värdena som en naturlig följd.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2021-11-24

Dessa effekter är på strikt bekostnad av kommunen i övrigt som under hela perioden av styrmoderlig behandling går miste om skattesubventioner och förvaltningsresurs som givetvis gör livet lättare och skapar fastighetsvärden även på andra håll i kommunen om politiken så vill. Den orättvisa principen är lika allvarlig som om kommunalt VA skulle bli avgiftsfritt och finansieras av skattekollektivet – det skapar stora värden för de som får del av förmånen, men lika stor nackdel för de som får motsvarande skatthöjning utan rimliga förutsättningar för anslutning.

Särskilda yttranden

Jonas Petersson (C) lämnar ett särskilt yttrande:

Centerpartiet ser behovet av kollektivtrafik med större kapacitet än dagens i framtidens Uppsala. De sydöstra stadsdelarna har tillsammans med sträckan Kunskapsstråket (på senare år ofta kallad Kunskapsspåret) planerats för spårvägar och spårvagnstrafik. Spårvagnar lider emellertid av nackdelarna att de är dyra, bullriga, ger upphov till kraftiga vibrationer som kan skada kringliggande bebyggelse och är oflexibla och omöjliga att anpassa för skiftande behov. Därför förespråkar Centerpartiet istället kollektivtrafiksystemet Bus Rapid Transit – dubbelledade elbussar som går i egna körbanor. Detta trafiksystem är både billigare och mer flexibelt än spårvagnar. Det är dessutom tystare, mer skonsamt för kringliggande bebyggelse, bättre ur miljö- och klimatsynpunkt samt har högre kapacitet på systemnivå då det inte förutsätter minuterlånga säkerhetsavstånd mellan fordonen.

Centerpartiet yrkar därför på att att-satserna 1-3 avslås.

Linnea Alm (SD) lämnar ett särskilt yttrande:

2018 sades det att spårvagnsprojektet skulle kosta omkring 4 miljarder kronor. I handlingen framkommer det nu att den totala kostnaden för projektet uppskattas till drygt 7 miljarder. Därtill kommer projekt i Gottsunda för gång och cykelvägar bland annat, för 227 miljoner kronor, under ärende 3 om exploateringsprojekt. Att det varit glädjekalkyler från början är uppenbart och att kostnaderna stannar på dryga 7 miljarder är inte heller troligt. Det finns flera belägg för detta även i ärendebeskrivningen. I ärendet står det ”I kalkylerna periodiseras det statliga bidraget ut över 35 år från 2030 fram till 2065 för att möta avskrivningarna på anläggningen. Därmed påverkar resultaträkningen i förvaltningsfasen positivt med 61 miljoner kronor per år under de angivna åren. Denna disposition kan komma att omvärderas i senare utvecklingar av denna kalkyl och därmed påverka resultaträkningen både i genomförande och förvaltningsfas”

Erfarenhet visar från en mängd områden (t ex de företrädesvis socialdemokratiskt styrda glesbygdskommuner som tog emot stora antal nyanlända 2015-2016 i tron att detta genom statligt stöd skulle bli lönsamt; när pengarna slutar rulla in innebär det stora kostnader) att det är livsfarligt att förlita sig på statliga utfästelser gällande delfinansiering, särskilt efter genomförandefasen. Att troskyldigt förlita sig på att staten

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2021-11-24

ska delfinansiera det här projektet fram till 2065 är inte bara lättsinnigt, det är verklighetsfrånvänt. Styret verkar också helt glömt bort nederlaget i våras där Trafikverket meddelade att det inte bli något fyrspårsavtal för att man ska underhålla befintliga spår istället.

Vidare står det

”Antaganden, generella risker och osäkerheter kopplade projektet Underhållskostnader och reinvesteringar på spåranläggningen är baserade på antaganden gjorda i programhandlingen gällande standard och typ av anläggning. Eftersom projekteringen görs i ett senare skede, kan standard och typ av anläggningen komma att förändra underhållsplanen, vilket är kostnadspåverkande.

Parametrar som turtäthet, linjeupplägg och fordonslängd påverkar detta i stor utsträckning men eftersom dessa ännu inte är beslutade finns osäkerheter kring de antaganden som gjorts kring avskrivningstider, reinvesteringsåtaganden.”

Alla samhällsprojekt kännetecknas av en osäkerhet gällande kostnadsutveckling etcetera, men här skrivs det rakt ut att kommunen i stort sett faktiskt köper grisen i säcken.

Sammantaget är spårvagnsförslaget ett enormt skatteslöseri som inte kommer stanna på 7 miljarder kronor i kostnad och som extremistpartiet MP fått igenom. SD kommer naturligtvis yrka avslag på ärendet i fullmäktige.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

§ 387

Villkorat genomförandebeslut samt samverkansavtal med regionen om genomförandet av spårvägsutbyggnad KSN-2018-2976

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna samverkansavtalet i ärendets **bilaga 4**,
2. **att** genomföra utbyggnad av spårväg i enlighet med vad som framgår av denna tjänsteskrivelse under förutsättning att statlig medfinansiering erhålls för Kunskapsspåret,
3. **att** fram tills villkoren ovan uppfyllts, fortsätta arbetet med planer och tillstånd för spårvägsutbyggnaden samt initiera förberedande arbeten med upphandlingar för genomförandet i enlighet vad som följer av kommande inriktningar i mål och budget,
4. **att** utreda möjligheter till ytterligare medfinansiering, samt
5. **att** beslutet justeras omedelbart.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen gav inom ramen för projektdirektiv för Uppsala spårväg 6 februari 2019, §11 och som reviderades 3 mars 2020, §70 i uppdrag till stadsbyggnadsförvaltningen att under år 2021 ta fram underlag för genomförandebeslut för kapacitetsstark kollektivtrafik samt kostnads- och ansvarsfördelning mellan Uppsala kommun och Region Uppsala avseende genomförande, drift och förvaltning av spårvägen.

Förutsättningen för att genomföra utbygganden av spårvägen är att kommunen får statlig medfinansiering för Kunskapsspåret. Ett samverkansavtal om hela spårvägssystemet med region Uppsala behövs också.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 10 november 2021

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2021-11-23

- Bilaga 1, Programhandling, sammanfattning
- Bilaga 2, Ekonomiska kalkyler
- Bilaga 3, Tidsplan
- Bilaga 4, Samverkansavtal

Yrkande

Fredrik Ahlstedt (M) yrkar:
att ärendet avslås.

Erik Pelling (S) och Rickard Malmström (MP) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Jonas Petersson (C) yrkar:
att att-satserna 1-3 avslås.

Jonas Segersam (KD) yrkar:
att bifalla att-sats 1,4 och 5 och avslå att-sats 2 och 3.

Beslutsgång

Ordförande ställer först föreliggande förslags första att-sats mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Ordförande ställer därefter föreliggande förslags andra att-sats mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Ordförande ställer därefter föreliggande förslags tredje att-sats mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Ordförande ställer därefter föreliggande förslags fjärde att-sats mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Ordförande ställer därefter föreliggande förslags femte att-sats mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Reservationer

Fredrik Ahlstedt (M) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Jonas Petersson (C) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande med motiveringen:

Centerpartiet ser behovet av kollektivtrafik med större kapacitet än dagens i framtidens Uppsala. De sydöstra stadsdelarna har tillsammans med sträckan Kunskapsstråket (på senare år ofta kallad Kunskapsspåret) planerats för spårvägar och spårvagnstrafik. Spårvagnar lider emellertid av nackdelarna att de är dyra, bullriga, ger upphov till kraftiga vibrationer som kan skada kringliggande bebyggelse och är oflexibla och

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2021-11-23

omöjliga att anpassa för skiftande behov. Därför förespråkar Centerpartiet istället kollektivtrafiksystemet Bus Rapid Transit – dubbelledade elbussar som går i egna körbanor. Detta trafiksystem är både billigare och mer flexibelt än spårvagnar. Det är dessutom tystare, mer skonsamt för kringliggande bebyggelse, bättre ur miljö- och klimatsynpunkt samt har högre kapacitet på systemnivå då det inte förutsätter minuterlånga säkerhetsavstånd mellan fordonen.

Jonas Segersam (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2021-11-10

Diarienummer:
KSN-2018-2976

Handläggare:
Gabriella Burel

Villkorat genomförandebeslut samt samverkansavtal med regionen om genomförandet av spårvägsutbyggnad

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna samverkansavtalet i ärendets **bilaga 4**,
2. **att** genomföra utbyggnad av spårväg i enlighet med vad som framgår av denna tjänsteskrivelse under förutsättning att statlig medfinansiering erhålls för Kunskapsspåret,
3. **att** fram tills villkoren ovan uppfyllts, fortsätta arbetet med planer och tillstånd för spårvägsutbyggnaden samt initiera förberedande arbeten med upphandlingar för genomförandet i enlighet vad som följer av kommande inriktningar i mål och budget,
4. **att** utreda möjligheter till ytterligare medfinansiering, samt
5. **att** beslutet justeras omedelbart.

Ärendet

Kommunstyrelsen gav inom ramen för projektdirektiv för Uppsala spårväg 6 februari 2019, §11 och som reviderades 3 mars 2020, §70 i uppdrag till stadsbyggnadsförvaltningen att under år 2021 ta fram underlag för genomförandebeslut för kapacitetsstark kollektivtrafik samt kostnads- och ansvarsfördelning mellan Uppsala kommun och Region Uppsala avseende genomförande, drift och förvaltning av spårvägen.

Förutsättningen för att genomföra utbygganden av spårvägen är att kommunen får statlig medfinansiering för Kunskapsspåret. Ett samverkansavtal om hela spårvägssystemet med region Uppsala behövs också.

Föreliggande förslag till beslut föreslår genomförande av spårvägen villkorat av statlig medfinansiering i enlighet med föredragningen i detta ärende samt att godkänna samverkansavtalet med Region Uppsala enligt **bilaga 4**.

Genomförandebeslut om spårvägen samt överenskommelsen om ansvarsfördelning och finansiering är viktiga dels för att upprätthålla kommunens och regionens åtagande i fyrspårsavtalet, dels för att förstärka kommande ansökan om stadsmiljöavtal.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret tillsammans med Region Uppsala.

Näringslivsperspektivet beaktas då företag och universitet är beroende av effektiva transporter inom staden och mellan Uppsala–Stockholm–Arlanda för att vara attraktiva som arbetsgivare samt ha möjlighet att attrahera nya medarbetare och studenter. Näringslivet är också i en vidare mening beroende av att kommunen skapar förutsägbarhet i stadsutvecklingsfrågor, då det påverkar företagets förmåga och vilja att besluta om utveckling eller etablering i Uppsala.

Utifrån näringslivsperspektivet är en av de större fördelarna med spårvägen att systemet inte flyttas när det väl är etablerat. Detta medför att bostadsutvecklare ges bättre möjligheter att etablera sig i områden och detsamma gäller för både handel, service och arbetsplatser.

Jämställdhets- och barnperspektiven kommer att beaktas inom ramen för detaljplanarbetet.

Föredragning

Spårvägsprojektet och de uppdrag som följer av detta åtagande vilar på ett antal beslut och inriktningar fastställda av Uppsala kommun:

- Fyrspårsavtal med staten som kommunfullmäktige godkände 29 januari 2018, §16, samarbetsavtalet med Region Uppsala gällande spårburen kollektivtrafik som kommunstyrelsen godkände 16 maj 2018, §78,
- Finansieringsavtal Ultunalänken som kommunstyrelsen godkände 29 maj 2019, §119,
- Tilläggsöverenskommelse till samarbetsavtalet avseende Program Uppsalapaketet som kommunstyrelsen behandlade den 29 maj 2019, §117,
- Beslut om sträckning för Uppsala spårväg och jämförelseutredningen för spårväg kontra BRT (BusRapidTransit) som kommunstyrelsen behandlade 11 mars 2020, §69,
- Planbeskedet för kapacitetsstark kollektivtrafik som plan- och byggnadsnämnden beslutade 26 mars 2020, §6,
- Inriktning för ansökan om stadsmiljöavtal gällande spårväg, som KF fattade beslut om 25 maj 2020, §245 samt
- Projektdirektiv för Uppsala spårväg 6 februari 2019, §11 och revidering av direktivet den 3 mars 2020, §70.

Uppsalas översiktsplan från 2016 bygger på prognosen att Uppsala kommun år 2050 kommer att ha cirka 340 000 invånare. För att möta och möjliggöra den utvecklingen på ett hållbart sätt behöver Uppsala en effektiv kollektivtrafik med hög kapacitet. Jämförelseutredningen för spårväg kontra BRT (Bus Rapid Transfer) och som

behandlades i kommunstyrelsen 11 mars 2020, §45, visade tydligt att spårväg är det trafikslag som möter kapacitetsbehoven för Uppsala kommuns framtida utveckling. Som följd av detta har även kommunfullmäktige 25 maj 2020, §245 beslutat att söka stadsmiljöavtal för spårväg.

Spårvägen utgör en tidig investering i kommunens och regionens åtagande i fyrspårsavtalet och blir därmed en stomme för hållbart resande under lång tid. En tidigt inrättad spårväg ger också ökade möjligheter att fortsatt utveckla arbetsplatser, vilket i sin tur genererar behov av fler bostäder. För bostadsetableringar har spårvägen samma positiva effekt, en effekt som framstår tydligt när utblickar görs mot andra spårvägsprojekt nationellt och globalt. Genom spårvägssystemet erhålls en tillgänglig, tillförlitlig och effektiv kollektivtrafikförbindelse som minskar trängseln på vägarna, vilket skapar utrymme för gående, cyklister och andra trafikanter. Spårvägen bidrar också till att nå klimatmålen.

Spårvägen omfattar en bansträcka på cirka 17 kilometer och 22 hållplatser. Banan utgår från Uppsala centralstation, delar sig i två grenar som går till Gottsunda respektive Ultuna och sedan möts i Ultuna där banan fortsätter till Bergsbrunna och den nya järnvägsstationen Uppsala Södra. Spårvägen trafikeras i huvudsak på egen bana där den får prioriterad framkomlighet. I gator där egen bana inte får plats går spårvägen i så kallad blandtrafik. Blandtrafik kan exempelvis innebära att bilar och spårväg delar på samma gatuutrymme. Spårvägen består av spår och hållplatser, grundläggning, konstbyggnader (broar, stödmurar och liknande), kraftförsörjningssystem, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar och teknikbyggnader.

Genomförandet av spårvägen omfattar även ledningsomläggningar, ombyggnad av gator och korsningar, cykelbanor samt övrig allmän platsmark längs med spårvägssträckningen, som en direkt följd av spårvägen. Tre stora broar kommer att anläggas; över Kungsängsleden, över Fyrisån och en landskapsbro längs med Ultunalänken i de sydöstra stadsdelarna. Landskapsbron utformas för att djur- och naturvärden i området i möjligaste mån ska kunna bibehållas och utvecklas på platsen. Alla broar har utrymme för spårväg samt gång- och cykeltrafik. Förutom banan består spårvägssystemet också av fordon och depå. Depåns läge planeras invid spårvägens korsning med väg 255. Spårvägssystemet beskrivs i **bilaga 1** som är en sammanfattning av programhandlingen och som tagits fram i samarbete med Region Uppsala.

Tidplanen för spårvägsprojektet sträcker sig till och med år 2029 och omfattar följande huvudmoment, se även ärendets **bilaga 3**.

- Planering och tillstånd omfattar detaljplaner, miljötillstånd, vattendom och övriga nödvändiga tillstånd som krävs för att kunna börja bygga anläggningar.
- Upphandling omfattar framtagande av förfrågningsunderlag, upphandlingsprocess fram till och med tecknande av avtal med leverantör.
- Genomförande innefattar förarbeten, ledningsflytt, byggnation av spåranläggningen samt ombyggnation av gator, cykelbanor samt övrig allmän platsmark inom detaljplaneområdet.
- Provdrift och testning omfattar en fas där både spårvagnar och spåranläggningen provkörs inför godkännande av Transportstyrelsen.
- Driftsättning innebär att spårvägsanläggningen kan öppnas för trafik.

Tidplanen i ärendets **bilaga 3** inkluderar inte tid för överklaganden av detaljplaner, tillstånd eller upphandlingar.

Spårvägsprojektet styrs och leds idag genom samarbete med Region Uppsala och enligt gällande samarbetsavtal (Överenskommelse med Region Uppsala, spårburen kollektivtrafik KSN-2017-3985). Genomförandet av spårvägsprojektet kräver en fortsatt nära samverkan mellan kommunen och regionen samt att spårvägen hanteras som en helhet och som ett sammanhållet system. Genom ingående av samverkansavtal enligt **bilaga 4** regleras de övergripande förutsättningarna för genomförandet. Att hantera spårvägen som en helhet är avgörande för att skapa största möjliga nytta för invånare och det behöver präglade genomförandet av spårvägsprojektet. Med samverkansavtalet erhålls ett långsiktigt och förutsägbart samarbete med Region Uppsala om ett gemensamt åtagande där utgångspunkten för ansvarsfördelningen är att kärnverksamhetens ordinarie innehåll är styrande för hur de olika ansvaren fördelas.

Syftet med avtalet är att möjliggöra en fortsatt planering, framtida utbyggnad och drift av spårvägssystemet i Uppsala. Avtalet tydliggör parternas roller och reglerar deras inbördes åtaganden för investering i och drift av spårvägssystemet samt det finansiella ansvar som följer av parternas roller och ansvar. Avtalet etablerar även ett övergripande ramverk för den typ av affärsmodell som ska användas för investering och drift av spårvägssystemet. Avtalet reglerar inte några detaljerade villkor för genomförande av projektets alla delar. Ytterligare kompletterande avtal och överenskommelser kommer därför att behöva ingås. Särskild överenskommelse om genomförandemodell, det vill säga modell för hur samverkan mellan kommunen och regionen ska styras och organiseras kommer också att behöva göras.

Ansvarsfördelningen i avtalet utgår från några övergripande principer. Utgångspunkten är att Region Uppsala är regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken och att Uppsala kommun är markägare för utrymmet i gata och allmän platsmark som spårvägen får nyttja.

Uppsala kommun åtar sig att genomföra och finansiera banans infrastruktur, såsom grundläggning, ledningsomläggningar, broar, spår, kraftförsörjningssystem, gatutrafiksignaler samt hållplatslägen exklusive väderskydd och annan utrustning. Då kommunen är markägare och även kommer att äga banans infrastruktur återfinns också ansvaret för reinvestering hos kommunen.

Region Uppsala åtar sig att genomföra och anskaffa samt finansiera investeringarna för spårvagnsdepån, spårvagnarna, signal- och säkerhetssystemet, trafiklednings- och informationssystemet samt hållplatsinredningen. Regionen åtar sig också att ansvara för och finansiera trafikdriften, samt drift och underhåll av spårvägssystemet som helhet (inkluderat banan, fordonen och depån).

Avsikten är att Uppsala kommun ska upplåta banan med nyttjanderätt till Region Uppsala för spårvägstrafik. Kommunen ansvarar vidare för och finansierar drift och underhåll av broar, stödmurar med mera, samt gator och korsningar där blandtrafik råder längs banan. Avtalets geografiska avgränsning utgörs av gränsen för detaljplan för spårvägen samt detaljplan för depå.

Avtalstiden inkluderar hela investeringsfasen fram till och med driftsättning och därefter en 30-årig driftstid. Inom denna driftstid ska avtalets, inklusive eventuella tilläggsavtals villkor utvärderas regelbundet med avseende på erfarenheter och eventuellt ändrade förhållanden från tidpunkten vid avtalens ingående. Avtalsöversynen ska göras inom varje 10-årsperiod från driftsättningen och påbörjas tre år innan slutet av varje 10-årsperiod. Översynen ska göras i god anda. För det fall ändringar behöver ske ska ett tilläggsavtal ingås senast två år innan slutet av varje 10-årsperiod.

Ett antal olika affärsmodeller har utretts för att komma fram till vilken som lämpligast bör användas för anskaffning och drift. Med affärsmodell menas här paketering av leverantörsansvar för de affärer som kommunen och regionen tillsammans eller var för sig ingår för anskaffning, drift och trafikering av Spårvägssystemet. Utredningen har kommit fram till att bäst förutsättningar för ett lyckat genomförande ges med en affärsmodell som innebär att ytterst fåtal leverantörer med självständigt helhetsansvar kontrakteras. Helhetsansvaret innebär långsiktiga åtaganden och ansvar för sammansatta tekniska funktioner. Att inrikta sig på ett fåtal leverantörer innebär också färre gränssnitt mellan leverantörer och bedöms underlätta styrningen av projektet. Att upphandla hela spårvägssystemet i en enskild upphandling ökar sårbarheten och minskar antalet möjliga anbudslämnare. Förberedande arbete med upphandlingarna behöver påbörjas tidigt under 2022. Arbetet ska syfta till att skapa goda förutsättningar för konkurrens och möjlighet att utveckla en affär med tydliga gränssnitt samt effektiva och lönsamma incitament, både för beställare och leverantör.

Uppförandet av spårvägsanläggningen kalkyleras till en investeringsutgift om 5 390 miljoner kronor. Investeringen omfattar grundläggning, uppförande av konstbyggnader (broar, stödmurar och liknande), spår, kraftförsörjningssystem, och hållplatser. I investeringen ingår även sådan ombyggnad av gator och korsningar, cykelbanor samt övrig allmän platsmark längs med spårvägssträckningen, som är direkt följd av spårvägen inom detaljplanen för spårväg. Till detta kommer under anläggningsfasen projektkostnader kalkylerade till totalt 1 297 miljoner kronor avseende genomförandeorganisation, ledningsomläggningar, upphandlingsprocesser och gestaltning samt utranteringskostnader och räntekostnader under projektiden. Samtliga kostnader är beräknade utifrån prisnivån i februari 2021.

I **bilaga 2** framgår kostnaderna mer i detalj.

För Ultunalänken finns statlig medfinansiering om 900 miljoner kronor (prisnivå juni 2018). Denna finansiering regleras enligt "Finansieringsavtalet för Ultunalänken" och avser sträckan mellan hållplats Gottsunda och Uppsala S/Bergsbrunna och är en effekt av fyrsparavtalet mellan staten, Region Uppsala och Uppsala kommun. En förutsättning för genomförandet av hela spårvägsutbyggnaden är att även Kungälvsspåret ges statligt stöd. Uppsala kommun och Region Uppsala avser därför att ansöka om medfinansiering via stadsmiljöavtal för Kungälvsspåret i januari 2022.

Stadsmiljöavtal kan erhållas med upp till 50 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärden. De ekonomiska konsekvenserna i detta genomförandebeslut bygger på antagandet att Trafikverket beslutar om statlig medfinansiering med 50 procent, vilket motsvarar 2 165 miljoner kronor. Ett beviljat stadsmiljöavtal i den storleksordningen innebär att den totala investeringen för Uppsala kommun blir 3 225 miljoner kronor.

I och med att spårvägen är ett hållbart transportsystem, uppfyller investeringen villkor för fördelaktig finansiering av de delar som behöver lånefinansieras. Inledande kontakter visar att det finns goda förutsättningar för finansieringslösningar genom internationella långgivare såsom Europeiska Investeringsbanken och Nordiska Investeringsbanken som finansierar hållbara investeringsprojekt till goda villkor. Möjlighet till lånefinansiering finns även via Kommuninvest. Låneramsavtal bör vara på plats när investeringen börjar uppföras. Ytterligare en finansieringsmöjlighet för kommunen är att ge ut obligationer. Spårvägsinvesteringen uppfyller villkoren för finansiering via gröna obligationer vilket innebär en något lägre låneränta. Kommunstyrelsen ska ta fram ett ramverk för grön finansiering enligt uppdrag i Mål och budget 2022–2024, i syfte att möjliggöra för kommunen att ge ut gröna obligationer.

Kostnader för drift och underhåll av de anläggningar som kommunen kommer att ansvara för (bland annat broar, grundläggning, gata i blandtrafik) framgår av **bilaga 2**.

Ekonomiska konsekvenser

Bedömd befolkningstillväxt medför behov av investering i kommunens infrastruktur. För att möta och möjliggöra utvecklingen på ett hållbart sätt behöver Uppsala en effektiv kollektivtrafik med hög kapacitet. Spårvägen innebär å ena sidan en stor och tidig investering för kommunen men genererar också stor nytta för kommunens invånare och näringsliv. Etablering av spårväg i såväl befintliga som tillkommande områden ger goda förutsättningar för utveckling av bostäder, arbetsplatser och service i och med den garant för kapacitetsstark kollektivtrafik som ett spårvägssystem utgör. Utbyggnaden av spårvägen bidrar således till att skatteintäkterna kan öka i den takt som behövs för att täcka kostnaderna för utbyggnaden av staden. En utbyggnad som behöver ske oavsett var i kommunen exploateringen förläggs och oaktat val av kollektivtrafiklösning.

I och med att nya områden för arbetsplatser och bostäder får kollektivtrafikförsörjning i form av ett spårvägssystem i tidigt skede, förväntas på lång sikt en värdeökning på kommunens markinnehav. Värdeökningen innebär att kommunens intäkter från markförsäljningar i aktuella områden förväntas bli cirka 1 400 miljoner kronor högre än motsvarande mark utan spårvägsförsörjning fram till år 2050. Därutöver påverkas även markvärden och utvecklingsmöjligheter längs hela spårvägssträckningen, vilket förväntas ge positiva effekter för samtliga berörda fastighetsägare.

Ökade investeringar i infrastruktur kommer att bli nödvändiga utifrån beräknad tillväxt. Det innebär att uppförandet av en spårvägsanläggning med mycket lång livslängd behöver beaktas, inte bara utifrån investeringsutgifter och framtida resultatpåverkan som det genererar, utan även sett till att investeringen till del innebär att andra investeringar inte behöver genomföras. Fram till år 2030 skulle omkring 100 miljoner kronor i specificerade projekt samt ytterligare omkring 200 miljoner kronor behöva investeras om spårväg inte byggs. På längre sikt, givet beräknad befolkningsökning, skulle en utebliven spårvägsinvestering kräva större alternativinvesteringar för att klara kapacitetsbehoven och målen för mobilitet och klimatpåverkan.

Skatteintäkter och markförsäljningar, som är förväntade effekter av investeringen, behövs för att möta drifts- och kapitalkostnader som uppstår till följd av investeringen om ett resultat om minst 2 procent av skatter och kommunalekonomisk utjämning ska kunna upprätthållas, i enlighet med kommunens finansiella mål. Under den period då spårvägen uppförs, ökar kommunens investeringsnivå från en redan hög nivå. Spårvägsinvesteringen kommer att vara den enskilt största investeringen och beräknas utgöra cirka 13 procent av kommunkoncernens investeringsbudget kommande 10 år. Investeringen medfinansieras via ett statligt bidrag och resterande del med internt genererade kassaflöden från resultat och avyttringar samt med lån. Aktivt arbete med medfinansiering av fler infrastrukturprojekt utöver spårvägen, inte minst kopplat till hållbar stadsutveckling är också en möjlighet för att hålla nere koncernens nettoinvesteringar och bibehålla kommunens finansiella mål avseende soliditet och låneskuld över tid.

Spårvägen är en stor och tidig investering där för projektypen normala osäkerhetsfaktorer och genomföranderisker kan påverka både den slutgiltiga investeringsutgiften och framtida intäkter. Till projektrisken räknas bland annat prisökningar utöver index som påverkar slutkostnad och hur stor andel som

statsbidraget finansierar. Efter anläggandet är kommunens kostnader i stort sett opåverkbara då de huvudsakligen består av fasta kostnader i form av avskrivningar på genomförd investering samt räntekostnader. Ekonomiska risker, utöver projektrisken, hänförs främst till det kassaflödesmässiga gap som uppstår mellan tidpunkten för investeringsutgiften och förväntade framtida intäkter. Finansiell analys visar på utmaningar att bibehålla nivån på kommunens finansiella mål under vissa år, särskilt under genomförandeskedet och kostnadsdrivande ambitioner kan behöva stå tillbaka under denna period. Kommunens finansiella mål är långsiktiga och sett till detta kan beslut om avvikelser accepteras enskilda år. Ekonomiska möjligheter återfinns för kommunens del framför allt längre fram i tiden genom möjligheter till samhällsekonomiska vinster, ökade skatteintäkter, markvärdesökningar och den stora kapacitet som spårvägen ger, vilket minskar behoven av andra infrastrukturinvesteringar som annars skulle vara nödvändiga när kommunen växer.

Enligt förslag till samverkansavtal mellan kommunen och regionen om genomförandet av spårvägsutbyggnad ska kommunen stå för investering och reinvestering i bananläggningen samt drift och underhåll av bland annat broar. Under anläggningsfasen beräknas kommunens investering uppgå till 5 390 miljoner kronor varav 2 165 miljoner kronor finansieras genom statligt bidrag. Under anläggningsfasen kommer kommunens resultat att påverkas med projektkostnader för bland annat genomförandeorganisation, ledningsomläggningar samt utrangeringar. Dessa kostnader beräknas till 1 297 miljoner kronor fram till år 2030. Kommunens kostnader kan komma att bli mindre än bedömningarna om en överenskommelse nås med berörda ledningsägare om delfinansiering av ledningsomläggningar samt om viss servicepotential kvarstår i befintliga anläggningar även efter ombyggnationen för spårvägsanläggningen. Under planeringsfasen preciseras mot vilka kostnadsposter som den statliga finansieringen kan periodiseras: Resultateffekten som utifrån kalkylens till del schablonmässiga kostnadsfördelning blir betydande vissa år fram till 2029 kan därmed komma att mildras dessa år i och med justering av finansiering mellan genomförande- respektive driftsfas.

I mål och budget för 2022–2024 har 115 miljoner kronor avsatts i driftbudgeten för spårvägsprojektet. Nu framtagna kalkyler och tidplaner visar på behov av ytterligare 86 miljoner kronor för samma period, vilket behöver inarbetas i mål och budget för 2023–2025.

När anläggningen tagits i drift, från och med 2030, beräknas kommunens årliga nettokostnader för bananläggningen och underhållsåtagande enligt samverkansavtalet uppgå till i genomsnitt 176 miljoner kronor per år varav 168 miljoner kronor avser kapitalkostnader. Med kapitalkostnader inbegrips både avskrivningar under anläggningens ekonomiska livslängd och internränta som ska motsvara kommunens finansieringskostnad, antagen till genomsnittligen 2 procent. Bedömningen bygger på en periodisering av erhållet statsbidrag fram till år 2065 med 61 miljoner kronor per år utifrån antagandet att hela statsbidraget periodiseras mot investeringen. Därefter ökar kommunens nettokostnad med motsvarande belopp eftersom reinvesteringar medför att kapitalkostnaderna kvarstår på samma nivå. Spårvägen är en tidig investering med kapacitet att klara en växande befolkning. Det innebär att kapitalkostnaden per invånare för den initiala investeringen (beräknat i fasta priser februari 2021, exklusive reinvesteringar) beräknas motsvara 675 kronor per invånare när anläggningen tas i drift 2030, att jämföra med 520 kronor per invånare 2050 utifrån beräknad befolkningsökning. Vid idrifttagandet bedöms de årliga kapitalkostnaderna som investeringen i spårväg genererar utgöra omkring 35–40

procent av kommunens totala årliga kapitalkostnader avseende skattefinansierade infrastrukturinvesteringar inom gatu- och samhällsmiljönämndens ansvarsområde.

I **bilaga 2** framgår de mer detaljerade kalkylerna över investering och drift.

De kostnader som är beräknade för spårvägsprojektet är avgränsade till det som är en direkt följd av spårvägen och den omfattning som detaljplanen anger. Det innebär att anpassningar, ledningsomläggningar eller följsatsningar utanför detta, i befintlig infrastruktur eller i berörda stadsutvecklingsprojekt, inte inkluderas i kalkylerna för spårväg. Givet det kapacitetsbehov av kollektivtrafik som staden har, skulle delar av dessa följdinvesteringar behöva genomföras oaktat vilken typ av kollektivtrafik som etableras. I och med att planeringen fortskrider preciseras behoven och det kan klargöras om det finns investeringar som kan finansieras via exploateringsavtal respektive vad som behöver inarbetas i kommande mål och budgetprocesser.

Samverkansavtalet förtydligar förutsättningarna för att försörja en stor del av Uppsalas invånare med kapacitetsstark kollektivtrafik vilket är en förutsättning för en hållbar stadsutveckling under lång tid framöver. Överenskommelsen stadfäster kommunens och regionens gemensamma intentioner för framtida utveckling vilket krävs för ett genomförande och finansiering av utbyggnaden av kollektivtrafik. Avtalet förtydligar det gemensamma ansvaret för helheten i åtagandet och ger båda parter förutsägbarhet och möjlighet till framförhållning i den ekonomiska planeringen.

Samverkansavtalets fördelning mellan parterna bygger på huvudprincipen för kollektivtrafiken, att de fasta anläggningarna ägs av kommunen medan regionen som kollektivtrafikmyndighet ansvarar för trafikeringen och driften. I och med att spårvägen är ett nytt kollektivtrafikslag med egen infrastruktur till skillnad från nuvarande busstrafik, är det viktigt med ett förtydligt gränssnitt mellan parterna vilket samverkansavtalet ger. Gränssnittet kommer att utvecklas i det fortsatta samarbetet för en mer detaljerad kostnads- och ansvarsfördelning. Samverkansavtalets ansvarsfördelning innebär för Uppsala kommuns del, ansvar för att investera i och finansiera uppförande av banans infrastruktur. Efter driftstart utgörs Uppsala kommuns åtagande av ansvar för reinvesteringar samt underhåll och drift av broar och andra så kallade konstbyggnader samt av vägar och korsningar med blandtrafik.

Genomförandet av utbyggnad av spårväg är ett stort åtagande för båda parter med såväl risker som möjligheter. Ekonomiska risker och möjligheter såsom kostnadsavvikelse, förändringar i tidplaner för anläggningens utbyggnad likväl som för omfattning och tidpunkt för utbyggnad av arbetsplatser och bostäder, kan komma att påverka såväl kommunen som regionen. Avtalet ger möjlighet att i fortsatt samverkan och med helhetssyn stämma av det gemensamma åtagandet över tid.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 10 november 2021
- Bilaga 1, Programhandling, sammanfattning
- Bilaga 2, Ekonomiska kalkyler

- Bilaga 3, Tidsplan
- Bilaga 4, Samverkansavtal

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2021-11-08

Diarienummer:
KSN-2018-2976

Handläggare:
Camilla Hanke Sönnerqvist och Mario Rivera

Bilaga 1 Programhandling sammanfattning

Inledning

Denna bilaga är en sammanfattning spårvägssystemet i sin helhet och vilka antagande som gjorts inför nästa steg i processen. Till grund ligger utredningar som tagits fram under många år med den så kallade programhandlingen som den senaste.

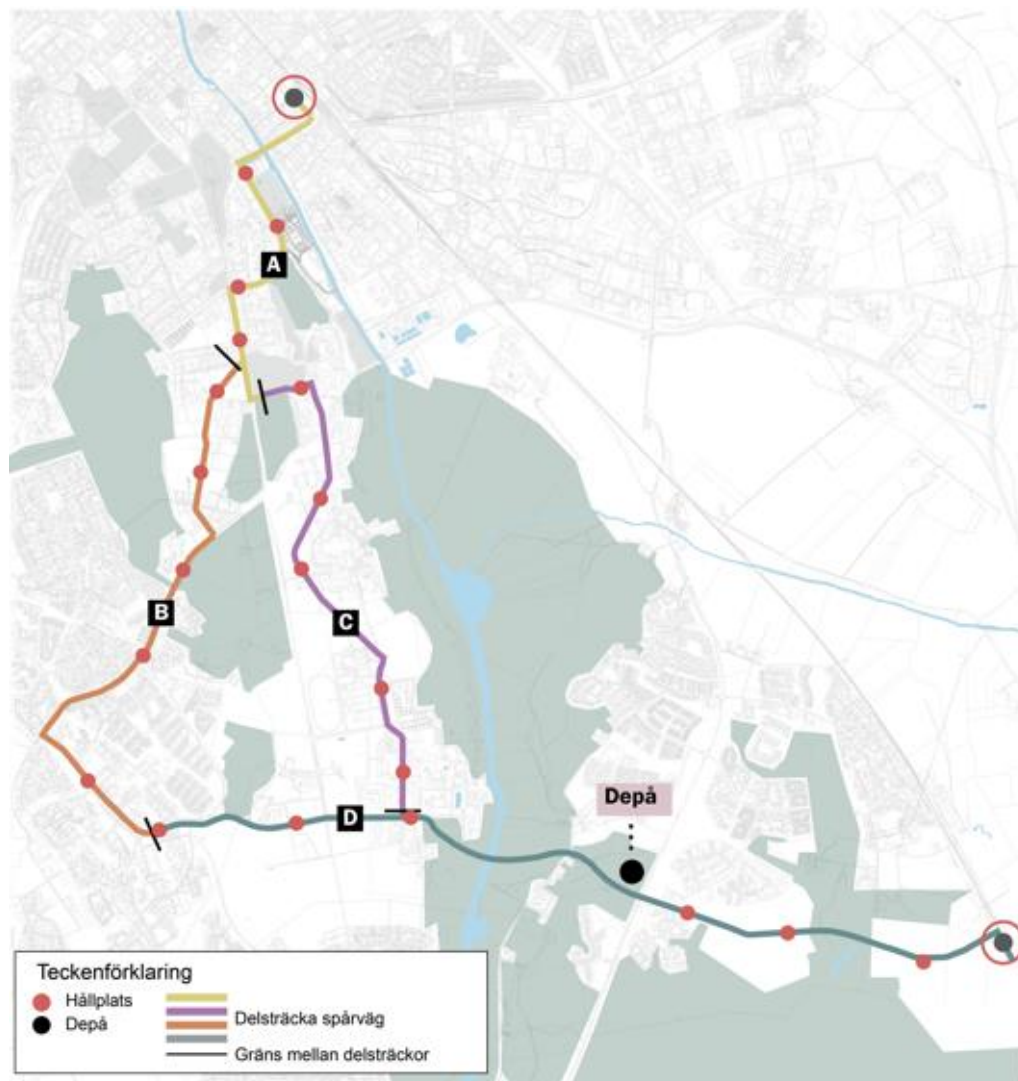
Kort bakgrund till projektet

År 2016 genomförde Uppsala kommun tillsammans med Region Uppsala en systemvalsstudie för en kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala kommun. I studien jämfördes förmågan att tillgodose önskad kapacitet mellan ett spårburet system och ett BRT-system. Linjesträckningarna som undersöktes var dels en loop åt nordöst från Centrum till Gränby längs Gränby- och Vaksalastråken och en loop söderut till Rosendal - Gottsunda – Ultuna - Ulleråker längs Gottsunda- och Ultunastråken. Enligt studien klaras inte kapaciteten med BRT i de centrala och södra delarna av Uppsala år 2050. Där behövs istället spårväg för att möta reseefterfrågan.

Projekt Uppsala Spårväg drivs som ett gemensamt samarbetsprojekt mellan Region Uppsala och Uppsala kommun. Det som beskrivs framgent är resultat från gemensamt framtagna utredningar.

Linjesträckningen och utformningen

Spårvägen planeras att gå från Uppsala C och vidare söderut för att sedan dela sig i två grenar. En som går till Rosendal och sedan Gottsunda och en annan som går till Ulleråker och sedan vidare till Ultuna. I Ultuna går spåren därefter ihop för att därefter fortsätta över Fyrisån västerut till den nya järnvägsstationen. Hela systemet omfattar en sträcka på cirka 17 kilometer som är uppdelad i fyra delsträckor A, B, C och D. Depån planeras anläggas på delsträcka D vid korsningen väg 255 i Nántuna.



Figur 1 Linjesträckningen med preliminära hållplatser

Delsträcka A (gul) går från Uppsala centralstation till Exercisfältet och planeras innehålla fem hållplatser. Den första delen av sträckan präglas av en urban stadskärnan men övergår sedan till att innehålla offentliga byggnader och miljöer såsom Akademiska sjukhuset, Studenternas och olika universitetsbyggnader.

Delsträcka B (orange) löper mellan norra Rosendal och Gottsunda och planeras innehålla sex hållplatser. Rosendal består av ett tätt urbant område medan det efterföljande området längst Vårdsättravägen är glesare och innehåller lägre bebyggelse. Sträckan avslutas i Gottsunda som ingår i en större stadsbyggnadsprojekt med en kommande tät stadsstruktur.

Delsträcka C (lila) börjar vid Ångströmlaboratoriet och Pollacksbacken, passerar genom stadsutvecklingsområdet Ulleråker och slutar vid campus Ultuna. Sammanlagt är fyra hållplatser planerade längs sträckan och den innehåller också en ny bro över Kungsängsleden vid Ångströmlaboratoriet.

Delsträcka D (grön) går från Gottsunda i öster till den nya planerade järnvägsstationen i väster. Det är planerat för sju hållplatser och två nya broar. Den ena är en ny bro över Fyrisån och den andra en landskapsbro i Sävja. Denna sträcka består i dagsläget mestadels av naturmark, men ingår i det omfattande stadsbyggnadsprojektet *de sydöstra stadsdelarna* och kommer på sikt att ha en relativt tät bebyggelse.

Avståndet mellan planerade hållplatser varierar längs sträckan. I de centrala delarna planeras ett avstånd på ca 550 meter medan det längre söderut blir ett genomsnittsavstånd på 1150 meter. Skillnaden beror till stor del på att vissa områden söderut är naturmark eller glest bebyggda.

Depån är lokaliserad vid korsningen med väg 255 vid övre delen av den sluttande terrängen ner mot Fyrisån.

Utformning och identitet

Uppsala spårväg ska vara en integrerad del av Uppsalas hållbara stadsutveckling. De gestaltungs mål för spårvägen som Uppsala kommun och Region Uppsala tidigare har enats om är: "Starka identiteter", "Goda vistelsemiljöer" och "Gröna stråk".



Starka identiteter



Goda vistelsemiljöer



Gröna stråk

Starka identiteter

Starka identiteter handlar om hur stadens delar och dess trafiksystem ska uppfattas. Spårvägen ska integreras i och respektera befintliga stadsdelars karaktärer men lyftas fram och ta plats i tillkommande stadsdelar. Genomgående ska spårväg upplevas som integrerad i sin omgivning med få barriärer, dock ska passagernas utformning signalera dess prioriterade framkomlighet. Cykel och övrig kollektivtrafik integreras med spårvägen till ett gemensamt överblickbart trafiksystem där innovativa lösningar främjar framkomligheten och gör kombinationsresor lätta. Med innovation menas här att låta utformningen bidra till smarta helhetslösningar i stadsmiljön, snarare än för det enskilda trafikslaget.

Goda vistelsemiljöer

Med *goda vistelsemiljöer* avses den mänskliga upplevelsen av en trygg och säker miljö runt spårvägen, både vid hållplatser, passager och längs sträckan. En funktionell och

orienterbar utformning ska klargöra kollektivtrafikens plats i det offentliga rummet, bidra till enkla byten mellan olika trafikslag och ge god tillgänglighet för alla invånare. Utformningen ska även bidra till estetiskt tilltalande miljöer som är trevliga att vistas i.

Gröna stråk

Gröna stråk fokuserar på spårvägens relation till stadens ekosystem och de tjänster som systemen producerar till gagn för människan. Det handlar om att skapa miljöer med bra lokalklimat, rekreativa värden och ren luft samt att spårvägen ska utformas med hänsyn till de natur- och vattenmiljöer som finns i Uppsala idag och bidra till stadens klimatanpassning.

Hållplatser

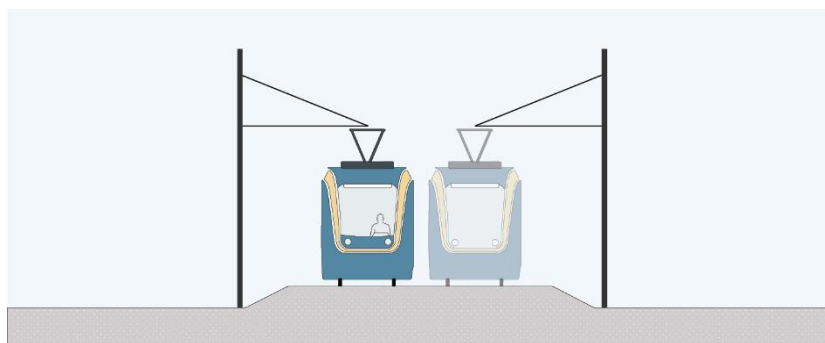
Hållplatserna längs Uppsala spårväg planeras att ha en sammanhållen utformning i hela systemet för att öka den visuella enhetligheten och göra spårvägen mer synlig för användarna. Hållplatserna ska vara synliga och tydliga men inte dominerande. Orienteringen till och från hållplatserna ska vara tydlig och självförklarande.

Hållplatserna planeras att vara 45 meter långa och fullt tillgänglighetsanpassade.

Huvudtypologier

Spårvägen planeras att framföras på sikt därför har utformningen av banan en extra stor betydelse både ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur framkomlighetssynpunkt. I så stor utsträckning som möjligt planeras spårvägen att gå i eget utrymme, men sträckan är lång och det förekommer olika typologier då utformningen har anpassats till de lokala förutsättningarna.

Spår på särskild banvall

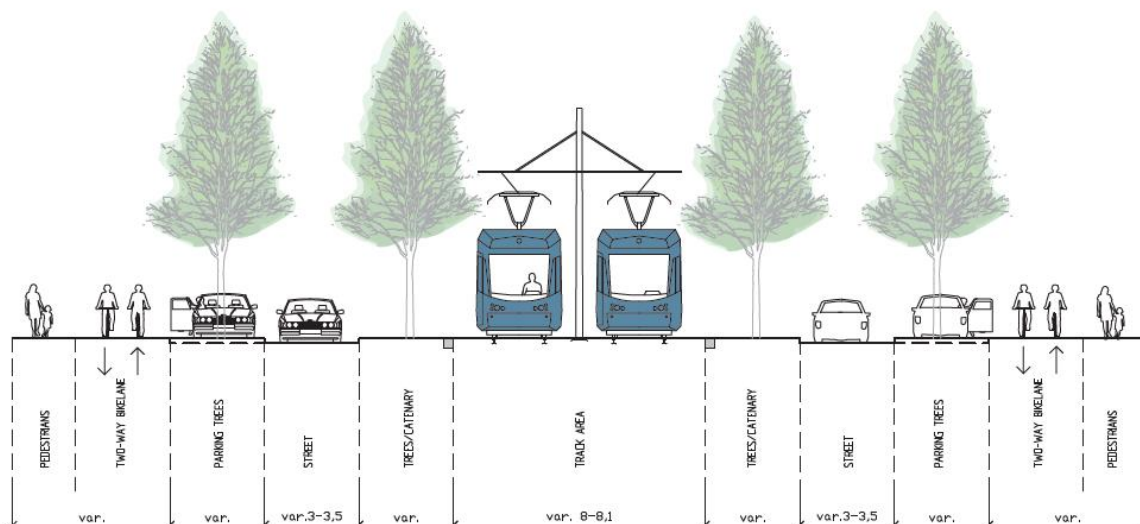


Figur 2 Spår på särskild banvall

- **Beskrivning:** Spårvagnen har ensamt tillträde till spårområdet utan konfliktrisker med andra trafikslag annat än i korsningspunkter.
- **Var:** utanför tätbebyggt område eller i anslutning till större trafikleder, till exempel där Fyrisån korsas mellan Ultuna Park och Vilan
- **Spårvägens hastighet:** Hög (50-70 km/h).
- **Andra trafikslag:** Andra trafikslag, där sådana finns, har särskilda körfält längs spåret. Det finns få korsningar med annan trafik, dessa utförs som plankorsningar med ljud- och ljussignal enligt vägmärkesförordningen, eventuellt med bom på sträckor där högre hastighet är prioriterat.

- **Spårbeläggning:** Anpassad till omgivningen: t.ex. gräs/örter invid parker, äng i det öppna landskapet, sedum/örtblandning, betong eller makadam på broar.

Spår i gatumiljö på reserverat utrymme



Figur 3 Spår i gatumiljö på reserverat utrymme

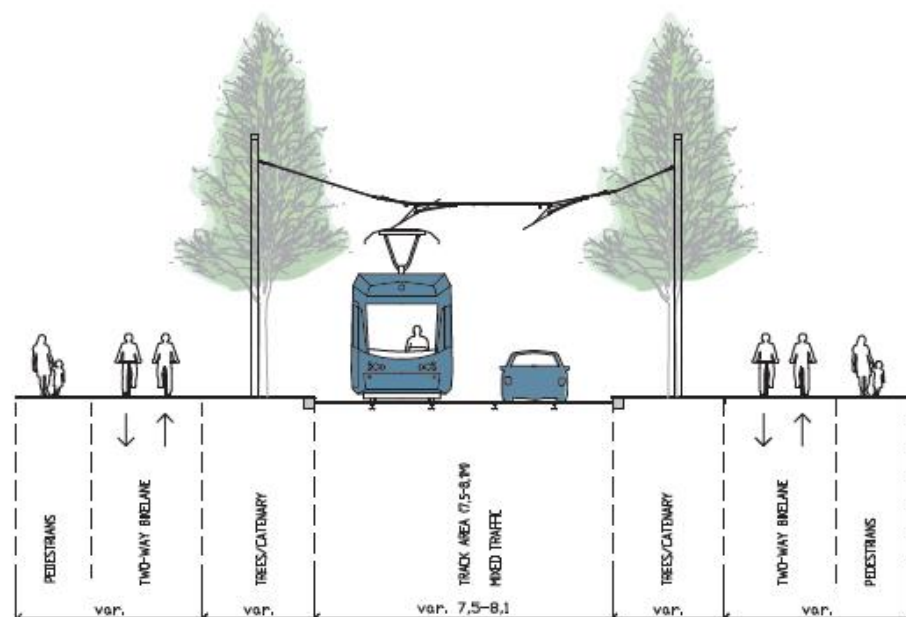
- **Beskrivning:** Spårvagnen går på separat utrymme vanligen mitt i gaturummet. Spårvagnen har ensamt tillträde till spårområdet men korsande trafik förekommer i avsedda korsningspunkter i samma utsträckning som i annan typ av gatutrafik. Spårområdet utformas vanligen med en symbolisk barriär som exempelvis en låg häck eller pollare var att tydligt markera spårområdet.
- **Var:** I stadsmiljöer där gatan är tillräckligt bred för att möjliggöra denna lösning: Dag Hammarskjölds väg, Vårdsätravägen, Hugo Alfvéns Väg, Bergsbrunna. I Ulleråker blandas biltrafiken med gång- och cykeltrafik i så kallat "shared space" område, medan spårvagnen går på reserverat utrymme intill.
- **Spårvägens hastighet:** Medelhastighet (30-50 km/h). Hastigheten sänks i korsningar och i kurvor för passagerarnas komfort.
- **Andra trafikslag:** Tvärsektionerna har alltid ett generöst utrymme för fotgängare och cyklister. Bredden på körbanan är anpassad till den förväntade trafiken. Bilar, cyklar och fotgängare kan endast korsa spårvagnsspåren vid markerade korsningar.
- **Spårbeläggning:** Gröna spår är att föredra för denna typologi.

Spår i gatumiljö på reserverat kollektivtrafikutrymme

Denna typologi är mycket lik den föregående, men spåret är anpassat för klara av även busstrafik och uttryckningsfordon. Spårområdets ytskikt måste därför vara körbart för vägfordon. Korsningarna anpassas följaktligen till dessa förutsättningar.

Denna typologi kommer att tillämpas där uttryckningsfordon måste kunna köra på spåren.

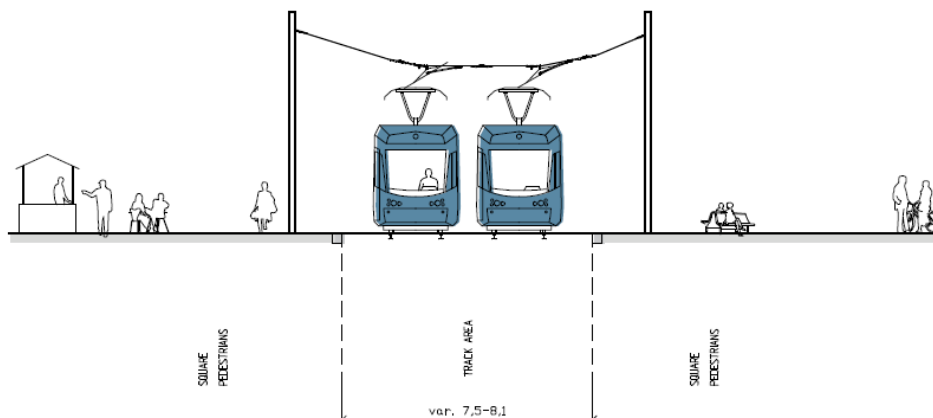
Spår i gatumiljö i blandtrafik



Figur 4 Spår i gatumiljö med blandtrafik

- **Beskrivning:** Spårvägen delar spårområdet med övrig fordonstrafik. Utformningen av korsningar, bredden på körbanor och placering av kontaktledningsstolpar är anpassade för att garantera säkerheten för alla trafikanter. Beroende på gatans bredd kan blandtrafik förekomma i en eller båda riktningarna. Denna typologi används endast när det inte finns någon annan möjlighet. Av säkerhetsskäl bör blandtrafik undvikas vid hållplatser.
- **Var:** I stadsmiljöer där gatan inte är tillräckligt bred för reserverat utrymme: Rosendal, Mungatan, Bäverns gränd, Ultuna och Sjukhusvägen.
- **Spårvägens hastighet:** Låg (<30 km/h). Hastigheten är starkt beroende av övrig trafik samt av plan- och profilgeometri, siktförhållanden samt omgivande faktorer i gatumiljön. Spårvagnsföraren anpassar hastigheten till rådande trafikförhållanden och konfliktrisker. Spårvägens framkomlighet och punktlighet kan påverkas av annan trafik eller hindrande fordon.
- **Andra trafikslag:** Tvärsektionerna har alltid ett generöst utrymme för fotgängare och cyklister. Bilar kan köra i blandtrafik med spårvägen, men åtgärder vidtas för att minska biltrafiken till ett minimum. I så stor utsträckning som möjligt lämnar bilarna spårvagnsspåren före korsningspunkter för att minska risken för tidsförlust för spårvagnarna. Bilar, cyklister och fotgängare kan korsa spårvagnsspåren endast i korsningar.
- **Spårbeläggning:** Betong

Spår i gatumiljö över torg/öppen plats/shared space

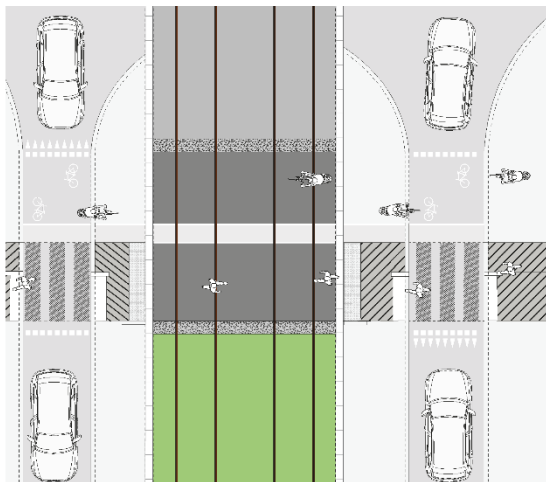


Figur 5 Spår i gatumiljö över torg/öppen plats/shared space

- **Beskrivning:** På torg, eller gågator, kör spårvagnen på öppna ytor. Målet är att skapa tillgänglighet för fotgängare och cyklister snarare än att säkerställa en hög hastighet för spårvägen. För att undvika konflikter är det nödvändigt att spårvagnsförare, fotgängare och cyklister har god sikt.
- **Var:** På torg och gångfartsområden (Talltorget i Rosendal, och Poetens torg i Ulleråker).
- **Spårvägens hastighet:** Låg (<30 km/h). Hastigheten sänks för att undvika konflikter med fotgängare och cyklister.
- **Andra trafikslag:** Fotgängare och cyklister kan korsa spårvagnsspåret lätt, utan signaler. För att minska risken för konflikter bör de endast korsa spåren vid anvisade platser, särskilt på en längre sektion. Biltrafiken, där den förekommer, är begränsad till reserverade körbanor.
- **Spårbeläggning:** Belagd yta, kan anpassas till omgivningen

Korsningar och passager

Korsningar utformas för att alla trafikanter ska vara säkra. Generellt är alla korsningar med spårvägen signalreglerade och utformningen ska tydliggöra spårvagnens förkörsrätt.

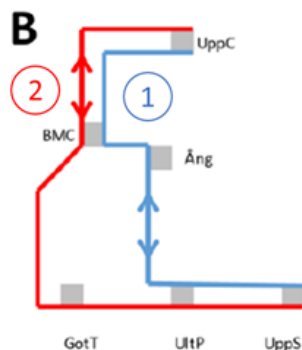


Figur 6 Exempel på ett övergångsställe

Spårvagnsföraren sänker sin hastighet till högst 40 km/h i korsningar för att kunna aktivera nödbromsen och stanna i tid vid kollisionsrisk. Refuger för fotgängare och cyklister ska finnas på båda sidor av spårområdet. Passager för cyklister är vanligen separerade från övergångsställen för fotgängare för att undvika konflikter samt för att möjliggöra särskilda lösningar för varje trafikantgrupp.

Trafikering

För att kunna trafikera alla hållplatser behövs två spårvagnslinjer som trafikerar hela vägen från Uppsala C till Uppsala S.



Figur 7 Trafikeringsupplägg B

Bilden ovan visar den trafikering som bedöms vara mest optimal på lång sikt. Vid driftstart år 2029 pågår fortfarande utbyggnad av bebyggelse längst spåret varför efterfrågan söder om BMC mot Uppsala södra kommer att vara begränsad. Med det resandeunderlaget är bedömningen att en genomgående linje till Uppsala södra är tillräcklig. I takt med ökad efterfrågan kommer trafikeringen att kunna utvecklas. Detta kan ske successivt.

Körtider, restid och erforderlig fordonsflotta

Enligt nuvarande utformning kan spårvägen hålla en medelhastighet på 20 - 23 km/h på hela linjen. De föreslagna tidtabellerna baseras på trafikprognosen och det uppskattade antalet resenärer på spårvagnslinjen.

År	2050
Tidtabell för båda linjerna	10 min
Line 1: Restid	28.1 min
Kommersiell hastighet	23.3 km/h
Line 2: Restid	38.2 min ¹
Kommersiell hastighet	20.4 km/h
Erforderlig fordonsflotta	19

År 2050 föreslås ett turintervall på 10 minuter på varje linje (5 minuter på de gemensamma sträckorna). Vid behov kan ytterligare utökning av trafikeringen ske genom

¹ Inkluderar 5 min väntetid vid Ultuna Park, för att synkronisera de båda linjerna på den avslutande sträckan

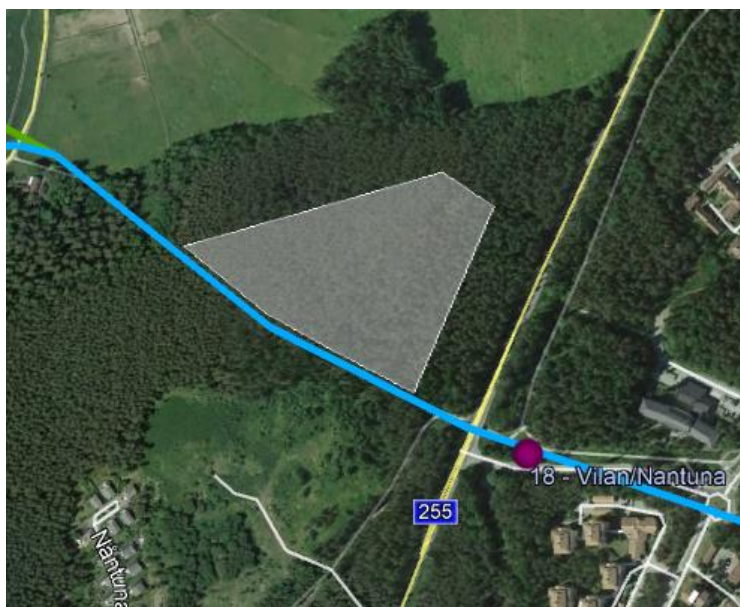
6 minuters turintervall på varje linje (3 minuter på de gemensamma sträckorna). En annan möjlighet för att öka kapaciteten är att byta till 45 meter långa spårvagnar.

Depån måste ha plats för fler än 19 spårvagnar för att säkerställa framtidens behov och därmed möjliggöra en högre turtäthet på linjen, samt utrymme för 45 meter långa spårvagnar.

Depå

Syftet med en depå är att säkerställa underhåll av fordonsflottan till en hög kvalitetsnivå och låga kostnader. Depån och dess anläggningar bidrar till att underlätta en säker, tillförlitlig och hållbar drift av spårvagnstrafiken.

Depån bör utformats för att täcka de vanligaste skötselmomenten. Sällanunderhåll föreslås hanteras på annan plats, vilket är det vanligaste hanteringssättet. Depån bör utformats för att rymma 27 spårvagnar på 45 meter, efter krav från Region Uppsala.



Figur 8 Depåns placering och tomtens utformning på ett flygfoto

Fordon

Fordonen planeras för en bredd om 2,65 meter, vilket är det vanligaste måttet för moderna spårvägar. Denna bredd erbjuder både större kapacitet och mer komfort än smalare spårvagnar. Längden på fordonen kan vara 33-45 meter då både hållplatser och depå möjliggör för båda alternativen.

System för kraftförsörjning

Fordonen föreslås vara hybridfordon som i huvudsak får sin kraftförsörjning med ett kontaktledningssystem men har möjlighet till batteridrift eller superkondensatorer) med några utvalda sektioner utan luftburen kontaktledning. En sträcka utan kontaktledning är Bäverns gränd där detta krävs för att klara riksintresset *Uppsala stad*.

Störningar och miljökonsekvenser

Med en spårväg sker en viss påverkan på den direkta närmiljön som kan mildras med tekniska lösningar.

Buller

En spårväg alstrar buller främst i snäva kurvor där det finns risk för gnisslande ljud. Planerade åtgärder för att hantera detta är exempelvis:

- Noggrann genomgång och planering så att snäva kurvor undviks
- Krav gällande fordonens akustiska egenskaper.
- Hastighetsbegränsning på känsliga sträckor (både för spårvägstrafiken och vägtrafiken).
- Omsorg vid placering av växlar så att de sker långt från de mest bullerkänsliga områdena.
- Smörning precis vid en särskilt besvärlig kurva.

Vibrationer

Risker för vibrationer och markburet buller är de största riskerna i samband med ett projekt för spårbunden trafik. Inom projektet finns dessutom flertalet byggnader med särskild känslig utrustning som måste säkerställas. Lämpliga åtgärder för att minska vibrationerna kan vara till exempel:

- Robusta fästsystem under rälen.
- Flytande bottenplattor.
- Slipning av rälsen inom ramen för ett förebyggande underhållsprogram.
- Utformning av specialspår.
- Sänkning av hastigheten vid känsliga områden.
- Utvärdering av olika byggnadstekniska lösningar (för framtida byggnader i närheten av projektet).

Miljökonsekvenser

Projektet har både positiva och negativa miljökonsekvenser. Nedan listas de som anses särskilt viktiga.

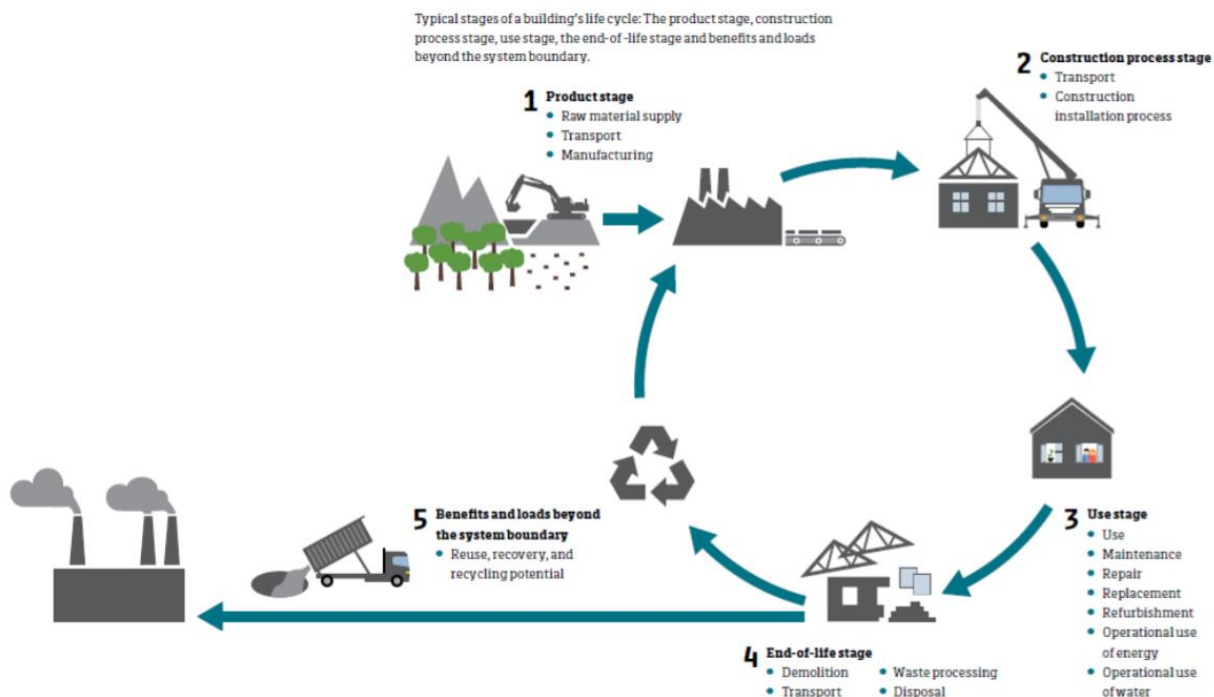
- Artskydd måste säkerställas. Uppsala har till exempel landets nästan enda bestånd av den i EU: skyddade arten cinnoberbagge.
- Den nya bron över Fyrisån söder om Ultuna planeras på en sträcka där området är berört av flertalet skydd och intressen.
- Säkerställandet av grundvatten är en mycket viktig fråga. Spårvägen får inte medföra föroreningar eller påtaglig påverkan på riksintresseområdet Ultuna källor.
- Naturvärden måste tydligt identifieras och hanteras.

Koldioxidavtryck

Ett spårvägsprojekt har vanligtvis ett mycket positivt koldioxidavtryck på lång sikt, eftersom det möjliggör en övergång från bil till eldriven spårvagn. Om produktionsmixen för el är bra (koldioxidfria energikällor) kan spårvägsprojektet leda till en massiv

minskning av koldioxidutsläppen. Exakta besparingar för det här projektet har dock inte uppskattats, eftersom det idag saknas uppgifter om uppskattad trafikomställning.

Anläggandet av en ny spårvägsanläggning ger dock upphov till en hel del utsläpp på grund av utvinning, transport och tillverkning av spårvägens beståndsdelar.



Figur 9 Typiska faser i infrastrukturens livscykel

Projektet har utfört en livscykelanalys för koldioxid, som omfattar följande:

- Produktfasen
- Byggprocessen
- Användningsfasen (endast elförbrukning för fordonsflottan och byte av räls och ledningar) - under en period på 40 år
- Behandling av betongavfall

Enligt beräkningarna uppgår de totala utsläppen till 124 900 ton koldioxidekvivalenter, vilket främst beror på materialutvinning. Detta motsvarar koldioxidutsläppen för nästan 500 miljoner km i personbil. Projektet kommer att arbeta vidare med frågan om hur klimatavtrycket kan minskas.

Kostnader för projektet

Den totala kostnaden för projektet uppskattas till 6 140 - 7 318 Mkr enligt de ekonomiska förutsättningarna i februari 2021. Detta beräknas omfatta den totala kostnaden och består av kostnader som projektering, entreprenadkostnader och förvaltning, omläggning av ledningsnät, fordon och depå osv. Skillnaden mellan den låga och den höga kalkylen beror främst på följande punkter:

- Broar, där kostnaden varierar mycket beroende på material och teknik som används.
- Generella kostnader som beräknas med en procentsats av infrastrukturkostnaderna (förberedande arbeten, oförutsedda utgifter, projektering, upphandling och förvaltning).

Stadsbyggnadsförvaltningen
Bilaga 2

Datum:
2021-10-27

Diarienummer:
KSN-2018-2976

Handläggare:
Mårten Dignell

Bilaga 2 Ekonomiska kalkyler för Uppsala spårväg

Läsinstruktion och indata

I detta dokument beskrivs spårvägen huvudsakligen ut ur två perspektiv. Genomförande som inkluderar både planering samt byggnation av spårvägen från och med 2022 till dess att spårvägen är redo att sättas i drift 2029. Förvaltning som tar vid 2030 och beskrivs i dessa underlag fram till 2050 även om livslängden och det ekonomiska antagandet för spårvägen sträcker sig avsevärt längre än så.

Primära indata till dessa kalkyler härstammar ifrån programhandlingen, förhandlingarna om ansvars- och kostnadsfördelning som förts mellan kommunen och regionen, samt den resultat och balansräkning som tagits fram under detta arbete. I majoriteten av de belopp som härstammar ifrån programhandlingen ingår ett påslag om 20 procent för oförutsedda kostnader.

För samtliga grafer och tabeller anges belopp i miljontals kronor i fasta priser per februari 2021. För mer läsning om riskerna kopplat till indexering och framskrivningar **se bilaga 3.**

I beräkningarna är kalkylräntan satt till 2 procent både under införande- och förvaltningsfasen.

Projektets faser

Genomförandefasen 2022–2029

Totala kostnader och utgifter för genomförandet av projektet uppgår till 6 687 miljoner kronor. Den dominerande kostnadsposten under perioden är ledningsflyttar och kostnader förknippade med detta så som trafikomledningsåtgärder, dessa beräknas uppgå till totalt 593 miljoner kronor. Kostnaderna för den egna projektorganisationen samt utrangeringar av kommunala anläggningar till följd av spårvägsdragningen utgör betydande poster med 311 miljoner kronor respektive 100 miljoner kronor

Investeringsutgiften för perioden uppgår till totalt 5 390 miljoner kronor vilket genererar en kreditivränta på 293 miljoner kronor under perioden med i genomsnitt 59 miljoner kronor per år. Aktivering av anläggningen sker 2029 vilket gör att kapitalkostnader börjar genereras på investeringsutgiften från 2030, de genomsnittliga årliga räntekostnaderna beräknas till 46 miljoner kronor fram till och med 2050.

Den statliga finansieringen på 2 165 miljoner kronor har endast påverkan på kassaflödet under perioden 2022–2029 och kan därför inte ses i nedanstående modell. I kalkylerna har dessa plockats in balansräkningen för att från 2030 periodiseras ut för att möta kapitalkostnaderna med 61 miljoner kronor per år fram till och med 2065. Detta antagande kan komma att förändras i framtida utvecklingar av kalkylen.

Totala kostnader genomförande (2022-2029)		
Belopp miljoner kronor	Drift/Investering	Belopp
Utrangeringar	Drift	100
Organisation (projektledning)	Drift	311
Ledningsflytt + Trafikomledning	Drift	593
Räntekostnader	Drift	293
Investeringsutgifter	Investering	5390
Summa		6687

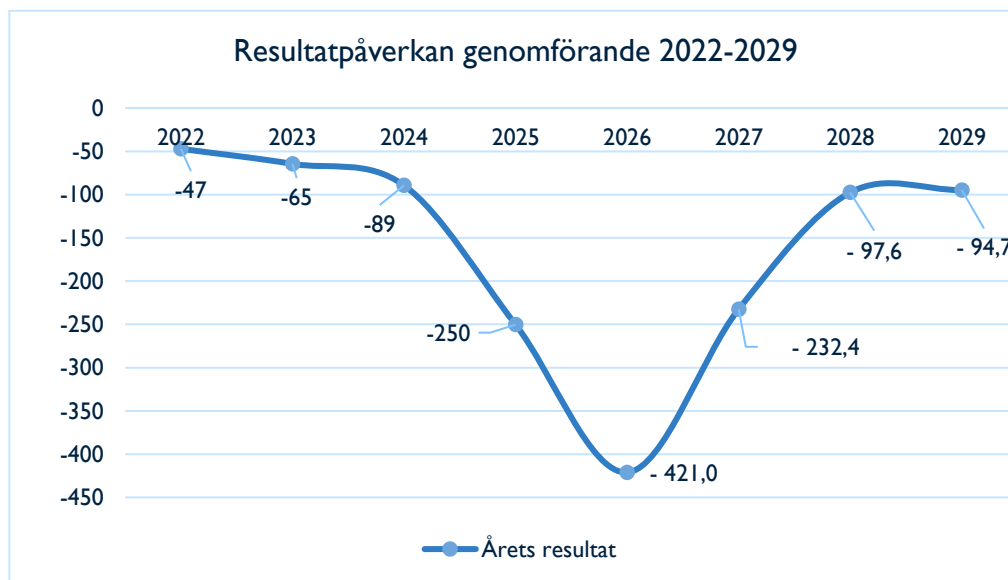
För att projektet inte ska generera underskott under genomförandet uppgår behovet av tillförda kommunbidrag till sammantaget 1 297 miljoner kronor med i genomsnitt på 162 miljoner kronor per år. Framför allt åren 2025–2027 kommer vara resultatmässigt utmanande med ett snitt på 301 miljoner kronor. I sammanhanget bör dock påtalas att kostnadsfördelningen baseras på en relativt grov planering för genomförandet vilket leder till att fördelningen mellan åren kan komma att förändras när projektplaneringen utvecklats vidare.

Resultaträkning genomförande 2022-2029

Beskrivning	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<u>Intäkter</u>								
Periodisering statlig finansiering*	0	0	0	0	0	0	0	0
Totala intäkter	0	0	0	0	0	0	0	0
<u>Kostnader</u>								
Underhåll infrastruktur	0	0	0	14	43	43	0	0
Organisationskostnader (gestaltning, upphandling)	44	61	56	30	30	30	30	30
Ledingsflytt ink förberedande	4	4	34	169	285	95	3	0
Totala kostnader	47	65	89	213	358	168	33	30
Rörelseresultat (totala intäkter - totala kostnader)	-47	-65	-89	-213	-358	-168	-33	-30
Avskrivningar	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultat efter avskrivningar	-47	-65	-89	-213	-358	-168	-33	-30
Räntekostnader	0	0	0	37	63	64	64	64
Resultatpåverkan	-47	-65	-89	-250	-421	-232	-98	-95

*Periodiseras 2030–2065 enligt nuvarande beräkning

Eventuella framtida förändringar i disponeringen av den statliga finansieringen på 2165 miljoner kronor kan komma att förbättra resultaträkningen i genomförandefasen samtidigt som resultaträkningen i förvaltningsfasen istället försämras. Med nuvarande antagande periodiseras hela beloppet ut med 61 miljoner kronor per år under perioden 2030–2065 för att möta avskrivningskostnaderna. Intäkten för perioden 2022–2029 är således noll i dessa beräkningar.



Den totala investeringsutgiften för spårvägssystemet är bedömd till 5 390 miljoner kronor och de årliga avskrivningarna uppgår till 183 miljoner kronor.

Investeringar och avskrivningar per kategori

Belopp miljoner kronor	Investering	Avskrivningstid	Årlig avskrivning
Broar, tunnlar och stödmurar	1 435	50	29
Geoteknik och spårunderbyggnad	429	50	9
Bana (spår och utrustning)	725	5/40*	44
Slitlager bana	266	5/50*	15
Gator och allmän plats	564	20/40*	18
Belysning och utrustning gatumiljö	97	20/40*	4
Signalsystem (gata)	56	20	3
Stationsutrustning	92	20	5
Strömförsörjning hög- lågspänning och kontrollcenter	506	20	25
Stödjande investeringar (tex angränsande tunnlar)	104	20	5
Gestaltning och upphandling (aktiverbar del)	1 115	40	28
Summa	5 390		183

*Komponentindelade

I tabellen nedan beskrivs kostnaderna för de olika systemdelarna så som de beskrivs i programhandlingen, utöver detta tillkommer kostnader för egen organisation fram tills byggnationen påbörjas samt utrangeringar och kreditivränta. Tabellen summerar både totala driftkostnader och investeringsutgifter.

Totala kostnader per system del 2022-2029

Belopp miljoner kronor	Kostnader*
Kunskapsspåret	2 955
Ultunalänken exklusive bro över Fyrisån	1 797
Bro över Fyrisån	1 323
Summa	6 075
<u>Tillkommande kostnader utöver programhandling</u>	
Utrangeringar	100
Räntekostnader	293
Övriga tillkommande organisationskostnader (före anläggning)	219
Summa	612
Totalsumma	6 687

* inkluderar både investering och drift

Förvaltningsfasen 2030–2050

Anläggningen aktiveras när den tas i bruk, vilket beräknas ske 2029, detta leder från och med 2030 in projektet i förvaltningsfasen då avskrivningar och statlig finansiering börjar periodiseras ut.

Totalt uppgår behovet av kommunbidrag för att driva spårvägen till 3 696 miljoner kronor fram till 2050 med ett årligt snitt på 176 miljoner kronor. Under de första 35 åren stötts detta upp genom att den erhållna finansieringen från stadsmiljöavtal periodiseras med 61 miljoner kronor per år över den genomsnittliga avskrivningstiden.

Den enskilt största posten i resultaträkningen efter 2029 är avskrivningarna som sammantaget uppgår till 3 849 miljoner kronor eller 183 miljoner kronor per år. Till detta ska läggas räntekostnader på sammanlagt 969 miljoner kronor eller i genomsnitt 46 miljoner kronor per år. Total kapitalkostnad för perioden uppgår därmed till 4 818 miljoner kronor eller i genomsnitt 229 miljoner kronor per år. Till detta ska läggas 4 miljoner kronor per år i kostnader för egen organisation kopplad till kommunens ägande av banan och olika tillståndsfrågor kopplat till detta. Vidare tillkommer ytterligare 3 miljoner kronor per år i kostnader för underhåll av infrastruktur som broar, tunnlar, geoteknik, gator och allmänplats som inte ingår i Regionens underhållsansvar.

Resultaträkning förvaltning 2030-2050

Beskrivning	2030	2035	2040	2045	2050	Summa 2030–2050
<u>Intäkter</u>						
Periodisering statlig finansiering*	61	61	61	61	61	1 279
Totala intäkter	61	61	61	61	61	1 279
<u>Kostnader</u>						
Underhåll infrastruktur	3	3	3	3	3	72
Organisationskostnader (gestaltning, upphandling)	4	4	4	4	4	85
Ledingsflytt ink förberedande	0	0	0	0	0	0
Totala kostnader	7	7	7	7	7	157
Rörelseresultat (totala intäkter - totala kostnader)	53	53	53	53	53	1 122
Avskrivningar	183	183	183	183	183	3 849
Resultat efter avskrivningar	-130	-130	-130	-130	-130	-2 727
Räntekostnader	62	54	45	37	44	969
Resultatpåverkan	-192	-184	-175	-167	-174	-3 696

*Periodiseras 2030-2065 enligt nuvarande beräkning

De olika delarna i anläggningen, kommer att indelas i komponenter utifrån teknisk och ekonomisk livslängd. De delar som slits snabbt kommer att behöva förnyas - reinvesteras med jämna mellanrum under anläggningens drifttid för att bibehålla anläggningens kapacitet. I kalkylen ingår reinvesteringar om 1533 miljoner kronor fram till 2050.

Balansräkning 5-års intervall

	2025	2030	2035	2040	2045	2050
<u>Omsättningstillgångar</u>						
Omsättningstillgångar	0	0	0	0	0	0
Totala omsättningstillgångar	0	0	0	0	0	0
<u>Anläggningstillgångar</u>						
Materiella tillgångar	1864	5207	4488	3770	3052	3073
Totala anläggningstillgångar	1864	5207	4488	3770	3052	3073
Totala tillgångar	1864	5207	4488	3770	3052	3073
<u>Kortfristiga skulder</u>						
Kortfristiga skulder	0	0	0	0	0	0
Totala kortfristiga skulder	0	0	0	0	0	0
<u>Långfristiga skulder</u>						
Andra långfristiga skulder	1864	3103	2689	2275	1861	2187
Bidrag	0	2104	1800	1495	1191	886
Totala långfristiga skulder	1864	5207	4488	3770	3052	3073
Totala skulder	1864	5207	4488	3770	3052	3073
<u>Eget kapital</u>						
Eget kapital	-451	-1489	-2420	-3309	-4157	-4993
Totalt eget kapital	-451	-1489	-2420	-3309	-4157	-4993
Totalt eget kapital och skulder	1413	3718	2069	461	-1105	-1920

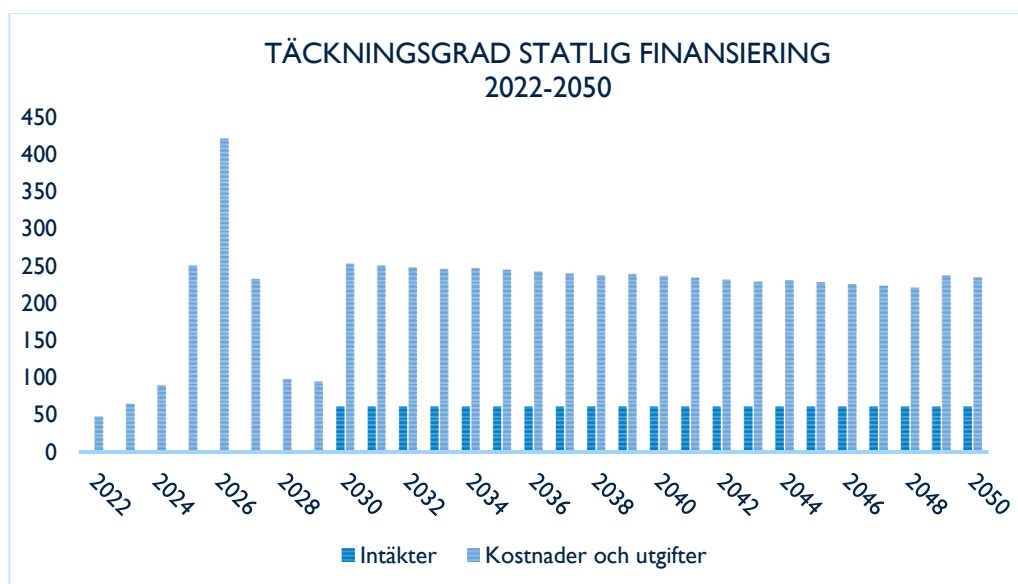
Statlig finansiering

Statlig medfinansiering för uppförandet av spårvägen kan erhållas enligt två olika förordningar, dels *förordning 2009:237 om medfinansiering av kollektivtrafik* där kommunen redan beviljats 900 miljoner kronor i medfinansiering för Ultunalänken, dels *förordning 2015:579 främjande av hållbara stadsmiljöer* där det är aktuellt att ansöka om ersättning för Kunskapsspåret. I båda fallen finansierar staten via Trafikverket maximalt 50 procent av de kostnader som förordningen ersätter. Detta skall inte förväxlas med de kostnader som kommunen kommer att ha för att uppföra spårvägen. Detta beror på att de olika förordningarna ersätter så kallade byggherrekostnader så som egen organisation, design och upphandling i olika utsträckning. Tiden för beviljandet av finansiering för Ultunalänken påverkar prognosen negativt, dessa medel beviljades baserat på en schablonmässig kalkyl upprättad 2018. Detta påverkar främst ur två perspektiv. Dels att finansieringen är låst till 900 miljoner kronor och att kostnadsökningar, som därefter tillkommit i form av mer noggranna beräkningar, inte täcks in av dessa medel. Dels att uppräkningsen är kopplad till KPI juni 2018, ett index som utvecklas väsentligt långsammare än byggindex. I sammanhanget kan också noteras att förordningen stipulerar att eventuell tillkommande bidragsfinansiering ska avräknas ifrån statens bidragsandel.

Den sammantagna effekten av vad förordningarna ersätter, högre kalkyler på genomförandet och KPI uppräkningsen leder till att den andel av hela spårvägsprojektets kostnader som kan förväntas ersättas med statlig finansiering uppgår till 36 procent eller 2 165 miljoner kronor. Detta belopp är beräknat på KPI februari 2018 och förutsätter att Trafikverket beviljar 50 procent medfinansiering för Kunskapsspåret. Inkomsterna tas in i balansräkningen successivt under utbyggnadstiden då Trafikverket utbetalar ersättning baserat på kommunens redovisade kostnader. Dessa inkomster påverkar kassaflödet under utbyggnadsåren men får resultatpåverkan först efter att anläggningen tagits i bruk då dessa medel periodiseras ut under anläggningens avskrivningstid. Det bör tilläggas att anläggningen vid investeringstillfället ska delas in i olika komponenter, där teknisk livslängd ska matcha ekonomisk livslängd, detta kan påverka den genomsnittliga avskrivningstiden och periodiseringen av de statliga ersättningarna.

I kalkylerna periodiseras det statliga bidraget ut över 35 år från 2030 fram till 2065 för att möta avskrivningarna på anläggningen. Därmed påverkar resultaträkningen i förvaltningsfasen positivt med 61 miljoner kronor per år under de angivna åren. Denna disposition kan komma att omvärderas i senare utvecklingar av denna kalkyl och därmed påverka resultaträkningen både i genomförande och förvaltningsfas.

Diagrammet nedan illustrerar hur stor andel av totala kostnader och utgifter nuvarande periodiseringar täcker för varje enskilt år fram till och med 2050.



Antaganden, generella risker och osäkerheter kopplade projektet

Kalkylerna baseras på ett antal antaganden och innehåller således även osäkerheter kopplat till dessa. Under denna rubrik listas ett antal av dessa fördelat på kategorierna genomförande och förvaltning. Kalkylerna baseras huvudsakligen på den framtagna programhandlingen och för dessa kostnadsberäkningar ett riskpåslag på 20 procent, totalt 810 miljoner kronor inkluderat i samtliga infrastrukturkostnader.

Ytterligare fördjupning kring ekonomiska och finansiella risker se **bilaga 3**.

Genomförandefasen

Den redovisade kalkylen är baserad på omfattningsbeskrivningen och på antaganden av standard och kvalitet av spåranläggningen, detta kan exempelvis handla om att beräkningarna skett på luftledning istället för batteridrift. Samma princip gäller även för kringliggande ytor för allmän platsmark. Eftersom detaljprojekteringen planeras att göras i samband med produktionen (totalentreprenad), saknas både beslut och kunskap om den specifika spåranläggningen och kringliggande ytor som kommer att projekteras och byggas. Detta kan resultera att kostnaderna kan bli högre eller lägre än det som redovisas i kalkylen.

Ultunabrons läge samt typ av bro är ännu inte beslutat. Programhandlingen framhåller flera olika kostnadsalternativ utifrån olika alternativa tekniska lösningar i både hög- och lågbro alternativet men beräkningarna i dessa beslutshandlingar är utförda på det dyraste högbroalternativet. Ultunabron är en stor post i kalkylen på 1 323 miljoner kronor och innehåller betydande risker och osäkerheter. Krav från miljöprövningen samt detaljplaneprocessen kan påverka funktionen och kostnaden för Ultunabron på så sätt att den kan bli högre än det som redovisas i kalkylen.

Kalkylen bygger på att samtliga leverantörer har giltiga kontrakt, att de har tillgång till mark och förutsättningar för att kunna påbörja sina arbeten under år 2024. Forceringar

av tidplanen på grund av avsaknad av förutsättningar är inte inräknade i kalkylen och kan leda till att kostnaderna kan bli högre än det som redovisas i kalkylen.

Kalkylen bygger på att leverantörer kan arbeta ostört under produktionsperioden. I de fall då olika leverantörer är beroende av varandra är utgångspunkten att samtliga följer tidplanen. Merkostnader på grund av förseningar är inte inräknade i kalkylen.

Byggherrekostnader är i programhandlingen bedömda utifrån en schablon på 25 procent motsvarande 1 215 miljoner kronor för hela genomförandefasen. Till detta kommer kostnader för organisationen kopplat till planeringen inför genomförande på totalt 311 miljoner kronor. Kommande beslut om tidplan, paketering, affärs- och genomförandemodell kommer att ha en direkt påverkan på byggherrekostnaderna. Kombinationen av ovanstående faktorer kan leda till kostnader kan bli lägre eller högre än det som redovisas i kalkylen.

Förvaltningsfasen

Underhållskostnader och reinvesteringar på spåranläggningen är baserade på antaganden gjorda i programhandlingen gällande standard och typ av anläggning. Eftersom projekteringen görs i ett senare skede, kan standard och typ av anläggningen komma att förändra underhållsplanen, vilket är kostnadspåverkande.

Till grund för avskrivningar och reinvesteringar ligger ett antagande om intensiteten av trafikering på banan, detta uttrycks i antal fordonskilometer och antagandet finns beskrivet i programhandlingen. Parametrar som turtäthet, linjeupplägg och fordonslängd påverkar detta i stor utsträckning men eftersom dessa ännu inte är beslutade finns osäkerheter kring de antaganden som gjorts kring avskrivningstider, reinvesteringsåtaganden.

Tidplan



SAMVERKANSAVTAL

daterat [datum]

Region Uppsala

och

Uppsala kommun

Uppsala Spårväg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	BAKGRUND	1
2.	DEFINITIONER	1
3.	ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER FÖR AVTALET	4
4.	ANSVARSFÖRDELNING; GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....	5
5.	SÄRSKILDA BESTÄMMELSER OM FINANSIERING OCH KOSTNADER	7
6.	STATLIG FINANSIERING OCH ANNAT STÖD/ANDRA BIDRAG.....	8
7.	PROJEKTTIDPLANEN	9
8.	GENOMFÖRANDE AV SPÅRVÄGSSAMARBETET	9
9.	AFFÄRSMODELL.....	12
10.	ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SPÅRVÄGSSAMARBETET	12
11.	ÖVRIGA BESTÄMMELSER	12
12.	AVTALSTID OCH AVTALETS UPPHÖRANDE	13
13.	AVTALETS IKRAFTTRÄDANDE OCH GILTIGHET	14

BILAGOR

<u>Bilaga 1</u>	Beskrivning av Spårvägssamarbetet och dess olika delar
<u>Bilaga 2</u>	Övergripande beskrivning av Affärsmodell

Detta samverkansavtal ("Avtalet") har den [datum] 2021 träffats mellan:

- (1) **Uppsala kommun**, org.nr. 212000-3005 ("Kommunen"); och
- (2) **Region Uppsala**, org.nr. 232100-0024 ("Regionen").

vilka i det följande enskilt kallas "Part" och gemensamt "Parterna".

1. BAKGRUND

- 1.1 Regionen är bland annat regional kollektivtrafikmyndighet för kollektivtrafiken i Uppsala län. Kommunen har, vid sidan om andra intressenter, ett ansvar för samhällsutvecklingen i kommunen.
- 1.2 Parterna är eniga om att Uppsala behöver utöka tillgången till effektiv kollektivtrafik och har därför avtalat om att gemensamt etablera en spårväg.
- 1.3 Kommunen, Regionen och staten har den 18 december 2017 träffat avtal avseende bl.a. utbyggnad av fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm samt färdigställande av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan stadsdelarna Bergsbrunna och Södra staden i Uppsala ("Fyrspårsavtalet"). Enligt Fyrspårsavtalet föreslås staten reservera 900 miljoner kronor till den s k Ultunalänken som avses utgöra del av Spårvägssystemet ("Ultunalänken").
- 1.4 Som en konsekvens av Fyrspårsavtalet träffades den 27 juni 2019 ett finansieringsavtal mellan Trafikverket, Kommunen och Regionen om statlig medfinansiering för uppförandet av Ultunalänken ("Finansieringsavtalet"). Enligt Finansieringsavtalet ska Trafikverket medfinansiera Ultunalänken med högst 50 procent av projektkostnaderna, dock aldrig överstigande 900 miljoner kronor.
- 1.5 I syfte att uppnå ett komplett spårtrafiksystem mellan Bergsbrunna, Södra staden och centrala Uppsala har Kommunen och Regionen träffat en överenskommelse om att komplettera Ultunalänken med det s k kunskapsspåret ("Kunskapsspåret"), vilket tillsammans med Ultunalänken ska utgöra det samlade Spårvägssystemet (såvitt avser Spårvägssystemets sträckning).
- 1.6 Utöver den finansiering som följer av Finansieringsavtalet är det Parternas avsikt att söka ytterligare statlig finansiering för Kunskapsspåret, s k stadsmiljöavtal, enligt förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer och/eller via andra former.
- 1.7 Genom ingående av detta Avtal vill Parterna reglera de övergripande förutsättningarna för genomförandet av Spårvägssamarbetet avseende de delar som redovisas i Avtalet.

2. DEFINITIONER

Följande definierade begrepp ska ha nedanstående betydelse när de används i detta Avtal.

"Affärsmodell"	avser vad som anges i avsnitt 9.1.
"Angränsande Infrastruktur"	avser angränsande infrastruktur och funktioner som inte utgör en del av Spårvägssystemet men

	som Spårvägssystemet är beroende av/angränsar till enligt vad som anges i <u>Bilaga 1</u> .
”Avtalet”	avser detta avtal och dess bilagor.
”Depå”	avser depåanläggningen för Fordon i Spårvägssystemet enligt vad som anges i <u>Bilaga 1</u> , vilket för tydlighets skull även omfattar förberedande arbeten och Markåtkomst som krävs för att etablera Depån.
”Drift(en)”	avser drift (inklusive trafikdrift) samt underhåll (förebyggande, avhjälpande, löpande och periodiskt) avseende Spårvägssystemet enligt vad som anges i <u>Bilaga 1</u> . För undvikande av tvivel utgör Reinvesteringar inte Drift.
”Driftsfas(en)”	avser den period som inleds vid Driftsättning.
”Driftsättning”	avser den tidpunkt när Spårvägssystemet tas i bruk för kollektivtrafik.
”Fast Infrastruktur”	avser sådan infrastruktur och komponenter som omfattas av Spårvägssystemet enligt vad som anges i <u>Bilaga 1</u> och som inte avser Depå, Fordon eller Hållplatsutrustning. Gränssnittet i Spårvägssystemet mellan Depå och Fast Infrastruktur är, enligt vad som anges i <u>Bilaga 1</u> , vid växeln för anslutning av spår från depåområdet till övrig spårinfrastruktur.
”Finansiering”	avser Parts ansvar att svara för samtliga kostnader för viss åtgärd som krävs för att viss del av Spårvägssamarbetet ska Genomföras, inklusive men inte begränsat till kostnader för upphandlade leverantörer/entreprenörer, Markåtkomst, erhållande och upprätthållande av Tillstånd, egna resurser, konsulter m.m.
”Finansieringsavtalet”	definieras i Bakgrunden till detta Avtal.
”Fordon”	avser rullande materiel och tillhörande produkter och utrustning i Spårvägssystemet enligt vad som anges i <u>Bilaga 1</u> .
”Fyrspårsavtalet”	definieras i Bakgrunden till detta Avtal.
”Förberedande Arbeten”	avser sådana förberedande arbeten som anges i <u>Bilaga 1</u> som ska genomföras för att kunna etablera Spårvägssystemet (exklusive Depån) men som inte i sig utgör en del av Spårvägssystemet (t.ex. ledningsflytt).

”Generella Projektkostnader”	avser vad som anges i avsnitt 5.2.
”Genomförande”	avser att vidta sådana åtgärder som krävs för att viss del av Spårvägssamarbetet ska genomföras.
”Genomförandemodell”	avser den organisation och struktur för samverkan, styrning, ledning och uppföljning i Spårvägssamarbetet som Parterna kommer att tillämpa under olika faser av projektet.
”Hållplatsutrustning”	avser hållplatsutrustning ovan mark, till exempel väderskydd, och tillhörande teknisk utrustning (såväl ovan som under mark) som utgör del av Spårvägssystemet och som beskrivs övergripande i <u>Bilaga 1</u> .
”Investering(en)”	avser, om inte annat anges i Avtalet, samtliga åtgärder som krävs för att anskaffa/etablera Spårvägssystemet (eller del av detta) för att uppnå den omfattning/funktion enligt vad som anges i <u>Bilaga 1</u> , inklusive men inte begränsat till planering/projektering, ansökan och erhållande av Tillstånd samt åtgärder och kostnader för att säkra Markåtkomst (under såväl Investeringsfasen som Driftsfasen), upphandling och etablering av Spårvägssystemet, men exklusive Drift.
”Investeringsfas(en)”	avser den period som inleds vid Avtalets ikraftträdande enligt avsnitt 13.1 och som avslutas vid den senare tidpunkten av (i) Driftsättning och (ii) den tidpunkt då samtliga Investeringar är slutförda.
”Kunskapsspåret”	definieras i Bakgrunden till detta Avtal.
”Lag(ar)”	avser från tid till annan tillämpliga lagar, regler och myndighetsföreskrifter.
”Markåtkomst”	avser åtgärder (inklusive offentlighetsrättsliga beslut respektive frivilliga avtal och överenskommelser) som krävs för att kunna ianspråka mark för Förberedande Arbeten, Angränsande Infrastruktur och Investering i Spårvägssystemet samt Drift, t.ex. genom järnvägsplan, nyttjanderätt, servitut, tomträtt, fastighetsförvärv etc.
”Projektplan”	avser den övergripande tidplanen för Spårvägssamarbetet som anges i avsnitt 7.1.
”Reinvestering(ar)”	avser långsiktiga åtgärder och nyinvesteringar inom ramen för Spårvägssamarbetet i syfte att återställa värdet i befintlig anläggningstillgång.

” Samverkansorganisationen ”	avser den projektorganisation som Parterna ska etablera för genomförande av Spårvägssamarbetet och som, oberoende av legal form, ska ha huvudansvaret för att genomföra de olika faserna i Spårvägssamarbetet.
” Spårvägssamarbetet ”	avser det samlade samarbetet mellan Parterna avseende Investeringen och Driften av Spårvägssystemet.
” Spårvägssystemet ”	avser spårvägssystemet/Uppsala spårväg med den omfattning, utformning och med de funktioner som beskrivs övergripande i <u>Bilaga 1</u> .
” Statlig Finansiering ”	definieras i avsnitt 6.1.
” Tillstånd ”	avser offentligrättsliga beslut och tillstånd som erfordras för etablering och drift av Spårvägssystemet. Tillstånd kan omfatta, men är inte begränsat till, miljötillstånd, järnvägsplan, detaljplan och lov som medges enligt plan- och bygglagen (2010:900).
” Ultunalänken ”	definieras i Bakgrunden till detta Avtal.

3. ALLMÄNNA UTGÅNGSPUNKTER FÖR AVTALET

3.1 Avtalets syfte och omfattning

Avtalets syfte är att:

- (a) tydliggöra Parternas roller avseende Spårvägssamarbetet;
- (b) skapa förutsättningar för Investering i och Drift av Spårvägssystemet med överenskommen utformning och omfattning, i enlighet med Projekttidplanen;
- (c) etablera ramarna för Genomförande av Förberedande Arbeten samt Investering, Drift och Reinvesteringar i Spårvägssystemet;
- (d) reglera Parternas inbördes åtaganden för Investering i och Drift av Spårvägssystemet samt fördelningen av ansvar för Finansiering för detta, inklusive vad gäller Förberedande Arbeten, Generella Projektkostnader, Angränsande Infrastruktur och Reinvesteringar;
- (e) redovisa den Genomförandemodell som ska tillämpas för Spårvägssamarbetet samt etablera principer för samverkan inom Spårvägssamarbetet; och
- (f) etablera ett övergripande ramverk för den typ av Affärsmodell som ska användas för Investering, Drift och Reinvesteringar i Spårvägssystemet.

3.2 Avtalets karaktär och behovet av tillkommande avtal och överenskommelser

- 3.2.1 De åtgärder som ska genomföras inom Spårvägssamarbetet är (i) komplexa och kostnadskrävande, (ii) beroende av Tillstånd och Markåtkomst, och (iii) beroende av att överenskommelser och avtal kan träffas med aktörer som inte är parter till Avtalet. Spårvägssamarbetet kommer dessutom att löpa under lång tid. Mot denna bakgrund kräver genomförande av Spårvägssamarbetet en nära och lojal samverkan mellan Parterna.
- 3.2.2 Avtalet reglerar inte, och avser inte att reglera, de detaljerade villkoren för genomförande av Spårvägssamarbetets alla delar. Ytterligare avtal och överenskommelser som kompletterar Avtalet kommer därför att behöva ingås successivt under Spårvägssamarbetet. Därtill kommer även en stor mängd avtal och överenskommelser att behöva ingås med andra aktörer, t.ex. vad gäller Markåtkomst.
- 3.2.3 Syftet med Avtalet är därför att tillräckligt tydligt reglera fördelningen av åtaganden och ansvar mellan Parterna och etablera ramarna för att möjliggöra genomförande av Spårvägssamarbetet, bland annat för att underlätta ingåendet av sådana ytterligare avtal och överenskommelser i god anda mellan Parterna.
- 3.2.4 Avtalet redovisar inte i detalj de grundläggande utgångspunkter som gäller för respektive Part vid ingående av Avtalet. Parterna är därför överens om att efter ingående av Avtalet ytterligare detaljera och utveckla sådana grundläggande utgångspunkter för Avtalet vilka ska baseras på de övergripande principerna som beskrivs i Avtalet.

3.3 Samverkan med fokus på ett sammanhållet system

- 3.3.1 Parterna har genom detta Avtal enats om den fördelning som ska gälla Parterna emellan för Förberedande Arbeten, Investering och Reinvestering i Spårvägssystemet och Drift av Spårvägssystemet, fördelningen av kostnader för detta samt intäkter och bidrag. Den fördelning som Parterna enats om omfattar således såväl genomförande av åtgärder/ansvar för vissa områden/funktioner, som Parternas ansvar för kostnader/finansiering samt rätt till intäkter och bidrag.
- 3.3.2 Oaktat den överenskomna ansvarsfördelningen mellan Parterna är Parterna eniga om vikten av att se Spårvägssystemet (inklusive Investering, Reinvestering och Drift) som en helhet och som ett (1) sammanhållet system. Parterna bedömer att detta är en förutsättning för att skapa eftersträvad nytta för medborgare och resenärer samt Kommunen och Regionen, vilket ska präglade Genomförandet av Spårvägssamarbetet.

4. ANSVARFÖRDELNING; GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING

4.1 I Bilaga 1 beskrivs på övergripande nivå:

- (a) Förberedande Arbeten,
- (b) Spårvägssystemets olika delar inom Investeringsfasen,
- (c) Spårvägssystemets olika delar inom Driftsfasen, samt
- (d) Angränsande Infrastruktur.

Beskrivningen i Bilaga 1 baseras på information som finns att tillgå vid Avtalets ingående.

4.2 Parterna har enats om en fördelning av ansvaret för Genomförande och Finansiering av Spårvägssamarbetets olika delar under avtalstiden enligt vad som anges nedan:

Investeringsfasen:

- (a) Parterna ska gemensamt svara för Genomförande av sådana åtgärder som omfattas av Generella Projektkostnader och gemensamt svara för Finansiering av Generella Projektkostnader enligt vad som anges i avsnitt 5.2.
- (b) Kommunen ska svara för Genomförande och Finansiering av Förberedande Arbeten.
- (c) Kommunen ska svara för Genomförande och Finansiering av Investeringen i Spårvägssystemet såvitt avser Fast Infrastruktur.
- (d) Kommunen ska svara för Genomförande och Finansiering av åtgärder som rör Angränsande Infrastruktur.
- (e) Regionen ska svara för Genomförande och Finansiering av Investeringen i Spårvägssystemet såvitt avser Hållplatsutrustning, Fordon och Depå.

Driftsfasen:

- (a) Regionen ska svara för Genomförande och Finansiering av Driften av Spårvägssystemet.
- (b) Regionen ska svara för Genomförande och Finansiering av åtgärder som rör Hållplatsutrustning, Fordon och Depå, inklusive Reinvesteringar avseende dessa.
- (c) Kommunen ska svara för Genomförande och Finansiering av Reinvesteringar i Spårvägssystemet såvitt avser Fast Infrastruktur.
- (d) Kommunen ska svara för Genomförande och Finansiering av åtgärder som rör Angränsande Infrastruktur innefattande drift och förebyggande, avhjälpande, löpande och periodiskt underhåll samt Reinvesteringar avseende dessa.

4.3 Part som ansvarar för Finansiering eller Reinvestering av en viss del av Investeringen i Spårvägssystemet ska även svara för kapitalkostnader (t.ex. avskrivningar, intern eller extern lånefinansiering) samt utrangeringskostnader för sådan del av Investeringen eller Reinvesteringen. För undvikande av tvivel ska motsvarande principer gälla för Kommunens Finansiering i Förberedande Arbeten samt Finansiering och Reinvestering i Angränsande Infrastruktur.

4.4 Som framgår av avsnitt 4.2 ska Regionen ha ett helhetsansvar för Genomförande och Finansiering av Driften av Spårvägssystemet efter Driftsättning. Regionen har därmed rätt att nyttja Spårvägssystemet under Driftsfasen samt erhålla de biljettintäkter som genereras av Driften av Spårvägssystemet. Regionen äger inte rätt till någon ersättning från Kommunen för de åtgärder som Regionen ansvarar för under Driftsfasen och Kommunen äger inte rätt till någon ersättning från Regionen för Regionens rätt att nyttja Spårvägssystemet under Driftsfasen.

4.5 Reinvesteringar ska planeras och genomföras i samråd Parterna emellan. Parterna ska därvid gemensamt verka för att minimera negativ påverkan på Drift och samtidigt optimera Genomförandet av den aktuella Reinvesteringen. Vardera Part ska lojalt verka för att den

andra Parten bereds möjlighet att Genomföra sina åtaganden avseende Reinvesteringar. Som utgångspunkt, och såvida inte Parterna gemensamt enas om annat, ska Part inte äga rätt att ta ut ersättning från den andra Parten i samband med att den första Parten i enlighet med Avtalet fullgör sina åtaganden avseende Reinvesteringar.

- 4.6 Oaktat vad som anges i avsnitt 4.4 gällande ansvar för Driften av Spårvägssystemet kan ansvarsfördelningen såvitt gäller Genomförande av Driften dock komma att behöva justeras om de utgångspunkter som gällt inför ingående av Avtalet i ett senare skede visar sig vara väsentligen felaktiga, oförutsedda eller förändras i väsentlig mån, eller om Parterna av andra skäl (t.ex. i samband med en översyn av Avtalet enligt avsnitt 12) bedömer att en sådan justering bör göras. Vid en sådan justering ska de principer som framgår i avsnitt 10.2 tillämpas.

5. SÄRSKILDA BESTÄMMELSER OM FINANSIERING OCH KOSTNADER

5.1 Parts ansvar för Finansiering och fördyringar

- 5.1.1 Fördelningen av ansvar för Finansiering baseras på att Parterna sinsemellan fördelat ansvaret för Spårvägssamarbetets olika delar enligt vad som anges i avsnitt 4.2. Fördelningen baseras således inte på en modell där Part svarar för viss andel av kostnaden för hela Spårvägssamarbetet.
- 5.1.2 Mot bakgrund av vad som anges ovan samt i avsnitt 5.1.1 ska Part som ansvarar för Finansiering av viss del av Spårvägssamarbetet även bära ansvar för eventuella fördyringar som uppkommer med avseende på sådan del av Spårvägssamarbetet. Det noteras dock att Parterna är medvetna om att förnyade politiska beslut kan krävas för att Avtalet ska kunna fullföljas.
- 5.1.3 Oberoende av vad som anges ovan är Parterna införstådda med vikten av de utgångspunkter som gällt för respektive Part inför ingående av Avtalet vad gäller omfattningen av Parts ansvar för Finansiering. Parternas intention är att aktivt och i samverkan styra och driva Spårvägssamarbetet för att undvika fördyringar och Parterna ska därför regelbundet och öppet redovisa för varandra upparbetning av kostnader (jämfört med prognos/Parts utgångspunkt vid Avtalets ingående) för olika delar av Spårvägssamarbetet och aktivt verka för att bägge Parters ansvar för Finansiering inte överstiger vad som förutsatts av respektive Part vid ingående av Avtalet. Det föregående innebär även att Parterna ska utföra sina åtaganden enligt Avtalet på ett fackmannamässigt sätt och enligt de planer och beskrivningar som utarbetats av Samverkansorganisationen. Parterna ska därutöver, vid behov och där så är möjligt, lojalt och i samverkan göra sådana anpassningar av Spårvägssamarbetet som kan krävas för att respektive Parts kostnader inte ska överstiga den vid Avtalets ingående förutsatta omfattningen av Finansieringen.

5.2 Generella Projektkostnader

- 5.2.1 Den fördelning av ansvar för Genomförande och Finansiering som anges avsnitt 4.2 ska gälla från ingående av Avtalet. Parterna är dock införstådda med att det, under Investeringsfasen och framförallt inledningsvis i Spårvägssamarbetet, kan vara svårt att hänföra vissa åtgärder (och kostnaden för dessa) till viss Parts ansvar för Finansiering. Detta kan t.ex. avse åtgärder av generell karaktär eller åtgärder som bidrar med nytta/värde till Spårvägssamarbetet sett som en helhet.
- 5.2.2 Parterna har därför enats om att kostnader för åtgärder som inte kan hänföras till viss Parts ansvar för Finansiering av åtgärd enligt fördelningen i avsnitt 4.2 istället ska bäras av

Parterna gemensamt och med hälften vardera (kostnaden för sådana åtgärder utgör ”**Generella Projektkostnader**”).

- 5.2.3 Parts ansvar för Generella Projektkostnader ska som utgångspunkt ske genom att Part tillskjuter resurser till den gemensamma Samverkansorganisation som anges i avsnitt 8.4. Om Parts tillskjutande av resurser till den gemensamma Samverkansorganisationen inte är i linje med den fördelning av ansvar för Generella Projektkostnader som anges i avsnitt 5.2.2 ska Parterna sinsemellan enas om en ekonomisk reglering för att hantera detta.

5.3 Förgäveskostnader

- 5.3.1 Om Spårvägssamarbetet inte fullbordas och/eller om detta Avtal upphör i förtid ska respektive Part svara för de kostnader som Part ådragit eller kommer att ådra sig (s k förgäveskostnader), vilket ska ske enligt den fördelning av ansvar för Finansiering och kostnader som anges i Avtalet. Denna princip gäller oberoende av att viss Part kan drabbas i större omfattning än andra Parten av förgäveskostnader, t.ex. till följd av att sådan Parts ansvar för Genomförande och Finansiering aktualiseras tidigare i Spårvägssamarbetet än andra Partens ansvar för Genomförande och Finansiering.
- 5.3.2 Som en konsekvens av avsnitt 5.3.1, och såvida det inte uttryckligen anges i Avtalet, ska ingendera Part äga rätt till ersättning från andra Parten i händelse av att Spårvägssamarbetet inte fullbordas och/eller om detta Avtal upphör enligt vad som anges i Avtalet.

5.4 Övriga åtaganden enligt Avtalet

Om det inte anges uttryckligen i Avtalet att viss Part ska svara för kostnader eller Finansiering avseende Spårvägssamarbetet ska vardera Part svara för sina egna kostnader för medverkan i Spårvägssamarbetet.

6. STATLIG FINANSIERING OCH ANNAT STÖD/ANDRA BIDRAG

- 6.1 Som anges i inledningen av Avtalet ska Trafikverket enligt Finansieringsavtalet medfinansiera Investeringen i den del av Spårvägssystemet som utgörs av Ultunalänken med högst 50 procent av projektkostnaderna, dock aldrig överstigande 900 miljoner kronor. Parterna ska därutöver söka ytterligare statlig finansiering för Kunskapsspåret, s k stadsmiljöavtal, enligt förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, och/eller annat motsvarande och/eller tillkommande stöd. Parterna ska gemensamt inge ansökan om stöd för Kunskapsspåret, dvs. som utgångspunkt genom s k stadsmiljöavtal.
- 6.2 Trafikverkets finansiering av Ultunalänken samt sådan ytterligare finansiering som avses erhållas genom s k stadsmiljöavtal benämns i detta Avtal gemensamt för ”**Statlig Finansiering**”.
- 6.3 Part som ansvarar för Finansiering av viss del av Investeringen (inklusive Förberedande Arbeten) ska även, Parterna emellan, äga rätt till de medel som utges från Statlig Finansiering avseende sådan del av Investeringen (inklusive Förberedande Arbeten). För undvikande av tvivel gäller det föregående oaktat vilken av Parterna som faktiskt ansöker om och/eller erhåller medel från Statlig Finansiering. Motsvarande princip ska, för undvikande av tvivel, även gälla för andra externa stöd som medges för Spårvägssamarbetet, vilket Parterna aktivt ska verka för medges/erhålles.

7. PROJEKTTIDPLANEN

- 7.1 Parternas avsikt är att Spårvägssamarbetet ska genomföras i enlighet med Projekttidplanen som på övergripande nivå innebär att (a) Förberedande Arbeten ska kunna påbörjas år 2023, (b) byggstart för Spårvägssystemet ska kunna påbörjas 2024 och (c) Driftsättning av Spårvägssystemet ska kunna ske år 2029. Parterna ska gemensamt planera och koordinera de olika delarna av Spårvägssamarbetets Investeringsfas så att i Projekttidplanen angivna tidpunkter hålls samt för att säkerställa kostnadseffektivitet och en sund ekonomi för bägge Parter (med beaktande av samtliga relevanta aspekter) med avseende på Spårvägssamarbetet.
- 7.2 Projekttidplanen beaktar inte generella förseningar för erhållande av Tillstånd, inklusive förseningar till följd av överklaganden av ansökningar om Tillstånd och förseningar till följd av överprövningar av kontrakt som handlas upp för genomförande av Spårvägssamarbetet. Projekttidplanen kan därför komma att behöva justeras till följd av detta.
- 7.3 Parterna ska, via Samverkansorganisationen, fortlöpande informera varandra om omständigheter som kan komma att påverka Projekttidplanen. Vid en försening av Spårvägssamarbetet jämfört med Projekttidplanen åtar sig Parterna att oförändrat vidta de åtaganden som följer av Avtalet, oaktat att tiden för fullgörande för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt, dvs. förskjuts i tid. Parterna ska dock så snart som en försening av viss del av Spårvägssamarbetet uppkommer, eller bedöms riskera att uppkomma, i samråd bedöma vilken påverkan som sådan försening har på övriga delar av Spårvägssamarbetet, samt göra sådana justeringar av Projekttidplanen som Parterna bedömer bör göras till följd av förseningen. Parterna är även införstådda med att förskjutningar eller förseningar av Projekttidplanen kan medföra fördyrningar, i vilket fall avsnitt 5.1 ska gälla.
- 7.4 Samverkansorganisationen ska detaljera Projekttidplanen och ansvarar för att säkerställa att Projekttidplanen är aktuell och uppdaterad vid var tidpunkt och ska vid behov bereda förslag på justering av Projekttidplanen. Samverkansorganisationen ska i detta arbete beakta eventuella kända risker för förseningar Spårvägssamarbetets olika delar i förhållande till Projekttidplanen.
- 7.5 Dagen för Driftsättning av Spårvägssystemet ska, om Parterna inte enas om annat, som utgångspunkt sammanfalla med den dag då Spårvägssystemet tas i bruk för kollektivtrafik enligt det avtal som avses ingås avseende trafikdriften för Spårvägssystemet.

8. GENOMFÖRANDE AV SPÅRVÄGSSAMARBETET

8.1 Generella principer för Samverkan

- 8.1.1 Parterna är överens om att en nära samverkan mellan Parterna är en förutsättning för ett lyckat genomförande av Spårvägssamarbetet. Parterna ska därför genomföra Spårvägssamarbetet lojalt och affärsmässigt och med beaktande av de grundläggande principer som anges i Avtalet.
- 8.1.2 För det fall det visar sig att Avtalet behöver justeras eller kompletteras för att säkerställa att de grundläggande principer som anges i avsnitt 3 uppnås ska Parterna gemensamt diskutera och enas om sådana justeringar och/eller kompletteringar.

8.2 Resurser, mandat och beslut

- 8.2.1 Vardera Part ansvarar för att anskaffa och allokera tillräcklig mängd resurser med rätt kompetens för sin medverkan i Spårvägssamarbetet enligt vad som beskrivs i Avtalet.
- 8.2.2 Vardera Part ska verka för att säkerställa, så långt möjligt, att Parts representanter i Samverkansorganisationen erhåller mandat att fatta sådana beslut som krävs för att kunna driva Spårvägssamarbetet enligt Projekttidplanen.
- 8.2.3 Vardera Part ansvarar därutöver för att verka för att godkännanden och beslut (inklusive beslut från politiska församlingar) som krävs för Parts åtaganden enligt Avtalet erhålls vid de tidpunkter och med det innehåll som krävs för genomförande av Spårvägssamarbetet.

8.3 Genomförandemodell

- 8.3.1 Inför ingående av Avtalet har Parterna övervägt vilken Genomförandemodell som ska tillämpas för Spårvägssamarbetets olika faser. De olika kategorier av Genomförandemodeller som diskuterats kan i korthet beskrivas som följer:
- (a) ”Samverkansmodellen”, vilket baseras på att Parterna inte etablerar någon separat juridisk enhet för genomförande av Spårvägssamarbetet utan istället etablerar ett nära samarbete via en gemensamt Samverkansorganisation.
 - (b) ”Bolagsmodellen”, vilket baseras på att Parterna etablerar ett separat bolag som samägs av Parterna och vilket har till uteslutande syfte att hantera sådana frågor rörande Spårvägssamarbetet som Parterna gemensamt enas om. Sådant bolag ska dock inte anskaffa och äga några delar av Spårvägssystemet.
- 8.3.2 Vid ingående av Avtalet har Parterna inte beslutat vilken av ovanstående Genomförandemodeller som ska tillämpas. Inledningsvis kommer Parterna därför att basera sitt samarbete på samverkansmodellen som utgår från att en gemensamt Samverkansorganisation etableras, men utan etablering av en separat juridisk enhet.
- 8.3.3 Om Parterna längre fram beslutar att samverkan ska baseras på bolagsmodellen ska Parterna gemensamt vidta sådana åtgärder som krävs för att etablera en sådan struktur, inklusive upprätta ett aktieägaravtal som ska gälla för bolagets verksamhet vilket ska utgå från de principer som anges i detta Avtal. Dessa principer ska även inarbetas i ägardirektiv för bolaget och instruktioner till bolagets styrelse och verkställande direktör.

8.4 Samverkansorganisationen

- 8.4.1 Den gemensamma projektorganisation som vid ingående av Avtalet finns etablerad mellan Parterna för Spårvägssamarbetet ska kvarstå intill dess att en ny Samverkansorganisation etablerats. Den nya Samverkansorganisationen ska utformas på ett sådant sätt som krävs för att uppfylla det uppdrag som framgår i avsnitt 8.5 och fullfölja de uppgifter som angår Spårvägssamarbetet enligt Avtalet. Av Spårvägssamarbetets natur följer att det finns ett större behov av Samverkansorganisationen under Investeringsfasen. I samband med Driftsättning ska Parterna därför besluta om de principer och former som ska gälla för Samverkansorganisationen under Driftsfasen bland annat med beaktande av Regionens helhetsansvar för Driften av Spårvägssystemet under Driftsfasen.
- 8.4.2 För att möjliggöra etablering av Samverkansorganisationen för Investeringsfasen ska Parterna gemensamt besluta om ett projektdirektiv för etablering av Samverkansorganisationen efter ingående av Avtalet.

8.5 Samverkansorganisationens uppdrag

- 8.5.1 Samverkansorganisationens uppdrag är att ha det samlade ansvaret för genomförande av Spårvägssamarbetet. Detta omfattar bland annat, men är inte begränsat till, att vidta följande åtgärder:
- (a) planera och projektera/utreda anskaffningsförfarandet för de olika delarna inom Spårvägssamarbetet;
 - (b) samordna de olika delarna inom Spårvägssamarbetet;
 - (c) etablera sådana administrativa och andra rutiner och processer som krävs för samverkan mellan Parterna enligt Avtalet;
 - (d) ansvara för rapportering (bland annat till övriga organ inom Kommunen och regionen) och intern samt extern kommunikation avseende Spårvägssamarbetet;
 - (e) upprätta och tillämpa rutiner för systematiskt arbete med uppföljning av Spårvägssamarbetet t.ex. vad gäller Finansiering och kostnader enligt avsnitt 5, Projekttidplanen enligt avsnitt 7, och riskanalys;
 - (f) säkerställa att Spårvägssamarbetet vid var tid har tillgång till resurser med den kompetens och i den omfattning som krävs för att genomföra Spårvägssamarbetet;
 - (g) säkerställa att Tillstånd som krävs för de olika delarna inom Spårvägssamarbetet erhålles och vidmakthålls;
 - (h) säkerställa sådan Markåtkomst som krävs för de olika delarna inom Spårvägssamarbetet;
 - (i) säkerställa att erforderliga kompletterande avtal och överenskommelser ingås eller förbereds;
 - (j) vidareutveckla den Affärsmodell som ska tillämpas (se avsnitt 9), utveckla den kravbild som ska gälla för de avtal som ska upphandlas, samt upphandla och förvalta entreprenadavtal, leveransavtal och liknande avtal;
 - (k) vidta åtgärder för att Projekttidplanen ska hållas enligt avsnitt 7;
 - (l) vidta åtgärder för att säkerställa att Spårvägssamarbetet genomförs i linje med respektive Parts utgångspunkter för omfattning av Finansiering som legat till grund för respektive Parts ingående av Avtalet; och
 - (m) säkerställa proaktiv förankring med politiska sammanslutningar, allmänheten och näringslivet för de olika delarna av Spårvägssamarbetet.
- 8.5.2 Vad gäller sådana Tillstånd som Kommunen enligt Lag svarar för ska Kommunen verka för att planer för Spårvägssamarbetet antas och vinner laga kraft. Parterna är dock införstådda med att sakägare äger rätt att överklaga t.ex. beslut om detaljplan.

9. AFFÄRSMODELL

- 9.1 Inför ingående av Avtalet har Parterna övervägt vilken Affärsmodell som ska tillämpas för de olika avtal med leverantörer och entreprenörer som ska ingås för att Genomföra Spårvägssamarbetets olika delar. Med ”Affärsmodell” avses vilken struktur som ska tillämpas vad gäller fördelning/sammanslagning (”paketering”) av åtaganden för leverantörer och entreprenörer för de avtal som ska ingås inom Spårvägssamarbetet.
- 9.2 Parterna har enats om att tillämpa den Affärsmodell som övergripande beskrivs i Bilaga 2. Denna modell baseras på att ett fåtal avtal ingås med leverantörer och entreprenörer där avtalen, med undantag för trafikdrift (som endast omfattar Driftsfasen), omfattar ett helhetsåtagande som täcker såväl Investeringsfasen som den initiala Driftsfasen, dvs. en period som tidsmässigt går utöver ”normala” garantitider i entreprenad- och leveransavtal och som omfattningsmässigt även omfattar åtgärder som utgör Drift.
- 9.3 Parterna ska med utgångspunkt i detta Avtal och via Samverkansorganisationen ytterligare detaljera Affärsmodellen, inklusive etablera strategier och bärande principer för de upphandlingar som ska genomföras och de avtal som ska ingås med leverantörer och entreprenörer.

10. ÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SPÅRVÄGSSAMARBETET

10.1 Allmänt

Spårvägssamarbetet är omfattande, komplext och kommer att löpa under mycket lång tid. Spårvägssamarbetet kan därför komma att utsättas för förändringar över tid samt påverkas av externa faktorer så som, men inte begränsat till omvärldsfaktorer och projekt som genomförs av externa aktörer. Som en konsekvens av detta kan förutsättningarna för Spårvägssamarbetet förändras under dess genomförande jämfört med de utgångspunkter som legat till grund för Parternas beslut att ingå Avtalet.

10.2 Ändringar på grund av väsentliga ändrade förutsättningar

- 10.2.1 Om förutsättningarna för Spårvägssamarbetet förändras på ett sätt som sammantaget avviker i väsentlig mån från vad som gällde vid ingående av Avtalet ska Parterna gemensamt diskutera en ändring av Avtalet.
- 10.2.2 Parterna ska i en sådan situation i god anda diskutera den uppkomna situationen och eftersträva att enas om en ändring/anpassning av Avtalet som medför att Avtalets principer (inklusive fördelning av ansvar för Genomförande och Finansiering) så långt som möjligt förblir intakta, dock med beaktande av de förhållanden/förändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering.

11. ÖVRIGA BESTÄMMELSER

11.1 Avtalets innehåll

Avtalet består av detta huvudavtal samt dess bilagor. Vid motstridigheter i de handlingar som tillsammans utgör Avtalet ska texten i huvudavtalet äga företräde framför bilagorna. När det i detta Avtal hänvisas till bilagor till Avtalet avses med detta en hänvisning till den då gällande bilagan, inklusive ändringar om sådana skett.

11.2 Ansvarsfrågor/omfattningen av Parternas åtaganden

Vardera Parts ansvar enligt detta Avtal omfattar men är även begränsat till genomförande av de åtaganden som enligt Avtalet åvilar Part, inklusive att svara för de kostnader som Part ska svara för, och att samverka med den andra Parten enligt vad som anges i Avtalet. Ingen Part ska dock vara ansvarig gentemot den andra Parten för indirekta skador eller följdskador, eller konsekvenskostnader inklusive, men inte begränsat till, intäktsbortfall, goodwill och förväntade besparingar.

11.3 Ingen rätt till överlåtelse av Avtalet

Part har inte rätt att, vare sig helt eller delvis, överlåta sina rättigheter eller skyldigheter enligt Avtalet till tredje man utan den andra Partens godkännande. Om en Part får sådant godkännande ska detta gälla endast under förutsättning att den Part som vidtar sådan åtgärd därefter såsom för egen skuld svarar för sådan annan parts skyldigheter enligt Avtalet (dvs. omfattande såväl ett ekonomiskt ansvar som ett utförandansvar).

11.4 Ändringar och tillägg

Tillägg och ändringar till Avtalet ska för att vara gällande ske i form av skriftliga tilläggsavtal, vilka ska innehålla uttrycklig hänvisning till Avtalet och undertecknas av behöriga företrädare för Parterna.

11.5 Samverkan utgör inte ett enkelt bolag

Detta Avtal skall inte anses utgöra ett enkelt bolag mellan Parterna, och lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag skall inte tillämpas på detta Avtal eller någon fråga relaterad härtill.

12. AVTALSTID OCH AVTALETS UPPHÖRANDE

- 12.1.1 Avtalet gäller från dess ikraftträdande enligt avsnitt 13 och tillsvidare dock minst trettio (30) år från Driftsättning av Spårvägssystemet. Inför och i god tid innan utgången av Avtalet ska Parterna i samråd enas om villkoren för Parternas samarbete därefter.
- 12.1.2 Avtalet kan inte sägas upp eller frånträdas av Part med undantag för om bägge Parter är eniga om att Avtalet ska upphöra. I sådant fall ska Parterna även ingå en överenskommelse om hur processen för upphörande av Spårvägssamarbetet ska genomföras, med beaktande av det skede i vilket Spårvägssamarbetet befinner sig samt de principer och ansvarsfördelningar som framgår i Avtalet.
- 12.1.3 Med hänsyn till Spårvägssamarbetets komplexitet, omfattning och långa löptid är Parterna överens om att det med regelbundna intervaller under den period som Avtalet löper ska ske en gemensam översyn av villkoren i Avtalet baserat på de erfarenheter och eventuella ändrande förhållanden som föreligger vid tidpunkten för översynen jämfört med förutsättningarna som rådde vid Avtalets ingående. Översynen ska genomföras med beaktande av Parternas utgångspunkter för Spårvägssamarbetet vid ingående av Avtalet. När översynen avslutats ska Parterna gemensamt besluta om eventuell ändring/justering är nödvändig i Avtalet.
- 12.1.4 För att möjliggöra beslut om eventuell ändring/justering i Avtalet i enlighet med avsnitt 12.1.3 ska Parterna senast tre (3) år före Avtalet löpt tio (10) år, räknat från dagen för Driftsättning, i samråd påbörja översynen av Avtalet, vilken ska genomföras lojalt och i

god anda baserat på rådande förutsättningar för Spårvägssamarbetet. För det fall Parterna beslutar om en ändring/justering ska ett tilläggsavtal träffas mellan Parterna i enlighet med avsnitt 11.4. Utgångspunkten är att ett eventuellt tilläggsavtal avseende sådan ändring/justering ska ingås senast två (2) år före Avtalet löpt tio (10) år, räknat från dagen för Driftsättning.

- 12.1.5 Principerna för översyn enligt avsnitt 12.1.4 ovan ska även gälla för varje nästkommande översynstillfälle enligt avsnitt 12.1.4, varvid den andra översynen ska påbörjas senast tre (3) år före Avtalet löpt tjugo (20) år räknat från dagen för Driftsättning, osv.
- 12.1.6 Oaktat tidsangivelserna i avsnitt 12.1.3, 12.1.4 och 12.1.5 ska vardera Part äga rätt att under Driftsfasen påkalla justering av tidpunkterna för påbörjande och slutförande av den gemensamma översynen av Avtalet enligt avsnitt 12.1.3 i den mån så är skäligt, t.ex. med hänsyn till upphandlingsprocessen avseende ett eller flera för Spårvägssamarbetet väsentligt/väsentliga leverantörsavtal.

13. AVTALETS IKRAFTTRÄDANDE OCH GILTIGHET

- 13.1 Avtalet träder i kraft när det undertecknats av alla Parter och under förutsättning att alla nedanstående beslut har fattats och vunnit laga kraft:
- (a) såvitt avser Kommunen; kommunfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft, och
 - (b) såvitt avser Regionen; regionfullmäktige godkänner Avtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.
- 13.2 Om villkoren för ikraftträdande inte uppfyllts senast den 31 mars 2022 så förfaller Avtalet automatiskt och är utan verkan.
- 13.3 För tydlighet skall noteras att ytterligare politiska beslut kommer att krävas för de åtaganden (bland annat avseende Finansiering) som åligger Parterna enligt Avtalet. Intill dess att sådana beslut fattats och Parterna gemensamt bekräftat att sådana beslut fattats och vunnit laga kraft utgör sådana åtaganden inte juridiskt bindande åtaganden.
-

Detta Avtal har upprättats i två (2) exemplar varav Parterna har tagit varsitt.

Ort:
Datum:

Ort:
Datum:

UPPSALA KOMMUN

REGION UPPSALA

Namn:

Namn:

Namn:

Namn:

BILAGA 1

Beskrivning av Spårvägssamarbetet och dess olika delar

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	ALLMÄNT	1
2.	SÄRSKILT OM SPÅRVÄGSSYSTEMET	1
3.	SPÅRVÄGSSAMARBETETS OLIKA DELAR	2

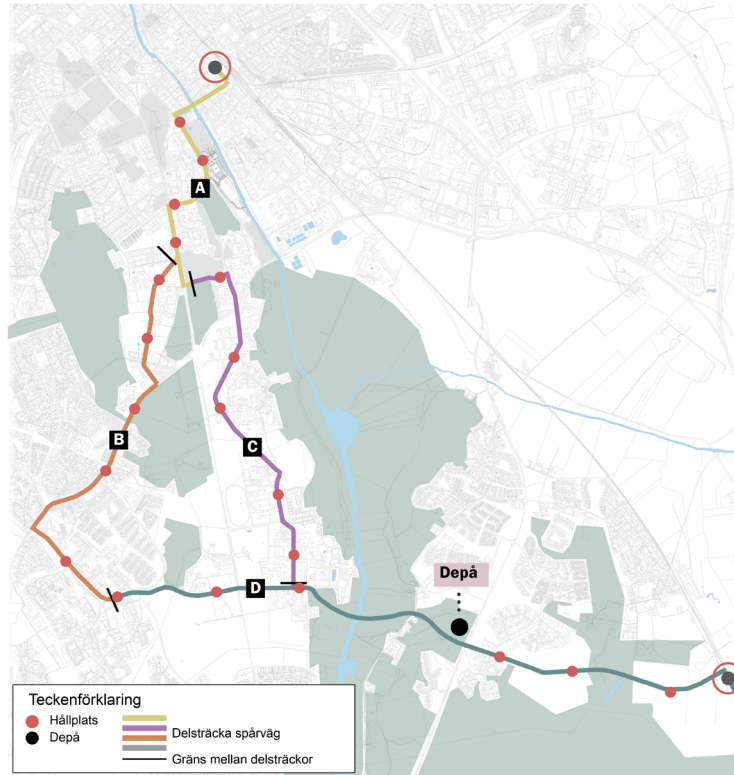
1. ALLMÄNT

- 1.1 Nedan framgår en övergripande beskrivning av de olika huvudsakliga delområden som ingår i Spårvägssamarbetet. Med hänsyn till Spårvägssamarbetets komplexitet och omfattning är det inte möjligt att i detta skede i detalj redovisa alla komponenter och delar som omfattas av Spårvägssamarbetet. Parterna har trots det strävat efter att så tydligt som möjligt beskriva de övergripande delar och funktioner Spårvägssamarbetet ska omfatta, samt gränssnitt mellan Parternas olika ansvarsområden.
- 1.2 Med hänsyn till det ovanstående inser Parterna att det kan förekomma delkomponenter och funktioner som inte finns uttryckligen beskrivna i denna bilaga eller i Avtalet men som trots detta ska hänföras till viss Parts ansvarsområde eftersom åtgärden naturligen kan hänföras till den ena Partens ansvarsområde enligt Avtalet. Efter ingående av Avtalet ska Parterna ytterligare detaljera gränssnitten mellan Parternas olika ansvarsområden och gemensamt framställa gränssnittslistor för Spårvägssamarbetet.

2. SÄRSKILT OM SPÅRVÄGSSYSTEMET

2.1 Karta över Spårvägssystemets preliminära sträckning

I nedanstående kartbild över Uppsala illustreras Spårvägssystemets preliminära sträckning innefattande hållplatser samt preliminär lokalisering av Depå. Delsträcka D utgör den s k Ultunalänken och delsträckorna A-C utgör tillsammans det s k Kunskapsspåret.



2.2 Spårvägssystemets omfattning

2.2.1 Spårvägssystemet är uppdelat i fyra (4) delsträckor (se illustration i avsnitt 2.1 ovan) och omfattar följande huvudsakliga delområden, vars respektive funktioner och delkomponenter beskrivs närmare i avsnitt 3.2.4-3.2.7:

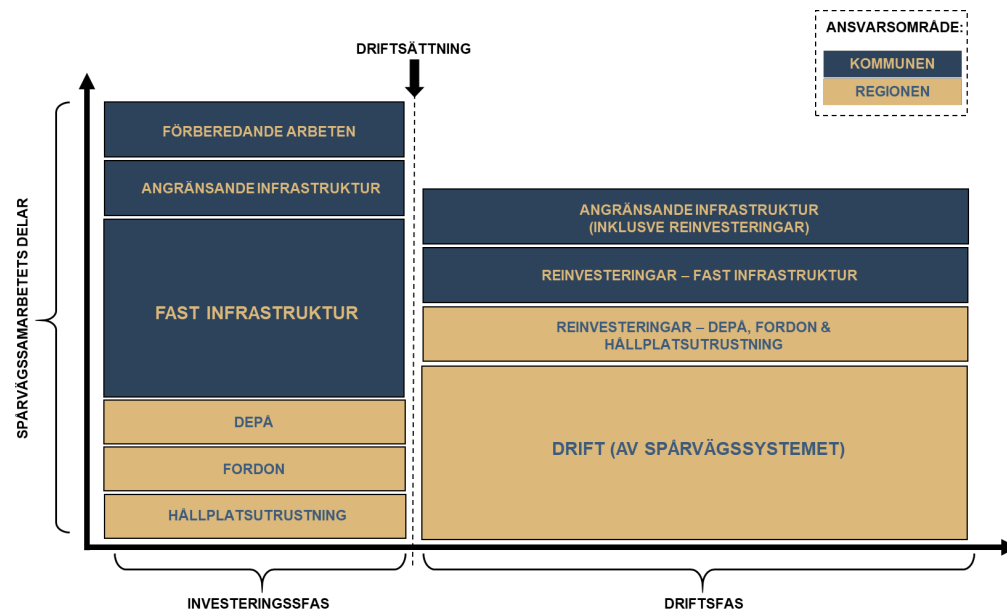
- (a) Fast Infrastruktur,
- (b) Depå,
- (c) Fordon, och
- (d) Hållplatsutrustning.

2.2.2 För tydlighets skull noteras att Förberedande Arbeten och Angränsande Infrastruktur inte utgör del av Spårvägssystemet. Däremot utgör Förberedande Arbeten och Angränsande Infrastruktur en del av Spårvägssamarbetet.

3. SPÅRVÄGSSAMARBETETS OLIKA DELAR

3.1 Illustrativ bild över Spårvägssamarbetet

I nedanstående bild illustreras grafiskt och översiktligt de olika delområden som Spårvägssamarbetet utgör och den övergripande ansvarsfördelningen i Avtalet.



3.2 Spårvägssamarbetets delområden under Investeringsfasen

3.2.1 Allmänt

Nedan redogörs övergripande för de olika huvudsakliga delområden som ingår i Investeringsfasen. Som anges i avsnitt 1 är det med hänsyn till Spårvägssamarbetets komplexitet och omfattning inte möjligt att i detta i detalj redovisa alla komponenter inom

varje delområde för Investeringsfasen. Parterna ska därför efter ingående av Avtalet ytterligare detaljera innehållet i respektive delområde som framgår i avsnitt 3.2.2-3.2.7 nedan.

3.2.2 Förberedande Arbeten

Förberedande Arbeten omfattar sådana arbeten och Tillstånd som behövs för att kunna etablera Spårvägssystemet men som inte i sig utgör en del av Spårvägssystemet, dvs. entreprenadarbeten eller andra åtgärder som behövs utföras innan de huvudsakliga entreprenaderna för Spårvägssystemet ovan och under jord kan påbörjas. Detta omfattar dock inte motsvarande åtgärder avseende Depån som istället utgör en del av delområdet Depån.

3.2.3 Angränsande Infrastruktur

Angränsande Infrastruktur omfattar infrastruktur och funktioner som inte utgör en del av Spårvägssystemet enligt avsnitt 2.1 men som Spårvägssystemet är beroende av/angränsar till. Exempel på infrastruktur och funktioner som utgör Angränsande Infrastruktur är hållplatser, vägsignaler, s k konstbyggnader och åtgärder på allmän platsmark (exv. bilvägar och trottoarer).

3.2.4 Fast Infrastruktur

Fast Infrastruktur omfattar sådan infrastruktur och komponenter som omfattas av Spårvägssystemet och som inte avser Depån, Fordon eller Hållplatsutrustning.

3.2.5 Depån

I delområdet Depån omfattas sådan infrastruktur (inklusive byggnad och utrustning) som krävs för att inom ett bestämt område Genomföra uppställning av Fordon, rangering av Fordon och underhåll av Fordon. I delområdet Depån omfattas även trafikledningscentral för Spårvägssystemet.

3.2.6 Fordon

Fordon omfattar rullande materiel och tillhörande produkter och utrustning (såsom t.ex. reservdelar och högvärdeskomponenter).

3.2.7 Hållplatsutrustning

Hållplatsutrustning omfattar utrustning och anordningar ovan mark vid Spårvägssystemets hållplatser, innefattande exempelvis väderskyddsanordningar och skyltanordningar. Hållplatsutrustning omfattar dock inte plattformar vilka istället omfattas av Angränsande Infrastruktur.

3.3 **Spårvägssamarbetets delområden under Driftsfasen**

3.3.1 Allmänt

Nedan redogörs övergripande för de olika huvudsakliga delområden som ingår i Driftsfasen. Som anges i avsnitt 1 är det med hänsyn till Spårvägssamarbetets komplexitet och omfattning inte möjligt att i detta skede i detalj redovisa alla komponenter inom varje delområde för Driftsfasen. Parterna ska därför efter ingående av Avtalet ytterligare detaljera innehållet i respektive delområde som framgår i avsnitt 3.3.2-3.3.5 nedan.

3.3.2 Drift

Delområdet Drift omfattar alla åtgärder för drift av Spårvägssystemet (inklusive Fast Infrastruktur, Depå, Fordon och Hållplatsutrustning), innefattande exempelvis trafikdrift och underhållsåtgärder (förebyggande, avhjälpande, löpande och periodiskt underhåll).

För undvikande av tvivel omfattar Drift ej Reinvesteringar.

3.3.3 Angränsande Infrastruktur

Under Driftsfasen omfattar delområdet Angränsande Infrastruktur såväl (a) driftåtgärder, (b) underhållsåtgärder (förebyggande, avhjälpande, löpande och periodiskt underhåll) som (c) Reinvestering i Angränsande Infrastruktur (såsom exemplifieras i avsnitt 3.2.3).

3.3.4 Reinvesteringar i Fast Infrastruktur

Under Driftsfasen kommer Reinvesteringar avseende Fast Infrastruktur att behöva Genomföras för Spårvägssystemets bestånd. Se avsnitt 3.2.4 såvitt avser omfattningen av Fast Infrastruktur. Se avsnitt 4.5 i Avtalet gällande Parternas åtagande att samverka vid genomförandet av Reinvesteringar.

3.3.5 Reinvesteringar i Depå, Fordon och Hållplatsutrustning

Under Driftsfasen kommer Reinvesteringar avseende Depå, Fordon och Hållplatsutrustning att behöva Genomföras för Spårvägssystemets bestånd. Se avsnitt 3.2.5, 3.2.6 och 3.2.7 såvitt avser delområdenas omfattning.

3.4 **Särskilt om Tillstånd för spårinnehav**

Det noteras särskilt att Parterna inte vid tidpunkten för ingående av Avtalet beslutat om ansvarsfördelningen Parterna emellan såvitt gäller Genomförande och vidmakthållande av Tillstånd för spårinnehav avseende Spårvägssystemet (dvs. Transportstyrelsens tillstånd för drift av spåransläggning). Parterna avser därför att efter ingående av Avtalet gemensamt besluta om ansvarsfördelningen mellan Parterna såvitt gäller Tillstånd för spårinnehav enligt detta avsnitt 3.4.

BILAGA 2

Övergripande beskrivning av Affärsmodell

1. ALLMÄNT

- 1.1 Nedan framgår en övergripande beskrivning av den Affärsmodell som Parterna avser att tillämpa för de olika avtal med leverantörer och entreprenörer som ska ingås för att Genomföra Spårvägssamarbetets olika delar. Affärsmodell avser, som framgår i Avtalet, den struktur som ska tillämpas vad gäller fördelning/sammanslagning ("paketering") av åtaganden för leverantörer och entreprenörer för de avtal som ska ingås inom Spårvägssamarbetet.
- 1.2 Som framgår i avsnitt 9.3 i Avtalet ska Parterna via Samverkansorganisationen ytterligare detaljera innehållet i och strukturen för Affärsmodellen, inklusive etablera strategier och bärande principer för de upphandlingar som ska genomföras och de avtal som ska ingås med leverantörer och entreprenörer.

2. VALD AFFÄRSMODELL

2.1 Övergripande beskrivning av vald Affärsmodell

- 2.1.1 Den Affärsmodell Parterna avser tillämpa innebär att ett fåtal avtal tecknas med leverantörer och entreprenörer för Genomförandet av Spårvägssamarbetet vilket medför att färre gränssnitt behöver hanteras av Samverkansorganisationen mellan olika anlitade entreprenörer/leverantörer.
- 2.1.2 Vald Affärsmodell innebär därutöver att tillämpliga avtal, med undantag för trafikdrift (som endast omfattar Driftsfasen), ska omfatta ett helhetsåtagande för relevant leverantör/entreprenör som täcker såväl Investeringsfasen som den initiala Driftsfasen, dvs. en period som tidsmässigt går utöver "normala" garantitider i entreprenad- och leveransavtal och som omfattningsmässigt även omfattar åtgärder som utgör Drift.
- 2.1.3 Vid ingående av Avtalet har Parterna inte i detalj beslutat vilken struktur/paketering som ska tillämpas för vald Affärsmodell. Parterna är dock överens om att upphandlingarna för Spårvägssamarbetet ska genomföras gemensamt med stöd av Samverkansorganisationen.
-