

Kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2022-05-10

§ 39

Projektdirektiv Uppsala spårväg 3.0 KSN-2022-00536

Beslut

Kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** godkänna projektdirektiv för Uppsala spårväg enligt bilaga 1.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Region Uppsala tagit fram ett aktualiserat förslag till projektdirektiv för att fortsätta arbetet med att genomföra Uppsala Spårväg. Projektdirektivet avser perioden 2022-2025.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 8 april 2022
- Bilaga 1, Projektdirektiv 3.0 för Uppsala Spårväg

Yrkanden

Fredrik Ahlstedt (M) och Jonas Petersson (C) yrkar avslag på förslaget.

Beslutsgång

Ordföranden ställer liggande förslag mot Fredrik Ahlstedts (M) och Jonas Peterssons (C) yrkande om avslag och finner att utskottet bifaller förslaget.

Reservation

Fredrik Ahlstedt (M) och Jonas Petersson (C) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Särskilt yttrande

Fredrik Ahlstedt (M) och Jonas Petersson (C) anmäler följande särskilda yttrande:

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2022-05-10

Moderaterna och Centerpartiet har under hela processen sagt nej till spårväg. Det är en dyr och oflexibel lösning.

Risken för budgetöverskridanden är hög när det gäller utbyggnad av spårvägssystem och kostnaden för spårvägen är ännu mer oviss nu givet nya omvärldsfaktorer. Byggprocessen för spårväg är mycket lång och kommer att påverka stora delar av staden i många år framöver. Det skulle kräva avstängning av Kungsgatan under en längre tid och även innebära stora konsekvenser för stadsbilden. Vidare har ingen realistisk lösning för hur anläggningen till Resecentrum via Bäverns gränd ska ske presenterats.

Med kännedom om en oviss kostnad och en gigantisk ombyggnation av centrala stadsdelar kan vi inte acceptera spårväg.

Vi reserverar oss mot beslutet om bifall.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2022-05-10

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2022-04-08

Diarienummer:
KSN-2022-00536

Handläggare:
Camilla Hanke Sönnervist och Mario Rivera

Projektdirektiv för Uppsala Spårväg

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** godkänna projektdirektiv för Uppsala spårväg enligt **bilaga 1**.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Region Uppsala tagit fram ett aktualiserat förslag till projektdirektiv för att fortsätta arbetet med att genomföra Uppsala Spårväg. Projektdirektivet avser perioden 2022-2025.

Beredning

Ärendet har beretts av Stadsbyggnadsförvaltningen och i de gemensamma forum som finns tillsammans med Region Uppsala. Ett liknande ärende bereds parallellt hos Region Uppsala.

Föredragning

Uppsala spårväg är ett projekt som syftar till att införa ett nytt trafikslag i staden. Målet är en snabb, kapacitetsstark och turtät kollektivtrafik som är väl integrerat i stadsmiljön. Resandemålet är att spårvägen till år 2050 har minst 80 000 påstigande per vardagsmedeldygn och är en del i stadens omställning till ett hållbart resande.

Ett första projektdirektiv togs fram och beslutades i kommunstyrelsen 2019-02-06. Direktivet avsåg perioden 2018-2021. Direktivet uppdaterades 2020-03-11 med förtydligande av styrning och leveranstidpunkt. Projektet levererade enligt projektdirektivet och därför behövs ett nytt direktiv gällande projektets nästa fas.

Systemlösningar för kollektivtrafik har studerats i en systemvalsstudie (2016) och ett jämförelseunderlag mellan spårväg och BRT (2020 och reviderat 2021) som antogs i kommunfullmäktigen. Studierna visade att en BRT-lösning kommer att ge den kapacitet som behövs på kort sikt, medan ett spårvägssystem längs aktuell sträcka har den kapacitet som behövs på längre sikt och som därmed ger mer flexibilitet och trygghet inför den framtida utvecklingen. Ett år senare godkändes fyrspårsavtalet mellan regeringen, Region Uppsala och Uppsala kommun (kommunfullmäktige 2018-01-29). Avtalet syftade till att medverka till ökat bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling. Kommunen åtar sig bland annat att bygga kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Gottsunda och Bergsbrunna och Region Uppsala åtar sig att anskaffa fordon, bygga depå och trafikera området.

Kommunen och regionen har 2018-2021 utrett frågor som linjesträckning, hållplatslokalisering, depåplacering och fordonskoncept. Vidare har detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik varit på samråd.

Ett villkorat genomförandebeslut samt samverkansavtal med regionen gällande utbyggnad av spårväg godkändes av kommunfullmäktige 13 december 2021 och en ansökan om stadsmiljöavtal för Kunskapsspåret lämnades in till Trafikverket januari 2022.

Projektets syftar till att skapa ett sammanhållet spårssystem, strukturera och sätta grunden för upphandling och uppbyggnad av organisationen under genomförandet, säkerställa rådigheten med antagna detaljplaner och nödvändiga miljötillstånd samt säkerställa att spårvägen blir en väl integrerad del av staden.

Kommunstyrelsen är uppdragsgivare för projektet och fattar beslut om inriktning, mål, nyttor, tidplan och ändringar av betydelse. Budgetansvaret för projektet ligger hos kommunstyrelsen.

Detta projektdirektiv omfattar perioden 2022 – 2025. Perioden motsvarar den fas i projektet då genomförandet förbereds genom säkerställande av planer och tillstånd, detaljering av krav och genomförande av upphandlingar, och att säkerställa att en organisation finns på plats för genomförandefasen.

Effektmålet är satt utifrån Spårvägens drifttagande 2029 och formuleras enligt följande:

Projektets effektmål är en snabb, kapacitetsstark och turtät kollektivtrafikförbindelse från den nya tågstationen i Bergsbrunna (Uppsala Södra) till Gottsunda- Ultuna stadsnod samt vidare in till resecentrum (Uppsala C). Projektets resandemål är att spårvägssystemet har minst 80 000 påstigande per vardagsmedeldygn år 2050. Kollektivtrafiken ska locka till sig nya resenärer. Kollektivtrafiken ska vara väl integrerad i stadsmiljön och med övriga trafikslag. Utöver det ska den utgöra ett komplement till cykeltrafiken, varför är det viktigt att både kollektivtrafiken och cykeltrafiken ökar både i antal och andel av alla resor i staden.

Formuleringen är i likhet med effektmålet i tidigare direktiv. Dock är det till detta direktiv förtydligat att spårvägen ska vara väl integrerad i stadsmiljön.

Projektmålen är beskrivna utifrån vad projekten förväntas leverera fram till 2025. De handlar om att leverantörer för genomförandet av spårvägen ska finnas på plats, att rådigheten ska vara säkerställd och att kommunikationsinsatser ska genomföras.

Kvalitetsmålen utgörs av det som är formulerat samverkansavtal, strategidokument och säkerställande av effektiv kostnadsstyrning.

Projektet avser även fortsättningsvis vara ett samverkansprojekt med Region Uppsala i enlighet med överenskommelsen i Samverkansavtalet.

Ekonomi

Kostnaden bedöms för kommunens del till 250 miljoner kronor, i prisnivå 2022, för aktuell tidsperiod. Detta korrelerar med den resultat- och balansräkning som lämnades in i samband med genomförandebeslutet 2021-12-13. Dessa driftsmedel är uppdelade enligt följande:

		2022	2023	2024	2025
Projektlefningsprojektet	1001088	4,86	39,8	41,8	1,4
Spårväg Detaljplan	1002766	8,1	10,13	7,5	2
Spårväg System	1002767	6,6	12	6,8	1
Spårväg Tillstånd	1002768	4	9,45	4,3	1,4
Spårväg ledningsflytt	1002890	3,6	7	76,9	1,4

Det ska observeras att den totala summan av driftsmedel för spårvägens behov år 2025 beräknas uppgå till 357,8 miljoner kronor. Att hela denna summa inte ingår i direktivet beror på att direktivets omfattning endast inbegriper 2025års inledning. Ett nytt projektdirektiv som behandlar genomförandefasen kommer att behöva ta vid där dessa kostnader ingår.

Det ska vidare uppmärksammas att i mål och budget finns vissa poster rörande investeringsmedel. Dessa medel omfattas åtgärder i angränsande stadsbyggnadsprojekt men som ingick i ansökan om Stadsmiljöavtal. Ekonomiskt ligger de därför hos Spårvägsprojektet, men ansvaret för genomförandet ligger preliminärt kvar hos respektive stadsbyggnadsprojekt. År 2023 rör det sig om 0,8 miljoner kronor och 2024 uppskattas det bli 67,5 miljoner kronor. Spårvägens investeringskostnad år 2025, som ingår i nästa projektdirektiv, uppskattas till 1614,5 miljoner kronor.

Medel äskas i mål & budgetprocessen. Kostnaden finansieras genom skattemedel och ska bäras av kommunstyrelsen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 13 april 2022
- Bilaga 1, Projektdirektiv 3.0 för Uppsala Spårväg

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

Uppsala Spårväg

Projektdirektiv 2022–2025

Version	Namn	Ändringar	Godkänd datum	Godkänd av
1.4	Uppsala Spårväg projektdirektiv 2018-2021	Första godkända version	20190206	Kommunstyrelsen
1.5	Uppsala Spårväg projektdirektiv 2018–2021	Första godkända version	20190618	Regionstyrelsen
2.0	Uppsala Spårväg projektdirektiv 2018–2021	Programhandlingsnivå på leverans, förtydligande styrning och leveranstidpunkt.	20200311 20200331	Kommunstyrelsen Regionstyrelsen
2.1 (ändras till 3.0 vid godkännande)	Uppsala Spårväg projektdirektiv 2022–2025	Nytt direktiv efter att kommunen fattat genomförandebeslut och att RF/KF antagit samverkansavtalet		

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

INNEHÅLL

1	GRUNDLÄGGANDE INFORMATION.....	3
1.1	BAKGRUND	3
1.2	TIDSPERIOD.....	3
1.3	PROJEKTETS INGÅENDE DELAR.....	4
1.4	SYFTE.....	5
1.5	PROJEKTÄGARE	5
1.6	KRAV PÅ STYRNING.....	5
1.7	INTRESSETER.....	6
2	MÅL.....	6
2.1	EFFEKTÅL.....	6
2.2	PROJEKTÅL.....	6
2.3	UNDERLAG FÖR PRIORITERING VID MÅLKONFLIKTER.....	6
3	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	8
3.1	FASTA FÖRUTSÄTTNINGAR	8
3.2	BEROENDEN TILL ANDRA PROJEKT	8
3.3	FINANSIERING	8
4	OMFATTNING.....	9
4.1	ÖVERGRIPANDE OMFATTNING AV PROJEKTET	9
4.2	KVALITETSUPPFÖLJNING	9
4.3	AVGRÄNSNINGAR.....	10
5	TIDPLAN	10
6	ORGANISATION.....	11
6.1	RESURSER	11
6.2	DELEGERING AV ANSVAR	11
7	PROJEKTRUTINER	11
8	RISKER OCH MÖJLIGHETER	11
9	EKONOMI	12
9.1	BUDGET.....	12
9.2	EKONOMISK UPPFÖLJNING OCH PROGNOSE	12
10	AVVECKLING	12
11	CHECKLISTA INFÖR BESLUT, BP1, ”GODKÄNNANDE AV DIREKTIV”.....	12
12	REFERENSER OCH BILAGOR	13
12.1	REFERENSER	13
12.2	BILAGOR	13

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

1 GRUNDLÄGGANDE INFORMATION

1.1 Bakgrund

Uppsala kommun och Region Uppsala är överens om att stötta hållbara pendlingsmönster så som gång, cykel, kollektivtrafik och därefter biltrafik. År 2016 genomfördes en gemensam systemvalsstudie där spårväg jämfördes med BRT. Studien visade att en BRT-lösning kommer att ge den kapacitet som behövs på kort sikt, medan ett spårvägssystem längs aktuell sträcka har den kapacitet som behövs på längre sikt och som därmed ger mer flexibilitet och trygghet inför den framtida utvecklingen.

År 2017 tecknades ett avtal mellan Uppsala kommun, Region Uppsala och staten. I avtalet åtar sig Uppsala kommun bland annat att bygga kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Gottsunda och Bergsbrunna och Region Uppsala åtar sig att anskaffa fordon, bygga depå och trafikera området.

Enligt regeringsbeslut (N2018/03942/SPN) reserveras 900 miljoner kronor från stadsmiljöavtalet till spårväg mellan Gottsunda och Bergsbrunna. Spårvägen ska vara färdigbyggd till år 2029. Ett avtal mellan parterna om medfinansiering är daterat 20180813.

Under åren 2018-2021 utredde Region Uppsala och Uppsala kommun bland annat frågor om linjesträckning, hållplatslägen, depåplacering och fordonskoncept för spårvägen, vilket resulterade i att ett genomförandebeslut för spårväg togs av Uppsala Kommun 13 december 2021. Genomförandebeslutet villkorades av att statlig medfinansiering erhålls för de delar av spårvägssystemet som planeras utöver sträckan i beslutet 2018 (N2018/03942/SPN). I januari 2022 skickade parterna en gemensam ansökan om medfinansiering via Stadsmiljöavtal till Trafikverket.

I februari 2022 tecknade Uppsala kommun och Region Uppsala ett samverkansavtal som bl a reglerar de principer för ansvars- och kostnadsfördelning som ska gälla i spårvägsprojektet.

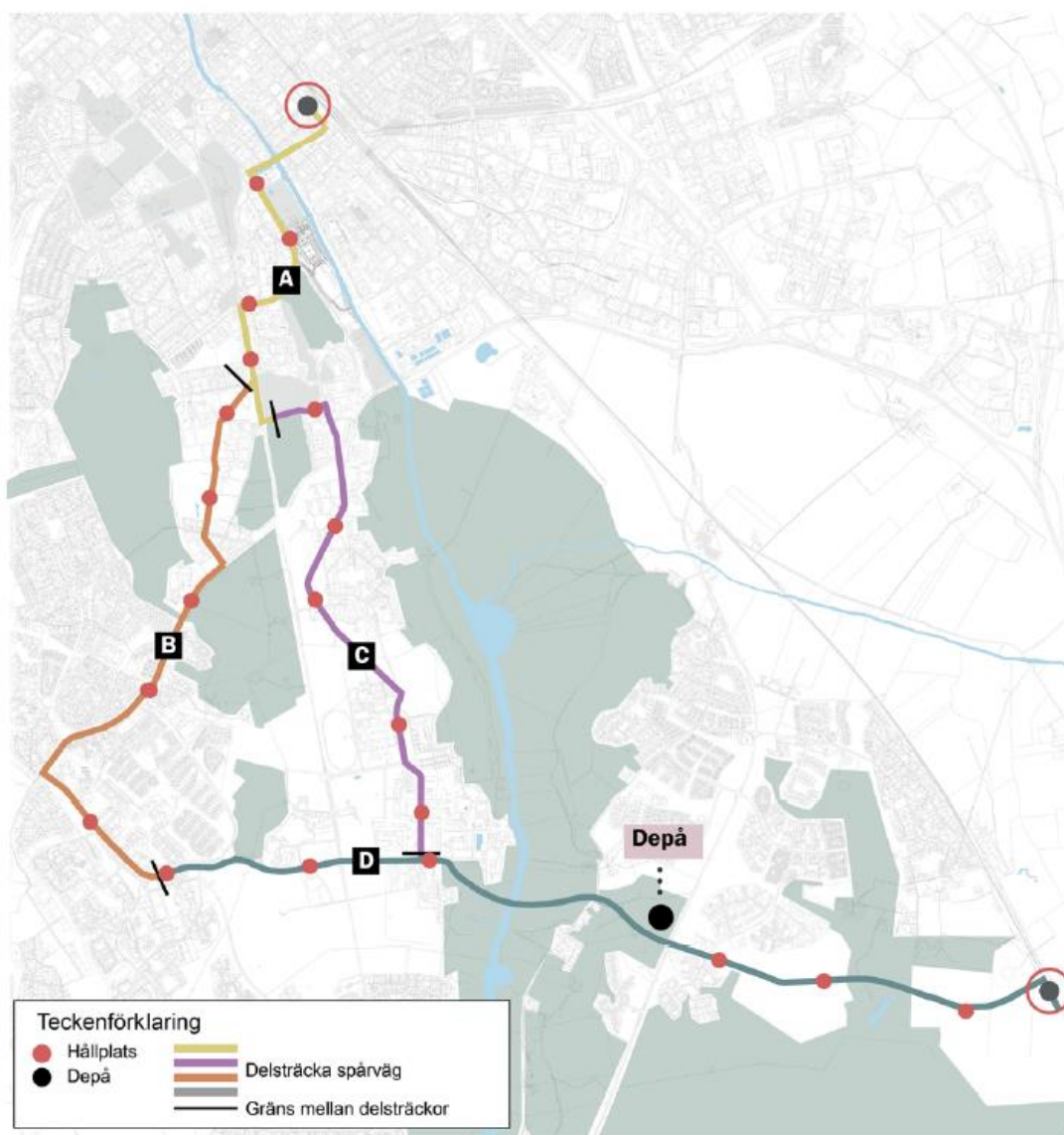
1.2 Tidsperiod

Detta projektdirektiv omfattar perioden 2022 – 2025 vilket i huvudsak utgör fasen för detaljering av krav som sedan ingår i upphandlingarna som genomförs under perioden.

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

1.3 Projektets ingående delar

Projektet Uppsala spårväg omfattar spårvägssystemet i sin helhet. Linjesträckningen binder ihop Uppsala C med Gottsunda och Ultuna och sedan vidare till Bergsbrunna och den nya järnvägsstationen preliminärt kallad Uppsala Södra. Den totala längden är strax över 17 kilometer. Depån placeras i Sävja i närheten av väg 255. Till projektet hör även anskaffning av fordon och säkerställande av trafikering.



Figur 1 Spårvägssträckningen redovisas som en heldragen linje med dess delsträckor A-D

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

1.4 Syfte

Syftet med projektet är att:

1. skapa ett sammanhållet spårvägssystem enligt definition i samverkansavtalet och säkerställa gemensamma intressen beskrivet i nämnda avtal,
2. strukturera och sätta grunden så att spårvägen kan anläggas med, i detta skede, fokus på upphandling och uppbyggnad av organisationen under genomförandet,
3. initiera och i vissa fall slutföra nödvändiga arbeten och processer så att projektet har förutsättningar att gå till byggfasen av spårvägssystemet,
4. säkerställa att spårvägssystemet blir en väl integrerad del av staden och med övrig kollektivtrafik.

1.5 Projektägare

Uppsala spårväg är ett gemensamt projekt där parterna är Uppsala kommun och Region Uppsala.

Projektägarna är stadsbyggnadsdirektören för Uppsala kommun och Trafikdirektören för Region Uppsala. Projektägarna kan vid behov utse operativa projektägare. Det delade projektägarskapet säkerställer gemensam styrning av projektet, samordning av arbetsmetoder och beslutsprocesser, samt att säkra personella och ekonomiska resurser från respektive organisation.

1.6 Krav på styrning

Programstyrgruppen är projektets beslutande organ. Programstyrgruppen fattar i huvudsak vägledande beslut inom ramen för gällande direktiv. I övrigt fattas beslut enligt gällande delegationsordningar för respektive organisation. Projektägarna har det övergripande ansvaret för projektet och kan utse så kallade operativa projektägare.

Följande beslut förväntas fattas av programstyrgruppen:

- att godkänna projektets leverans och resultat
- att besluta om strategiska vägval för projektet inom ramen för detta direktiv
- att besluta vilka ärenden som ska vidare till den politiska referensgruppen
- att bereda underlag som är föremål för politiskt beslut

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

1.7 Intressenter

Intressenter har delats i två kategorier. Interna intressenter som omfattar den politiska och tjänstemannaverksamheten som bedrivs både av Uppsala kommun och Region Uppsala. Externa intressenter utgörs av omvärlden på lokal-, regional- och riksnivå. Intressenterna listas i bilaga 1.

2 MÅL

2.1 Effektmål

Projektets effektmål är en snabb, kapacitetsstark och turtät kollektivtrafikförbindelse från den nya tågstationen i Bergsbrunna (Uppsala Södra) till Gottsunda- Ultuna stadsnod samt vidare in till resecentrum (Uppsala C). Projektets resandemål är att spårvägssystemet har minst 80 000 påstigande per vardagsmedeldygn år 2050. Kollektivtrafiken ska locka till sig nya resenärer. Kollektivtrafiken ska vara väl integrerad i stadsmiljön och med övriga trafikslag. Utöver det ska den utgöra ett komplement till cykeltrafiken, varför är det viktigt att både kollektivtrafiken och cykeltrafiken ökar både i antal och andel av alla resor i staden.

2.2 Projekt mål

Projektet har följande projektmål:

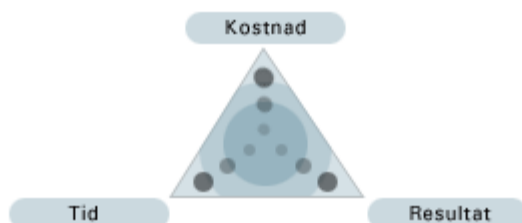
- 1) Att ha avtal med leverantörer på plats för genomförandefasen av spårvägsprojektet.
- 2) Att ha antagna detaljplaner och tillstånd.
- 3) Att ha genomfört kommunikationsinsatser för att medborgare ska få en tydlig bild av spårvägsprojektets nytta och effekter och för att förbereda medborgarna på införandet av spårvägstrafik i staden.

2.3 Underlag för prioritering vid målkonflikter

Som vägledning vid beslut kommer den s.k. prioriteringstriangeln, se figur nedan, att användas. Nedanstående prioritering avser spårvägens planeringsskede, vilket detta projektdirektiv avser. I samband med genomförande för Uppsala spårväg kommer prioriteringstriangeln behöva bedömas på nytt. Konsekvenserna av föreslagna beslut behöver vara tydliga och belysas vid viktiga beslut.

- 1) Resultat
- 2) Tid
- 3) Kostnad

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version



Figur 2 Prioriteringstriangel

Projektet kommer att ha sin tyngdpunkt i parametrarna Resultat och Tid. Projektet behöver därmed bl.a. säkerställa medverkan av personer med hög kompetens och bred erfarenhet samt med hjälp av linjeorganisationerna och externa resurser säkerställa att arbetet och tidsstyrningen är tydlig och kommunicerad.

2.3.1 Resultat:

Resultatet av arbetet inom ramarna för detta projektdirektiv ska följa beslutad baslinje samt innehålla de kostnader som beslutats i det villkorade genomförandebeslutet och kostnadsunderlaget för samverkansavtalet. Resultat är högst prioriterat eftersom projektet förväntas skapa förutsättningar för ett framgångsrikt samarbete och genomförande samt förväntas skapa förutsättningar för att anskaffa kostnadseffektiva anläggningar och tjänster.

2.3.2 Tid:

Beslut om medfinansiering via Finansieringsavtal och Stadsmiljöavtal samt ny nationell transportinfrastrukturplan (2022-2033) påverkar detta projekts leverans i tid. Då statlig medfinansiering är villkorad trafikstart ska planeringen utgå från att möta datumet presenterat där.

2.3.3 Kostnad:

Finansieringsavtalet och ett godkänt stadsmiljöavtal utgör fasta finansieringsförutsättningar för projektet. Dessutom utgör budgetramar bilagda samverkansavtalet ytterligare kostnadsförutsättningar. *Projektet ska leverera utifrån att statlig medfinansiering kommer att vara villkorad till ett slutdatum. Det betyder att projektet kan komma att behöva leverera fler åtaganden än vad beslutade budgetramar innehåller. Om projektet är tvunget att begära ökad budget för sitt arbete förutsätter det att det sker en intjäning i senare skede dvs en tidigareläggning av en kostnad istället för en fördyring.*

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

3 FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 Fasta förutsättningar

Följande är för projektet fasta förutsättningar:

- Kommunens villkorade genomförandebeslut som togs 13 december 2021
- Antagna tillstånd
- Godkänd ansökan om Stadsmiljöavtal
- Gällande avtal och överenskommelser mellan parterna, däribland följande:
 - Avtal om Uppsalapaketet mellan staten, Uppsala kommun och Region Uppsala
 - Överenskommelse mellan Uppsala kommun och Region Uppsala, RS 2018-05-29
 - Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun.
 - Samverkansavtalet

3.2 Beroenden till andra projekt

Projektet är beroende av andra projekt som är en del av programmet Uppsalapaketet

Projektet är också beroende av andra projekt:

- Utbyggnaden av fyra spår
- Ångströms utbyggnad
- Akademiska hus och SLU:s utvecklingsplaner för Ultuna
- Akademiska hus och Vasakronans utveckling av Uppsala Science Park
- Studenternas utbyggnad
- Tullgarnsbron
- Framtidens Akademiska sjukhus
- Utvecklingen av Uppsala Central och den nya stationen vid Bergsbrunna (Uppsala södra).
- Stadsutveckling i Gottsunda, Rosendal, Ulleråker
- Nätinfraprojekt för energi- och VA-försörjning i SöS-området
- Effektförstärkning till Uppsala
- Kollektivtrafikplan
- Länstrafikplan
- Nationell plan

3.3 Finansiering

Projektet är ett gemensamt åtagande för regionen och kommunen. Parterna har i Samverkansavtalet kommit överens om att tillsätta en gemensam organisation för att

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

tillsammans genomföra projektet. Överenskommelsen tydliggör ansvarsfördelningen och parternas ekonomiska åtaganden. I projektet finansierar respektive part sin egen personal med undantag av de resurser som ingår i den gemensamma organisationen för styrning och samverkan. Dessa benämns ”Generella Projektkostnader” och finansieras gemensamt.

4 OMFATTNING

4.1 Övergripande omfattning av projektet

1. Samråd, granskning och antagande av detaljplaner för spår och depå
2. Ansökan för vattendomar
3. Dispensansökningar av biotop- och artskydd
4. Förberedande arbeten
5. Kravhantering
6. Paketering och upphandlingsstrategier
7. Handlingsplan för hantering av klimatavtryck
8. Framtagning av beställarorganisationen för genomförande
9. Underlag för upphandling av entreprenader
10. Riskhantering
11. Ekonomisk styrning
12. Tidsstyrning
13. Produktionstidplanering
14. Upphandlingar
15. Informationsinsatser till marknad och allmänhet
16. Omvärldsbevakning
17. Integrering med övriga system, däribland system för cykeltrafik och mobilitet
18. Samordning med andra samhällsbyggnadsprojekt

4.2 Kvalitetsuppföljning

Omfattningen ska följas upp genom följande kvalitetsmål:

- 1) Att följa intentionerna i samverkansavtalet,
- 2) Att utforma upphandlingsunderlaget på ett attraktivt sätt för marknaden, på ett sätt som samtidigt möjliggör en effektiv kostnadsstyrning från kommunen och regionen
- 3) Att utforma nödvändiga strategier så som upphandlingsstrategi med validerings- och verifieringsplan, klimatstrategi och gränssnittsfrågor
- 4) Att utforma en överlämningsstrategi till kommande genomförandeorganisation.

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

För att säkerställa att leverans sker av den omfattning som beslutats ska projektet etablera en process för ändringshantering gentemot beslutad baslinje. Baslinjen vid starten av denna fas utgörs av gällande avtal och programhandlingen.

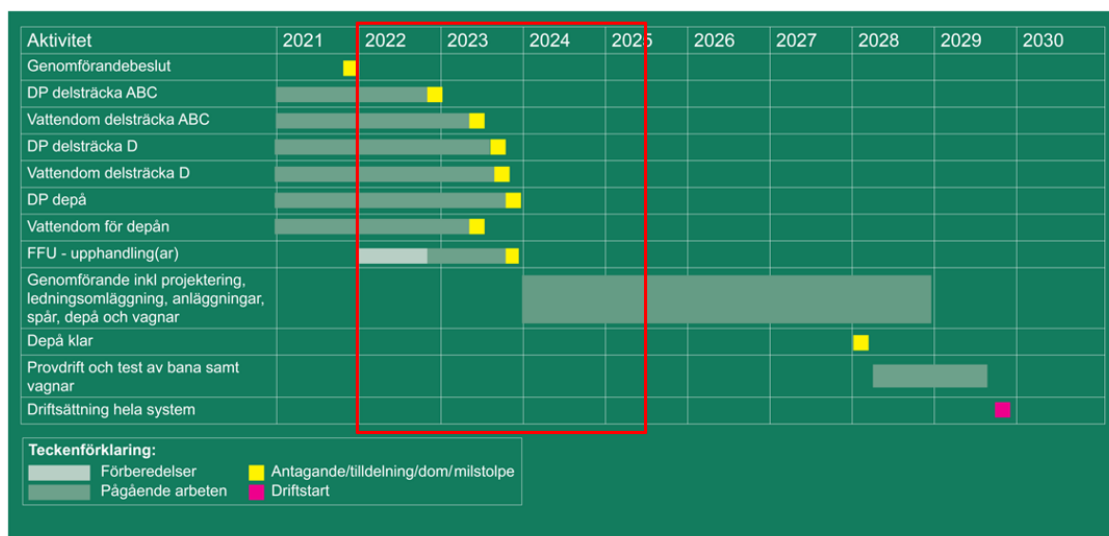
4.3 Avgränsningar

Omfattning av projektet beskrivs under punkten 4.1. Uppsala spårväg påverkas av och påverkar bland annat följande projekt och aktiviteter. Projekt Uppsala spårväg ska inte planera för att driva frågor tillhörande dessa projekt.

- Uppsala centralstation/södra
- Utbyggnaden av fyra spår till Stockholms länsgräns
- Multikulvertlösningar i samband med stadsutveckling
- Effektförstärkning till Uppsala
- Finansiering av eget kapital
- Strategiska markförvärv samt markförädling
- Marknadsanalyser samt genomförande av övriga delar tillhörande Uppsalapaketet
- Kollektivtrafikplan
- Länstrafikplan
- Nationell plan

5 TIDPLAN

En övergripande tidplan visas i bilden nedan. Projektet ska ta fram en detaljerad tidplan som beskriver leveranser under perioden.



Figur 3 Övergripande tidplan

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

6 ORGANISATION

Projektledare rapporterar till operativa projektägare och till projektägare. Gällande styrgrupp och projektägare se även kapitel 1.3 och 1.4. Organisationen i övrigt följer den generella fastställda modellen för Uppsala kommuns modell för stora projekt.

Roller och ansvar definieras av dokument ”Roller och ansvar i projekt”.

6.1 Resurser

Projektägare Uppsala kommun
Projektägare Region Uppsala

Stadsbyggnadsdirektör
Trafikdirektör

Operativ projektägare kommunen
Operativ projektägare regionen

utses av Projektägare Uppsala kommun
utses av Projektägare Region Uppsala

Gemensam beredningsgrupp

utses av Projektägarna

Programstyrgrupp

*Projektägare och operativa projektägare
region/kommun samt enligt beskrivning direktiv
program uppsalapaketet*

Politisk referensgrupp

*Kommunalråd från kommunen samt regionråd från
regionen*

Projektledare spårväg

Projektledare från kommun och region

6.2 Delegering av ansvar

Ansvar framgår på projektnivå av dokument ”Roller och ansvar i projekt” samt gällande delegationsordningar.

7 PROJEKTRUTINER

Projektet skall genomföras i enlighet med Projektil.

8 RISKER OCH MÖJLIGHETER

En övergripande risk- och möjlighetsanalys har gjorts för perioden 2022–2025. Analysen återfinns i bilaga 2.

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

9 EKONOMI

9.1 Budget

Uppsala kommun och Region Uppsala planerar för en total ram om 250 mkr för Uppsala kommun och 174,5 mkr för Region Uppsala för att genomföra denna fas i projektet.

Periodiserad budget per organisation återfinns i respektive beslut.

9.2 Ekonomisk uppföljning och prognoser

Projektet ansvarar för ekonomisk rapportering, uppföljning och prognos. Projektet ska göra en ekonomisk uppföljning och uppdatera prognoser i MAP varje månad som del av statusrapporteringen till gemensam beredningsgrupp. Respektive organisations ekonomiska ansvar återfinns i Samverkansavtalet.

10 AVVECKLING

Resultat och erfarenheter av projektet utgör underlag för godkännande och förslag till fortsatt hantering, inklusive nödvändiga beslut och direktiv för Programstyrgruppen så att ett eller flera nya direktiv kan skrivas för det fortsatta arbetet om beslut tas om att gå vidare med genomförande.

Om beslut fattas att avbryta projektet ska påbörjade arbeten avslutas på lämpligt sätt för att möjliggöra framtida stadsutvecklingsarbete.

Vid den händelsen att projektet avslutas för att drivas vidare i en annan form ska en överlämning planeras och genomföras till den nya organisationen. Resultat och pågående utredningar ska säkerställas vid en sådan överlämning.

11 CHECKLISTA INFÖR BESLUT, BP1, "GODKÄNNANDE AV DIREKTIV"

<i>Kryssa i rutan för det alternativ som gäller</i>	JA	NEJ
Projektägare är utsedd (finansiär)	☒	☐
Projektledare, styrgrupp & mottagare är utsedda och införstådda med sitt åtagande	☒	☐
Resurserna för fasen är säkrade	☒	☐
Fasen är planerad och beskriven med kostnader, resurser, tid, leveranser och resultat	☒	☐
Projektets mål är formulerat	☒	☐

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

Det förväntade resultatet för fasen och projektet är dokumenterat och kopplat till verksamhetens mål och strategier	x	
Effektmålen för projektet är uppsatta	x	
Övergripande risker för projektets genomförande finns dokumenterat	x	
En ansvarig för diarietäring är utsedd och en akt är upprättad för projektet	x	

12 REFERENSER OCH BILAGOR

12.1 Referenser

Avsiktsförklaring för Kunskapsstråket

Avtal med staten om Fyra spår

Beslut från staten om medfinansiering av Ultunalänken ("Finansieringsavtalet")

Samverkansavtal

Genomförandebeslut KF 13 december 2021

Ansökan stadsmiljöavtal 28 januari 2022

Roller och ansvar i projekt

12.2 Bilagor

Bilaga 1 Intressenter

Bilaga 2 Risker och möjligheter

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

Bilaga 1 Intressenter

Interna intressenter:

För Region Uppsala

*Trafik och samhällsutvecklingsnämnden
Regionstyrelsen
Sjukhusstyrelsen
Fastighets- och servicenämnden
Trafik och Samhälle
Akademiska sjukhuset
Fastighet och service*

För Uppsala kommun:

*Kommunstyrelsen
Gatu- och trafikinämnden
Plan- och byggnadsnämnden
MEX utskottet
Kulturnämnden
Stadsbyggnadsförvaltningen
Miljöförvaltningen
Kulturförvaltningen
Trafiksäkerhetsrådet
Miljömålsrådet
Handikapprådet*

Externa intressenter:

Trafikverket, markägare, Uppsala universitet, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Statens Veterinärmedicinska Anstalt SVA, övriga befintliga fastighetsägare, nya eller tillkommande fastighetsägare, ledningsägare, Akademiska sjukhuset, större och mindre verksamhetsutövare i spårets upptagningsområde, trafikföretag, myndigheter, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Uppsala, Sveriges Geologiska Undersökning SGU, Sjöfartsverket.

Branschorganisationer, intresseorganisationer, intresseorganisationer emot projektet, miljöorganisationer. Polis, ambulans, räddningstjänsten och övriga utryckningsfordon. Destination Uppsala.

Media, direkt berörda boende och allmänheten i staden och utanför staden. Övriga kommuner i länet samt närliggande län.

Konsulter, entreprenörer, fordonsleverantörer samt övriga leverantörer.

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

Bilaga 2 Risker och möjligheter

Risker

Nedan finns en kort beskrivning av risker per huvudkategori.

1) Resultat av projektets omfattning enligt detta direktiv

Händelse: Större och/eller kostnadsdrivande avvikelser från beslutad baslinje uppstår.

Orsaker:

- Pågående och/eller kommande utredningar visar ett behov av att andra tekniska lösningar än de som hittills planerats.
- Säkerhetsstyrningssystemet medför ett behov av att andra tekniska lösningar än de som hittills planerats.
- Domslut medför villkor om andra tekniska lösningar än de som hittills planerats.
- Avtal med fastighetsägare och verksamhetsutövare medför ett behov av andra tekniska lösningar än de som hittills planerats.
- Läget i omvärlden medför att intresset för projektet uteblir och inkomna anbud överskrider kalkylen.

2) Tidsperioden 2022-2025

Händelse: Projektets tidsplan försenas vilket påverkar möjligheten för trafikstart 2029.

Orsaker:

- Avsaknad av beslut från styrgrupp eller linjeorganisation som behövs för att komma vidare i projektet.
- Ej beviljade tillstånd eller myndighetsbeslut.
- Överklagande av planer och upphandlingar.
- Övriga projektutövare (exempelvis Trafikverket) är inte klara i tid.
- Resurstillsättning i projektet tar längre tid än väntat på grund av en överhettad konsultmarknad.
- Angränsande projekt kan inte möta upp och svara på behov från Uppsala Spårväg vilket medför att planeringen tar längre tid än väntat.

3) Ekonomi och finansiering av projektet som omfattas av detta direktiv

Händelse: Projektet blir dyrare än budget beskriven i 9.1

Orsaker:

- Hög komplexitet som medför att projektets omfattning utökas.
- Överhettad konsultmarknad.
- Större behov av seniora resurser i projektet än förväntat.
- Suboptimering sker på grund av intressekonflikt mellan ingående organisationer

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

- *För hög ambitionsnivå kopplad till stadsförnyelse, klimatpåverkan eller överstandard i infrastruktur och fordon.*

4) Styrning och organisation

Händelse: Projektet erhåller inte de beslut som behövs för att fortsatt planering ska kunna ske.

Orsaker:

- *Beslutsunderlagen som lämnas är av för låg kvalitet*
- *Hög komplexitet med många intressenter medför långa ledtider och stora utredningar för att komma till avslut.*
- *Nyckelpositioner i projektet saknar tillräcklig kompetens för att säkerställa framdrift.*
- *Projektet är underbemannat och kan därmed inte ta fram efterfrågat material inför beslut.*

5) Externa omprioriteringar

Händelse: Nationella och/eller lokala aktörer som påverkar projektets förutsättningar för framdrift.

Orsaker:

- *Politiska omprioriteringar i regeringen förändrar villkor samt omfattning av stadsmiljöavtalet.*
- *Politiska förändringar efter stats-, region- och kommunalval som river upp gamla beslut.*
- *Omprioritering av byggande av ytterligare två järnvägsspår mellan Stockholm och Uppsala.*
- *Markförhandlingar går inte i lås.*
- *Säkerställandet av kommunens övergripande elförsörjning uteblir.*

6) Tillstånd och myndighetsutövning

Händelse: Nödvändiga tillstånd och/eller myndighetsbeslut för att bygga anläggningen eller driva anläggningen uteblir.

Orsaker:

- *Bristfälligt underlag lämnas till myndighet eller domstol.*
- *Linjesträckningen visar sig inte möjlig att följa pga tvingande skydd eller intressen projektet inte kan lösa.*
- *Andra parter brister i åtaganden som medför att svar saknas.*

Projektnamn Uppsala spårväg	Datum 2022-03-07	
Författare Christian Blomberg/Karin Svingby	Dnr KSN-2022-00536	Version

Möjligheter

Ovan beskrivna händelser och dess orsaker, om dessa upptäcks tidigt eller finns med i en riskhanteringsplan, kan omvandlas till möjligheter att åstadkomma en mer effektiv tidplan, lägre kostnad, bättre finansieringsvillkor, rätt kvalité samt en slagkraftig projektorganisation.

Följande händelser har identifierats som skapar grunder för nya möjligheter/värden/vinster för projektet:

- En tydlig målbild av varför infrastrukturen behövs för stadens utveckling samt vad som är slutprodukten.
- En målmedveten kommunikationsplan som bereder grunden för att skapa bekräftelse för projektet, som förstärker stadens varumärke och väcker marknadens intresse.
- Upphandlingsformer som möjliggör att driva projektet på ett effektivt sätt och till en lägre kostnad.
- Genomförandeformer som möjliggör att driva projektet på ett effektivt sätt, till rätt kostnad och kvalité.
- En handlingsplan tas fram för påverkan på klimatavtrycket
- Utrymme för innovation i arbetssätt, affärsmodeller och lösningar.
- Affärsmodeller som tar tillvara stordriftsfördelar och som styrs av långsiktiga intressen.
- Långsiktigt samverkansavtal mellan kommunen och regionen skapar bra förutsättningar för ett effektivt projekt.