

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2019-01-22

## § 5

**Projektdirektiv Spårväg Uppsala  
KSN-2018-2976****Beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

**att godkänna projektdirektiv för Uppsala spårväg enligt ärendets bilaga.****Sammanfattning**

Uppsala kommun skrev 2017 ett avtal med staten, Region Uppsala och Knivsta kommun om utbyggnad av ostkustbanan till fyra spår. I avtalet ingår att bygga nya stationer och bostäder i Uppsala och Knivsta. En viktig förutsättning är en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik i form av spårväg, där Ultunalänken och Kunskapsspåret är delar av spårvägssystemet.

Projektet är en del av det så kallade Uppsalapaketet och dess resandemål är att spårvägssystemet har minst 80 000 påstigande per vardagsmedeldygn år 2050. Kollektivtrafiken ska locka till sig nya resenärer. Kollektivtrafiken ska 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.

Regeringen meddelade i juni att upp till 900 miljoner kronor avsätts till Ultunalänken och att staten och Uppsala kommun ska ingå ett separat avtal om 50 procent statlig medfinansiering senast den 1 juli 2019 enligt gällande förordning. Kommunstyrelsen beslutade den 12 december 2018 att tillsammans med Region Uppsala ansöka om stadsmiljöavtal för byggnation av spårväg för resterande delar av projektet mellan Uppsala resecentrum, Gottsunda och Ultuna.

**Beslutsunderlag**

Förvaltningens skrivelse den 7 januari 2019.

Handläggare  
Burel Gabriella  
Rivera Mario

Datum  
2019-01-07

Diarienummer  
KSN-2018-2976

Kommunstyrelsen

## Projektdirektiv för Uppsala spårväg

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

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

### Ärendet

Uppsala kommun skrev 2017 ett avtal med staten, Region Uppsala och Knivsta kommun om utbyggnad av ostkustbanan till fyra spår. I avtalet ingår att bygga nya stationer och bostäder i Uppsala och Knivsta. En viktig förutsättning är en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik i form av spårväg, där Ultunalänken och Kunskapsspåret är delar av spårvägssystemet.

Projektet är en del av det så kallade Uppsalapaketet och dess resandemål är att spårvägssystemet har minst 80 000 påstigande per vardagsmedeldygn år 2050. Kollektivtrafiken ska locka till sig nya resenärer. Kollektivtrafiken ska 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.

Regeringen meddelade i juni att upp till 900 miljoner kronor avsätts till Ultunalänken och att staten och Uppsala kommun ska ingå ett separat avtal om 50 procent statlig medfinansiering senast den 1 juli 2019 enligt gällande förordning. Kommunstyrelsen beslutade den 12 december 2018 att tillsammans med Region Uppsala ansöka om stadsmiljöavtal för byggnation av spårväg för resterande delar av projektet mellan Uppsala resecentrum, Gottsunda och Ultuna.

### Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen, kommunledningskontoret och Region Uppsala. Ärendet beslutas av regionstyrelsen den 26 februari.

### Föredragning

Projektdirektivet omfattar perioden 2018–2021 vilket utgör planeringsfasen av projektet Uppsala spårväg. Därefter kan ett eller flera ytterligare projektdirektiv behövas beroende på fortsatt omfattning och tagna beslut.

Syftet med projektet är att ta fram underlag för att 2021 kunna ta ett genomförandebeslut för spårväg (infrastruktur, fordon och trafikering) i Uppsala. Genomförandebeslutet innebär att kommunen tar ställning till huruvida projektet ska fortsätta eller avbrytas, samt hur projektet i så fall ska gå vidare. Med detta avses typ av genomförande, total kostnad (infrastruktur och fordon), ansvars- och kostnadsfördelning mellan Uppsala kommun och Region Uppsala samt finansiering och affärsmodell. Huvudalternativet är spårväg varför allt underlag som t.ex. systemhandlingar och gestaltungsprogram kommer att baseras på det. Emellertid kommer projektet upprätthålla ett jämförelseunderlag för BRT (Bus Rapid Transit). Jämförelseunderlaget avser samma stråk.

Syftet är också att initiera nödvändiga arbeten och processer för planering av spårvägssystemet. Detta för att ge projektet förutsättningar och resurser att gå vidare till genomförandeskede, givet att ett genomförandebeslut har tagits.

Den faktiska spårvägssträckningen inklusive hållplatslägen och placering av spårvagnsdepån bestäms inom ramen för projektet enligt direktivet. Den slutgiltiga lägesbestämningen kommer att formaliseras i samband med detaljplanerna.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Projektdirektivet omfattar de gemensamma ekonomiska åtaganden för framtagning av underlag inför genomförandebeslutet samt projektledning av både kommunens och regionens delprojekt vilket motsvarar 48 miljoner kronor. Bedömningen är att av kommunens andel på 24 miljoner kan cirka 8 miljoner kronor hanteras inom kommunens investeringsbudget, medan 16 miljoner kronor (motsvarar 4 – 6 miljoner kronor per år) bedöms hanteras som en del av driftbudgeten. I mål och budget har det inte tagits höjd för den årliga driftkostnaden som projektet medför och därmed behöver dessa extra driftkostnader hanteras i processen för Mål och budget 2020–2022.

När det gäller de delar som är kommunens egna ansvar, 182 miljoner kronor för bland annat utredningar, framtagande av systemhandlingar och upphandlingsunderlag, kommer underlag för uppdelning av vilka kostnader som kan hanteras inom drift- respektive investeringsbudget att finnas tillgängliga till kommande mål- och budgetprocess inför 2020–2022.

I förslag till mål och budget för 2019–2021 finns 260 miljoner kronor avsatta inom gatu- och samhällsmiljönämndens investeringsram för investeringar i spårinfrastruktur. Projektets totala budget för perioden 2019 – 2021 uppgår till 230 miljoner kronor, vilket alltså är lägre än de avsatta medlen i mål och budget. Anledningen är större kunskap i arbeten som behöver göras, delad finansiering med Region Uppsala samt avgränsningar mot senare skeden.

Av de totala kostnaderna på 230 miljoner kronorna för perioden, utgörs 158 miljoner kronor av investeringar som till sin helhet är kommunens ansvar, 48 miljoner kronor avser kostnader som till i sin helhet är regionens ansvar.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

Mats Norrbom  
Stadsbyggnadsdirektör

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

# Uppsala Spårväg

## *Projektdirektiv 2018-2021*

**Projektdirektiv**

2(25)

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

***Kryssa i rutan för det alternativ som gäller***Beslut att starta **planeringsfasen** (BP1)

Beslut att bordlägga beslutet

| JA                       | NEJ                      | Kommentar: |
|--------------------------|--------------------------|------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |            |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |            |

-----  
Datum och underskrift av projektägaren-----  
Namnförtydligande

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

## INNEHÅLL

|           |  |   |
|-----------|--|---|
| <b>1</b>  | <b>GRUNDLÄGGANDE INFORMATION .....</b>                               | <b>4</b>                                  |
| 1.1       | BAKGRUND .....   | 4   |
| 1.2       | SYFTE.....   | 7   |
| 1.3       | PROJEKTÄGARE.....  | 8   |
| 1.4       | KRAV PÅ STYRNING.....  | 8   |
| 1.5       | INTRESSETER.....   | 8   |
| <b>2</b>  | <b>MÅL.....</b>  | <b>9</b>                                  |
| 2.1       | EFFEKTMÅL.....   | 9   |
| 2.2       | PROJEKTÅMÅL.....   | 10  |
| 2.3       | UNDERLAG FÖR PRIORITERING VID MÅLKONFLIKTER.....                     | 10  |
| <b>3</b>  | <b>FÖRUTSÄTTNINGAR .....</b>   | <b>11</b>                                 |
| 3.1       | ICKE FÖRHANDLINGSBARA FÖRUTSÄTTNINGAR .....                          | 11  |
| 3.2       | BEROENDEN TILL ANDRA PROJEKT .....                                   | 12  |
| 3.3       | FINANSIERING .....   | 13  |
| <b>4</b>  | <b>OMFATTNING OCH LEVERANSER .....</b>                               | <b>14</b>                                 |
| 4.1       | ÖVERGRIPANDE.....  | 14  |
| 4.2       | AVGRÄNSNINGAR.....   | 15  |
| <b>5</b>  | <b>KOPPLINGAR TILL ANDRA PROJEKT OCH VERKSAMHETER.....</b>           | <b>FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.</b> |
| <b>6</b>  | <b>TIDPLAN.....</b>  | <b>16</b>                                 |
| <b>7</b>  | <b>ORGANISATION .....</b>  | <b>17</b>                                 |
| 7.1       | RESURSER .....   | 18  |
| 7.2       | DELEGERING AV ANSVAR .....   | 18  |
| <b>8</b>  | <b>PROJEKTRUTINER.....</b>   | <b>18</b>                                 |
| <b>9</b>  | <b>RISKER OCH MÖJLIGHETER .....</b>                                  | <b>19</b>                                 |
| <b>10</b> | <b>EKONOMI.....</b>  | <b>22</b>                                 |
| 10.1      | EKONOMISKA BESLUT .....  | <b>FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.</b> |
| 10.2      | BUDGET.....  | 22  |
| 10.3      | EKONOMISK UPPFÖLJNING OCH PROGNOSENER .....                          | 22  |
| <b>11</b> | <b>AVVECKLING .....</b>  | <b>23</b>                                 |
| <b>12</b> | <b>CHECKLISTA INFÖR BESLUT, BP1, ”GODKÄNNANDE AV DIREKTIV” .....</b> | <b>23</b>                                 |
| <b>13</b> | <b>REFERENSER OCH BILAGOR .....</b>                                  | <b>23</b>                                 |

**Projektdirektiv**

4(25)

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |



|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

## GRUNDLÄGGANDE INFORMATION

### 1.1 Bakgrund

#### Tillbakablickar

Uppsala kommun och Region Uppsala har under de senaste åren utrett frågan kring hur vi på bästa sätt kan möta människors behov att ta sig till och från jobbet, skolan, butiker med mera. Utgångspunkten har varit att tillgodose hållbara pendlingsmönster, att fler väljer kollektivtrafik, gång och cykel. ä. Utifrån ett hållbarhetsperspektiv har miljöaspekten varit centralt, men även de begränsningar som vår infrastruktur ger oss och det ekonomiska perspektivet.

År 2016 genomförde Uppsala kommun tillsammans med Region Uppsala en systemvalsstudie för en kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad. Systemvalsstudien hade som fokus att studera förutsättningar och kostnader för ett BRT (buss rapid transfer)- och spårvägssystem för den så kallade 8:an (sträckningen mellan Gränby, Uppsala C och Gottsunda). Som utgångspunkt användes översiktsplanens markanvändning till år 2030 och 2050.

Studiens slutsats är att det krävs betydande investeringar i både anläggningar och drift för båda systemen. BRT-systemet löser kollektivtrafikbehovet ur ett kortare tidsperspektiv, dock är möjligheterna att öka kapaciteten i systemet begränsade vilket ger mindre flexibilitet samt kan begränsa utvecklingen på sikt. Spårvägssystemet har större kapacitet och ger därmed större flexibilitet för den framtida utvecklingen (2050), behovet av dessa kapacitetsstarka transportlösningar uppstår dock inte förrän stora delar av utbyggnaden som planeras för 2050 bli av. År 2016 beviljades Uppsala kommun statlig medfinansiering från Trafikverket via stadsmiljöavtalet. Trafikverket beviljade 112 miljoner kronor för kollektivtrafikåtgärder (förberedande för BRT) på sträckan Bäverns gränd, Mungatan, Sjukhusvägen, Regementsvägen och Ulleråker. Villkoret för medfinansieringen var att samtliga åtgärder skulle vara färdigbyggda 2018. Efter dialog med Trafikverket fattade år 2017 Uppsala kommun beslut om att (GSN-2017-0550) beslut om att avbryta arbeten med beviljade medel. Detta på grund av att det saknades förutsättningar att genomföra arbetena enligt avtalets villkor. Uppsala kommun fattade även beslut om att ta fram underlag för att ansöka om statlig medfinansiering för utbyggnaden av spårvägssystemet (benämns som Kunskapsspåret).

År 2017 tecknades ett avtal mellan Uppsala kommun, Region Uppsala och staten om en utbyggnad av två spår till Stockholms länsgräns, en ny tågstation i Bergsbrunna samt en robust kollektivtrafiklösning (spårväg) mellan Gottsunda och Bergsbrunna. Som motprestation ska Uppsala kommun säkerställa att det byggs 33 000 nya bostäder i stadens södra stadsdelar. Region Uppsala åtar sig att köpa fordon, bygga depå och trafikera området.

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

Enligt regeringsbeslut (N2018/03942/SPN) reserveras 900 miljoner kronor från stadsmiljöavtalet till spårvägen mellan Gottsunda och Bergsbrunna. Spårvägen ska vara färdigbyggd till år 2029. Ett avtal mellan parterna om medfinansiering behöver skrivas senast 2019.

Beslutet om utvecklingen av de södra stadsdelarna med arbetsplatser och 33 000 bostäder tidigarelägger utvecklingen i förhållande till det som tidigare angavs i översiktsplanen för Uppsala. Det medför att resandeunderlaget (efterfrågan) som motiverar behovet av en kapacitetsstark kollektivtrafik (spårväg) kan komma att inträffa tidigare.

För övriga delar av spårvägssystemet, sträckningar mellan Uppsala C och Gottsunda/Ultuna, behöver det etablerade ansökningsförfarandet för stadsmiljöavtal via Trafikverket följas.

Den statliga medfinansieringen via stadsmiljöavtalet i kombination med ändringar i plan och bygglagen som möjliggör medfinansiering via värdeåterföring, skapar mycket goda ekonomiska förutsättningar att kunna bygga spårvägsanläggningen till en lägre kostnad. Det statliga medfinansieringsfönstret sträcker sig till och med år 2029, vilket medför att spårvägen kan finnas på plats redan från början och därmed vara strukturerande och normerande för stadsutvecklingen.

### **Om Uppsalapaketet**

Uppsalapaketet är benämningen på utbyggnaden av två spår till Stockholm, utbyggnaden av Uppsala central, ny tågstation (Uppsala Södra) i Bergsbrunna, spårväg samt 33 000 bostäder. Uppsalapaketet styrs och genomförs i programform. Projektet Uppsala spårväg ingår i program Uppsalapaketet.

### **Omfattning**

Projektdirektivet omfattar perioden 2018 – 2021 vilket utgör planeringsfasen av projektet Uppsala spårväg. Därefter kan ett eller flera ytterligare projektdirektiv behövas beroende på fortsatt omfattning och tagna beslut.

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |



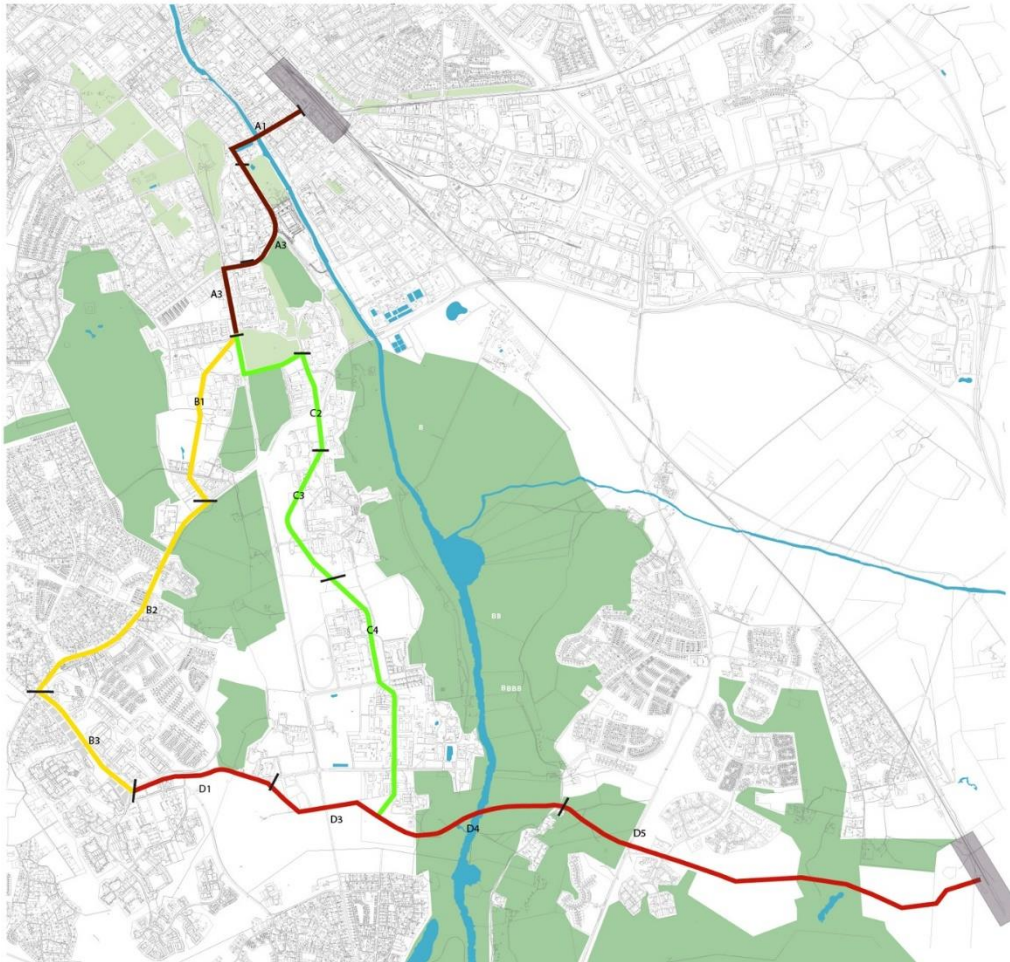
Projektet Uppsala spårväg omfattar infrastruktur, fordon och depå samt trafikering. Infrastruktur omfattar bana, elförsörjning, signalsystem, trafikledning och gator, men även linjesträckning, hållplatser och depå ingår i benämningen infrastruktur. Med fordon menas spårvagnar. Med trafikering menas tillhandahållande av kollektivtrafik och omfattar stadsbussar, regionbussar och spårvagnar.

Linjesträckningen binder ihop Uppsala C med Gottsunda/Ultuna och Bergsbrunna. Den totala längden är strax över 17 kilometer.

Nedanstående figur visar omfattningen av spårvägssystemet i Uppsala stad. Spårvägssträckningen redovisas som en heldragen linje i olika färger och för att beskriva sträckningen har två olika namn använts:

- Kunska-spåret som kopplar ihop Ultuna och Gottsunda med Uppsala C.
- Ultunalänken som kopplar ihop Gottsunda/Ultuna med Bergsbrunna.

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |



## 1.2 Syfte

Syftet med projektet är att:

- 1) Ta fram underlag för att år 2021 kunna ta ett genomförandebeslut för spårväg (infrastruktur, fordon och trafikering) i Uppsala. Genomförandebeslutet har följande huvudmoment:
  - Fortsätta eller avbryta projektet.
  - Hur projektet går vidare: typ av genomförande, totala kostnaden (infrastruktur och fordon) samt ansvars- och kostnadsfördelning mellan Uppsala kommun och Region Uppsala. Finansiering och affärsmodell.
- 2) Initiera nödvändiga arbeten och processer för planering av spårvägssystemet så att projektet har förutsättningar och resurser att gå vidare till genomförandeskede, givet positivt beslut i punkt (1).

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

### 1.3 Projektägare

Uppsala spårväg är ett gemensamt projekt för Uppsala kommun och Region Uppsala. Projektägarna är stadsdirektören för Uppsala kommun och regiondirektören för Region Uppsala. Det delade projektägarskapet säkerställer framdriften av projektet samt att projektet har tillgång till personella och ekonomiska resurser från respektive organisation och ansvarsområde.

### 1.4 Krav på styrning

Styrgruppen är projektets beslutande organ. Projektägarna har det övergripande ansvaret för projektet och utser efter behov så kallade operativa projektägare.

Följande beslut förväntas fattas av styrgruppen:

- att godkänna projektets leverans och resultat
- att godkänna avvikelser från detta direktivs omfattning, budget eller tidsplan
- att godkänna besluts- och informationsunderlag till nämnder, kommun- respektive regionstyrelse och kommun- respektive regionfullmäktige
- att tillsätta erforderliga resurser från respektive organisations linjeverksamhet

Styrgruppen kan också besluta direktiv om ändringar av projektet avseende omfattning, budget eller tidsplan.

Beslutsmandat i styrgruppen ska beakta gällande beslutsordning eller särskild delegeringsordning för respektive organisation.

### 1.5 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.

#### **Interna intressenter:**

För Region Uppsala  
*Kollektivtrafiknämnden*  
*Sjukhusstyrelsen*  
*Fastighets- och servicenämnden*  
*Kollektivtrafikförvaltningen*  
*Akademiska sjukhuset*  
*Fastighet och service*

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

För Uppsala kommun:  
*Kommunstyrelsen*  
*Gatu- och trafiknämnden*  
*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.*

## 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.



|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

Kollektivtrafiken ska 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

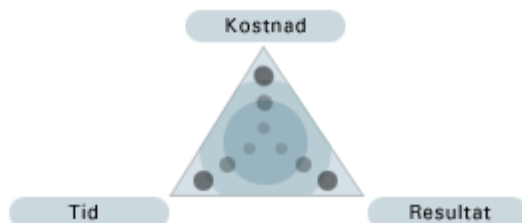
Projektet har följande projektmål:

- 1) Ta fram tillräckligt med underlag (se omfattning samt leveransplan) så att både kommunen och regionen kan ta fram ett genomförandebeslut till år 2021.
- 2) Att före 2021 fastställa viktiga förutsättningar för planering av spårvägssystemet, såsom linjesträckning, hållplatser, depå (läge och koncept), handledning för planeringsförutsättningar samt fordonskoncept.
- 3) Att under perioden 2019-2021 initiera samtliga detaljplaner och tillståndsprocesser.
- 4) Att under 2019 påbörja kommunikationsprocessen med allmänheten, marknaden och övriga intressenter.

## 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 genomförandebeslut 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



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 säkerställa att arbetet och tidsstyrningen är tydlig och kommunicerad.

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

### 2.3.1 Resultat:

Att bygga och drifva spårväg är nytt för Uppsala, det är viktigt att planeringsskedet utförs på ett sätt så att god kunskap, breda erfarenheter och innovativa förmågor tas till vara.

Projektet kommer att initiera ett antal tillståndprocesser som kräver sakkunnighet och skicklighet. Projektet passerar bl.a. ett flertal riksintressen. Godkända tillstånd är en förutsättning för genomförandeskedet för projektet.

Medfinansiering och angränsande projekt är enligt gällande avtal starkt kopplad till projektets resultat.

### 2.3.2 Tid:

Medfinansiering och angränsande projekt är enligt gällande avtal starkt kopplad till detta projekts leverans i tid.

Det är viktigt att Trafikverket som väntas bygga ut fyrspåret har en tidsplanering som är samstämmig med kommunens och regionens. Drivkraften för detta ligger i det tecknade avtalet med staten.

### 2.3.3 Kostnad:

Kostnaden i detta projekt ligger något nedtonat eftersom projektet är i planeringsskedet, vilket är den fas då resterande ca 95% av projektets kostnad samt framtida driftskostnader kan påverkas. I samband med ett genomförandebeslut behöver nytt projektdirektiv formuleras och då kommer prioriteringsordningen också behöva ändras.

## 3 FÖRUTSÄTTNINGAR

### 3.1 Icke förhandlingsbara förutsättningar

Följande är för projektet icke förhandlingsbara förutsättningar:

- Detaljplaner
- Erforderliga tillstånd inklusive tillstånd för anläggning och drift
- 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 omgivning, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun. Gällande lagstiftning, N2017/04516/PBB



|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

### 3.2 Beroenden till andra projekt

Projektet är beroende av andra projekt i programmet Uppsalapaketet, t ex:

- Utvecklingsplan för Uppsala Central
- Fördjupad översiktsplan för Bergsbrunna
- Ansökan om stadsmiljöavtal

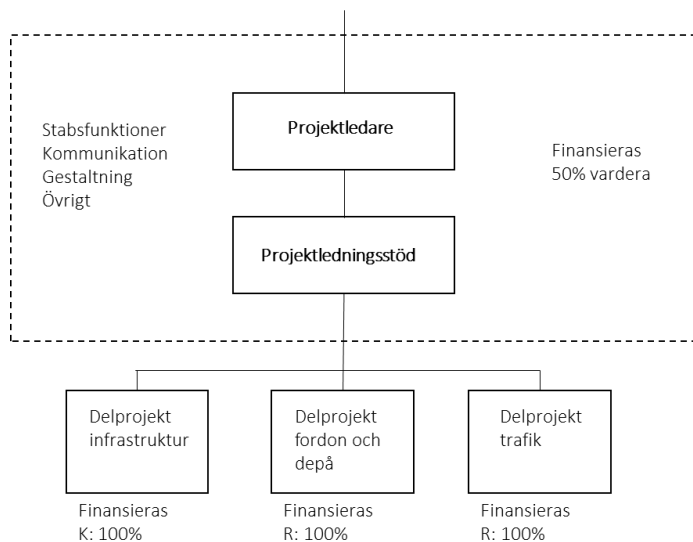
Projektet är också beroende av andra projekt:

- 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
- Trafikverkets järnvägsplan för fyra spår inkl station vid Bergsbrunna (Uppsala södra)
- Stadsutveckling i Gottsunda, Rosendal, Ulleråker
- Nätinfraprojekt för energi- och VA-försörjning

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

### 3.3 Finansiering

Projektet är ett gemensamt åtagande för regionen och kommunen. Parterna har i avtal RS-2018-05-29 kommit överens om att tillsätta en gemensam organisation för att tillsammans ta fram beslutsunderlag kring hela utformningen av spårvägssystemet samt hur detta ska finansieras vid ett genomförande. Överenskommelsen tydliggör ansvarsfördelningen och parternas ekonomiska åtaganden enligt nedanstående figur. I delprojekten finansierar respektive part sin egen personal.



|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

## 4 OMFATTNING OCH LEVERANSER

### 4.1 Övergripande

Projektets syfte är att ta fram ett underlag för genomförandebeslut om utbyggnad av spårväg i Uppsala. Huvudalternativet är spårväg varför allt underlag som t.ex. systemhandlingar och gestaltningsprogram kommer att baseras på det. Emellertid kommer projektet upprätthålla ett jämförelseunderlag för BRT (Bus Rapid Transit). Jämförelseunderlaget avser samma stråk.

Genomförandebeslutet kommer att fattas under 2021 och omfattar följande moment:

- Fortsätta eller avbryta projektet.
- Hur projektet går vidare: ansvars- och kostnadsfördelning mellan Uppsala kommun och Region Uppsala, genomförande och upphandling

Projektet omfattar utrednings- samt planerings- och projekteringsarbeten. Följande leveranser förväntas tas fram i projektet:

- Gestaltningsprogram
- Systemhandling längs linjesträckningen och hållplatser, inkl ytor och systemlösningar för angränsande och korsande trafikslag.
- Systemhandling för spårvagnsdepå
- Fordonskoncept
- Underlag för affärsmodell för genomförande och trafikering
- Underlag för Finansieringsstrategi
- Underlag för kostnads och ansvarsfördelning av drift och förvaltning
- Investeringskalkyl
- Driftkalkyl
- Jämförelseunderlag för BRT.
- Underlag för beslut av erforderliga detaljplaner för spårväg och gata
- Ansökan inkl underlag för erforderliga tillstånd
- Underlag för kommunikation

Systemhandlingar och fordonskoncept ska utgöra underlag för de upphandlingar som behöver göras utifrån beslutad affärsmodell.

För att få fram systemhandlingarna och övriga underlag enligt ovan behöver ett antal fördjupningsstudier och kompletterande utredningar göras.

Exempel på dessa är geotekniska och hydrologiska undersökningar, riskbedömningar av spårvägsanläggning och fordon ur vattensynpunkt, dagvattenutredningar, provtagningar, inventeringar av naturvärden, arkeologiska förundersökningar, marknadsundersökningar, miljö- och sociala konsekvensbeskrivningar, tillgänglighetsanalyser, konstruktionsstudier, vibrations-

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektname<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

och elektromagnetiska studier, reseprognoser, trafikmätningar, mikrosimuleringar, energistudier, markanvändningsstudier, känslighets- och sårbarhetsanalyser, fordonsanalyser.

I projektet ingår även omvärldsbevakning och studiebesök både i Sverige och internationellt.

## 4.2 Avgränsningar

Projektet som beskrivs i detta direktiv omfattar planering av en spårvägsanläggning (infrastruktur, fordon och trafikering) för perioden 2018-2021. Följande projekt har ett direkt beroende eller förhållande till spårvägen, men står utanför omfattningen av projekt Uppsala spårväg.

- **Uppsala centralstation.** Spårvägen kommer att ansluta till Uppsala centralstation och därmed skapa förutsättningar för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Spårvägsprojektet ansvarar inte för att driva planerings-, lokaliserings- och utbyggnadsarbetet av Uppsala centralstation och omgivande stadsmiljöer. Spårvägsprojektet kommer att medverka aktivt i processen.
- **Utbyggnaden av fyra spår till Stockholms länsgräns**
- **Multikulvertlösningar i samband med stadsutveckling**
- **Elförsörjning**
- **Upphandling av genomförandeskedet**
- **Finansiering av eget kapital**
- **Strategiska markförvärv samt markförädling**
- **Marknadsanalyser samt genomförande av övriga delar tillhörande Uppsalapaketet**

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

## 5 TIDPLAN

### Övergripande tidplan för perioden 2018 – 2029

|   |  |
|---|--|
| <p><b>2018</b><br/>Nationella planen transportsystem<br/>Avtal mellan kommunen &amp; regionen<br/>Strategiska utredningar och dokument<br/>Ansökan stadsmiljöavtalet lämnas till trafikverket<br/>Projektdirektiv Uppsala spårväg<br/>Projektplan- Kommunikationsplan</p> <p><b>2019</b><br/>Besked från Trafikverket om stadsmiljöavtal<br/>Planeringsprinciper, fordonskoncept, depåläge<br/>Affärsmodell<br/>Upphandling av konsulter<br/>Detaljplaneprocessen påbörjas<br/>Systemhandling påbörjas<br/>Kommunikationsinsatser</p> <p><b>2020-2021</b><br/>Detaljplaneprocess pågår<br/>Systemhandling slut (2021)<br/>Tillståndsprocess påbörjas<br/>Delbeslut om spårvägssystemet sträckning och förutsättningar infra-<br/>struktur, fordon &amp; trafikering<br/>Kommunikationsinsatser</p> <p><b>2021</b><br/><b>Genomförandebeslut</b></p> | <p><b>2022-2023</b><br/>Detaljplaneprocess pågår<br/>Tillståndsprocess pågår<br/>Upphandling av nästa steg enligt taget genomförandebeslut<br/>Projektering påbörjas (2022)<br/>Upphandling av vagnar (2023)<br/>Kommunikationsinsatser</p> <p><b>2024</b><br/>Detaljplaner antagna<br/>tillståndsprocess pågår<br/>Projektering avslut och ev. upphandling av entreprenör<br/>Kommunikationsinsatser</p> <p><b>2025</b><br/>Tillståndsprocess klart<br/>Första etapper börja byggas.<br/>Depån börjar byggas<br/>Kommunikationsinsatser</p> <p><b>2026-2027</b><br/>Byggnation<br/>Depå och teststräcka klart (2027)<br/>Utbildning av förare och test av fordon (2027)<br/>Kommunikationsinsatser</p> <p><b>2028</b><br/>Färdigsättning av sista etapperna<br/>Utbildning av förare och test av fordon</p> <p><b>2029</b><br/>Bergsbrunna station i bruk<br/>Spårvägssystem i bruk</p> |
|---|--|

### Leveransplan för perioden 2018 – 2021

| Aktivitet   | Klart      |
|---|------------|
| Kommunikationsplan  | 2018 Q4    |
| Program spårväg   | 2019 Q1    |
| Gestaltningssprogram                                      | 2019 Q2    |
| Detaljplanerings- och tillståndsstrategin                 | 2019 Q2    |
| Linjesträckning   | 2019 Q2-Q3 |
| Fordonskoncept  | 2019 Q2-Q3 |
| Depå slutläge och koncept                                 | 2019 Q3    |
| Planeringsförutsättningar – handledning Spårväg i Uppsala | 2019 Q3    |

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07   |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr<br>Version<br>1.4 |

|   |               |
|---|---------------|
| Affärsmodeller för genomförande & trafikering (Upphandlingsstrategi och genomförandestrategi) | 2019 Q4       |
| Jämförelseunderlag för BRT  | 2019 Q4       |
| Depå koncept  | 2020          |
| Trafikeringskoncept för linjenätet kollektivtrafik  | 2020          |
| Kostnads- och ansvarsfördelning   | 2020          |
| Systemhandling (linjesträckning och depå)   | 2021          |
| Kostnads kalkyl spårväg (anläggning och drift)  | 2021          |
| Initiera detaljplan- och tillståndprocessen   | Start Q2 2019 |

### Beslutsplan

- Delbeslut 1 Q4 2018: Kommunikationsplan
- Delbeslut 2 Q2 2019: Program Spårväg i Uppsala, gestaltungsprogram, detaljplanerings- och tillståndsstrategin. Start detaljplaner.
- Delbeslut 3 Q3 2019: Linjesträckning, slutlokalisering av depå, planeringsförutsättningar – handledning spårväg i Uppsala
- Delbeslut 4 Q4 2019: Fordonskoncept, jämförelseunderlag för BRT.
- Delbeslut 5 Q1 2020: Affärsmodeller för genomförande och trafikering, trafikeringskoncept för linjenätet kollektivtrafik.
- Delbeslut 6 Q3 2020: depåkoncept, kostnads- och ansvarsfördelning.
- **Slutbeslut: 2021: Genomförandebeslut**

## 6 ORGANISATION

Projektet Uppsala spårväg är ett projekt som ingår i program Uppsalapaketet. Projektledaren rapporterar till programledaren. Gällande styrgrupp och projektägare se även kapitel 1.3 och 1.4.

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

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

## 6.1 Resurser

*Projektägare Uppsala kommun  
Projektägare Region Uppsala*

*Stadsbyggnadsdirektören  
Regiondirektören*

*Operativ projektägare kommunen  
Operativ projektägare regionen*

*Programledare för Uppsalapaketet  
Trafikdirektören*

*Styrgrupp skall utgöras av*

*Programstyrgruppen för Uppsala paketet där bl.a.  
projektägare och operativa projektägare ingår både  
från regionen och kommunen.*

*Politisk referensgrupp*

*Kommunalråd från kommunen samt regionråd från  
regionen*

*Projektledare spårväg*

Projektledaren ansvarar för upprättande av resursplanering som del av projektplanen.

## 6.2 Delegering av ansvar

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

## 7 PROJEKTRUTINER

Projektet skall genomföras i enlighet med Samhällsbyggnadsförvaltningens Process för samhällsbyggnadsprojekt. Mallar och rutiner för stora projekt skall tillämpas.

Projektdirektivet omfattar perioden 2018-2021 och målet för projektet är att under den tiden ta fram ett underlag för genomförandebeslut för spårvägsbyggande.

Avsnittet *Planprocess och utredningar* kommer att tillämpas i projektet, medan avsnittet *Produktion* inte kommer att tillämpas. Det blir aktuellt först i nästa skede när ett genomförandebeslut har fattats.

Avvikelser:

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektname<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

- Rutin och mall för delbeslut behöver tas fram.  
Delbeslut kan t ex vara godkännande av delleranser under projektets gång.

## 8 RISKER OCH MÖJLIGHETER

En övergripande risk- och möjlighetsanalys har gjorts för perioden 2018–2021.

### Risker

Nedan finns en kort beskrivning av risker per huvudkategori.

#### 1) Tid

Händelse: Projektets tidsplan försenas så att hela eller delar av projektet blir inte klart till 2029

*Orsaker:*

- *Hög komplexitet som gör det svårt att avgränsa projektet i omfattning.*
- *Bristfällig projektorganisation och styrning.*
- *Avsaknad av beslut, trögt beslutsfattande.*
- *Ej beviljade tillstånd eller myndighetsbeslut.*
- *Överklagande av planer och upphandlingar.*
- *Övriga projektutövare (exempelvis Trafikverket) är inte klara i tid*
- *Svårt att hitta tillräckligt med resurser för att bemanna projektet, överhettad konsultmarknad.*
- *Oförutsedda händelser under utrednings- och planeringsfasen.*
- *Behov av samordning med övrig utbyggnadsprocess som påverkar produktionsplanen.*

#### 2) Ekonomi och finansiering

Händelse: Projektet blir dyrare än kalkylerat och/eller att den statliga/privata medfinansiering blir lägre än förväntat

*Orsaker:*

- *Hög komplexitet som gör det svårt att avgränsa projektet i omfattning.*
- *Bristfällig projektorganisation och styrning.*
- *Avsaknad av beslut, trögt beslutsfattande.*
- *Ej beviljade tillstånd eller myndighetsbeslut.*
- *Överklagande av planer och upphandlingar.*
- *Övriga projektutövare (exempelvis Trafikverket) är inte klara i tid*
- *Svårt att hitta tillräckligt med resurser för att bemanna projektet, överhettad konsultmarknad.*
- *Oförutsedda händelser under utrednings- och planeringsfasen.*



|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

- *Behov av att samordning med övriga utbyggnadsprocess som påverkar produktionsplanen.*
- *Konjunktursvängningar*
- *Låg bearbetning av marknaden, dålig kommunikation*
- *Kortsiktiga intressen av inblandade organisationer*
- *Värdeåterföringen är överskattad i analyserna eller det är svårare att ta ut pga låg konjunktur.*
- *Sämre lånevillkor som medför högre ränte- och finansiella kostnader.*
- *För hög ambitionsnivå kopplad till stadsförnyelse eller överstandard i infrastruktur och fordon.*

### **3) Styrning och organisation**

Händelse: Projektet drivs på ett otydligt och/eller ostrukturerat sätt vilket påverkar tidsplanen, kostnaden, finansieringen och kvaliteten

*Orsaker:*

- *Hög komplexitet som gör det svårt att avgränsa projektet i omfattning.*
- *Nyckelpositioner i projektet saknar tillräcklig kompetens.*
- *Fel organisationsmodell har använts för att driva projektet.*
- *Svårt att hitta rätt kompetenser för att driva projektet.*
- *Avsaknad av beslut, trögt beslutsfattande.*
- *Svårt att hitta tillräckligt med resurser för att bemanna projektet, överhettad konsultmarknad.*
- *Projektet är under bemannad.*
- *Organisationen över överdimensionerad*

### **4) Externa omprioriteringar**

Händelse: Nationella och/eller lokala aktörer som påverkar projektets framdrift och därmed påverkar tidsplanen, kostnaden, finansieringen och kvaliteten

*Orsaker:*

- *Politiska omprioriteringar i regeringen förändrar villkor samt omfattning av stadsmiljöavtalet.*
- *Markförhandlingar går inte i lås.*
- *Svårigheten att kunna ordna elförsörjning*

### **5) Tillstånd och myndighetsutövning**

Händelse: Nödvändiga tillstånd eller myndighetsbeslut för att bygga anläggningen eller driva anläggningen uteblir. Tidsplanen, kostnaden, finansiering och kvaliteten kan påverkas.

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

*Orsaker:*

- *Bristfälligt underlag*
- *Fel utgångspunkt för projektet, förutsättningar saknas.*
- *Andra parter brister i åtaganden och svar saknas.*
- *Kortsiktiga intressen väger tyngre än långsiktiga intressen.*

**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 kvalitet 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 kvalitet.
- Utrymme för innovation i arbetssätt, affärsmodeller och lösningar.
- Affärsmodeller som tar tillvara stordriftsfördelar och som styrs av långsiktiga intressen.

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

## 9 EKONOMI

### 9.1 Budget

Under perioden 2019 – 2021 är den totala budgeten för projektet 230 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka fem procent av den totala investeringskostnaden för spårvägsinfrastrukturen. Projektet finansieras både av Uppsala kommun och Region Uppsala.

I förslag till mål och budget för 2019-2021 finns avsatta 260 miljoner kronor inom gatu- och samhällsmiljönämndens investeringsram för investeringar i spårinfrastruktur, under denna period. Den beräknade budgeten i projektdirektivet är lägre i jämförelse med mål och budget, anledningen är större kunskap i arbeten som behöver göras, delad finansiering med Region Uppsala samt avgränsningar mot senare skeden.

Av de totala kostnaderna på 230 miljoner kronorna för perioden, utgörs 158 miljoner kronor av investeringar som till sin helhet är kommunens ansvar, 48 miljoner kronor avser kostnader som till i sin helhet är regionens ansvar.

Utöver detta delas 48 miljoner kronor lika mellan regionen och kommunen. Nedanstående tabell sammanställer fördelningen (miljoner kronor) för projektdirektivet.

#### **Totala kostnader för perioden 2019-2021 per medfinansör**

##### **A) Gemensamma kostnader enligt projektdirektivet**

| År     | Kommunen |             | Regionen |             |
|--------|----------|-------------|----------|-------------|
|        | Drift    | Investering | Drift    | Investering |
| 2019   | 3,5      | 2           | 3,5      | 2           |
| 2020   | 6,5      | 3,5         | 6,5      | 3,5         |
| 2021   | 6,5      | 2           | 6,5      | 2           |
| Totalt | 16,50    | 7,5         | 16,50    | 7,5         |

Budgeten kommer att revideras efter uppföljning varje år.

En särskild överenskommelse mellan kommunen och regionen ska tecknas för att säkerställa finansiering och bemanning av egna delprojekt.

### 9.2 Ekonomisk uppföljning och prognoser

Projektet kommer att ha kontinuerliga ekonomiska uppföljningar och prognoser. På grund av projektets storlek och omfattning kommer dessa att utföras av en projektkontroller. Särskild rutin för uppföljning och prognoser tas fram i projektplanen.

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |

## 10 AVVECKLING

Projektets mål att ta fram beslutsunderlag för ett genomförandebeslut om byggande av spårväg eller ej. Resultat och erfarenheter av projektet skall överlämnas till programledningen för Uppsalapaketet så att ett eller flera nya direktiv kan skrivas för det fortsatta arbetet om beslut tas om att gå vidare med ett genomförande.

Om beslut fattas att inte gå vidare med ett genomförande skall påbörjade arbeten avslutas på lämpligt sätt för att möjliggöra framtida stadsutvecklingsarbete.

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

| <i>Kryssa i rutan för det alternativ som gäller</i>  | JA | NEJ |
|--|----|-----|
| Projektägare är utsedd (finansiär)   | x  |     |
| Projektledare, styrgrupp & mottagare är utsedda och införstådda med sitt åtagande  | x  |     |
| Resurserna för <b>planeringsfasen</b> är säkrade   | x  |     |
| <b>Planeringsfasen</b> är planerad och beskriven med kostnader, resurser, tid, leveranser och resultat                               | x  |     |
| Projektets mål är formulerat   | x  |     |
| Det förväntade resultatet för <b>planeringsfasen</b> 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 diarieföring är utsedd och en akt är upprättad för projektet   |    |     |

## 12 REFERENSER OCH BILAGOR

### *Referenser*

Avsiktsförklaring för Kunskapsstråket

Systemvalsstudien

Beslut TRV stadsmiljöavtal 2016

Beslut GSN 2017

Avtal med staten om Fyra spår

Beslut från staten om medfinansiering av Ultunalänken

Överenskommelse mellan Region Uppsala och Uppsala kommun

Avsiktsförklaring för Uppsala resecentrum

**Projektdirektiv**

25(25)

|  |                     |                |
|--|---------------------|----------------|
| Projektnamn<br>Uppsala spårväg                     | Datum<br>2019-01-07 |                |
| Författare<br>G Burel/M Rivera/S Krafft/C Rönnbäck | Dnr                 | Version<br>1.4 |