

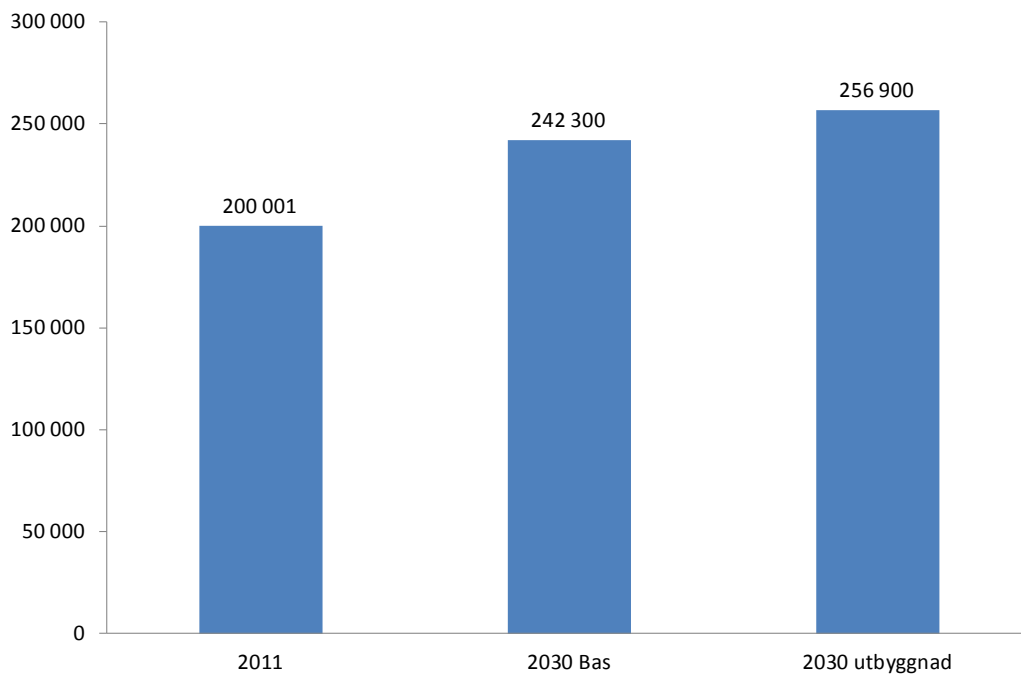
**PM**

## **Underlag till Fördjupad översiktsplan för förbindelse över Fyrisån - Kommunalekonomi**

Stockholm 2013-05-31, reviderad 2013-09-03

**WSP Analys & Strategi**

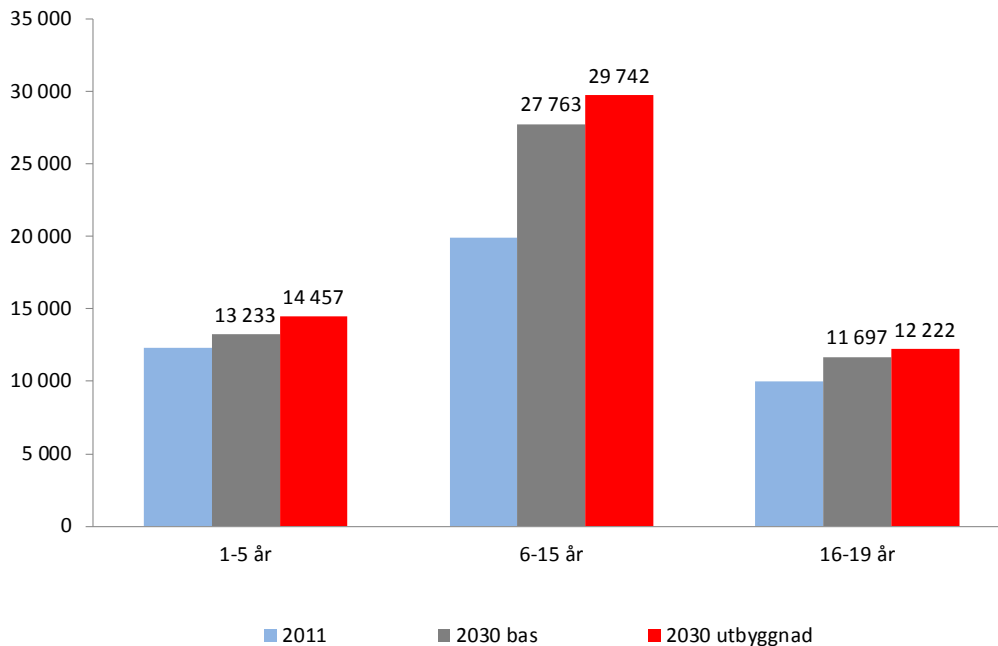
Denna PM redovisar en översiktlig kommunalekonomisk kalkyl och utgör ett underlag för "Fördjupad översiktsplan för förbindelse över Fyrisån". Kalkylen har genomförts av WSP på uppdrag av Uppsala kommun. De nya trafikförbindelserna föranleds av att det till 2030 antas tillkomma 7 000 bostäder i de södra stadsdelarna varav 2 000 bostäder lokaliseras längs Dag Hammarskjölds väg. Den kommunalekonomiska kalkylen utgår från kostnadsuppskattningar för de investeringar i väginfrastruktur som ligger utanför exploitörens ansvar och för tillkommande kostnader för drift och underhåll. Förutom nämnda uppgifter har efterfrågan på befolkningsdrivna verksamheter översiktligt beräknats utifrån en större befolkning och en annan ålderssammansättning. Underlaget baseras på skillnaden mellan två befolkningsprognoser för Uppsala kommun år 2030. Figur 1 visar befolkningen 2011, en basprognos och en utbyggnadsprognos med 5 000 tillkommande bostäder i de södra stadsdelarna och 2 000 utmed Dag Hammarskjölds väg.



**Figur 1 Befolkningen i Uppsala kommun 2011 och prognos 2030 bas samt prognos 2030 utbyggnad**

Bostadsutbyggnaden innebär en befolkningsökning på cirka 14 600 invånare (14 571). Uppdelat efter ålder går det att beräkna behovet av olika kommunala verksamheter, till exempel pedagogisk verksamhet.

Figur 2 nedan visar en jämförelse av befolkningsutvecklingen i åldersgrupperna 1-5 år, 6-15 och 16-19 år.



**Figur 2** Antal barn i åldrarna 1-5 år, 6-15 och 16-19 år, 2011 och 2030 bas samt 2030 utbyggnad

Skillnaden i antal barn 1-5 år används för att beräkna tillkommande efterfrågan på förskoleplatser år 2030: skillnaden i åldersgruppen 6-15 år för att skatta behovet av platser i förskoleklass och grundskola. Antalet ungdomar i åldern 16-19 år ger underlag för en beräkning av behovet av gymnasieplatser. Uppgifter i Kommun- och landstingsdatabasen (Kolada) visar att 2011 var nära 85 procent av alla barn i åldern 1-5 år i Uppsala kommun inskrivna i förskola och att gymnasiefrekvensen var drygt 75 procent av ungdomarna i åldrarna 16-19 år. Under antagande om att dessa andelar och nettokostnaden per barn år 2011 gäller framöver, går det att göra en enkel överslagsberäkning av tillkommande kostnader år 2030 för pedagogisk verksamhet när basprognosen jämförs med utbyggnadsprognosen, se tabell.

**Tabell 1** Beräkning av nettokostnader för pedagogisk verksamhet 2030

	Ålder	Differens antal invånare 2030	Nettokostnad per invånare 2011	Summa, mkr år 2030
Förskola	1-5 år	1 224	99 980 kr	122,4
Pedagogisk omsorg	1-12	2 779	1 893 kr	5,3
Fritidshem	6-12	1 555	15 182 kr	23,6
Grundskola	6-15 år	1 979	87 118 kr	172,4
Gymnasium	16-19 år	525	79 475 kr	41,7
Summa				365,4

Den översiktliga kalkylen som redovisas i tabellen antyder att de tillkommande kostnaderna kan ligga på cirka 365 miljoner kronor år 2030. Om den ökade kostnaden för pedagogisk verksamhet slås ut på befolkningsökningen (14 571 nya invånare) ger det en utgift på 25 075 kronor per invånare. Beräkningen bortser dock från att investeringar i nya skolbyggnader kan påverka kostnaden per elev. Detta kan vara en underskattning av kostnadsökningen eftersom antalet barn ökar i de redovisade åldersgrupperna till 2030, se figur ovan. Samtidigt belastar investeringar i nya skolor inte nödvändigtvis den kommunala budgeten direkt. En del kommuner låter till exempel kommunens fastighetsbolag bygga nya skolor och därefter hyr kommunen lokalerna. Under förutsättning att ökade hyreskostnader kan fördelas på fler elever kan ändå nettokostnaden per invånare i skolålder ge en rimlig uppskattning av utgifterna för det ökade antalet barn i skola och förskola.

En annan stor utgiftspost i den kommunala budgeten utgörs av äldreomsorg. Generellt sett ökar kostnaden för äldreomsorg med åldern. I SKL:s databas Kolada finns dock ingen uppdelning av befolkningen på unga och äldre pensionärer. Därför används nyckeltal som omfattar kostnader för personer från 65 år och uppåt. Tabellen nedan visar en skattning av den ökade kostnaden för äldreomsorg och också en beräkning av omsorg för insatser för personer med funktionsnedsättning.

**Tabell 2 Beräkning av nettokostnader för omsorg om äldre och funktionshindrade 2030**

	Ålder	Differens antal invånare 2030	Nettokostnad per invånare 2011	Summa, mkr år 2030
Äldreomsorg	65-w år	1 795	55 131kr	99,0
Insatser för funktionshindrade	0-w år	14 571	6 556kr	95,5
Summa				194,5

Beräkningen som redovisas ovan antyder att de tillkommande kostnaderna för omsorg om äldre och funktionshindrade kan ligga på nära 195 miljoner kronor år 2030. Om den ökade kostnaden slås ut på samtliga nya invånare ger det en utgift på 13 348 kronor per person.

Utöver åldersrelaterade utgifter kan det vara befogat att lägga till utgifter för kultur- och idrottsverksamhet. Det går dock inte att förutsäga i vilken mån respektive utgiftspost förhåller sig till en ökad befolkning eller till olika åldersgrupper. Den förenklade beräkningen nedan baseras på att kostnaderna växer proportionellt med befolkningen. Kostnaden per invånare uppgår till 1 855 kronor, se tabell nedan.

**Tabell 3 Beräkning av nettokostnader för kultur- och fritidsverksamhet 2030**

	Ålder	Differens 2030	Nettokostnad per inv 2011	Summa, mkr år 2030
Kultur	0-w år	14 571	957kr	13,9
Fritidsverksamhet	0-w år	14 571	898kr	13,1
Summa			1 855 kr	27,0

Den befolkningsrelaterade kostnadsökningen av den fördjupade översiktsplanen beräknas till cirka 587 miljoner kronor, se tabell 4 nedan för en sammanställning. Tabell 4 redovisar också en enkel beräkning av intäkterna. Den kommunala skattesatsen var 21,33 och skatteintäkten 38 591 kronor per invånare år 2011. År 2012 sänktes den kommunala skattesatsen till 20,84 i samband med att kollektivtrafiken fördes över till landstinget. Skatteintäkten ökade något och var 38 833 kronor per invånare. Under antagande om att Uppsala har samma kommunalskatt beräknas skatteintäkten öka med cirka 565,8 miljoner på grund av befolkningsökningen. Utan ett kommunalt utjämningsystem räcker dock inte skatteintäkterna till för att täcka de ökade utgifterna. Det kommunala inkomst- och kostnadsutjämningsystemet har nyligen reformerats, men under förutsättning att systemet fungerar som under 2012 får Uppsala ytterligare intäkter motsvarande 4 517 kronor per invånare och det innebär att intäkterna täcker de befolkningsrelaterade utgifterna.

**Tabell 4 Sammanställning förändring i befolkningsrelaterade kostnader och intäkter 2030, mkr samt kronor per tillkommande invånare**

	Skillnad, 2030 mkr	Kronor, per tillkommande invånare
<b>Förändrade kostnader</b>		
Pedagogisk verksamhet	365,4	25 075
Omsorg (äldre och funktionsnedsatta)	194,5	13 348
Kultur och fritid	27,0	1 855
Summa kostnader	586,9	40 278
<b>Förändrade intäkter</b>		
Skatteintäkter	565,8	38 833
Inkomst- och kostnadsutjämnings	65,8	4 517
Summa intäkter	631,7	43 350
Netto	44,8	3 072

Utöver de kostnader som redovisas ovan behöver hänsyn även tas till åtgärder i infrastrukturen. Investeringskostnaderna för den tillkommande transportinfrastrukturen skiljer sig mellan olika utredda alternativ för att skapa en förbindelse över Fyrisån. De alternativ vars kostnader skattats översiktligt beskrivs i underlagsrapporten om samhälls-ekonomi och redovisas i tabell 5 nedan.

**Tabell 5 Skattat investeringsbehov per alternativ, mkr**

		Alternativspecifik vägin- frastruktur
Alternativ 1	Cykelbro över Fyrisån	20
Alternativ 2	Bussbro över Fyrisån	80
Alternativ 3	Spårbilsbro över Fyrisån	224*
Alternativ 4	Bussbro över Fyrisån och koppling till E4	211
Alternativ 5	Bilbro över Fyrisån och koppling till E4	295
Alternativ 6	Bilbro över Fyrisån	163

\*Not: oklart om hur stor kommuns andel är av investeringsutgiften

De alternativspecifika investeringarna i transportinfrastruktur har skattats till mellan 20 och 295 miljoner kronor. I tabellen ingår dock inte väginfrastruktur på cirka 150 miljoner kronor som ligger på gränsen mellan de tillkommande bostadsområdena och övrig väginfrastruktur (blå gator, se figur 4.13 i underlagsrapport "Systemanalys"). Investeringen av spårbilsinfrastruktur i Alternativ 3 är inte heller riktigt jämförbar eftersom kollektivtrafiken inte enbart är en kommunal fråga. Det är dock svårt att på förhand säga hur en fördelning av utgifterna mellan kommunen och landstinget kan komma att fördelas vid en eventuell investering i spårbilsbro.

Av systemanalyserna framgår att Alternativ 5 och Alternativ 6 även ger en avlastning av Kungsängsleden. Det betyder att i dessa alternativ kan en uppgradering av Kungsängsleden till fyrfältsväg senareläggas. De grova uppskattningar som har gjorts anger att kostnaden för att uppgradera leden kan ligga på mellan 75 och 100 miljoner kronor.

Utöver investeringskostnader tillkommer drift och underhåll för nya vägar. För att göra en uppskattning av dessa kostnader har hjälp tagits av Trafikverkets kalkylverktyg EVA. De drifts- och underhållskostnader som redovisas nedan gäller 2030 års trafikflöden enligt Scenario Trend<sup>1</sup>. Kostnader för drift- och underhåll uppkommer för vägar som kommunen finansierar och för vägar som kan förväntas finansieras av exploitörerna (blå gator). För cykelbron i Alternativ 1 används en schablon motsvarande 1 procent av investeringskostnaden.

Den årliga kostnaden för investeringarna har beräknats med hjälp av annuiteter med antagande om 4 procents ränta och 40 års livslängd. Tabell 6 nedan redovisar de årliga kostnaderna för väginfrastruktur; uppdelat efter investering samt drift och underhåll. På

<sup>1</sup> Scenario Trend innebär en trendmässig framskrivning av trafiknivåerna, se underlagsrapport Systemanalys. Eftersom ett större trafikflöde ger en något högre kostnad för drift och underhåll, så innebär valet av Trend att de skattade drifts- och underhållskostnaderna har tagit höjd för eventuella framtida trafikdämpande åtgärder.

grund av osäkerheten om ansvaret för finansiering av spårbilsbron redovisas ingen beräkning av Alternativ 3.

**Tabell 6 Kostnader per alternativ och år, mkr**

	Investeringskostnad	Drift och underhåll	Summa
Alternativ 1	1,0	1,0	2,0
Alternativ 2	4,0	1,0	5,0
Alternativ 4	10,7	2,2	12,9
Alternativ 5*	14,9	4,8	19,7
Alternativ 6*	8,2	2,8	11,1

\*Not Genom val av Alternativ 5 eller Alternativ 6 kan investering av Kungsängsleden senareläggas.

Som nämndes ovan innebär val av Alternativ 5 eller Alternativ 6 att Kungsängsleden avlastas. Genom detta kan behov av kapacitetsökning av leden senareläggas. På grund av att kostnadsuppskattningarna är osäkra används här kostnaden som motsvaras av den lägre skattade utgiften för uppgradering av leden. Per år skulle en investering på 75 miljoner innebära en inbesparing på cirka 3,8 miljoner kronor. Dessutom blir det en inbesparing i utgifter för drift och underhåll för de två nya körfält som inte behöver byggas. Sammanlagt cirka 4,5 miljoner kronor per år vid val av Alternativ 5 eller Alternativ 6.

Utifrån uppgifterna om kostnaderna för väginfrastruktur och om hur stora nettointäkterna kan vara per ny invånare (3 072 kr) går det att ta fram ett räkneexempel som visar hur många nya invånare som behövs för att finansiera infrastrukturen, se tabell 7 nedan.

**Tabell 7 Räkneexempel antal nya invånare och nettokostnad (mkr) för väginfrasturktur**

		Netto, väginfrastruktur, mkr per år	Beräknat antal nya invånare
Alternativ 1	Cykelbro över Fyrisån	2,0	651
Alternativ 2	Bussbro över Fyrisån	5,0	1628
Alternativ 4	Bussbro över Fyrisån och koppling till E4	12,9	4200
Alternativ 5	Bilbro över Fyrisån och koppling till E4	15,2	6413
Alternativ 6	Bilbro över Fyrisån	6,6	3613

Räkneexemplet ovan antyder att samtliga alternativ kan finansieras med den befolkningsökning på cirka 14 600 personer som väntas tillkomma. De minst kostsamma utbyggnaderna utgörs av Alternativ 1, Alternativ 2 och Alternativ 6. Om man antar att Kungsängsledens kapacitetsgräns nås oberoende av de 7000 extra bostäderna i södra Uppsala som analyserna bygger på kan 4,5 mkr av nettokostnaderna räknas bort för alternativ 5 och 6. Isåfall krävs knappt 5000 nya invånare för alternativ 5 och drygt 2000 för alternativ 6.