

Datum:
2026-09-25

Diarienummer:
KSN-2022-02108-29

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse

Kommunstyrelsen

Handläggare:
Erik Linde

Genomförandeavtal Fyra Spår Uppsala - Uppsala C och Bergsbrunna

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** godkänna Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala, delen Uppsala C, i enlighet med ärendets bilaga 1,
2. **att** godkänna Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala, delen Bergsbrunna, i enlighet med ärendets bilaga 2,
3. **att** delegera till stadsbyggnadsdirektören att vid behov godkänna justeringar av, och tillägg till, avtalen, samt
4. **att** godkänna att stadsbyggnadsdirektören undertecknar kommande drift- och underhållsavtal som en konsekvens av åtgärderna i genomförandeavtalen.

Ärendet

Uppsala kommun och Region Uppsala har tillsammans med regeringen den 18 december 2017 tecknat en överenskommelse ("Fyrspårsavtalet") avseende utbyggnad av infrastruktur och bostäder. Kommunen, Region Uppsala och Trafikverket ingick den 23 augusti 2022 en avsiktsförklaring avseende samtliga planerade åtgärder på sträckan Söder Bergsbrunna–Uppsala C. Därefter tecknades medfinansieringsavtal för sträckan samt till detsamma två efterföljande ändringsavtal.

Aktuellt ärende avser genomförandeavtal för delsträckorna Bergsbrunna och Uppsala C. Avtalen reglerar ansvarsfördelning i genomförandet avseende projektering, utförande, kostnader, samt ägande och drift- och underhållsansvar för de åtgärder som ska genomföras inom respektive delsträcka. Avtalen reglerar även

samverkansfrågor så som projektorganisation, arbetsmiljöansvar, markåtkomst och ekonomi.

Beredning

Ärendet har beretts av Stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret i samverkan med Trafikverket och Region Uppsala.

Föredragning

Uppsala kommun växer och förväntas fortsätta växa kontinuerligt. Detta tack vare näringslivets sammansättning och de goda förutsättningar som finns för utveckling av kommunen. Resandet mellan Uppsala och Stockholm kommer parallellt med kommunens utveckling att fortsätta att öka. För att möjliggöra denna reseökning samt det nationella och regionala transportbehovet har staten i Fyrspårsavtalet åtagit sig att höja kapaciteten i järnvägsanläggningen genom att järnvägen byggs ut från två till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm. Projektet omfattar även en ny station i Bergsbrunna och kapacitetshöjande åtgärder vid Uppsala Centralstation.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att genomföra utbyggnaden. Genomförandeavtalen är nästa steg efter medfinansieringsavtalet och preciserar hur de överenskomna åtgärderna ska projekteras, utföras, kostnadsfördelas samt förvaltas efter färdigställande. Avtalen utgår från den ansvarsfördelning som tidigare fastställts i medfinansieringsavtalet och dess ändringsavtal.

Genomförandeavtalet för Bergsbrunna omfattar sträckan mellan Söderby vägport och Sävjaån. Avtalet reglerar bland annat genomförandet av ersättningslösningar för dagens plankorsning vid Gårdsvägen med två nya passager under spåren, Gårdsvägens vägport och en gång- och cykelpassage under spåren vid Danelids IP. Även Vallby vägport, Bergsbrunna station med stationsbyggnad och plattformsförbindelse, dess östra och västra stödmurar, Kristinapassagen samt Södra passagen regleras i avtalet.

Avtalet skapar förutsättningar för att utveckla den nya bytespunkten i Bergsbrunna med anslutning till framtida spårväg, regional busstrafik, pendlarparkeringar och planerade stadsdelar på båda sidor om järnvägen. Samtidigt säkerställs att järnvägsutbyggnaden kan genomföras på ett sätt som stödjer kommunens långsiktiga stadsutveckling. Avtalet innehåller även principer för gemensam samverkan kring stationens resenärsmiljö, tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet.

Genomförandeavtalet för Uppsala C omfattar sträckan mellan Saltgatan och strax norr om Vaksalagatan. Avtalet reglerar bland annat genomförandet av den norra gångbron, åtgärder i Centralpassagen, de nya spåren 9 och 10, åtgärder vid Strandbodgatan, Anna Lindhs plats, gång- och cykelbron över Strandbodgatan, flytten av byggnadsminnet Ställverket samt den nya plattformen för spår 1.

Den norra gångbron utgör en central del av utvecklingen av Uppsala Centralstation genom att skapa ytterligare kapacitet för resenärsflöden mellan plattformar och samtidigt förbättra kopplingen mellan stadens östra och västra delar. Bron kommer efter färdigställandet att ägas och förvaltas av kommunen.

Genom avtalet regleras även hur busstrafik, hållplatser, reglerplatser och övrig kollektivtrafik ska fungera under byggtiden. Parterna har tagit fram en struktur för samverkan som syftar till att minimera störningar för resenärer, näringsliv och övriga trafikslag under genomförandet.

Avtalen innebär också att ett antal anläggningar efter färdigställandet kommer att överlåtas till kommunen. Kommunen övertar då ansvaret för drift och underhåll av anläggningarna.

De framtida drift- och underhållskostnaderna kommer att preciseras i kommande drift- och underhållsavtal mellan parterna

Genomförandeavtalen bygger på Trafikverkets nuvarande planering där järnvägsplanen förväntas vinna laga kraft under sommaren 2027, entreprenadarbetena påbörjas under våren 2028 och den nya järnvägsanläggningen öppnas för trafik senast i december 2034.

Ekonomiska konsekvenser

Genomförandeavtalen preciserar kostnadsansvaret för de tillägg som kommunen har beställt av Trafikverket i kommunala anläggningar inom projekten för utbyggnaden till fyra spår. Tilläggen avser åtgärder utöver Trafikverkets grundutförande.

För tillägg i kommunens egna anläggningar ska kommunen ersätta Trafikverket för faktisk kostnad inklusive byggherrekostnad om 21 procent. Den slutliga kostnaden fastställs utifrån faktiskt utfall i samband med genomförandet.

De ekonomiska konsekvenser som redovisas nedan utgår från prisnivå januari 2022.

Genomförandeavtalen medför kostnader för kommunala tillägg om 36,95 miljoner kronor, inklusive byggherrekostnader.

En samlad redovisning av åtgärder och tillägg, från tidigare medfinansieringsavtal och dessa genomförandeavtal återfinns i Bilaga 3.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 25 september 2026
- Bilaga 1, Genomförandeavtal Fyra Spår Uppsala – delen Uppsala C med bilagor
- Bilaga 2, Genomförandeavtal Fyra Spår Uppsala – delen Bergsbrunna med bilagor
- Bilaga 3, Åtgärder och ekonomiska konsekvenser

Stadsbyggnadsförvaltningen

Birgitta Pettersson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Trafikverkets ärendenummer

Dokumentdatum

TRV 2026/94613

2026-08-31

Uppsala kommuns ärendenummer

KSN-2022-02108

Region Uppsalas ärendenummer

TSN 2026-00089

Genomförandeavtal Fyra Spår Uppsala – delen Uppsala C

Innehållsförteckning

§ 1.	Parter.....	3
§ 2.	Definitioner och begrepp	3
§ 3.	Syfte och bakgrund	4
§ 4.	Omfattning	4
§ 5.	Övriga avtal	5
§ 6.	Beskrivning av åtgärder och ansvarsfördelning inom åtgärderna	5
§ 7.	Projektorganisation och former för Parternas samverkan	14
§ 8.	Kravställning	17
§ 9.	Projektering.....	18
§ 10.	Utförande	19
§ 11.	Överlämning.....	20
§ 12.	Garantier	21
§ 13.	Arbetsmiljöansvar	21
§ 14.	Ledningsomläggningar	21
§ 15.	Detaljplaner.....	21
§ 16.	Tillstånd	21
§ 17.	Markåtkomst	22
§ 18.	Ersättning för skada	23
§ 19.	Kommunikation	23

§ 20.	Ekonomi	23
§ 21.	Slutuppgörelse	23
§ 22.	Sekretess	24
§ 23.	Avtalets giltighet	24
§ 24.	Tvist	24
§ 25.	Övrigt.....	24
§ 26.	Underskrifter	24

Bilagor:

Bilaga 1 Norra gångbron

Bilaga 2 Centralpassagen

Bilaga 3 Spår 9 och 10 samt Stationsgatan

Bilaga 4 Hållplatslägen Resecentrum i Uppsala

Bilaga 5 Strandbodgatan

Bilaga 6 Anna Lindhs plats

Bilaga 7 Gång- och cykelbro över Strandbodgatan

Bilaga 8 Spår 2, byggnadsminnet Ställverket, Sidenvärgatan

Bilaga 9 Spår 1

Bilaga 10 PM tillfälliga busshållplatser

Bilaga 11 Ekonomi Trafikverket-Kommunen

Bilaga 12 Ekonomi Trafikverket-Regionen

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om genomförande enligt följande (**Avtalet**):

§ 1. Parter

Trafikverket, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan ”**Trafikverket**”,
Uppsala kommun, org.nr. 212000-3005, Uppsala kommun, 753 75 Uppsala, nedan ”**Kommunen**”,
Region Uppsala, org.nr 232100-0024, 751 85 Uppsala, nedan ”**Regionen**”
Gemensamt även benämnda ”**Parterna**” och enskilt ”**Part**”.

§ 2. Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta genomförandevalt:

Basår: 2022-01.

Beslutsforum: Sådant beslutsforum som definieras i Samverkansplanen.

Byggherrepåslag: Med ändring av definitionen av *Byggherrekostnad* i Medfinansieringsavtalet avser *Byggherrepåslag* i detta Avtal ett procentuellt påslag på Faktisk kostnad som ska täcka kostnader för de aktiviteter som byggherren genomför i egen regi, oberoende av entreprenadform, exklusive skatter och avgifter. Detta omfattar bygghandlingsprojektering, projektledning, byggledning, syner och besiktning. Kostnad för utredning, systemhandling, planläggning, tillstånd, markåtkomst och tredjemansskada ingår inte i byggherrepåslag.

Faktisk kostnad: Verklig och verifierbar kostnad för utförandet av åtgärd.

Gestaltningssäkringslista: Vid var tid gällande gestaltningssäkringslista så som den definierats i Beslutsforumet.

Grundutförande: Grundutförandet motsvarar den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation samt Trafikverkets ekonomiska ansvar för ny- och ombyggnad av infrastruktur.

Index: Trafikverkets Infrastrukturindex, Investeringsindex banhållning.

Järnvägsplan: Järnvägsplan Fyra Spår Uppsala Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation, Uppsala kommun.

Medfinansieringsavtalet: Avtal ingånget mellan Trafikverket, Uppsala kommun och Region Uppsala, daterat 2023-09-03, inklusive Ändringsavtal 1, daterat 2024-11-26, och Ändringsavtal 2, daterat 2026-02-27, till medfinansieringsavtal ”Medfinansiering Uppsala C–Uppsala S”.

Projektet: Trafikverkets projekt Fyra spår Uppsala, JO 1807 Ostkustbanan, Fyra spår, Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm, delen söder Bergsbrunna–Uppsala central) samt åtgärder som i övrigt särskilt regleras i detta Avtal.

Projektledare: Av varje Part utsedd projektledare för varje delsträcka av Projektet.

Reglerplats: Särskilt avsatt område i anslutning till busstrafikens linjenät där bussar får stå uppställda för att reglera tidtabellshållning och ha raster för förare.

Samverkansplan: Vid var tid gällande "Samverkansplan avseende projekt Fyra spår Uppsala och berörda stadsutvecklings- och infrastrukturprojekt mellan Uppsala Kommun, Region Uppsala och Trafikverket".

Teknisk handbok: Kommunens Tekniska handbok, såsom den publicerats på Kommunens hemsida, 2025-09-02.

Trafikföringsprincip: Koncept för trafikens organisering under byggskedet som möjliggör bedömning av påverkan på busstrafikens funktion, framkomlighet och trafikeringsförutsättningar.

VGU: TDOK TRVINFRA-0396.

Överenskomna handlingar: Handlingar för genomförande av åtgärder i § 6 som upprättats och reviderats i enlighet med § 9.

§ 3. Syfte och bakgrund

Projektet genomförs därför att Staten, Uppsala kommun och Region Uppsala den 18 december 2017 tecknade avtal om utbyggnad av järnvägen till fyra spår på sträckan från Knivsta kommungräns till Uppsala Centralstation, kapacitetshöjande åtgärder på Uppsala Centralstation och om bostadsbyggande. Staten uppdrog därefter åt Trafikverket att genomföra projekt Fyra Spår Uppsala Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation, Uppsala kommun.

I anslutning till Projektet utför Kommunen och Regionen byggnation av en spårväg intill Uppsala Centralstation och Kommunen avser att bygga ett nytt stationshus.

Syftet med detta Avtal är:

- Att reglera respektive Parts ansvar för genomförande av Trafikverkets spårutbyggnad till fyra spår med ändringar av intilliggande berörda kommunala och regionala anläggningar.
- Att ge förutsättningar för Parterna att i samverkan skapa trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer för resenärer och stadens invånare.
- Att ge förutsättningar för Parterna att upprätthålla en god framkomlighet för samtliga trafikslag även under Projektets genomförande.

§ 4. Omfattning

Avtalsmässigt är Projektet uppdelat i tre delsträckor, Bergsbrunna, Vimpelgatan och Uppsala C. Respektive delsträcka regleras i separata genomförandavtal. Frågor som har bäring på Regionens busstrafik regleras i avtalen för Bergsbrunna och Uppsala C.

Detta Avtal omfattar de åtgärder som krävs för genomförande av Projektet på sträckan mellan Saltgatan och strax norr om Vaksalagatan (km-tal 64+970 – 66+200 i järnvägens längdmätning).

Avseende kollektivtrafik för buss omfattar Avtalet sträckan norr om Kuggebro till strax norr om Vaksalagatan (km-tal 62+200 – 66+200 i järnvägens längdmätning).

§ 5. Övriga avtal

5.1 Tidigare tecknade avtal

Parterna har tidigare träffat följande avtal:

- Avsiktsförklaring (nedan ”**Avsiktsförklaringen**”), daterad 2023-01-27, med diarienummer TRV 2022/80628, KSN-2022-02108, RS2022-00324
-

Parterna och **Jernhusen AB** har tidigare träffat följande avtal:

- Avsiktsförklaring för genomförande av gemensam målbild 2050+ för Uppsala Resecentrum, daterad 2018-08-13.

Kommunen och **Trafikverket** har tidigare träffat följande avtal:

- Medfinansieringsavtalet
- Avtal om fördjupade utredningar (förprojektering) med anledning av tillägg inom järnvägsplanen Uppsala Söder Bergsbrunna-Uppsala Centralstation inom projekt Fyra Spår Uppsala, daterat 2023-03-10.
- Genomförandeavtal förstudie gångbroar Uppsala Centralstation, daterat 2023-10-13.
- Genomförandeavtal – flytt av Lennabanan – planskede, daterat 2024-02-07.
- Genomförandeavtal Systemhandling för gång- och cykelbro över Strandbodgatan, Uppsala C, daterat 2024-05-29.
- Genomförandeavtal Systemhandling för Norra Bron, Uppsala C, daterat 2024-05-29.
- Genomförandeavtal Bygghandling för gång- och cykelbro över Strandbodgatan, Uppsala C, daterat 2025-10-03.

Regionen och **Trafikverket** har tidigare träffat följande avtal:

- Genomförandeavtal för utredning och förprojektering av spärrlinjer på Uppsala C”, daterat 2026-01-12.
- Sam- och medfinansieringsavtal för åtgärder vid Uppsala C och Bergsbrunna, daterat 2026-04-02.

5.2 Kommande avtal

Erforderliga drift- och underhållsavtal ska tecknas mellan berörda Parter för att klarlägga detaljerade gränssnitt. Dessa avtal ska vara upprättade senast vid öppnande för trafik om inte annat överenskomms mellan Parterna.

Markavtal ska tecknas mellan Trafikverket och Kommunen i enlighet med 17.3 nedan.

§ 6. Beskrivning av åtgärder och ansvarsfördelning inom åtgärderna

Part som har ansvar för utförande av åtgärd som påverkar allmän plats ska

- Demontera och forsla bort kommunal utrustning såsom kantsten och markplattor till av Kommunen anvisad plats inom kommunen
- Säkerställa att tillfredsställande belysning av platsen bibehålls

Nedan beskrivs dels åtgärder i den statliga järnvägsanläggningen, dels åtgärder i de kommunala anläggningarna. Kommunens kostnadsansvar för åtgärder i den statliga anläggningen och Trafikverkets kostnadsansvar för åtgärder i de kommunala anläggningarna definieras i Medfinansieringsavtalet.

Detta Avtal innehåller även bestämmelser där Kommunen uppdrar åt Trafikverket att utföra ytterligare åtgärder i de Kommunala anläggningarna. Omfattning och ersättning för sådana ytterligare åtgärder ska regleras i särskilda avtal om bestämmelserna i detta Avtal inte är tillräckligt utförliga.

Bilagor 1-3 och 5-9 ger översiktlig vägledning om åtgärdernas geografiska placering. De ansvarsfördelningar som är definierade i detta Avtal ska beskrivas i detaljerade ritningar som ska antas i Beslutsforumet.

6.1 Norra gångbron

Åtgärden omfattar en ny gångbro som ska fungera som passage mellan stadsdelarna på ömse sidor av järnvägen och som plattformanslutning för resenärer i enlighet med Bilaga 1. Den ska ansluta till stationsmiljön i väster och till Stationsgatan i öster.

Åtgärder i järnvägsanläggningen:

- Anslutning av lyftpaket i plattformar.

Åtgärder i de kommunala anläggningarna:

- Ny gångbro.
- Anslutning till stationsmiljö på ömse sidor om järnvägen.

6.1.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska ansvara för projektering av Norra gångbron.

6.1.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ansvara för utförande av Norra gångbron.

6.1.3 Kostnadsansvar

Kostnadsansvaret regleras i Medfinansieringsavtalet, med användande av detta Avtals definition av Byggherrepåslag.

6.1.4 Ägande och drift- och underhållsfrågor

Kommunen ska äga Norra gångbron och ha kostnadsansvar för dess drift och underhåll. Anläggningen ska hållas öppen minst under de tidpunkter på dygnet då järnvägen trafikeras av persontrafik.

Åtgärdens gränser för ägande och drift och underhåll ska i möjlig utsträckning specificeras under projekteringsskedet. Ägargränser kommer att definieras i relationshandlingarna.

Parterna är överens om att Norra gångbron kan fastighetsbildas som en 3D-fastighet istället för att upprätta ett servitut.

6.2 Centralpassagen

Åtgärden omfattar arbeten i området kring den befintliga Centralpassagen enligt Bilaga 2.

Arbeten i järnvägsanläggningen:

- Nytt hisspaket mellan Centralpassagen och plattform för spår 8.

- Nytt hisspaket mellan Centralpassagen och plattformar för spår 4-7.

Arbeten i de kommunala anläggningarna:

- Bredd på trappa mellan Centralpassagen och yta för kiss-and-ride minskas. Räcken och handledare med barnvagnsramp i trappan placeras i direkt anslutning till ny hiss. Ny belysning som ersätter befintlig belysning i vägg mot plattform 8. Befintlig markvärme i trappan uppfyller inte önskad funktion. Markvärmerna ska ändå återställas till befintligt skick om inte annat överenskomms mellan Trafikverket och Kommunen.
- Återställande av allmän platsmark.
- Eventuell flytt/tillfällig nedmontering av konstverk i form av ljusskärmar i Centralpassagen.

6.2.1 Ansvar för projektering

Kommunen ska ansvara för att ta fram projekteringsförutsättningar för flytt/nedmontering av konstverk i Centralpassagen om det visar sig vara nödvändigt.

Trafikverket ska ansvara för projektering av övriga arbeten i denna åtgärd.

6.2.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ansvara för utförandet av åtgärden.

6.2.3 Kostnadsansvar

Trafikverket har kostnadsansvar för projektering och utförande av åtgärden.

6.2.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket äger och har kostnadsansvar för drift och underhåll av hisspaket mellan Centralpassagen och plattform för spår 8 samt hisspaket till plattformar för spår 4-7.

Kommunen äger och har kostnadsansvar för drift- och underhåll av trappa mellan Centralpassagen och yta för Kiss-and-ride, inklusive belysning, handledare, barnvagnsramp, markvärme och konstverk.

6.3 Spår 9 och 10 samt Stationsgatan

Åtgärden omfattar arbeten i området kring spår 9, 10 inklusive plattformar och justeringar i delar av de kommunala anläggningarna samt del av Lennabanan enligt Bilaga 3.

Transformatorstation och ledningar inom området ingår inte. Dessa regleras i separat genomförandavtal som ska upprättas mellan berörda parter och Trafikverket.

Arbeten i järnvägsanläggningen:

- Anläggande av spår 9 och 10 med tillhörande plattformar.

Arbeten i de kommunala anläggningarna, fram till Lennabanans nya anläggning, såsom den definieras i kommande separata avtal mellan Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar (SRJmf), Trafikverket och Kommunen:

- Demontering och/eller rivning av Lennabanans spåranläggning inklusive stationshus och tekniska anläggningar.
- Flytt av cykelställ.
- Rivning av gång- och cykelbana utmed Stationsgatan.
- Flytt av Kommunens befintliga teknikhus som försörjer bevattningsanläggning och markvärmeanläggning.

- Återställande av allmän plats.
- Upprättande av tillfälliga hållplatslägen för E2, E3, E4, E6, E7. Ordinarie läge framgår av Bilaga 4.

6.3.1 Ansvar för projektering

Kommunen ska ansvara för projektering av tillfälliga hållplatslägen och flytt av cykelställ.

Trafikverket ska ansvara för övrig projektering.

Tillfälliga hållplatslägen tillhandahålls av Kommunen. Lokalisering samråds mellan Parterna i enlighet med 7.2.

6.3.2 Ansvar för utförande

Kommunen ska ansvara för utförande av tillfälliga hållplatslägen och flytt av cykelställ.

Trafikverket ska ansvara för utförandet av övriga arbeten.

Regionen ska tillhandahålla väderskydd i den mån befintliga väderskydd inte kan återanvändas.

Kommunen ska avisera Regionen senast 6 månader före flytt om nya väderskydd behöver tillhandahållas.

Trafikverket ska avisera Kommunen vid vilken tidpunkt cykelställ ska vara bortforslade senast tolv månader i förväg. Kommunen ska ha bortforslat cykelställ inom angivet datum. Cykelställ som står kvar efter angivet datum tillfaller Trafikverket.

Befintliga körfält ska hållas öppna för buss- och allmän trafik.

6.3.3 Kostnadsansvar

Kommunen har kostnadsansvar för bortforsling av cykelställ med erhållande av sådan ersättning från Trafikverket som definierats i Medfinansieringsavtalet samt flytt av hållplatslägen som beror på utbyggnad av Norra gångbron i enlighet med § 6.1.3.

Trafikverket har kostnadsansvar för övriga åtgärder i denna punkt.

6.3.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket äger och har kostnadsansvar för drift- och underhåll för spår 9 och 10 med tillhörande plattformar.

Kommunen äger och har kostnadsansvar för drift- och underhåll för allmän plats.

Regionen äger och har kostnadsansvar för väderskydd för busshållplatser.

6.4 Strandbodgatan

Åtgärden omfattar arbeten i området kring Strandbodgatan under befintliga och tillkommande järnvägsbroar, enligt Bilaga 5.

Arbeten i järnvägsanläggningen:

- Ny järnvägsbro för spår 9 och 10 på östra sidan om befintlig järnvägsbro över Strandbodgatan samt ny järnvägsbro för spår 2 på västra sidan om befintlig järnvägsbro över Strandbodgatan.
- Komplettering av lyftpaket (hiss och trappa) till spår 10, inklusive markvärme framför hiss i Strandbodgatan (samma markvärme som nämns i punkt 6.5).
- Flytt av lyftpaket (hiss och trappa) till spår 2 och 3.

Arbeten i den kommunala anläggningen:

- Komplettering med ny effektbelysning under järnvägsbroarna över Strandbodgatan.
- Återställande av allmän plats.
- Gatubelysning

6.4.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska ansvara för projektering av arbetena i denna åtgärd.

6.4.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ansvara för utförandet av arbetena i denna åtgärd.

6.4.3 Kostnadsansvar

Kommunen har kostnadsansvar för kompletterande effektbelysning under järnvägsbroarna över Strandbodgatan.

Trafikverket har kostnadsansvaret för övriga åtgärder i denna punkt.

6.4.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket äger samt har kostnadsansvar för drift och underhåll av:

- Ny järnvägsbro för spår 9 och 10 på östra sidan om befintlig järnvägsbro över Strandbodgatan.
- Ny järnvägsbro för spår 2 på västra sidan om befintlig järnvägsbro över Strandbodgatan.
- Komplettering av lyftpaket (hiss och trappa) till spår 10, inklusive markvärme.
- Flytt av lyftpaket (hiss och trappa) till spår 2 och 3.

Kommunen äger samt har kostnadsansvar för drift- och underhåll av:

- Belysning under Strandbodgatan.

6.5 Anna Lindhs plats

Åtgärden omfattar arbeten i området mellan kontorshuset Juvelen och järnvägsanläggningen, Anna Lindhs plats, enligt Bilaga 6.

Arbeten i kommunal anläggning:

- Demontering av kommunal utrustning såsom markbetongplattor, belysning, soptunnor, plantering, granitmurdelar till blocksoffor med mera.
- Flytt av konstverket Tyst vatten.
- Markvärmeanläggningen som försörjer trappan mellan Juvelen och plattformen för spår 10 ska utökas så att den även försörjer ytan framför hiss vid Strandbodgatan (samma markvärme som nämns i punkt 6.4).
- Utgångspunkten är att trappan mellan Juvelen och nya plattformen för spår 10 inte ska påverkas av Åtgärden.

6.5.1 Ansvar för projektering

Kommunen ska ansvara för projektering av flytt av konstverket Tyst Vatten.

Trafikverket ska ansvara för projektering av åtgärden i övrigt.

6.5.2 Ansvar för utförande

Kommunen ansvarar för att iordningsställa ny plats för konstverket Tyst vatten vid kvarteret Munin samt för flytt av konstverket. Kommunen ansvarar för att konstverket är flyttat till den nya platsen senast 2027-11-30, eller annan tidpunkt som Parterna kommer överens om.

Trafikverket ska ansvara för utförandet av övriga arbeten i denna åtgärd.

6.5.3 Kostnadsansvar

Trafikverket har kostnadsansvar för åtgärden.

6.5.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Kommunen ska äga och ha kostnadsansvar för drift och underhåll av anläggningarna i åtgärden.

6.6 Gång- och cykelbro över Strandbodgatan

Åtgärden omfattar tillkommande gång- och cykelbro inklusive ramper över Strandbodgatan enligt Bilaga 7.

Arbeten i kommunal anläggning:

- Anläggande av ny gång- och cykelbro på västra sidan om den tillkommande järnvägsbron över Strandbodgatan. Gång- och cykelbron inkluderar ramp på ömse sidor om bron.

6.6.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ansvarar för projektering i enlighet med separat genomförandeavtal, *Genomförandeavtal Bygghandling för gång- och cykelbro över Strandbodgatan, diarienummer TRV 2024/56944, KSN-2024-01725*.

Kommunen ska ansvara för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

6.6.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ansvara för utförande av gång- och cykelbron över Strandbodgatan.

6.6.3 Kostnadsansvar

Kommunen har kostnadsansvar för åtgärden. Kommunen ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 %.

Den bedömda kostnaden för utförandet av åtgärden är 19,1 miljoner kronor per Basmånad.

Kostnadsansvar för projektering av åtgärden har reglerats i separat genomförandeavtal, *Genomförandeavtal Bygghandling för gång- och cykelbro över Strandbodgatan, diarienummer TRV 2024/56944, KSN-2024-01725*.

6.6.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Kommunen äger samt ansvarar för drift- och underhåll av gång- och cykelbron över Strandbodgatan samt anslutningar till gång- och cykelbron på båda sidor om denna.

6.6.5 Övrigt

Kommunen planerar att anlägga en ny gång- och cykelbana utmed järnvägen från den nya gång- och cykelbron till Vimpelgatan. Den planerade gång- och cykelbanan kommer delvis att placeras på mark som tillhör Trafikverket. Parterna är överens om att erforderlig mark för den nya gång- och

cykelbanan ska upplåtas till Kommunen via ett servitut på fastighet Dragarbrunn 32:1, se Bilaga 7. Detta servitut ska upprättas innan byggnationen påbörjas.

6.7 Spår 2, byggnadsminnet Ställverket, Sidenvävargatan

Åtgärden omfattar arbeten i området kring tillkommande spår 2 inklusive plattform, flytt av byggnadsminnet Ställverket och ombyggnad av Sidenvävargatan enligt Bilaga 8.

Transformatorstation och ledningar (inklusive befintlig OPI-kanal) ingår inte utan hanteras i särskilt genomförandeavtal som ska upprättas mellan berörda Parter, ledningsinnehavare och Trafikverket.

Åtgärden påverkar befintliga håll- och reglerplatser för busstrafiken. Permanent läge för håll- och reglerplatser är vid detta Avtals tecknande inte bestämt. Parternas utgångspunkt är att skapa en tillfällig lösning fram till dess att den permanenta lösningen är beslutad.

Det permanenta läget för reglerplatser och hållplatsläge för D1 ska fastställas av Kommunen i samråd med Regionen. Lokalisering och utformning ska ske i enlighet med Regionens krav på funktion, framkomlighet och drift av kollektivtrafiken. Senast 2027-06-30 ska beslut om ny lokalisering vara klar.

Arbeten i järnvägsanläggningen:

- Anläggande av spår 2 med tillhörande stödmur utmed Sidenvävargatan.
- Iordningställande av yta för ny placering av byggnadsminnet Ställverket.
- Flytt av byggnadsminnet Ställverket till den iordningsställda ytan.

Arbeten i de kommunala anläggningarna:

- Ombyggnation av Sidenvävargatan från två körfält till ett körfält.
- Anläggande av ny gång- och cykelbana som ersätter befintlig gång- och cykelbana och förlänger den fram till funktion för ramp till gång- och cykelbron över Strandbodgatan enligt punkt 6.6.
- Flytt av befintliga reglerplatser på Sidenvävargatan till tillfällig anläggning på Östunagatan 4-6, Trafikverkets fastighet Dragarbrunn 32:1.
- Tillfällig och permanent flytt av busshållplatsläge D1, se Bilaga 4.
- Tillskapande av etableringsyta för Trafikverket på den kommunala fastigheten Boländerna 22:8 för att kompensera för ytan för reglerplatser på Trafikverkets fastighet Dragarbrunn 32:1. Ytan ska upplåtas vederlagsfritt.

6.7.1 Ansvar för projektering

Kommunen ska ansvara för projektering av:

- Ombyggnation av Sidenvävargatan från två körfält till ett körfält.
- Ny gång- och cykelbana som ersätter befintlig gång- och cykelbana och förlängs till funktion för ramp till gång- och cykelbron över Strandbodgatan enligt punkt 6.6.
- Tillfälligt hållplatsläge för D1. Lokalisering samråds mellan Parterna enligt 7.2.
- Tillfällig anläggning för reglerplatser på Östunagatan 4-6, Trafikverkets fastighet Dragarbrunn 32:1 omfattande minst 7 reglerplatser, inklusive pauslokal.
- Permanent lösning för håll- och reglerplatser för busstrafiken.

Trafikverket ska ansvara för projektering av:

- Anläggande av spår 2 med tillhörande stödmur utmed Sidenvävargatan.
- Flytt av Byggnadsminnet Ställverket.

6.7.2 Ansvar för utförande

Kommunen ska ansvara för utförandet av:

- Ny gång- och cykelbana som ersätter befintlig gång- och cykelbana och förlängs till funktion för ramp till gång- och cykelbron över Strandbodgatan enligt punkt 6.6.
- Tillfälligt och permanent hållplatsläge för D1.
- Senast till sommartidtabellens start 2034 ska Kommunen ha iordningställt den permanenta lösningen för håll- och reglerplatser för busstrafiken.

Trafikverket ska ansvara för utförandet av:

- Ombyggnation av Sidenvärgatan från två körfält till ett.
- Minst 7 tillfälliga reglerplatser inklusive pauslokal på Östunagatan 4-6, Trafikverkets fastighet Dragarbrunn 32:1.
- Anläggande av spår 2 med tillhörande stödmur utmed Sidenvärgatan.
- Flytt av Byggnadsminnet Ställverket.
- De tillfälliga reglerplatserna inklusive pauslokal på Östunagatan 4-6 ska vara avetablerade och återställda senast 2034-12-31.

Enligt nuvarande tidplan kommer ledningsarbeten utföras före övriga åtgärder. Eventuella tillfälliga återställningar mellan de två faserna ska hålla sådan standard att trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag upprätthålls, att olägenheter i form av damning med mera minimeras samt att tillgång till närliggande fastigheter säkras.

Regionen ska tillhandahålla väderskydd i den mån befintliga väderskydd inte kan återanvändas. Kommunen ska avisera Regionen senast 6 månader före flytt om nya väderskydd behöver tillhandahållas.

6.7.3 Kostnadsansvar

Kommunen har kostnadsansvar för:

- Ny gång- och cykelbana som ersätter befintlig gång- och cykelbana och förlängs till gång- och cykelbron över Strandbodgatan enligt punkt 6.6, med erhållande av sådan ersättning från Trafikverket som definierats i Medfinansieringsavtalet.
- Iordningställande samt avetablering och återställning av tillfälliga reglerplatser inklusive pauslokaler, med erhållande av sådan ersättning från Trafikverket som definierats i Avsiktsförklaringen.

Trafikverket har kostnadsansvar för:

- Ombyggnation av Sidenvärgatan från två körfält till ett.
- Anläggande av spår 2 med tillhörande stödmur utmed Sidenvärgatan.
- Flytt av Byggnadsminnet Ställverket.
- Tillfälligt hållplatsläge för D1.
- I enlighet med Avsiktsförklaringen ska Trafikverket, som en del av Grundutförandet, ge ekonomisk ersättning till Kommunen motsvarande fem platser som försvinner från Sidenvärgatan i det nya permanenta läget för reglerplatser.

6.7.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ha kostnadsansvar för Spår 2 med tillhörande stödmur utmed Sidenvärgatan.

Kommunen ska ha kostnadsansvar för drift och underhåll av tillfälliga och permanenta reglerplatser oavsett lokalisering, Sidenvärgatan samt gång- och cykelvägen. Regionen ska ha kostnadsansvar för drift- och underhåll för pauslokal.

Regionen ska äga och ha kostnadsansvar för drift- och underhåll av väderskydd för busshållplatser.

6.8 Spår 1

Åtgärden omfattar arbeten i området utanför Stadshuset enligt Bilaga 9. Reservkraftverket ingår inte utan hanteras i separat avtal.

Arbeten i järnvägsanläggningen:

- Ny plattform för spår 1.
- Rivning av del av urspårningsskydd.

Arbeten i de kommunala anläggningarna:

- Anpassning mot gång- och cykelbro över Vaksalagatan på västra sidan.
- Demontering av cykelställ.
- Demontering av plåtar på urspårningsskyddet.

6.8.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ansvarar för projektering av åtgärden.

6.8.2 Ansvar för utförande

Kommunen ska ansvara för flytt av cykelställ.

Trafikverket ska ansvara för utförande av åtgärden i övrigt.

6.8.3 Kostnadsansvar

Kommunen har kostnadsansvar för demonteringen av cykelställ, med erhållande av sådan ersättning från Trafikverket som definierats i Medfinansieringsavtalet.

Trafikverket har kostnadsansvar för åtgärden i övrigt.

6.8.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ha drift- och underhållsansvar för spår 1 med plattform och Kommunen ska äga och ha drift- och underhållsansvar för allmän plats.

6.9 Intäktssäkring av tågtrafik

Trafikverket och Regionen utreder i samverkan möjligheten till spärrlinjer på järnvägsanläggningen för spår 2a-b och 3a-b, i enlighet med "Genomförandeavtal för utredning och förprojektering av spärrlinjer på Uppsala C", daterat 2026-01-12. Separata avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Regionen avseende eventuella ytor och system för intäktssäkring i enlighet med utredningen.

Ifall spärrlinjer inte kan installeras ska utrustning för intäktssäkring motsvarande befintlig utrustning för biljettförsäljning och validering möjliggöras.

Trafikverket ska i god tid informera Regionen om när projekteringsförutsättningar behöver tas fram eller kompletteras för att möjliggöra intäktssäkring.

6.10 Program för god resenärsmiljö

Trafikverket ska, i egenskap av anläggningsägare, ansvara för att samordna och upprätta nödvändiga fysiska förutsättningar för god resenärsmiljö på järnvägsanläggningen. Kommunen har motsvarande ansvar för resenärsmiljön på Norra bron och allmän plats. Resenärsmiljö omfattar exempelvis orienterbarhet, skyltning, trygghet och tillgänglighet.

Regionen har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ansvar för att det finns en tillfredsställande kollektivtrafik, särskilt med avseende på tillgänglighet. Enligt *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030* är Uppsala C prioriterad för att vara fullt tillgänglig för alla resenärer. Därför ska Regionen ansvara för att leda och samordna Parterna i framtagandet av ett gemensamt program för god resenärsmiljö i bytespunkten Uppsala C, "Programmet för god resenärsmiljö".

Programmet ska tas fram samordnat med bygghandlingsprojekteringen och avse anläggningar för järnväg, stationshus, spårväg och busstrafik samt förbindelsestråk mellan dessa anläggningar.

Orienterbarhet

Trafikverket ansvarar för skyltning avseende järnvägens kärnfunktioner: skyltning till och på plattformar och plattformsförbindelser, skyltning som krävs för säkerheten, orienterbarheten och trafikinformation inom järnvägsanläggningen. Skyltning till andra trafikslag är Regionens ansvar och skyltning till målpunkter utanför bytespunkten är Kommunens ansvar. Parterna ska i samverkan säkerställa att skyltningen är enhetlig, tydlig och funktionell och bidrar till god orienterbarhet, ökad trygghet samt hög tillgänglighet för samtliga resenärer. Programmet för god resenärsmiljö ska omfatta principer för placering, typ, utformning och omfattning av skyltning samt innehålla riktlinjer som stödjer resenärernas möjligheter att snabbt och enkelt hitta rätt, uppleva miljön som trygg och kunna använda bytespunkten oavsett funktionsförmåga.

Trygghet och säkerhet

Bytespunkten ska utformas och förvaltas så att resenärer erbjuds en trygg och säker vistelse- och bytesmiljö. Programmet för god resenärsmiljö ska fastställa hur frågor om trygghet, säkerhet och eventuell kameraövervakning ska hanteras vid bytespunkten. Arbetet ska ske med utgångspunkt från Parternas respektive ansvar för bytespunkten samt gällande lagstiftning och tillståndskrav.

Attraktivitet och tillgänglighet

Uppsala C ska utformas till en attraktiv, tillgänglig och användarvänlig miljö för samtliga resenärer. Programmet för god resenärsmiljö ska klarlägga hur dessa aspekter ska säkerställas inom bytespunkten. Målet om en pålitlig och kapacitetsstark järnväg med smidiga byten mellan olika färdslag ska stödjas. Arbetet ska ske med utgångspunkt i Parternas respektive ansvar för bytespunkten samt gällande lagstiftning och tillståndskrav.

§ 7. Projektorganisation och former för Parternas samverkan

För genomförandet av detta Avtal ska Parterna bemanna sina respektive organisationer med tillräckliga resurser och utse projektledare med ansvar för att företräda Parten, förankra ställningstaganden i den egna organisationen samt kommunicera beslut och ståndpunkter till övriga Parter. Respektive Part ansvarar för samordning med sina berörda leverantörer.

Parterna ska samordna arbeten som följer av detta Avtal på det sätt som beskrivs i Samverkansplanen, som anger projektorganisation, samarbetsformer och gemensamma mål.

Parterna ska löpande informera varandra om händelser, beslut och andra omständigheter i den egna organisationen som kan påverka Avtalet eller dess genomförande.

Parterna ska dela relevanta handlingar via av Trafikverket tillhandahållen projektplats.

Beslut och överenskommelser som följer av detta Avtal ska dokumenteras skriftligt.

Om Parterna inte kan komma överens i frågor som uppstår inom ramen för Avtalet ska dessa hanteras i samverkan utifrån en sammanvägning av de gemensamma mål som anges i Samverkansplanen, med beaktande av såväl investeringskostnader som långsiktiga drift- och underhållskostnader.

7.1 Tidplan

Projektet arbetar utifrån nedanstående förutsättningar:

Laga kraft Järnvägsplan	juni 2027
Entreprenadstart järnvägsarbeten	2028
Öppnande för trafikering av ny järnvägsanläggning	2034

Parterna ska upprätta tidplaner avseende projektering och produktion och samordna dessa så att onödiga tidsstörningar eller kostnader för endera Parten undviks. Sådana tidplaner ska tydliggöra de beroenden som finns mellan Parternas åtgärder.

7.2 Produktionssamverkan och trafik under byggtiden

Parterna ska samverka för att säkerställa förutsättningarna för en väl fungerande stad under byggtiden och därigenom verka för att minimera ekonomisk skada på Regionens kollektivtrafik med buss. Parterna ska även samverka för att så effektivt som möjligt nyttja berörda ytor. Parterna har därför upprättat ett produktionssamverkansforum, lett av Kommunen, där Projektets genomförande ska samordnas med övriga projekt i området. Forumet ska verka kontinuerligt under hela Projektets genomförande om Parterna inte avtalar annat, och ska planera och samordna arbetena i syfte att säkerställa samtliga trafikslags framkomlighet. Produktionssamverkansforumet ska ta ett helhetsgrepp på samtliga trafikslag och på de inbördes trafikberoenden som finns mellan direkt och indirekt berörda korsningspunkter mellan järnväg och gator.

Vid oenighet ska frågan hanteras i Beslutsforum enligt Samverkansplanen.

För att effektivisera samordningen ska Parterna dela relevant material och tider för ianspråktagande av olika ytor med varandra. Sådana filer ska vara kompatibla med Kommunens GIS-system.

Om Parterna inte enas om annat i produktionssamverkansforumet gäller för trafikens framkomlighet att:

- Busstrafikens funktion, framkomlighet och robusthet i möjligaste mån upprätthålls under hela byggtiden
- Broar över Strandbodgatan ska utföras på ett sådant vis att ett körfält för buss och utryckningsfordon samt ett körfält för gång- och cykeltrafik hålls öppet under pågående byggnation.

- Kungsgatan (mellan Strandbodgatan och Vaksalagatan) inte får stängas för buss och utryckningsfordon om Sidenvärgatan eller Strandbodgatan är avstängda.

7.2.1 Process för hantering av påverkan på trafik

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar och utför åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar eller utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Förändringar som påverkar busstrafikens framkomlighet, trafikupplägg eller kostnader ska samrådats med Regionen. Parterna ska vidta skäliga åtgärder för att begränsa negativa konsekvenser av tidplaneavvikelser, särskilt med avseende på busstrafikens funktion och framkomlighet.

Trafikomläggning av busstrafik ska, om Parterna inte enas om annat, ske vid ordinarie tidtabellsskifte, som inträffar årligen i juni, augusti och december. Exakt datum varierar mellan åren.

Processen sker enligt följande:

1. Trafikverket ska ta fram utkast till Trafikföringsprinciper som beskriver hur busstrafiken kan upprätthållas samt hur övriga trafikslag kan organiseras under byggtiden.
Trafikföringsprinciperna ska för buss redovisa övergripande lösningar som körvägar för berörda linjer, lokalisering av eventuell bussterminal- och reglerfunktioner, framkomlighet i huvudstråk samt de tider förändringarna ska gälla.

Trafikföringsprinciperna behöver inte omfatta mindre förändringar såsom flytt av enstaka busshållplatser i längsled.

2. Parterna ska inom ramen för produktionssamverkansforumet bearbeta utkastet till ett gemensamt förslag till produktionsordning och Trafikföringsprinciper. Detta förslag ska vara klart senast 24 månader före planerad trafikomläggning.
3. Regionen ska utifrån Trafikföringsprinciperna förhandla och avtala med berörda trafikutövare om nödvändiga förändringar, samt förankra eventuella justeringar i Trafikföringsprinciperna med produktionssamverkansforumet. Detta ska vara klart senast 12 månader före planerad trafikstart för att möjliggöra trafikbeställning, byggnation av erforderliga provisorier och entreprenadupphandling.
4. Trafikverket ska ansvara för att förslag till TA-planer som Trafikverket eller dess entreprenör tar fram följer Trafikföringsprinciperna och säkerställer
 - att kollektivtrafiken och utryckningsfordon har prioritet och tillräckligt god framkomlighet,
 - att hållplatser, reglerplatser och pauslokaler kan användas eller ersättas med lösningar som Regionen godkännt,
 - att gång- och cykelvägar samt resenärsytor är framkomliga och trygga,
 - att resenärsinformation kan upprätthållas utan avbrott om inte annat överenskomms mellan Parterna.

7.2.2 Kostnader för trafik under byggtid

Inom ramen för produktionssamverkansforumet ska Parterna gemensamt verka för att minimera ekonomisk skada på Regionens kollektivtrafikverksamhet. Kostnadsansvarig Part, såsom det ansvaret fördelas i de olika åtgärderna definierade i § 6, ska ansvara för att bekosta de fysiska åtgärder som krävs för att genomföra tillfälliga förändringar och TA-plan. Kostnadsansvarig Part ska därutöver ersätta Regionen för material som Regionen tillhandahållit.

Parterna är därutöver överens om att Projektet kan medföra ytterligare merkostnader för Regionen, såsom kostnader för trafikering, drift och underhåll, information, ledsagning och andra verksamhetsrelaterade anpassningar.

Parterna ska gemensamt utreda och klarlägga det rättsliga ansvaret för ersättning av sådana merkostnader. Om det därvid fastställs att rätt till ersättning föreligger, ska ersättningen regleras i särskilt tilläggsavtal mellan Parterna.

Avsaknad av överenskommelse vid en viss tidpunkt ska inte tolkas som att Regionen avstår från sin eventuella rätt till ersättning för sådana merkostnader, om sådan rätt senare kan fastställas.

§ 8. Kravställning

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar och utför åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar eller utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Trafikverket ska i Projekteringen av kommunala anläggningar och anläggningar som berörs av busstrafik utgå från kravställning i enlighet med VGU och Teknisk handbok, Regionens hållplatshandbok och Bilaga 10 PM tillfälliga busshållplatser, samt mellan Kommunen och Trafikverket överenskommen Gestaltningssäkringslista. Denna kravställning ska ligga till grund för bygghandling och kravställning mot entreprenör.

Avseende återställning av områden som påverkas av Trafikverkets arbeten är utgångspunkten att Trafikverket ska återetablera motsvarande kvaliteter. Önskar Kommunen att projektera och återställa högre kvalitet ska Kommunen bekosta mellanskillnaden.

Är VGU och Teknisk handbok motstridiga ska VGU äga företräde avseende sådana anläggningar som Trafikverket ska äga och Teknisk handbok äga företräde avseende sådana anläggningar som Kommunen ska äga.

8.1 Miljökrav

Parterna ska sträva efter att minimera klimateffekterna i samtliga åtgärder definierade i § 6. Grön betong ska användas närhelst möjligt, och samtliga tillfällen då annan betong används ska särskilt motiveras.

8.2 Avsteg från kravställning

Part som önskar göra avsteg från kravställning definierad i detta Avtal ska anmäla detta till Beslutsforumet varefter berörda Parter ska komma överens om teknisk lösning och kostnadsansvar. Vid anmälan ska det tydligt framgå vilket krav avsteget avser, motiven för avsteget samt vilka konsekvenser som uppstår om avsteget godkänns respektive inte godkänns.

Målsättningen är att sådan överenskommelse ska träffas inom tio arbetsdagar från det att samtliga berörda Parter underrättats om önskat avsteg. Parterna är medvetna om att tidsfristen förutsätter att det begärda avsteget är av sådan art och omfattning att det kan hanteras inom Beslutsforumets ordinarie mandat. Beslut att godkänna sådana avsteg ska protokollföras i Beslutsforumet för att vara giltigt mellan Parterna.

§ 9. Projektering

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Ansvar för projektering av varje åtgärd definieras i § 6.

9.1 Upprättande av handling

Trafikverket ska ta fram erforderliga handlingar för Projektets genomförande baserade på kravställning definierad i § 8.

Trafikverket ska säkerställa att Kommunen och Regionen ges möjlighet att delta i projekterings- och arbetsmöten och där framföra synpunkter på projekteringen för att säkerställa en successiv förankring. Möten ska ha en tydlig agenda och avse projektering samt övriga relevanta delar av handlingarna.

Trafikverket ska beakta Kommunens och Regionens synpunkter i projekteringen och samråda med Kommunen respektive Regionen om de fall där synpunkterna inte bedöms kunna tillmötesgå fullt ut. För handlingar som påverkar busstrafikens funktion ska Trafikverket inhämta Regionens bekräftelse.

Kommunens synpunkter ska avse

- anläggningar som Kommunen ska äga,
- anläggningar som påverkar Kommunens anläggningar,
- övriga anläggningar med särskilda gestaltningskrav enligt Gestaltningssäkringslistan.

Regionens synpunkter ska avse

- Resenärsperspektiv och infrastruktur för buss,
- håll- och reglerplatser samt pauslokaler,
- anläggningar som påverkar håll- och reglerplatser samt pauslokaler,
- funktionella eller tekniska lösningar i anläggningens utformning som påverkar förutsättningar att planera, finansiera och driva kollektivtrafiken så som trafikering, resenärsmiljö, biljettförsäljning och validering.

9.2 Formell granskning

När handlingar färdigställts för granskning ska Regionen och Kommunen ges möjlighet att genomföra formell granskning av sådana handlingar enligt 9.1 som påverkar respektive Parts anläggningar eller verksamhet.

Trafikverket ska avisera granskning tre månader före granskningsperiod.

Granskningsperioden ska vara minst 15 arbetsdagar lång.

Granskningsperiod får inte förläggas till juledighet (24 december – 6 januari), eller under vecka 28-31 om inte särskild överenskommelse träffas därom.

Utebliven granskning räknas som acceptans.

Regionen respektive Kommunen ska kvalitetsgranska inkomna granskningskommentarer och därefter sammanställa dem skriftligt till Trafikverket. Trafikverket ska bemöta granskningskommentarerna. Om Parterna inte kan komma överens om hantering av granskningskommentarer ska beslut fattas i samverkan utifrån en sammanvägning av Samverkansplanens gemensamma mål. Synpunkter som

avser ändringar mot fastställda planer, erhållna tillstånd eller andra tidigare fastställda förutsättningar ska inte omfattas av ovanstående hantering.

§ 10. Utförande

Ansvar för utförande av varje åtgärd definieras i § 6.

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket utför åtgärderna. I de fall Kommunen utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Trafikverket ska i upphandlingar och under entreprenaders genomförande säkerställa ett utförande i enlighet med Överenskomna handlingar.

Parterna ska utse behöriga företrädare som ska ha mandat att fatta erforderliga beslut i pågående entreprenader.

10.1 Hantering av ändringar under utförandet

Trafikverket ska under entreprenadtiden hålla kontinuerliga möten för att hålla Parterna uppdaterade kring eventuella ändringar från Överenskomna handlingar om dessa påverkar genomförande, utformning eller gestaltning. Trafikverket ska under mötet redogöra för planerade ändringar och ändringar som har genomförts.

Ändringar som i sammanhanget innebär betydande kostnadsförändringar för berörd Part eller betydande ändringar av utformning, gestaltning eller genomförande ska samrådask med berörda Parter i förväg.

Om ändringen behöver hanteras skyndsamt för att skademinimera och inte medger sådant samråd får Trafikverket dock fatta beslut utan samråd. Berörda Parter ska skyndsamt informeras. Trafikverket ska ta fram erforderliga beskrivningar av ändringen och dess konsekvenser.

10.2 Kontroll under byggtid

Trafikverket ska ge Kommunen och Regionen möjlighet att granska och godkänna kvaliteten på utförandet av deras respektive anläggningar.

Kommunens och Regionens Projektledare, eller person som denne utsett, ska beredas möjlighet att delta på möten som berör eller påverkar deras respektive anläggningar.

Kommunen och Regionen ska meddela sina synpunkter till Trafikverkets Projektledare utan att frånta Trafikverkets Projektledares ansvar eller auktoritet gentemot entreprenör.

Eventuella synpunkter ska inte frånta Trafikverkets ansvar för kvalitet eller garantier.

10.3 Entreprenadbesiktning

Trafikverket ska kalla berörd Part till för-, slut- och garantibesiktningar. Kallelse ska skickas fyra veckor i förväg. Trafikverket ska utse oberoende besiktningsman. Besiktningsmannen ska upprätta besiktningsprotokoll. Sådant protokoll ska delas med berörd Part.

I samband med kallelse till slutbesiktningen ska relevanta handlingar överlämnas till berörda Parter för inläsning.

10.4 Återställning efter entreprenadarbeten

Trafikverket ska återställa de områden som använts för tillfälligt nyttjande till ursprungligt skick om inte annat överenskoms i Beslutsforumet eller särskilt avtal.

10.5 Masshantering

Trafikverket och Kommunen har för avsikt att ta fram en gemensam och samordnad masshanteringsplan i syfte att minska kostnader och klimatpåverkan.

10.6 Träd

Ersättning för träd inom mark som i järnvägsplanen utgör tillfällig nyttjanderätt ska regleras mellan Kommunen och Trafikverket i separat avtal.

§ 11. Överlämning

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar och utför åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar eller utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Anläggningar som ska ägas av annan Part än Trafikverket ska överlämnas efter godkänd slutbesiktning, om inte annat särskilt överenskoms mellan Parterna ifråga.

Efter godkänd slutbesiktning av anläggningar som ska överlämnas ska Trafikverket kalla till och hålla överlämnandemöte. Inga kvarstående besiktningsanmärkningar ska finnas vid överlämnandet, om inte annat överenskoms.

11.1 Relationshandlingar

Vid överlämnandemöte ska Trafikverket överlämna relationshandlingar och erforderlig förvaltningsdokumentation. Relationshandlingar för Kommunens anläggningar ska vara försedda med Kommunens stämpel och ritningsnummer. De ska redovisas digitalt i dwg- samt i pdf-format. Teknisk handbok respektive Trafikverkets gällande regelverk avseende upprättande av relationshandlingar ska följas.

I relationshandlingarna ska även framgå:

- Erforderliga intyg och eventuella provtagningar
- Erforderliga driftsinstruktioner och skötselanvisningar
- Dokumentation av kvalitetssäkring/egenkontroll

Ifall Kommunen utfört åtgärd åt Trafikverket ska Kommunen leverera underlag till relationshandling till Trafikverket enligt senare specifikation.

§ 12. Garantier

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar och utför åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar eller utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Trafikverket ska lämna sedvanliga garantier för anläggningen i fråga.

För de anläggningar som Kommunen ska äga eller förvalta åtar sig Kommunen att under respektive anläggnings garantitid bevaka uppkomna garantiärenden och snarast anmäla dessa till Trafikverket för reglering med entreprenör. Kommunen ska även göra en sammanställning av felobservationer inför garantibesiktning. Regionen har motsvarande åtagande för de anläggningar Regionen ska äga.

Trafikverket ska tillhandahålla erforderlig organisation för att ta hand om sådana fel eller brister som eventuellt uppkommer under garantiperioden.

§ 13. Arbetsmiljöansvar

Ansvarig byggherre ska kalla berörda Parters och intressenters representanter till de samordningsmöten som behövs för att upprätthålla en säker och fungerande arbetsmiljö under bygg- och driftskede. Regionen ska ges möjlighet att delta i sådana möten när planerade eller pågående arbeten kan påverka arbetsmiljön för bussförare och annan trafikpersonal i området.

§ 14. Ledningsomläggningar

Trafikverket ansvarar för nödvändiga ledningsomläggningar i samverkan med Kommunen, Regionen och respektive ledningsägare.

§ 15. Detaljplaner

Kommunen ska bereda och ansöka om sådana detaljplaner som är nödvändiga för genomförandet av Projektet.

Kommunen har kostnadsansvaret för framtagandet av detaljplaner och de utredningar som behövs för detaljplanerna. Trafikverket ska i förekommande fall tillhandahålla redan framtagna underlag för sådana utredningar utan krav på ersättning.

I de fall det finns samordningsvinster mellan Kommunen och Trafikverket i gemensamma utredningar, ska kostnaden för dessa delas mellan Trafikverket och Kommunen.

§ 16. Tillstånd

Där annat inte regleras i detta Avtal ska Trafikverket ansvara för att erforderliga tillstånd finns för respektive arbetes utförande. Trafikverket och Kommunen ska tillsammans verka för att sådana tillstånd erhålls så att arbetena kan genomföras i enlighet med tidplan.

Kostnadsansvar för tillstånd åligger den Part eller de Parter som har kostnadsansvar för åtgärden i fråga. Eventuell fördelning av tillståndskostnaderna ska vara analog med åtgärdens kostnadsfördelning.

§ 17. Markåtkomst

17.1 Permanent markåtkomst för järnvägsmark

Trafikverket ansvarar för markåtkomst och ersättning för järnvägsmark i enlighet med järnvägsplan. Denna mark kommer att regleras och värderas genom lantmäteriförrättning. Trafikverket ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning. Vid lantmäterisammanträde ska både Trafikverket och Kommunen medverka om inte annat överenskomts.

17.2 Permanent markåtkomst för genomförande av detaljplan

Kommunen ansvarar för permanent åtkomst av mark och ersättning för genomförande av ny detaljplan för mark som utgör annat än järnvägsmark. Trafikverket ska ersätta Kommunen för eventuella markförvärv från externa fastighetsägare som krävs för Trafikverkets Grundutförande i enlighet med expropriationslagens bestämmelser. Kommunen ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning. Vid lantmäterisammanträde ska både Trafikverket och Kommunen medverka om inte annat överenskomts.

17.3 Tillfällig nyttjanderätt för byggande av järnväg

Behov av tillfällig mark för byggande av järnväg regleras i järnvägsplanen. Trafikverket ansvarar för eventuella ersättningar till de markägare som upplåter mark för tillfällig nyttjanderätt för byggande av järnvägen. För tillfälliga nyttjanderätter på kommunal mark är avsikten att Parterna ska upprätta särskilda markavtal för att reglera bland annat ersättningsnivåer, upplåtelsetider och nyttjanderättsområdenas skick vid överlämning.

17.4 Tillfällig nyttjanderätt för byggande av kommunala anläggningar

Trafikverket och Kommunen ska samverka för att säkra markåtkomst för de tillfälliga ytor för etablering mm som behövs för anläggande av de kommunala anläggningarna. Den Part som har det huvudsakliga kostnadsansvaret för respektive åtgärd ansvarar för att teckna avtal om tillfällig nyttjanderätt med berörda fastighetsägare och för att betala ersättning till respektive markägare. Parterna är överens om att ersättning till respektive markägare ska utgå från expropriationslagens ersättningsbestämmelser för tillfälliga markanspråk. Ersättningskyldigheten fördelas mellan Parterna på samma sätt som kostnaden för åtgärden.

17.5 Markåtkomst för ledningar

Trafikverket och Kommunen ska samverka för att säkra markåtkomst för de ledningsomläggningar som behövs för genomförande av Projektet. Den Part som har ansvaret för respektive ledningsomläggning ansvarar för att teckna nödvändiga avtal för att genomföra

ledningsomläggningen. Ersättning till respektive markägare ska betalas av den Part som har kostnadsansvaret för den åtgärd som föranleder ledningsflytten.

17.6 Servitut till förmån för kommunen

I de fall Kommunen ska äga anläggningar på Trafikverkets fastighet ska servitut upprättas för de kommunala anläggningarna, om inte annat överenskoms i specifika fall. Kommunen ansvarar för att ansöka om eller upprätta sådana servitut och vid behov säkerställa att de skrivs in i fastighetsregistret.

§ 18. Ersättning för skada

18.1 Störningar och skador gentemot tredje man enligt skadeståndslagen

Part som har utförandeansvar för en åtgärd ansvarar för hanteringen och ersättningen av eventuella skador gentemot tredje man till följd av utförandet av Åtgärden enligt skadeståndslagen. Trafikverket och Kommunen ska samverka för att säkerställa likabehandlingsprincipen.

18.2 Företagsskada/rörelseskada

Part som har slutgiltigt kostnadsansvar för markåtkomst för respektive åtgärd har också ansvar för eventuell företagsskada enligt expropriationslagen samt miljöskada enligt miljöbalken. Trafikverket och Kommunen ska samverka för att säkerställa likabehandlingsprincipen.

§ 19. Kommunikation

Parterna ska samordna sin kommunikation och information till tredje man så att den sammanlagda informationen är samstämmig, tydlig och kommuniceras i rätt tid.

Arbetsätt och samordningen definieras vidare i Samverkansplanen.

§ 20. Ekonomi

Principer för betalflöden mellan Parterna samt krav på underlag beskrivs i Bilaga 11 Ekonomi Trafikverket-Kommunen respektive Bilaga 12 Ekonomi Trafikverket-Regionen.

§ 21. Slutuppgörelse

När åtagandena enligt detta Avtal är uppfyllda ska en slutuppgörelse upprättas för slutlig reglering av Parternas åtagande enligt detta Avtal, om Parterna inte kommer överens om annat.

§ 22. Sekretess

Personal hos Part, och i förekommande fall underleverantör, samt personer anlitade av Part eller underleverantör får inte röja eller utnyttja sekretesskyddad uppgift, exempelvis granskningshandlingar och andra handlingar för upphandling. Sekretessen gäller även efter att detta Avtal har upphört att gälla.

Parterna svarar för att ta fram rutiner som säkerställer att gällande sekretessregler följs.

Bestämmelser om tystnadsplikt i det allmännas verksamhet och om förbud att lämna ut uppgifter i allmänna handlingar finns i offentlighets- och sekretesslagen.

Sekretess gäller inte om det föreligger skyldighet att lämna ut uppgifter eller allmänna handlingar enligt offentlighetsprincipen, tryckfrihetsförordningen eller annan författning.

§ 23. Avtalets giltighet

Avtalet är giltigt under förutsättning:

- Att Trafikverket erhåller byggstartsbeslut samt erforderliga medel för genomförandet av Avtalet. Erhåller Trafikverket endast en del av budgeterade kostnader ska Parterna upprätta ett nytt avtal som ska reglera hur de faktiskt erhållna medlen ska fördelas.
- Att Avtalet signerats av Parterna.

Avtalet förblir giltigt till dess att samtliga åtaganden är uppfyllda eller att slutuppgörelse har upprättats.

§ 24. Tvist

Eventuell tvist med anledning av detta Avtal ska i första hand lösas genom samverkan mellan Parterna och i andra hand av allmän domstol.

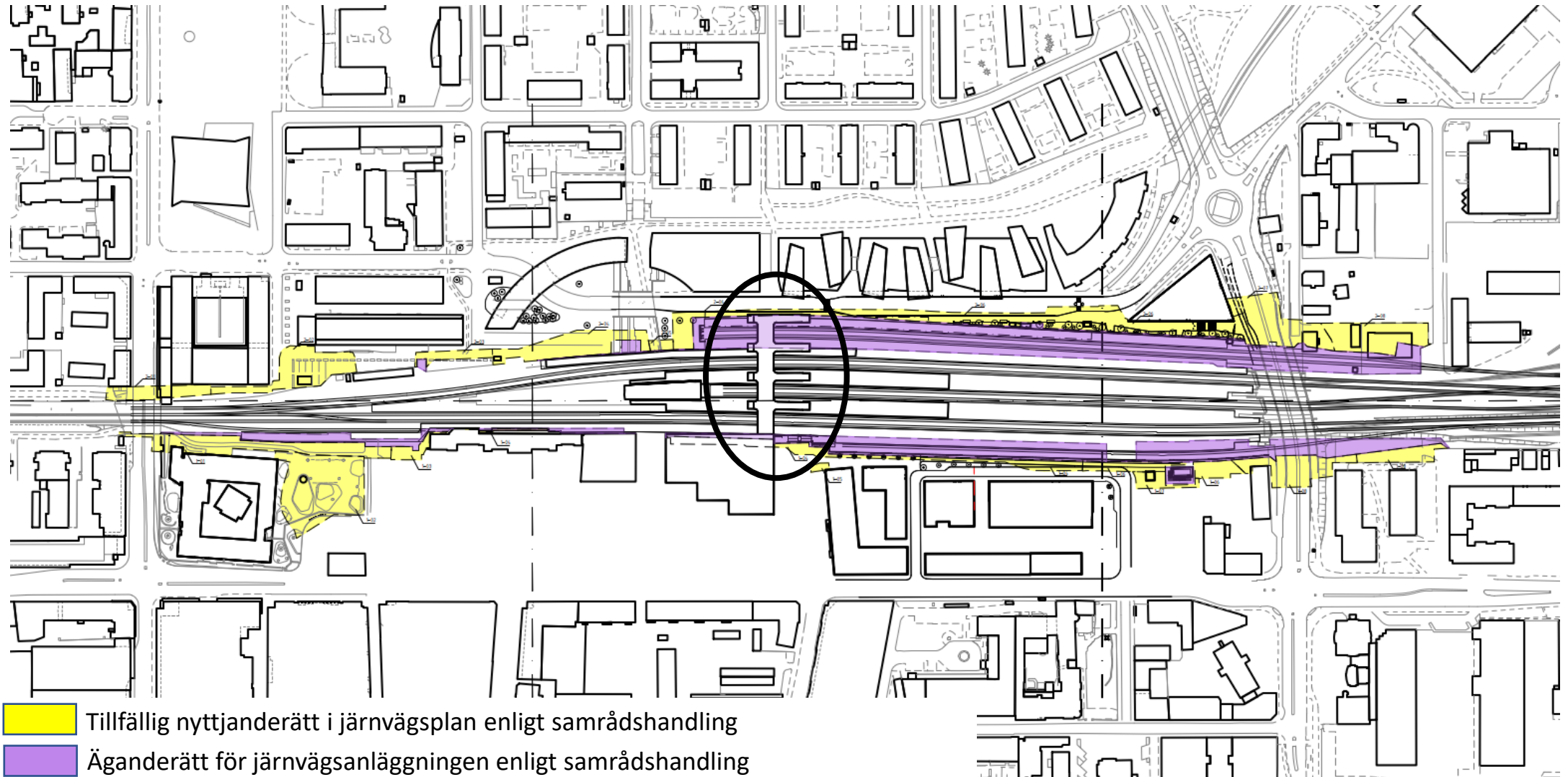
§ 25. Övrigt

Ändringar och tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga för att vara giltiga gentemot Parterna.

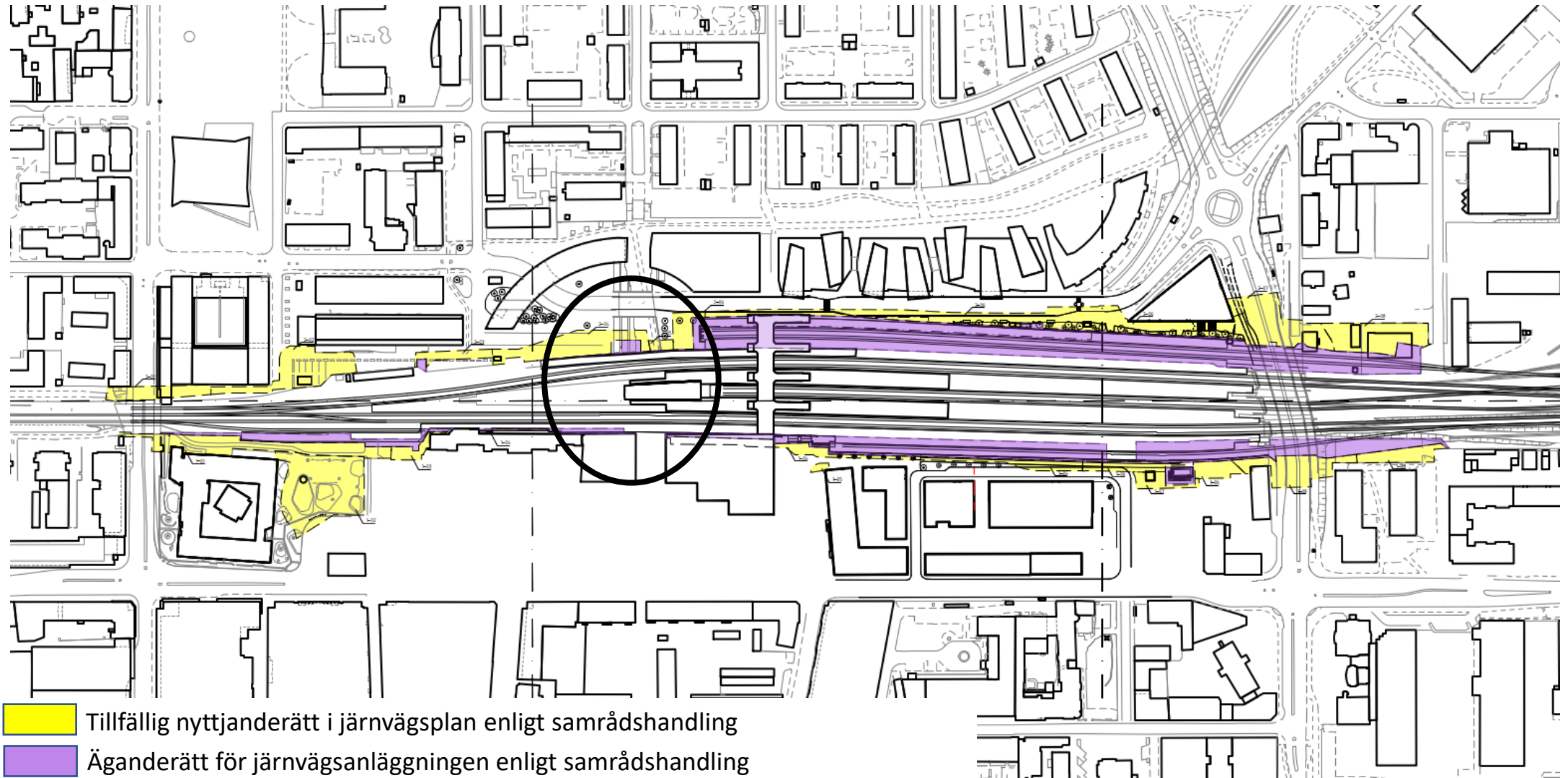
§ 26. Underskrifter

Detta Avtal har undertecknats elektroniskt av behöriga företrädare för Parterna

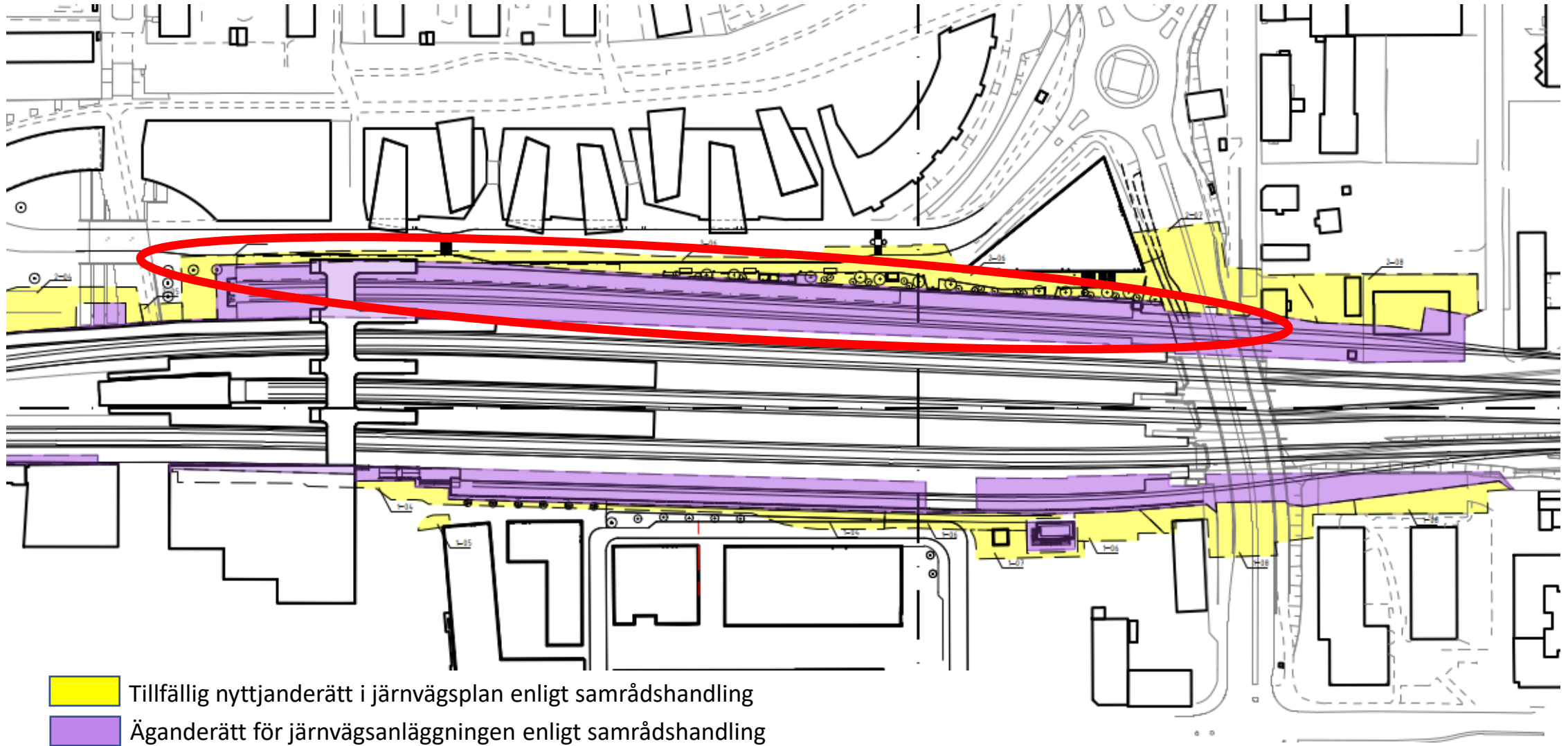
Bilaga 1 Norra gångbron



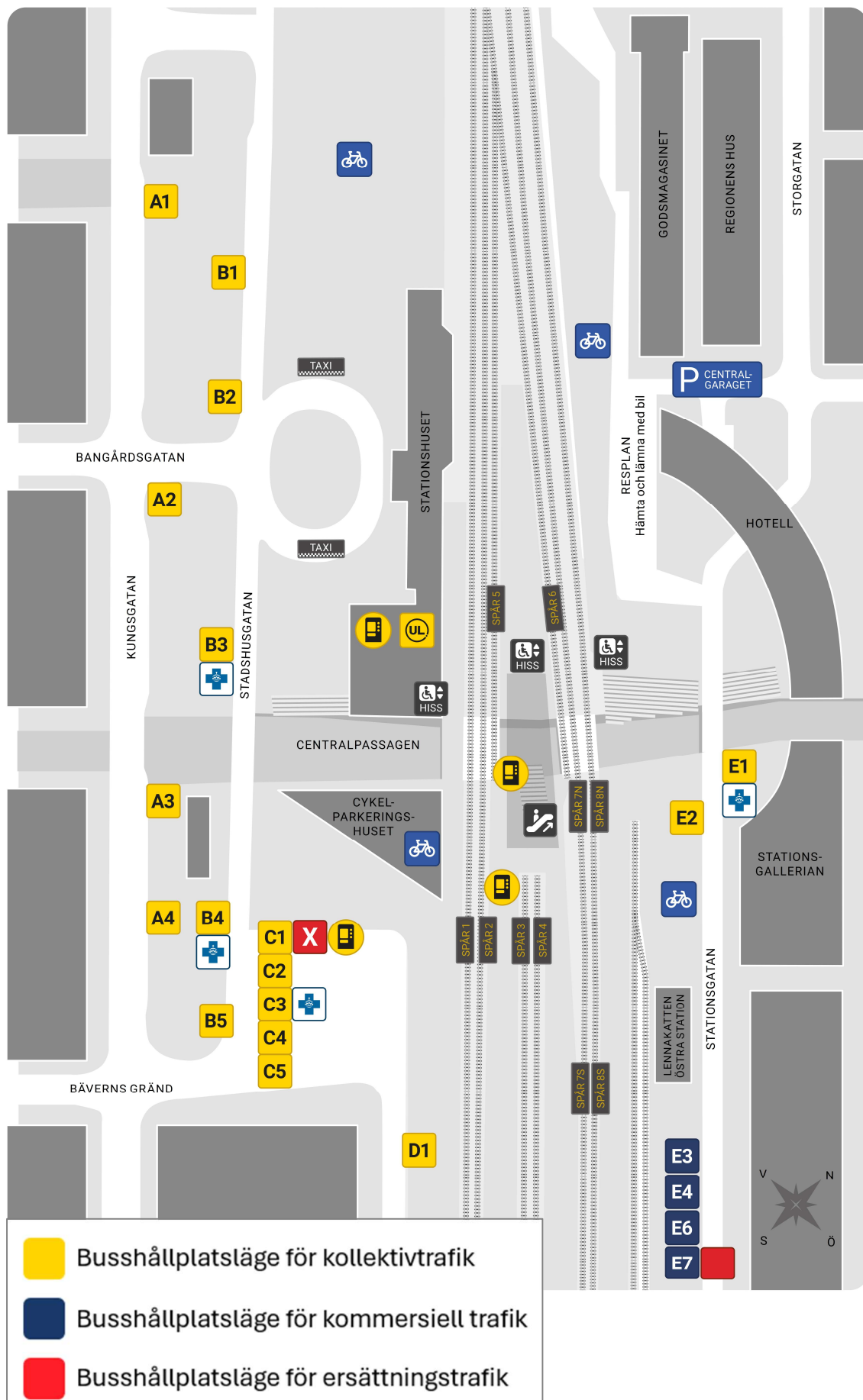
Bilaga 2 Centralpassagen



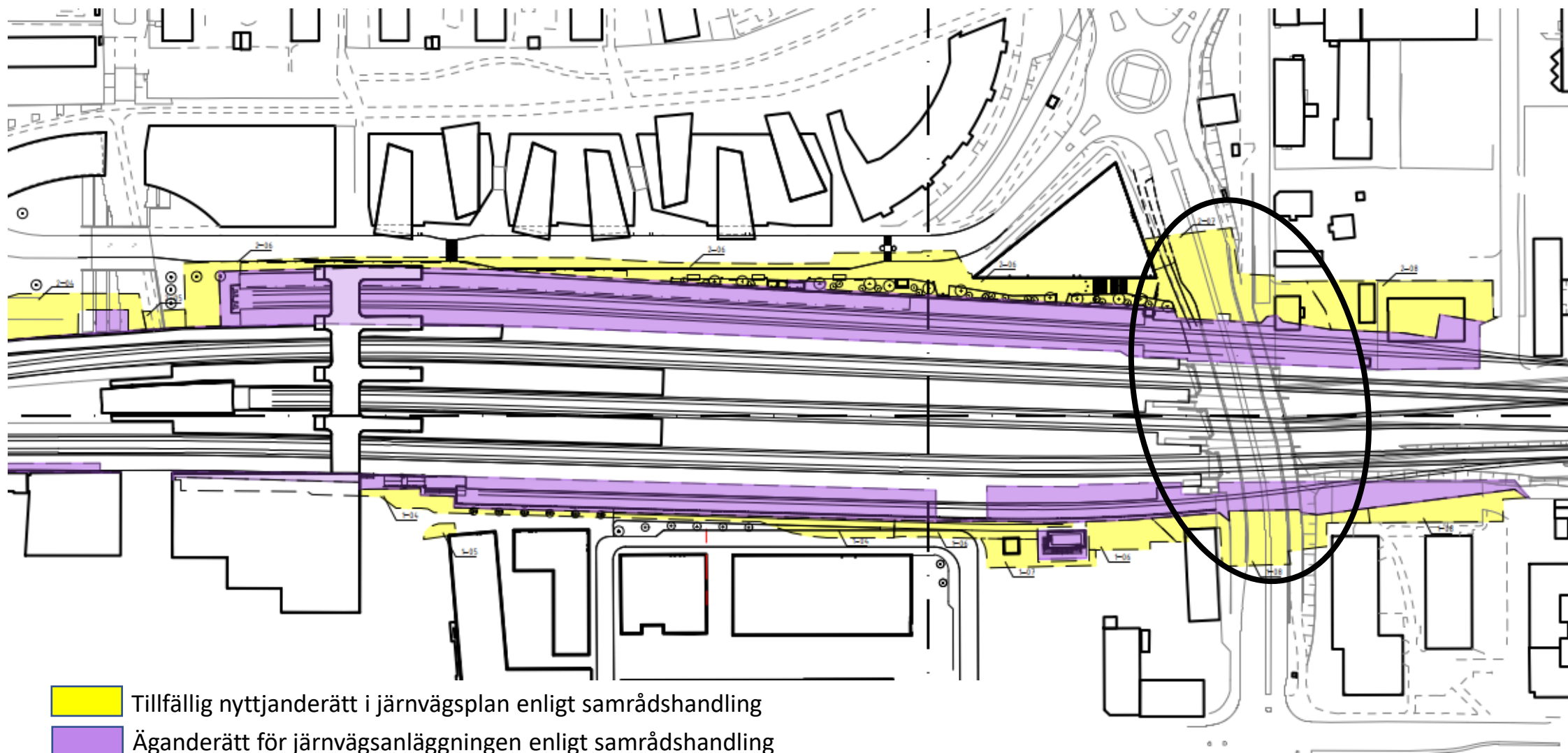
Bilaga 3 Spår 9 och 10 samt Stationsgatan



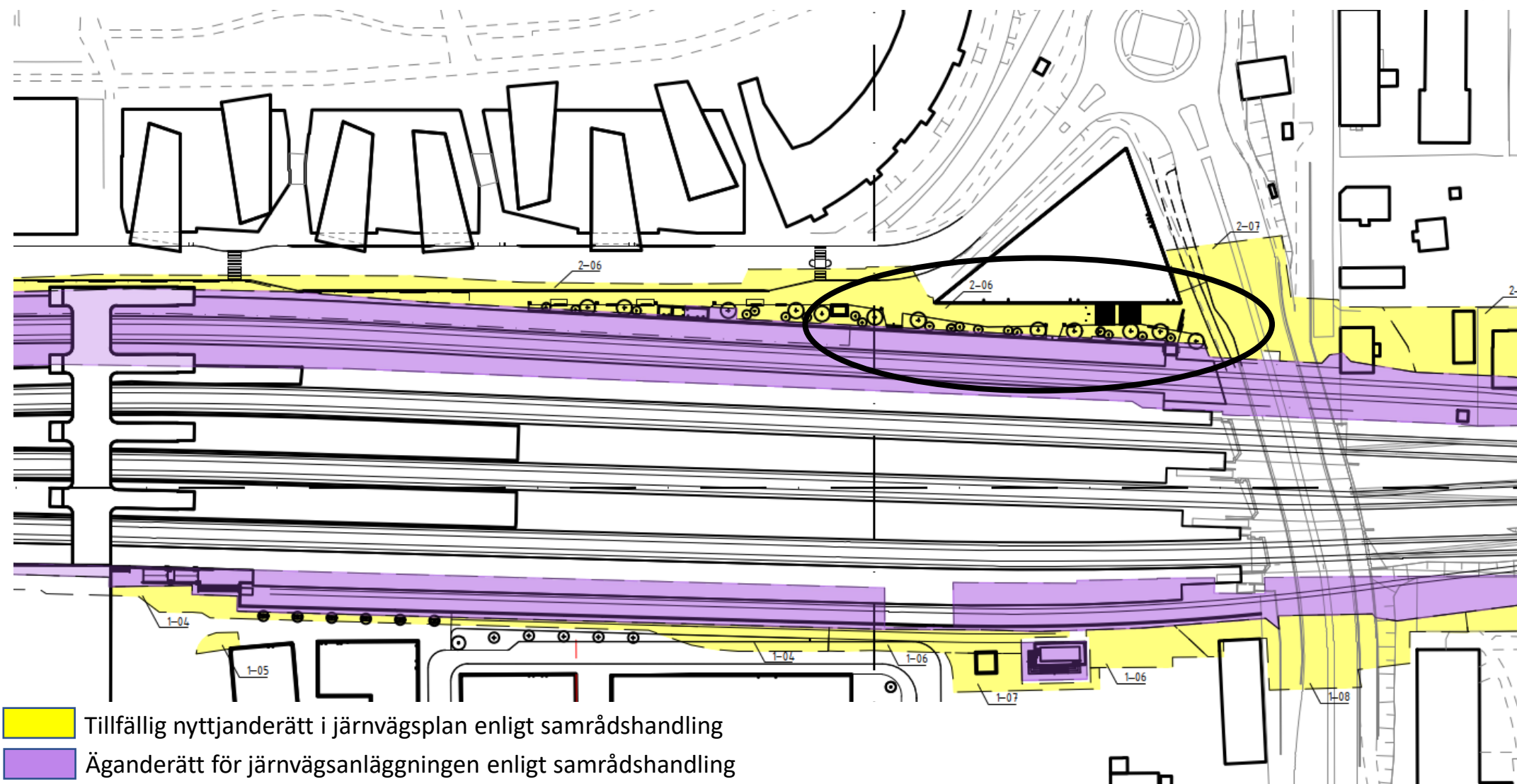
Resecentrum i Uppsala



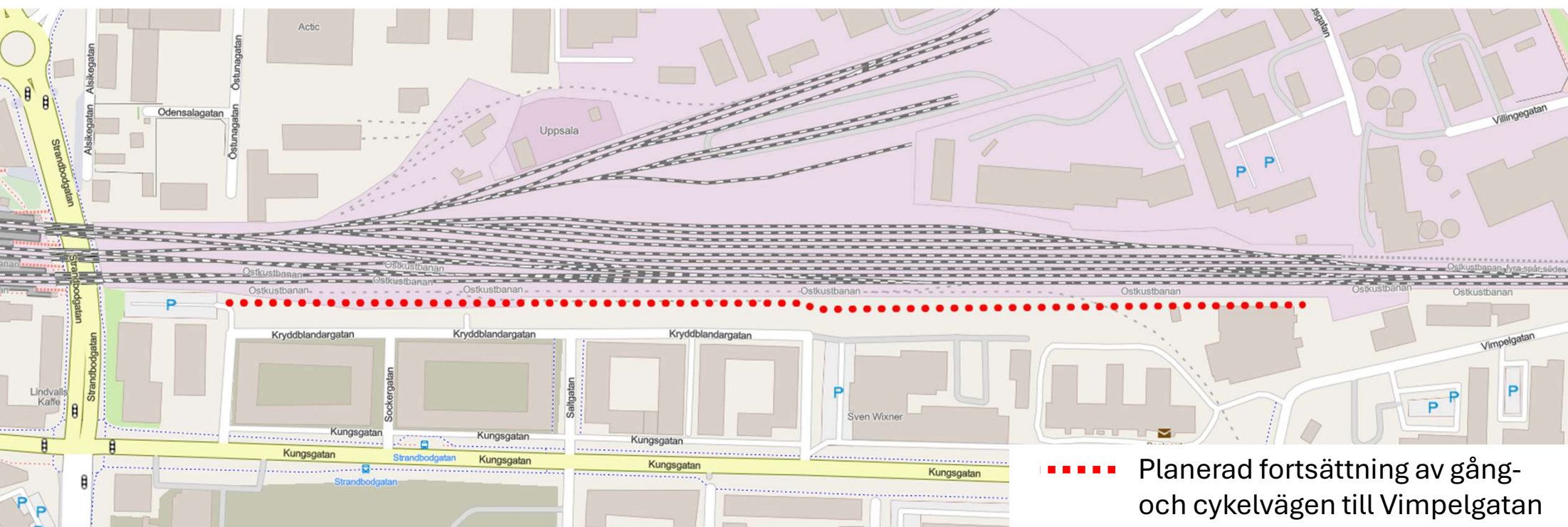
Bilaga 5 Stranbodgatan



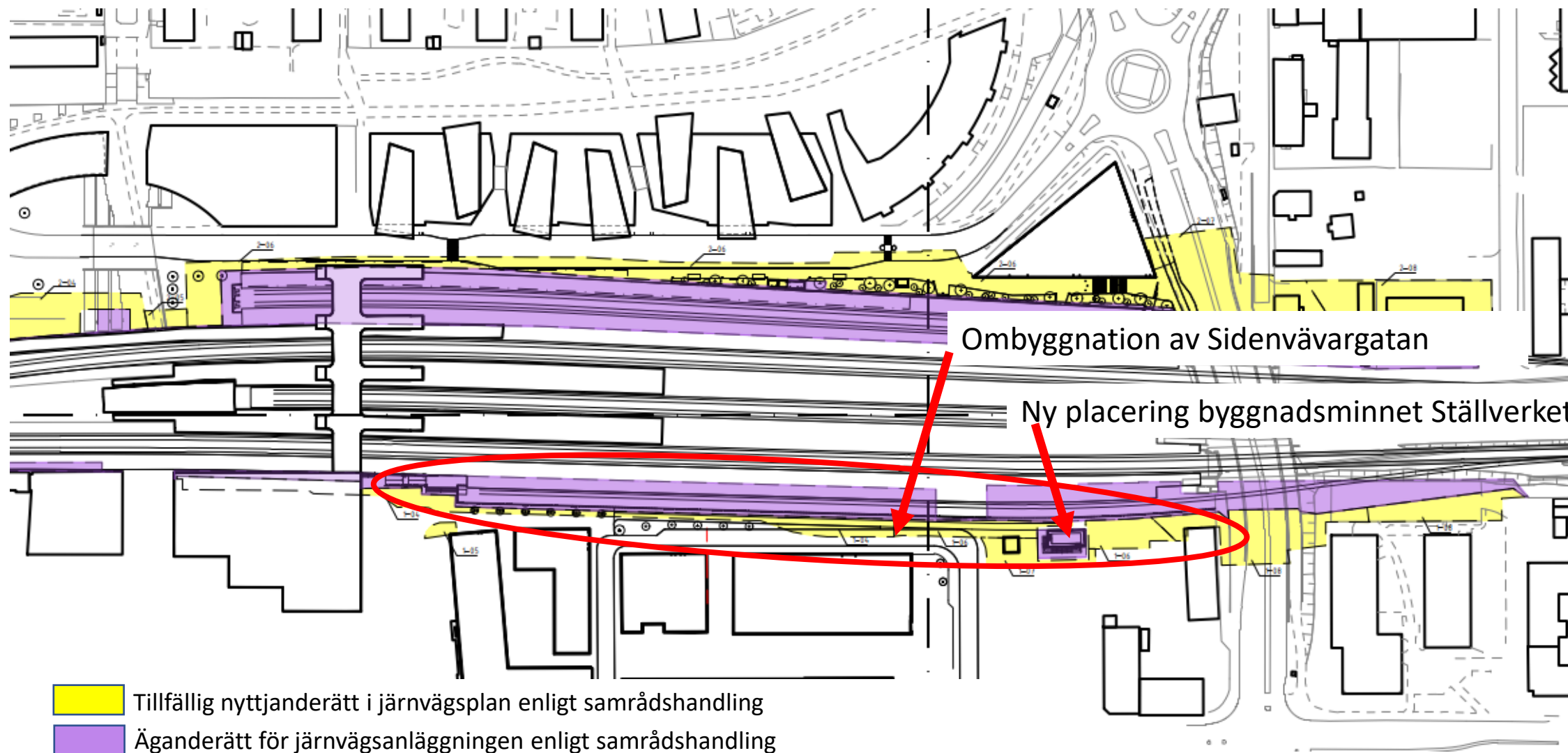
Bilaga 6 Anna Lindhs plats



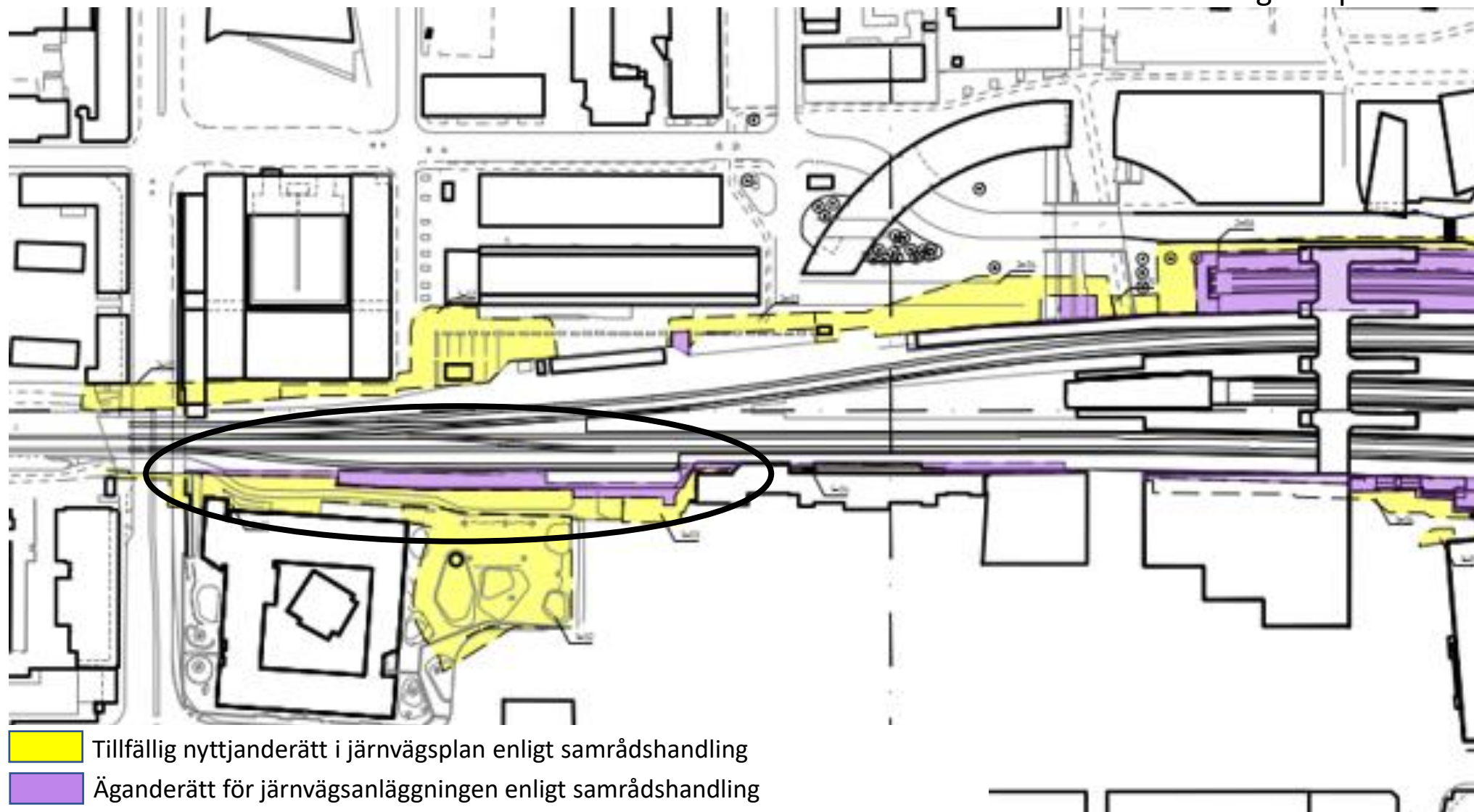
	Ungefärlig utbredning av gång- och cykelbro med ramper
	Gång- och cykelväg, se § 6.7
	Planerad fortsättning av gång- och cykelvägen till Vimpelgatan
	Ny järnvägsmark
	Tillfällig nyttjanderätt



Bilaga 8 Spår 2, byggnadsminnet Ställverket, Sidenvärgatan



Bilaga 9 Spår 1





PM Tillfälliga hållplatser

Arbetet med tillfälliga hållplatser är till stora delar styrt utifrån platsspecifika förutsättningar. Utgångspunkten är att placera den tillfälliga hållplatsen så nära den ordinarie hållplatsen som möjligt samt att bibehålla motsvarande tillgänglighetsstandard. För kortare avstängningar kan en lägre standard accepteras, men ju längre den tillfälliga hållplatsen antas vara i bruk ökar kraven på utrustning och tillgänglighet. För att systematisera arbetet med tillfälliga hållplatser har tabellen nedan tagits fram. Tabellen beskriver kraven som alla tillfälliga hållplatser ska uppnå samt ökade krav för tillfälliga hållplatser som är i bruk minst sex respektive tolv månader. Eftersom kraven till stor del utgår från standarden på det ordinarie hållplatsläget kan tabellen användas för all Region Uppsalas busstrafik. Dimensioneringen av den ordinarie hållplatsens utformning och utrustning antas vara anpassad till den aktuella trafiknivån och platsens förutsättningar. Därmed kan den tillfälliga hållplatsens standard spegla den ordinarie hållplatsen.

Vid anläggande av tillfälliga hållplatser är det viktigt att hänsyn tas till trafiksäkerheten för gående och cyklister som passerar den tillfälliga hållplatsen gällande bredder på gång- och cykelbana. Detsamma gäller så att driftsfordon kan passera och utföra både vinter- och sommarunderhåll.

Krav beroende på hållplatsens varaktighet

Krav	Minimistandard	6 mån	12 mån
Plan, hård och jämn yta	x	x	x
Stolpe	x	x	x
Bänk (om det finns vid ordinarie läge)		x	x
Kantsten minst 10 cm (om det finns vid ordinarie läge)	x	x	x
Kantsten 17 cm (om det finns vid ordinarie läge)			x
Väderskydd (om det finns vid ordinarie läge)		x	x
Taktila och visuella plattor (om det finns vid ordinarie läge)			x
Belysning hållplatsområde (om det finns vid ordinarie läge)		x	x
Belysning i väderskydd (om det finns vid ordinarie läge)			x
Plattformsbredd minst 1,5 m	x	x	x
Avstånd mellan fasta föremål och kantsten minst 1,5 m	x	x	x
Gånganslutning	x	x	x
Plattformslängd minst 15 m för enkelläge, 30 m för dubbelläge	x	x	x
Plattformslängd samma som ordinarie läge		x	x

Ekonomi Trafikverket-Kommunen

1. Generella principer för betalflöden

Fakturerings och rekvisitering ska ske månadsvis

Fakturor ska ha betalvillkor 30-dagar från godkänd leverans.

Kommunen klassas precis som Trafikverket som ett byggföretag varför regelverket för omvänd betalningsskyldighet av moms mellan företag inom byggsektorn ska tillämpas vid fakturering enligt 16 kap. 13 § Mervärdesskattelag (2023:200).

Under respektive åtgärd återfinns i många fall flera olika variationer av ägare, utförare, finansiering och geografisk lokalisering av anläggningarna vilka ställer krav på särredovisning och blir styrande för hur betalflödet kommer att se ut. I punkterna 2 till 6 nedan beskrivs de olika ekonomiska transaktionstyper som är aktuella och under punkt 7 respektive punkt 8 flöden för betalningsunderlag. Vilka projektnummer per åtgärd som behöver särredovisas återges i projektförteckningen som tillhandahålls av Kommunen.

2. Trafikverket bygger en anläggning som Kommunen ska finansiera och äga

Kostnader faktureras Kommunen i de fall anläggningen byggs av Trafikverket men ska ägas och bekostas av Kommunen. Faktureringsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Kommunen är detta ansvarskod 2-6 siffror.
- Märkning med 9x-projektnummer enligt projektförteckningen.
- Fakturabelopp exklusive moms per projektnummer enligt projektförteckning.
- Beställarens organisationsnummer (se punkt 7)
- Faktureringsadress (se punkt 7)
- Kommunens momsregistreringsnummer (VAT-nr) (se punkt 7)
- Text: "Omvänd betalningsskyldighet gäller enligt 16 kap. 13 § ML"

3. Kommunen finansierar en anläggning som Trafikverket ska bygga och äga

Kostnader rekvisiteras i de fall anläggningen byggs av och ska ägas av Trafikverket men ska bekostas av Kommunen genom medfinansiering. Rekvisitionsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Kommunen är detta ansvarskod 2-6 siffror.
- Beställarens namn och telefonnummer
- Märkning med 9x-projektnummer i enligt projektförteckningen.
- Rekviserade belopp per projektnummer enligt projektförteckningen.
- Rekviseringsadress (se punkt 7)
- Kommunens momsregistreringsnummer (VAT-nr) (se punkt 7)

4. Trafikverket bygger och finansierar en anläggning som Kommunen ska äga

Trafikverket fakturerar Kommunen och Kommunen skickar en rekvisition till Trafikverket.

Innan faktura eller rekvisition skickas ska parterna stämma av underlagen vilka ska innehålla specifikation över upparbetade kostnader och genomförda åtgärder per objekt.

Om oenighet finns kring en viss kostnadspost och denna inte kan redas ut och accepteras av båda parter inom rimlig tid ska den brytas ut ur underlaget och ingå i nästkommande månads fakturering.

Fakturering och bidragsåtersökning ska ske på ett sådant sätt att fakturerade kostnader och bidrag ska mötas i förhållandet 1:1 och orsaka minimal kassaflödespåverkan hos Kommunen. Rent praktiskt innebär detta att vid Kommunen vid avstämning av dessa fakturor ska kunna upprätta en rekvisition med begäran om utbetalning på samma dag som fakturans betalningsdag.

Faktureringsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Kommunen är detta ansvarskod 2-6 siffror.
- Beställarens namn och telefonnummer
- Märkning med 9x-projektnummer i enligt projektförteckningen.
- Fakturabelopp per projektnummer exklusive moms enligt projektförteckningen.
- Beställarens organisationsnummer (se punkt 7)
- Faktureringsadress (se punkt 7)
- Kommunens momsregistreringsnummer (VAT-nr) (se punkt 7)
- Text: "Omvänd betalningsskyldighet gäller enligt 16 kap. 13 § ML"

Rekvisitionen till Trafikverket ska innehålla:

När Kommunen rekvirerar medel från Trafikverket dessa ska skickas enligt punkt 8

- Avtalets diarienummer (TRV xxxx/xxxx) (framgår av projektförteckningen).
- Referens: Mottagande referens. För Trafikverket är detta mottagarens egna EF-nummer samt namn på mottagaren. (framgår av projektförteckningen).
- För varje 9x-projektnummer där medel rekvireras från Trafikverket ska ett finansieringsprojektnummer med prefix 99 anges på rekvisitionen.
- Begäran om betalningsdag skall anges och sättas till samma dag som förfallodagen på den korresponderande fakturan som ställts ut av Trafikverket.
- Faktureringsadress (se punkt 8).

5. Trafikverket finansierar en anläggning som ska ägas och byggas av Kommunen

I vissa fall finns det reglerat i MFA att Trafikverket ska lämna bidrag till Kommunen. Det rör till exempel flytt av cykelparkeringar. När Kommunen rekvirerar medel från Trafikverket dessa ska skickas och märkas enligt punkt 8.

Utbetalningar av bidrag till Kommunen ska märkas med 99-projektnummer per projekt enligt projektförteckningen.

6. Kommunen bygger en anläggning som Trafikverket ska finansiera och äga

Kostnader faktureras Trafikverket i de fall anläggningen byggs av Kommunen men ska ägas och bekostas av Trafikverket.

Fakturan ska märkas med följande:

- Trafikverkets referens: Namn och EF-nummer
- Avtalets diarienummer
- Projektnummer enligt projektförteckning
- Faktureringsadress enligt punkt 8

7. Flöden för betalningsunderlag till Kommunen

Fakturor och rekvisitioner till Kommunen ska skickas enligt nedan:

Uppsala kommun
Box 1023
751 40 Uppsala

Organisationsnummer: 212000-3005
VAT-nummer: SE212000300501

GLN-kod: 7340047000001
Peppol-id: 0007:2120003005

Inskanningsadress för rekvisitioner: leverantorsfaktura.uppsalakommun@uppsala.se

8. Flöden för betalningsunderlag till Trafikverket

Fakturor och rekvisitioner till Kommunen ska skickas enligt nedan:

Trafikverket
Fakturahantering
781 89 Borlänge

Organisationsnummer: 202100-6297
VAT-nummer: SE202100629701

Peppol-id: 0088:7350005120115

Mailadress: Mottagarens mailadress (endast om rekvirering sker via e-post)

Ekonomi Trafikverket-Regionen

1. Generella principer för betalflöden

Fakturering och rekvirering ska ske månadsvis.

Fakturor ska ha betalningsvillkor 30-dagar från godkänd leverans.

Regionen klassas inte som ett byggföretag.

Under respektive åtgärd återfinns i många fall flera olika variationer av ägare, utförare, finansiering och geografisk lokalisering av anläggningarna vilka ställer krav på särredovisning och blir styrande för hur betalflödet kommer att se ut. I punkterna 2 till 4 nedan beskrivs de olika ekonomiska transaktionstyper som är aktuella och under punkt 5 respektive punkt 6 flöden för betalningsunderlag. Vilka projektnummer per åtgärd som behöver särredovisas återges i projektförteckningen som tillhandahålls av Regionen.

2. Trafikverket bygger en anläggning som Regionen ska finansiera och äga

Kostnader faktureras Regionen i de fall anläggningen byggs av Trafikverket men ska ägas och bekostas av Regionen. Faktureringsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Regionen är detta en skanningsreferens bestående av två bokstäver och sju siffror (meddelas av beställaren).
- Märkning med projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Belopp per projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Moms tillkommer på fakturan.
- Beställarens organisationsnummer (se punkt 5)
- Faktureringsadress (se punkt 5)

3. Regionen finansierar en anläggning som Trafikverket ska bygga och äga

Kostnader rekvireras i de fall anläggningen byggs av och ska ägas av Trafikverket men ska bekostas av Regionen genom medfinansiering (bidrag). Rekvisitionsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Regionen är detta en skanningsreferens bestående av två bokstäver och sju siffror (meddelas av beställaren).
- Beställarens namn och telefonnummer
- Märkning med projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Rekvirerade belopp per projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Rekviseringsadress (se punkt 5)
- Bidrag innebär att någon omsättning av varor och tjänster inte föreligger varför någon moms inte skall förekomma i samband med bidragsrekvisitioner

4. Trafikverket bygger och finansierar en anläggning som Regionen ska äga

Trafikverket fakturerar Regionen och Regionen skickar en rekvisition till Trafikverket.

BILAGA 12 Ekonomihantering Trafikverket-Regionen

Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala – delen Uppsala C

Innan faktura eller rekvisition skickas ska parterna stämma av underlagen vilka ska innehålla specifikation över upparbetade kostnader och genomförda åtgärder per objekt.

Om oenighet finns kring en viss kostnadspost och denna inte kan redas ut och accepteras av båda parter inom rimlig tid ska den brytas ut ur underlaget och ingå i nästkommande månads fakturering.

Fakturering och bidragsåtersökning ska ske på ett sådant sätt att fakturerade kostnader och bidrag ska mötas i förhållandet 1:1 och orsaka minimal kassaflödespåverkan hos Regionen. Rent praktiskt innebär detta att Regionen, vid avstämning av dessa fakturor, ska kunna upprätta en rekvisition med begäran om utbetalning på samma dag som fakturans betalningsdag.

Faktureringsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Regionen är detta skanningsreferens bestående av två bokstäver och sju siffror (meddelas av beställaren).
- Märkning med projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Belopp per projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Moms tillkommer på fakturan.
- Beställarens organisationsnummer (se punkt 5)
- Faktureringsadress (se punkt 5)

Rekvisitionen till Trafikverket ska innehålla:

- Avtalets diarienummer (TRV xxx/xxx)
- Referens: Mottagande referens. För Trafikverket är detta mottagarens egna EF-nummer samt namn på mottagaren.
- Regionens projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Begäran om betalningsdag skall anges och sättas till samma dag som förfallodagen på den korresponderande fakturan som ställts ut av Trafikverket.
- Faktureringsadress (se punkt 5)
- Bidrag innebär att någon omsättning av varor och tjänster inte föreligger varför någon moms inte skall förekomma i samband med bidragsrekvisitioner

5. Adresser för betalningsunderlag

Till Regionen

Fakturor och rekvisitioner till Regionen ska skickas enligt nedan:

Fysiskt	Region Uppsala FE73 Box 6363 751 35 Uppsala
E-faktura	GLN-kod: 7332403000008 Peppol-id: 0088:7332403000008

Organisationsnummer: 232100-0024.

Till Trafikverket

Fakturor och rekvisitioner till Trafikverket ska skickas enligt nedan:

Fysiskt	Trafikverket Fakturahantering 781 89 Borlänge
E-faktura	Peppol-id: 0088:7350005120115
E-post	Meddelas i förekommande fall av Trafikverket

Organisationsnummer: 202100-6297

VAT-nummer: SE202100629701

Trafikverkets ärendenummer

TRV 2026/762 76

Dokumentdatum

2026-08-31

Uppsala kommuns ärendenummer

KSN-2022-02108

Region Uppsalas ärendenummer

TSN2026-00089

Genomförandeavtal Fyra Spår Uppsala – delen Bergsbrunna

Innehållsförteckning

§ 1.	Parter.....	3
§ 2.	Definitioner och begrepp	3
§ 3.	Syfte och bakgrund	4
§ 4.	Omfattning	5
§ 5.	Övriga avtal	5
§ 6.	Beskrivning av åtgärder och ansvarsfördelning inom åtgärderna	6
§ 7.	Projektorganisation och former för Parternas samverkan	16
§ 8.	Kravställning	18
§ 9.	Projektering.....	19
§ 10.	Utförande	20
§ 11.	Överlämning.....	21
§ 12.	Garantier	22
§ 13.	Arbetsmiljöansvar	22
§ 14.	Ledningsomläggningar	22
§ 15.	Detaljplaner.....	23
§ 16.	Tillstånd	23
§ 17.	Markåtkomst.....	23
§ 18.	Ersättning för skada	24
§ 19.	Ersättning vid tågförsening	25

§ 20.	Kommunikation	25
§ 21.	Ekonomi	25
§ 22.	Slutuppgörelse	25
§ 23.	Sekretess	25
§ 24.	Avtalets giltighet	26
§ 25.	Tvist	26
§ 26.	Övrigt.....	26
§ 27.	Underskrifter	26

Bilagor:

Bilaga 1 Gårdsvägen med omnejd

Bilaga 2 Vallby vägport

Bilaga 3 Bergsbrunna station

Bilaga 4 Östra stödmuren

Bilaga 5 Västra stödmuren

Bilaga 6 Kristinapassagen

Bilaga 7 Södra passagen

Bilaga 8 PM tillfälliga busshållplatser

Bilaga 9 Ekonomi Trafikverket-Kommunen

Bilaga 10 Ekonomi Trafikverket-RegionenBilaga 1

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om genomförande enligt följande (**Avtalet**):

§ 1. Parter

Trafikverket, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan ”**Trafikverket**”,
Uppsala kommun, org.nr. 212000-3005, Uppsala kommun, 753 75 Uppsala, nedan ”**Kommunen**”,
Region Uppsala, org.nr 232100-0024, 751 85 Uppsala, nedan ”**Regionen**”
Gemensamt även benämnda ”**Parterna**” och enskilt ”**Part**”.

§ 2. Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta genomförandevalt:

Bas månad: 2022-01.

Beslutsforum: Sådant beslutsforum som definieras i Samverkansplanen.

Bussterminal: Anläggning som innehåller flera hållplatser, reglerplatser, verksamhetsanknuten utrustning med tillhörande tekniska system, väntutrymme och servicefunktioner för resenärer samt pauslokal för förare.

Byggherrepåslag: Med ändring av definitionen av *Byggherrekostnad* i Medfinansieringsavtalet avser *Byggherrepåslag* i detta Avtal ett procentuellt påslag på Faktisk kostnad som ska täcka kostnader för de aktiviteter som byggherren genomför i egen regi, oberoende av entreprenadform, exklusive skatter och avgifter. Detta omfattar bygghandlingsprojektering, projektledning, byggledning, syner och besiktning. Kostnad för utredning, systemhandling, planläggning, tillstånd, markåtkomst och tredjemansskada ingår inte i byggherrepåslag.

Byggväg: Projekteras och utförs i enlighet med Anvisningar för projektering och byggande skogsbilvägar klass 3 och 4, version 2011-01-01, Skogsstyrelsen. För byggvägen gäller typsektion T 3 Väg på bank, Väglklass 4 samt Tillgänglighetsklass A. Dränering enligt 3.4 projekteras och utförs ej.

Faktisk kostnad: Verklig och verifierbar kostnad för utförandet av åtgärd.

Gestaltningssäkringslista: Vid var tid gällande gestaltningssäkringslista så som den definierats i Beslutsforumet.

Grundutförande: Grundutförandet motsvarar den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation samt Trafikverkets ekonomiska ansvar för ny- och ombyggnad av infrastruktur.

Index: Trafikverkets Infrastrukturindex, Investeringsindex banhållning.

Järnvägsplan: Järnvägsplan Fyra Spår Uppsala Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation, Uppsala kommun.

Medfinansieringsavtalet: Avtal ingånget mellan Trafikverket, Uppsala kommun och Region Uppsala, daterat 2023-09-03, inklusive Ändringsavtal 1, daterat 2024-11-26, och Ändringsavtal 2, daterat 2026-02-27, till medfinansieringsavtal ”Medfinansiering Uppsala C-Uppsala S”.

Projektet: Trafikverkets projekt Fyra spår Uppsala, JO 1807 Ostkustbanan, Fyra spår, Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm, delen söder Bergsbrunna–Uppsala central samt åtgärder som i övrigt särskilt regleras i detta Avtal.

Projektledare: Av varje Part utsedd projektledare för varje delsträcka av Projektet.

Reglerplats: Särskilt avsatt område i anslutning till busstrafikens linjenät där bussar får stå uppställda för att reglera tidtabellshållning och ha raster för förare.

Samverkansplan: Vid var tid gällande ”Samverkansplan avseende projekt Fyra spår Uppsala och berörda stadsutvecklings- och infrastrukturprojekt mellan Uppsala Kommun, Region Uppsala och Trafikverket”.

Teknisk handbok: Kommunens Tekniska handbok, såsom den publicerats på Kommunens hemsida, 2025-09-02.

Tillägg: De förbättringar eller anpassningar som annan Part än Trafikverket föreslår för att lösa trafiksituationen – eller andra behov – utöver vad som ingår i Grundutförandet. Om inte annat avtalas mellan Parterna finansieras Tillägg av den Part som föreslagit Tillägget ifråga.

Totalkostnad: Summan av Faktisk kostnad och Byggherrepåslag för en åtgärd.

Trafikföringsprincip: Koncept för trafikens organisering under byggskedet som möjliggör bedömning av påverkan på busstrafikens funktion, framkomlighet och trafikeringsförutsättningar.

VGU: TDOK TRVINFRA-0396.

Överenskomna handlingar: Handlingar för genomförande av åtgärder i § 6 som upprättats och reviderats i enlighet med § 9.

§ 3. Syfte och bakgrund

Projektet genomförs därför att Staten, Uppsala kommun och Region Uppsala den 18 december 2017 tecknade avtal om utbyggnad av järnvägen till fyra spår på sträckan från Knivsta kommungräns till Uppsala Centralstation, kapacitetshöjande åtgärder på Uppsala Centralstation och om bostadsbyggande. Staten uppdrog därefter åt Trafikverket att genomföra projekt Fyra Spår Uppsala Söder Bergsbrunna–Uppsala Centralstation, Uppsala kommun.

I anslutning till Projektet anlägger Kommunen och Regionen ny spårväg och ny Bussterminal, pendelparkering samt andra stationsnära funktioner vid Bergsbrunna station. Dessutom planerar Kommunen ny stadsbebyggelse i området.

Syftet med detta Avtal är:

- Att reglera respektive Parts ansvar för genomförande av Trafikverkets spårutbyggnad till fyra spår med ändringar av intilliggande berörda kommunala och regionala anläggningar.
- Att ge förutsättningar för Parterna att i samverkan skapa trygga, tillgängliga och attraktiva miljöer för resenärer och stadens invånare.
- Att ge förutsättningar för Parterna att upprätthålla en god framkomlighet för samtliga trafikslag även under Projektets genomförande.

§ 4. Omfattning

Avtalsmässigt är Projektet uppdelat i tre delsträckor, Bergsbrunna, Vimpelgatan och Uppsala C. Respektive delsträcka regleras i separata genomförandeavtal. Frågor som har bäring på Regionens busstrafik regleras i avtalen för Bergsbrunna och Uppsala C.

Detta Avtal omfattar de åtgärder som krävs för genomförande av Projektet på sträckan mellan Söderby vägport och Sävjaån (km-tal 57+075 - 61+250 i järnvägens längdmätning).

Avseende kollektivtrafik för buss omfattar Avtalet sträckan Söderby vägport till och med Kuggebro (km-tal 57+075 - 62+200 i järnvägens längdmätning).

§ 5. Övriga avtal

5.1 Tecknade avtal

Parterna har tidigare träffat följande avtal:

- Avsiktsförklaring, (nedan ”**Avsiktsförklaringen**”), daterad 2023-01-27, med diarienummer TRV 2022/80628, KSN-2022-02108, RS2022-00324

Kommunen och **Trafikverket** har tidigare träffat följande avtal:

- Medfinansieringsavtalet
- Avtal om fördjupade utredningar (förprojektering) med anledning av tillägg inom järnvägsplanen Uppsala Söder Bergsbrunna-Uppsala Centralstation inom projekt Fyra Spår Uppsala, daterat 2023-03-10
- Genomförandeavtal Utredning för gångbro, Kristinapassagen, daterat 2025-03-27.
- Genomförandeavtal Södra passagen, daterat 2025-08-13.

Regionen och **Trafikverket** har tidigare träffat följande avtal:

- Genomförandeavtal förprojektering Bergsbrunna, daterat 2026-05-13.
- Sam- och medfinansieringsavtal för åtgärder vid Uppsala C och Bergsbrunna, daterat 2026-04-02.

Regionen och **Kommunen** har tidigare träffat följande avtal:

- Överenskommelse om samverkan avseende utvecklingen av transportinfrastrukturen inom de sydöstra stadsdelarna, ärendenummer RS2025-00245, KSN-2025-02549

5.2 Kommande avtal

Trafikverket och Kommunen ska ingå särskilda avtal för att reglera eventuell återställning av områden som påverkas av Trafikverkets arbeten.

Erforderliga drift- och underhållsavtal ska tecknas mellan berörda Parter för att klarlägga detaljerade gränssnitt. Dessa avtal ska vara upprättade senast vid öppnande för trafik om inte annat överenskomms mellan Parterna.

Markavtal ska tecknas mellan Trafikverket och Kommunen i enlighet med 17.3 nedan.

§ 6. Beskrivning av åtgärder och ansvarsfördelning inom åtgärderna

Nedan beskrivs dels åtgärder i den statliga järnvägsanläggningen, dels åtgärder i de kommunala anläggningarna. Kommunens kostnadsansvar för åtgärder i den statliga anläggningen och Trafikverkets kostnadsansvar för åtgärder i de kommunala anläggningarna definieras i Medfinansieringsavtalet.

Detta Avtal innehåller även bestämmelser där Kommunen uppdrar åt Trafikverket att utföra ytterligare åtgärder i de Kommunala anläggningarna. Omfattning och ersättning för sådana ytterligare åtgärder ska regleras i särskilda avtal om bestämmelserna i detta Avtal inte är tillräckligt utförliga.

Part som har ansvar för utförande av åtgärd som påverkar allmän plats ska

- Demontera och forsla bort kommunal utrustning såsom kantsten och markplattor till av Kommunen anvisad plats inom kommunen
- Säkerställa att tillfredsställande belysning av platsen bibehålls

6.1 Gårdsvägen gång- och cykelport (Serpentine)

Åtgärden omfattar anläggande av ny gång- och cykelväg, inklusive passage under järnvägen, enligt den omfattning som redovisas i Bilaga 1, Anläggningsdel 1 och 2.

Åtgärden utgör en del av Trafikverkets ersättning av befintlig plankorsning Gårdsvägen/Ostkustbanan.

6.1.1 Ansvar för projektering

Trafikverket och Kommunen ska ansvara för projektering av åtgärden i enlighet med Anläggningsdel 1 och 2.

6.1.2 Ansvar för utförande

Trafikverket och Kommunen ska ansvara för utförandet i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 1 och 2.

6.1.3 Kostnadsansvar

Fördelningen mellan Grundutförande och Tillägg framgår av Bilaga 1, Anläggningsdel 1 och 2.

Kommunen ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 % för Tilläggen.

6.1.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ansvara för drift och underhåll av järnvägens bärande konstruktioner inklusive spont/stödmur mot järnvägsanläggningen.

Kommunen ska äga vägkropp, vägbeläggning och belysning samt ansvara för drift och underhåll av dessa och övriga ytskikt i passagen. Kommunen ska äga övriga anläggningar utanför järnvägsanläggningen samt ansvara för drift och underhåll av dessa.

6.2 Korsning Gårdsvägen, Södra Banvägen, Nyckelaxet

Åtgärden omfattar ombyggnad av korsningen mellan Gårdsvägen, Södra Banvägen och Nyckelaxet i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 3.

Åtgärden behövs för att ge plats åt anslutningen till Gårdsvägens gång- och cykelport och utgör en del av Trafikverkets ersättning av befintlig plankorsning Gårdsvägen/Ostkustbanan.

6.2.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska ha ansvar för projekteringen i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 3.

6.2.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ha ansvar för utförandet i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 3.

6.2.3 Kostnadsansvar

Åtgärden ingår i Grundutförandet.

6.2.4 Ägande, drift- och underhållsfrågor

Kommunen ska äga anläggningen och ansvara för dess drift och underhåll.

6.3 Södra Banvägen, inklusive tillkommande gång- och cykelväg

Åtgärdens omfattar ombyggnad av Södra Banvägen, permanent flytt av busshållplats Nyckelaxet inklusive toalett för bussförare samt nybyggnad av gång- och cykelväg i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 4.

Åtgärden utgör en del av Trafikverkets ersättning av befintlig plankorsning Gårdsvägen/Ostkustbanan.

Den permanenta busshållplatsen ska anläggas senast när Bussterminal vid Bergsbrunna station färdigställts. Vändslangan som beskrivs i bilaga 1 ska vara kvar till dess att Bussterminal vid Bergsbrunna station och östra huvudgatan tagits i bruk. Om den översvämningsrisk i vägporten som kan utläsas av detaljplanens samrådshandlingar kvarstår efter att detaljplanen har vunnit laga kraft ska vändslangan vara kvar.

6.3.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska ansvara för projektering i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 4.

6.3.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ansvarar för utförande i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 4 med undantag för permanent busshållplats och återställning av vändslanga.

Kommunen ansvarar för utförande av permanent busshållplats och återställning av vändslanga.

6.3.3 Kostnadsansvar

Fördelningen mellan Grundutförande och Tillägg framgår av Bilaga 1, Anläggningsdel 4.

Kommunen ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 % för Tilläggen.

Trafikverket ska ersätta Kommunen Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 % för utförande av permanent busshållplats samt återställande av vändslanga i samband med att arbetet utförs, dock senast 12 månader efter den nya järnvägens öppnande för trafik.

6.3.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Kommunen ska äga och ansvara för drift och underhåll av Södra Banvägen, från och med trottoar vid enskilda fastigheter till ny fastighetsgräns mot järnvägen. Kommunen ska ansvara för drift och underhåll av Trafikverkets fastighet fram till bullerskyddsskärmen.

Anslutningar till fastigheterna Bergsbrunna 10:1 och Bergsbrunna 19:1 utgör enskild väg.

Regionen ska äga och ansvara för drift och underhåll av väderskydd för busshållplats. Toalett för bussförare ska fortsatt ägas av bussoperatören som även ansvarar för drift och underhåll.

6.4 Gårdsvägens vägport

Åtgärden omfattar anläggande av ny passage under järnvägen för fordons-, gång- och cykeltrafik, i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 5.

Fördelning av ansvar och kostnader är sedan tidigare avtalat i medfinansieringsavtal.

Åtgärden utgör en del av Trafikverkets ersättning av befintlig plankorsning Gårdsvägen/Ostkustbanan.

6.4.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ansvarar för projektering av åtgärden.

6.4.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ansvarar för utförande av åtgärden.

6.4.3 Kostnadsansvar

Trafikverket har kostnadsansvaret för 70 % av Totalkostnaden för åtgärden.

Kommunen har kostnadsansvaret för 30 % av Totalkostnaden för åtgärden.

Den bedömda kostnaden för utförandet av åtgärden uppgår till 66,1 miljoner kronor i prisnivå Basmanad exklusive Byggherrepåslag. Kommunen ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 %,

Om de verkliga kostnaderna avviker från den bedömda kostnaden ska finansieringen justeras mellan berörda Parter enligt den procentuella fördelningen som anges i denna punkt.

6.4.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ansvara för drift och underhåll av järnvägens bärande konstruktioner inklusive spont/stödmur mot järnvägsanläggningen.

Kommunen ska äga vägkropp, vägbeläggning och belysning samt ansvara för drift och underhåll av dessa och övriga ytskikt i passagen.

6.5 Gårdsvägens östra anslutning

Åtgärden omfattar anläggande av ny gata från östra sidan av Gårdsvägens vägport till Tegelbruksvägen i enlighet med Bilaga 1, Anläggningsdel 6.

Åtgärden utgör en del av Trafikverkets ersättning av befintlig plankorsning Gårdsvägen/Ostkustbanan.

6.5.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska ansvara för projektering av åtgärden.

6.5.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ansvarar för utförande av åtgärden.

6.5.3 Kostnadsansvar

Trafikverket har kostnadsansvaret för röda ytor enligt Bilaga 1, Anläggningsdel 6.

Kommunen har kostnadsansvaret för lila ytor enligt Bilaga 1, Anläggningsdel 6. Den lila delen av åtgärden utgör Tillägg, Kommunen ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 % för Tillägget.

6.5.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Kommunen ska äga och ansvara för drift och underhåll.

6.6 Tegelbruksvägen

Åtgärden omfattar ombyggnad av Tegelbruksvägen i ungefärlig sträckning enligt Bilaga 1, Anläggningsdel 7.

Åtgärden utgör en del av Trafikverkets ersättning av befintlig plankorsning Gårdsvägen/Ostkustbanan.

6.6.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska ansvara för projektering.

6.6.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ansvara för utförande.

6.6.3 Kostnadsansvar

Trafikverket ska ha kostnadsansvaret för åtgärden.

6.6.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Kommunen ska äga och ansvara för drift och underhåll.

6.7 Östra huvudgatan (gata öster om järnvägen)

Arbeten i järnvägsanläggningen:

- Tillfällig anläggning för Trafikverkets arbeten i form av Byggväg från Gårdsvägens östra anslutning till Söderby vägport.

Arbeten i kommunala anläggningar:

- Östra huvudgatan, med färdig markhöjd +16,5 meter enligt RH2000 vid plattformanslutningen.
- Parkeringsmöjlighet för Trafikverkets och Regionens servicepersonal för drift och underhåll av bytespunkten Bergsbrunna station.

6.7.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska projektera Byggvägen.

Kommunen ska projektera övriga arbeten i de kommunala anläggningarna.

6.7.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska utföra Byggvägen.

Kommunen ska utföra övriga arbeten i de kommunala anläggningarna.

6.7.3 Kostnadsansvar

Trafikverket ska ha kostnadsansvaret för Byggvägens projektering och utförande. Trafikverket ska överlåta Byggvägen, i befintligt skick, till Kommunen utan krav på ersättning.

Kommunen ska ha kostnadsansvaret för parkeringsmöjlighet.

6.7.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ansvara för drift och underhåll av Byggvägen fram till dess att den överlämnas till Kommunen.

Kommunen ska äga och ansvara för drift och underhåll av övriga anläggningar.

6.8 Vallby vägport

Med ändring av bilaga 9 Medfinansieringsavtalet och § 4 Genomförandeavtal Fyra Spår Uppsala – Södra Passagen, daterat 2025-06-26, gäller följande:

Åtgärden omfattar ombyggnad av Vallby vägport som ska koppla samman östra och västra sidan av järnvägen och ska kunna användas som passage under byggtiden. Se även *Genomförandeavtal Södra passagen*. Vägporten ska ha ungefärlig utformning enligt Bilaga 2.

Kommunen avser att i framtiden anlägga gata genom vägporten.

6.8.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ansvarar för projektering av åtgärden.

6.8.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ansvarar för utförande av åtgärden.

6.8.3 Kostnadsansvar

Trafikverket och Kommunen delar på kostnadsansvaret för del av vägporten markerad med lila på Bilaga 2, exklusive belysning, enligt följande:

- Trafikverket har kostnadsansvaret för 78 % av Totalkostnaden.
- Kommunen har kostnadsansvaret för 22 % av Totalkostnaden.

Den bedömda kostnaden för åtgärden uppgår till 64,6 miljoner kronor i prisnivå Bas månad exklusive Byggherrepåslag. Kommunen ska erlägga sin andel av Faktisk kostnad, och Byggherrepåslag om 21 %. Om faktiska kostnader avviker från bedömda kostnaden enligt ovan ska finansieringen justeras mellan Trafikverket och Kommunen enligt den procentuella fördelningen som anges i denna punkt.

Därutöver ska Kommunen ha kostnadsansvaret för 100 % av belysning i Vallby vägport.

Därutöver ska Trafikverket ha kostnadsansvaret för Byggvägens projektering och utförande. Trafikverket ska överlåta Byggvägen, i befintligt skick, till Kommunen utan krav på ersättning.

6.8.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ansvara för drift och underhåll av järnvägens bärande konstruktioner inklusive spont/stödmur och slänter mot järnvägsanläggningen.

Kommunen ska äga väggkropp, vägbeläggning och belysning samt ansvara för drift och underhåll av dessa och övriga ytskikt i passagen.

6.9 Bergsbrunna station, entréer och gångbro

Åtgärden omfattar anläggande av Bergsbrunna station med en gångbro över järnvägen som ska fungera som plattformanslutning och passage mellan de planerade stadsdelarna öster och väster om järnvägen. Stationsbyggnaden ska ha yta för spärmlinjer i ungefärlig utformning som framgår av Bilaga 3 utan att hindra allmän passage mellan de planerade stadsdelarna. Parterna ska ingå separat avtal avseende öppettider för passage.

Utanför respektive entré till stationsbyggnaden ska markvärme anläggas, 2 meter ut från fasad.

6.9.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska ansvara för projektering av åtgärden, med undantag för markvärme.

Kommunen ska ansvara för projektering av markvärme.

6.9.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ansvara för utförande av åtgärden, med undantag av markvärme.

Kommunen ska ansvara för utförande av markvärme.

6.9.3 Kostnadsansvar

För Västra kopplingen (rosa del i Bilaga 3) och plattformsförbindelse (orange del i Bilaga 3) fördelas de faktiska kostnaderna mellan Trafikverket, Kommunen och Regionen enligt följande:

- Trafikverket: 56 %.
- Regionen: 30 %.
- Kommunen: 14 %.

Bedömd kostnad för de delar som Regionen och Kommunen ska medfinansiera är 62,1 mnkr i prisnivå Bas månad. Regionen och Kommunen ska betala ovan definierade andelar av Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 %.

Mellan Trafikverket och Kommunen regleras kostnadsförändringar i Medfinansieringsavtalet. Mellan Trafikverket och Regionen regleras kostnadsförändringar i Sam- och medfinansieringsavtal för åtgärder vid Uppsala C och Bergsbrunna.

Trafikverket ska ha kostnadsansvaret för övriga delar av åtgärden.

Trafikverket ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 % till Kommunen för markvärme närmast entréerna.

6.9.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Stationsbyggnaden och dess lyftpaket ska ägas av Trafikverket och Trafikverket ska ansvara för drift och underhåll av byggnaden och lyftpaket. Eventuell spärmlinje ska ägas av Regionen som även ska ansvara för drift och underhåll av spärmlinjen.

Markvärmen framför entréerna ska ägas av Kommunen. Trafikverket ska ersätta Kommunen med ett engångsbelopp för deras drift- och underhåll.

6.10 Stödmur östra sidan

Åtgärden omfattar anläggande av en stödmur och slänt utmed järnvägsanläggningens östra sida i enlighet med Bilaga 4, Åtgärd 4 enligt Medfinansieringsavtalet. Slänt ska sås med ängsfröblandning. Ovanpå stödmuren ska transparent skärm och stängsel byggas i enlighet med Bilaga 4.

6.10.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ansvarar för projektering av åtgärden.

6.10.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ansvarar för utförande av åtgärden.

6.10.3 Kostnadsansvar

Trafikverket har kostnadsansvaret för 64 % av Totalkostnaden av åtgärden.

Kommunen har kostnadsansvaret för 36 % av Totalkostnaden av åtgärden.

Den bedömda kostnaden för åtgärden uppgår till 58,2 miljoner kronor i prisnivå Basmanad exklusive Byggherrepåslag. Kommunen ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 %.

Om de verkliga kostnaderna avviker från den bedömda totalkostnaden enligt ovan ska finansieringen justeras mellan Parterna enligt den procentuella fördelningen ovan.

6.10.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga stödmur, slänt, skärm och stängsel.

Trafikverket ska ansvara för drift och underhåll av stödmur, skärm och stängsel.

Kommunen ska ansvara för drift av slänt.

Trafikverket ska ansvara för underhåll av slänt.

Kommunen ska bekosta drift och underhåll av skärmen. Betalning ska erläggas som en engångsersättning när skärmen har färdigställts, detta ska regleras närmare i kommande drift- och underhållsavtal mellan berörda Parter.

6.11 Stödmur västra sidan, landfäste samt anslutnings- och servicevägar

Åtgärden omfattar anläggande av en stödmur för planerad bebyggelse utmed järnvägsanläggningen, landfäste för stationsbyggnaden, en serviceväg för järnvägen samt en anslutningsväg mellan servicevägen och det allmänna gatunätet, i enlighet med Bilaga 5.

Fastighetsrättsliga villkor för servicevägen samt anslutningsvägen ska regleras i separat markavtal mellan Trafikverket och Kommunen.

6.11.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska projektera landfästet och servicevägen.

Kommunen ska projektera stödmuren och anslutningsvägen. Markhöjden längs stationsbyggnadens fasad ska ligga på +35 meter enligt RH2000.

6.11.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ansvara för utförande av servicevägen.

Kommunen ska ansvara för utförande av stödmuren, anslutningsvägen och landfästet.

6.11.3 Kostnadsansvar

Trafikverket har kostnadsansvar för landfästet och servicevägen.

Kommunen har kostnadsansvar för stödmuren och anslutningsvägen.

Trafikverket ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 % för landfästet.

6.11.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Kommunen ska äga och ansvara för drift och underhåll av stödmuren och anslutningsvägen.

Trafikverket ska äga och ansvara för drift och underhåll av landfästet och servicevägen.

6.12 Kristinapassagen

Åtgärden omfattar anläggande av en gångbro, Kristinapassagen, över järnvägen söder om Bergsbrunna station. Bron ska fungera som passage mellan de planerade stadsdelarna öster och väster om järnvägen och ha en ungefärlig utformning i enlighet med Bilaga 6.

6.12.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ansvarar för projektering av bottenplatta inkl. 200 mm av brostöd som förläggs inom järnvägsanläggningen.

Kommunen ansvarar för projektering av bron i övrigt.

6.12.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ansvarar för utförande av bottenplatta inkl. 200 mm av brostöd som förläggs inom järnvägsanläggningen.

Kommunen ansvarar för utförande av bron i övrigt. Utförandet ska samordnas med Trafikverket.

6.12.3 Kostnadsansvar

Kommunen ska ha kostnadsansvaret för åtgärden.

Kommunen ska betala Faktisk kostnad och Byggherrepåslag om 21 % för de åtgärder som Trafikverket ska utföra enligt ovan.

6.12.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ansvara för drift och underhåll av bottenplatta inkl. 200 mm av brostöd inom järnvägsanläggningen.

Kommunen ska äga bron i övrigt samt ansvarar för drift och underhåll.

6.13 Plattformsförlängning och vändspår

Åtgärden omfattar del av plattform och vändspår i Bergsbrunna station som ett Tillägg. Trafikverkets grundutförande är en 255 m lång plattform med vändspår i Bergsbrunna. Tillägget är att plattform och vändspår förlängs till 355 m. Den förlängda plattformsdelen förses med plattformsutrustning i erforderlig omfattning men inte med plattformstak.

6.13.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ansvarar för projektering.

6.13.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ansvarar för utförande.

6.13.3 Kostnadsansvar

Regionen samfinansierar Tillägget via länstransportplan Region Uppsala med en fast kostnad om 14,9 miljoner kronor (prismå Bas månad) inklusive byggherrekostnader och påslag för osäkerhet och risk. Beloppet ska indexeras i enlighet med *Sam- och medfinansieringsavtal för åtgärder vid Uppsala C och Bergsbrunna*.

Betalning ska ske enligt *Sam- och medfinansieringsavtal för åtgärder vid Uppsala C och Bergsbrunna* mellan Trafikverket och Regionen.

6.13.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ansvara för drift och underhåll av åtgärden.

6.14 Södra passagen

Åtgärden omfattar anläggande av en ny passage under järnvägen för fordons-, gång- och cykeltrafik, Södra passagen, som ska utgöra en koppling mellan de planerade stadsdelarna öster och väster om järnvägen söder om Bergsbrunna station, i enlighet med Bilaga 7. Södra passagen hanteras i separat järnvägsplan.

6.14.1 Ansvar för projektering

Trafikverket ska ansvara för projektering.

6.14.2 Ansvar för utförande

Trafikverket ska ansvara för utförande.

6.14.3 Kostnadsansvar

Kommunen ska ha kostnadsansvaret för åtgärden.

6.14.4 Ägande och drift och underhållsfrågor

Trafikverket ska äga och ansvara för drift och underhåll av järnvägens bärande konstruktioner inklusive spont/stödmur mot järnvägsanläggningen.

Kommunen ska äga vägkropp, vägbeläggning och belysning samt ansvara för drift och underhåll av dessa och övriga ytskikt i passagen.

6.15 Intäktssäkring av tågtrafik

Trafikverket och Regionen utreder i samverkan möjligheten till spärmlinjer på järnvägsanläggningen, i enlighet med "Genomförandeavtal för förprojektering Bergsbrunna", daterat 2026-05-13. Separata avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Regionen avseende eventuella ytor och system för intäktssäkring i enlighet med utredningen.

Ifall spärmlinjer inte kan installeras ska utrustning för intäktssäkring motsvarande den utrustning för biljettförsäljning och validering som idag finns på Uppsala C möjliggöras.

Trafikverket ska i god tid informera Regionen om när projekteringsförutsättningar behöver tas fram eller kompletteras för att möjliggöra intäktssäkring.

6.16 Program för god resenärsmiljö

Trafikverket ska, i egenskap av anläggningsägare, ansvara för att samordna och upprätta nödvändiga fysiska förutsättningar för god resenärsmiljö på järnvägsanläggningen. Kommunen har motsvarande ansvar för resenärsmiljön på allmän plats. Resenärsmiljö omfattar exempelvis orienterbarhet, skyltning, trygghet och tillgänglighet.

Regionen har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet ansvar för att det finns en tillfredsställande kollektivtrafik, särskilt med avseende på tillgänglighet. Därför ska Regionen ansvara för att leda och samordna Parterna i framtagandet av ett gemensamt program för god resenärsmiljö i bytespunkten Bergsbrunna, "Programmet för god resenärsmiljö".

Programmet ska tas fram samordnat med bygghandlingsprojekteringen och avse anläggningar för järnväg, stationshus, spårväg och busstrafik samt förbindelsestråk mellan dessa anläggningar.

Orienterbarhet

Trafikverket ansvarar för skyltning avseende järnvägens kärnfunktioner: skyltning till och på plattformar och plattformsförbindelser, skyltning som krävs för säkerheten, orienterbarheten och trafikinformation inom järnvägsanläggningen. Skyltning till andra trafikslag och funktioner utanför järnvägsanläggningen faller inom Regionens respektive Kommunens ansvar. Parterna ska i samverkan säkerställa att skyltningen är enhetlig, tydlig och funktionell och bidrar till god orienterbarhet, ökad trygghet samt hög tillgänglighet för samtliga resenärer. Programmet för god resenärsmiljö ska omfatta principer för placering, typ, utformning och omfattning av skyltning samt innehålla riktlinjer som stödjer resenärernas möjligheter att snabbt och enkelt hitta rätt, uppleva miljön som trygg och kunna använda bytespunkten oavsett funktionsförmåga.

Trygghet och säkerhet

Bytespunkten ska utformas och förvaltas så att resenärer erbjuds en trygg och säker vistelse- och bytesmiljö. Programmet för god resenärsmiljö ska fastställa hur frågor om trygghet, säkerhet och eventuell kameraövervakning ska hanteras vid bytespunkten. Arbetet ska ske med utgångspunkt från Parternas respektive ansvar för bytespunkten samt gällande lagstiftning och tillståndskrav.

Attraktivitet och tillgänglighet

Bergsbrunna station ska utformas till en attraktiv, tillgänglig och användarvänlig miljö för samtliga resenärer. Programmet för god resenärsmiljö ska klarlägga hur dessa aspekter ska säkerställas inom bytespunkten. Målet om en pålitlig och kapacitetsstark järnväg med smidiga byten mellan olika

färdslog ska stöddas. Arbetet ska ske med utgångspunkt i Parternas respektive ansvar för bytespunkten samt gällande lagstiftning och tillståndskrav.

§ 7. Projektorganisation och former för Parternas samverkan

För genomförandet av detta Avtal ska Parterna bemanna sina respektive organisationer med tillräckliga resurser och utse projektledare med ansvar för att företräda Parten, förankra ställningstaganden i den egna organisationen samt kommunicera beslut och ståndpunkter till övriga Parter. Respektive Part ansvarar för samordning med sina berörda leverantörer.

Parterna ska samordna arbeten som följer av detta Avtal på det sätt som beskrivs i Samverkansplanen, som anger projektorganisation, samarbetsformer och gemensamma mål.

Parterna ska löpande informera varandra om händelser, beslut och andra omständigheter i den egna organisationen som kan påverka Avtalet eller dess genomförande.

Parterna ska dela relevanta handlingar via av Trafikverket tillhandahållen projektplats.

Beslut och överenskommelser som följer av detta Avtal ska dokumenteras skriftligt.

Om Parterna inte kan komma överens i frågor som uppstår inom ramen för Avtalet ska dessa hanteras i samverkan utifrån en sammanvägning av de gemensamma mål som anges i Samverkansplanen, med beaktande av såväl investeringskostnader som långsiktiga drift- och underhållskostnader.

7.1 Tidplan

Projektet arbetar utifrån nedanstående förutsättningar:

Laga kraft Järnvägsplan	juni 2027
Entreprenadstart järnvägsarbeten	2028
Öppnande för trafikering av ny järnvägsanläggning	2034

Parterna ska upprätta tidplaner avseende projektering och produktion och samordna dessa så att onödiga tidsstörningar eller kostnader för endera Parten undviks. Sådana tidplaner ska tydliggöra de beroenden som finns mellan Parternas åtgärder.

7.2 Produktionssamverkan och trafik under byggtiden

Parterna ska samverka för att säkerställa förutsättningarna för en väl fungerande stad under byggtiden och därigenom verka för att minimera ekonomisk skada på Regionens kollektivtrafik med buss.

Parterna ska även samverka för att så effektivt som möjligt nyttja berörda ytor. Parterna har därför upprättat ett produktionssamverkansforum, lett av Kommunen, där Projektets genomförande ska samordnas med övriga projekt i området. Forumet ska verka kontinuerligt under hela Projektets genomförande om Parterna inte avtalar annat, och ska planera och samordna arbetena i syfte att säkerställa samtliga trafikslags framkomlighet. Produktionssamverkansforumet ska ta ett helhetsgrepp på samtliga trafikslag och på de inbördes trafikberoenden som finns mellan direkt och indirekt berörda korsningspunkter mellan järnväg och gator.

Vid oenighet ska frågan hanteras i Beslutsforum enligt Samverkansplanen.

För att effektivisera samordningen ska Parterna dela relevant material och tider för ianspråktagande av olika ytor med varandra. Sådana filer ska vara kompatibla med Kommunens GIS-system. Part som projekterar byggväg ska på begäran tillhandahålla bygghandlingar och/eller relationshandlingar för sådan.

Om Parterna inte enas om annat i produktionssamverkansforumet gäller för trafikens framkomlighet att:

- Busstrafikens funktion, framkomlighet och robusthet i möjligaste mån upprätthålls under hela byggtiden
- Den befintliga plankorsningen Gårdsvägen/Ostkustbanan inte får stängas för trafik förrän all trafik kan ta sig förbi järnvägen via Södra Banvägen, Gårdsvägens vägport och Tegelbruksvägen.

7.2.1 Process för hantering av påverkan på trafik

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar och utför åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar eller utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Förändringar som påverkar busstrafikens framkomlighet, trafikupplägg eller kostnader ska samrådaskommunen med Regionen. Parterna ska vidta skäliga åtgärder för att begränsa negativa konsekvenser av tidplaneavvikelser, särskilt med avseende på busstrafikens funktion och framkomlighet.

Trafikomläggning av busstrafik ska, om Parterna inte enas om annat, ske vid ordinarie tidtabellsskifte, som inträffar årligen i juni, augusti och december. Exakt datum varierar mellan åren.

Processen sker enligt följande:

1. Trafikverket ska ta fram utkast till Trafikföringsprinciper som beskriver hur busstrafiken kan upprätthållas samt hur övriga trafikslag kan organiseras under byggtiden.
Trafikföringsprinciperna ska för buss redovisa övergripande lösningar som körvägar för berörda linjer, lokalisering av eventuell bussterminal- och reglerfunktioner, framkomlighet i huvudstråk samt de tider förändringarna ska gälla.

Trafikföringsprinciperna behöver inte omfatta mindre förändringar såsom flytt av enstaka busshållplatser i längsled.

2. Parterna ska inom ramen för produktionssamverkansforumet bearbeta utkastet till ett gemensamt förslag till produktionsordning och Trafikföringsprinciper. Detta förslag ska vara klart senast 24 månader före planerad trafikomläggning.
3. Regionen ska utifrån Trafikföringsprinciperna förhandla och avtala med berörda trafikutövare om nödvändiga förändringar, samt förankra eventuella justeringar i Trafikföringsprinciperna med produktionssamverkansforumet. Detta ska vara klart senast 12 månader före planerad trafikstart för att möjliggöra trafikbeställning, byggnation av erforderliga provisorier och entreprenadupphandling.
4. Trafikverket ska ansvara för att förslag till TA-planer som Trafikverket eller dess entreprenör tar fram följer Trafikföringsprinciperna och säkerställer:
 - att kollektivtrafiken och utryckningsfordon har prioritet och tillräckligt god framkomlighet,
 - att hållplatser, reglerplatser och pauslokaler kan användas eller ersättas med lösningar som Regionen godkännt,

- att gång- och cykelvägar samt resenärsytor är framkomliga och trygga,
- att resenärsinformation kan upprätthållas utan avbrott om inte annat överenskommes mellan Parterna.

7.2.2 Kostnader för trafik under byggtid

Inom ramen för produktionssamverkansforumet ska Parterna gemensamt verka för att minimera ekonomisk skada på Regionens kollektivtrafikverksamhet. Kostnadsansvarig Part, såsom det ansvaret fördelas i de olika åtgärderna definierade i § 6, ska ansvara för att bekosta de fysiska åtgärder som krävs för att genomföra tillfälliga förändringar och TA-plan. Kostnadsansvarig Part ska därutöver ersätta Regionen för material som Regionen tillhandahållit.

Parterna är därutöver överens om att Projektet kan medföra ytterligare merkostnader för Regionen, såsom kostnader för trafikering, drift och underhåll, information, ledsagning och andra verksamhetsrelaterade anpassningar.

Parterna ska därför gemensamt utreda och klarlägga det rättsliga ansvaret för ersättning av sådana merkostnader. Om det därvid fastställs att rätt till ersättning föreligger, ska ersättningen regleras i särskilt tilläggsavtal mellan Parterna.

Avsaknad av överenskommelse vid en viss tidpunkt ska inte tolkas som att Regionen avstår från sin eventuella rätt till ersättning för sådana merkostnader, om sådan rätt senare kan fastställas.

§ 8. Kravställning

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar och utför åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar eller utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Trafikverket ska i Projekteringen av kommunala anläggningar och anläggningar som berörs av busstrafik utgå från kravställning i enlighet med VGU och Teknisk handbok, Regionens hållplatshandbok och Bilaga 8 PM tillfälliga busshållplatser, samt mellan Kommunen och Trafikverket överenskommen Gestaltningssäkringslista. Denna kravställning ska ligga till grund för bygghandling och kravställning mot entreprenör.

Är VGU och Teknisk handbok motstridiga ska VGU äga företräde avseende sådana anläggningar som Trafikverket ska äga och Teknisk handbok äga företräde avseende sådana anläggningar som Kommunen ska äga.

8.1 Miljökrav

Parterna ska sträva efter att minimera klimateffekterna i samtliga åtgärder definierade i § 6. Grön betong ska användas närhelst möjligt, och samtliga tillfällen då annan betong används ska särskilt motiveras.

8.2 Avsteg från kravställning

Part som önskar göra avsteg från kravställning definierad i detta Avtal ska anmäla detta till Beslutsforumet varefter berörda Parter ska komma överens om teknisk lösning och kostnadsansvar.

Vid anmälan ska det tydligt framgå vilket krav avsteget avser, motiven för avsteget samt vilka konsekvenser som uppstår om avsteget godkänns respektive inte godkänns.

Målsättningen är att sådan överenskommelse ska träffas inom tio arbetsdagar från det att samtliga berörda Parter underrättats om önskat avsteg. Parterna är medvetna om att tidsfristen förutsätter att det begärda avsteget är av sådan art och omfattning att det kan hanteras inom Beslutsforumets ordinarie mandat. Beslut att godkänna sådana avsteg ska protokollföras i Beslutsforumet för att vara giltigt mellan Parterna.

§ 9. Projektering

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Ansvaret för projektering av varje åtgärd definieras i § 6.

9.1 Upprättande av handling

Trafikverket ska ta fram erforderliga handlingar för Projektets genomförande baserade på kravställning definierad i § 8.

Trafikverket ska säkerställa att Kommunen och Regionen ges möjlighet att delta i projekterings- och arbetsmöten och där framföra synpunkter på projekteringen för att säkerställa en successiv förankring. Möten ska ha en tydlig agenda och avse projektering samt övriga relevanta delar av handlingarna.

Trafikverket ska beakta Kommunens och Regionens synpunkter i projekteringen och samråda med Kommunens respektive Regionen om de fall där synpunkterna inte bedöms kunna tillmötesgå fullt ut.

Kommunens synpunkter ska avse

- anläggningar som Kommunen ska äga,
- anläggningar som påverkar Kommunens anläggningar,
- övriga anläggningar med särskilda gestaltningskrav enligt Gestaltningssäkringslistan.

Regionens synpunkter ska avse

- Resenärsperspektiv och infrastruktur för buss,
 - håll- och reglerplatser samt pauslokaler,
 - anläggningar som påverkar håll- och reglerplatser samt pauslokaler
 - funktionella eller tekniska lösningar i anläggningens utformning som påverkar förutsättningar att planera, finansiera och driva kollektivtrafiken så som trafikering, resenärsservice, biljettförsäljning och validering

9.2 Formell granskning

När handlingar färdigställts för granskning ska Regionen och Kommunen ges möjlighet att genomföra formell granskning av sådana handlingar enligt 9.1 som påverkar respektive Parts anläggningar eller verksamhet.

Trafikverket ska avisera granskning tre månader före granskningsperiod.

Granskningsperioden ska vara minst 15 arbetsdagar lång.

Granskningsperiod får inte förläggas till juledighet (24 december – 6 januari), eller under vecka 28-31 om inte särskild överenskommelse träffas därom.

Utebliven granskning räknas som acceptans.

Regionen respektive Kommunen ska kvalitetsgranska inkomna granskningskommentarer och därefter sammanställa dem skriftligt till Trafikverket. Trafikverket ska bemöta granskningskommentarerna. Om Parterna inte kan komma överens om hantering av granskningskommentarer ska beslut fattas i samverkan utifrån en sammanvägning av Samverkansplanens gemensamma mål. Synpunkter som avser ändringar mot fastställda planer, erhållna tillstånd eller andra tidigare fastställda förutsättningar ska inte omfattas av ovanstående hantering.

§ 10. Utförande

Ansvaret för utförande av varje åtgärd definieras i § 6.

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket utför åtgärderna. I de fall Kommunen utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Trafikverket ska i upphandlingar och under entreprenaders genomförande säkerställa ett utförande i enlighet med Överenskomna handlingar.

Parterna ska utse behöriga företrädare som ska ha mandat att fatta erforderliga beslut i pågående entreprenader.

10.1 Hantering av ändringar under utförandet

Trafikverket ska under entreprenadtiden hålla kontinuerliga möten för att hålla Parterna uppdaterade kring eventuella ändringar från Överenskomna handlingar om dessa påverkar genomförande, utformning eller gestaltning. Trafikverket ska under mötet redogöra för planerade ändringar och ändringar som har genomförts.

Ändringar som i sammanhanget innebär betydande kostnadsförändringar för berörd Part eller betydande ändringar av utformning, gestaltning eller genomförande ska samrådas med berörda Parter.

Om ändringen behöver hanteras skyndsamt och inte medger sådant samråd får Trafikverket dock fatta beslut utan samråd, under förutsättning att berörda Parter skyndsamt informeras. Trafikverket ska ta fram erforderliga beskrivningar av ändringen och dess konsekvenser.

10.2 Kontroll under byggtid

Trafikverket ska ge Kommunen och Regionen möjlighet att granska och godkänna kvaliteten på utförandet av deras respektive anläggningar.

Kommunens och Regionens Projektledare, eller person som denne utsett, ska beredas möjlighet att delta på möten som berör eller påverkar deras respektive anläggningar.

Kommunen och Regionen ska meddela sina synpunkter till Trafikverkets Projektledare utan att frånta Trafikverkets Projektledares ansvar eller auktoritet gentemot entreprenör.

Eventuella synpunkter ska inte frånta Trafikverkets ansvar för kvalitet eller garantier.

10.3 Entreprenadbesiktning

Trafikverket ska kalla berörd Part till för-, slut- och garantibesiktningar. Kallelse ska skickas fyra veckor i förväg. Trafikverket ska utse oberoende besiktningsman. Besiktningsmannen ska upprätta besiktningsprotokoll. Sådant protokoll ska delas med berörd Part.

I samband med kallelse till slutbesiktningen ska relevanta handlingar överlämnas till berörda Parter för inläsning.

10.4 Återställning efter entreprenadarbeten

Trafikverket ska återställa de områden som använts för tillfälligt nyttjande till ursprungligt skick om inte annat överenskoms i Beslutsforumet eller särskilt avtal.

10.5 Masshantering

Trafikverket och Kommunen har för avsikt att ta fram en gemensam och samordnad masshanteringsplan i syfte att minska kostnader och klimatpåverkan.

10.6 Träd

Ersättning för träd inom mark som i järnvägsplanen utgör tillfällig nyttjanderätt ska regleras mellan Kommunen och Trafikverket i separat avtal.

§ 11. Överlämning

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar och utför åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar eller utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Anläggningar som ska ägas av annan Part än Trafikverket ska överlämnas efter godkänd slutbesiktning, om inte annat särskilt överenskoms mellan Parterna ifråga.

Efter godkänd slutbesiktning av anläggningar som ska överlämnas ska Trafikverket kalla till och genomföra överlämnandemöte. Inga kvarstående besiktningsanmärkningar ska finnas vid överlämnandet, om inte annat överenskoms.

11.1 Relationshandlingar

Vid överlämnandemöte ska Trafikverket överlämna relationshandlingar och erforderlig förvaltningsdokumentation. Relationshandlingar för Kommunens anläggningar ska vara försedda med Kommunens stämpel och ritningsnummer. De ska redovisas digitalt i dwg- samt i pdf-format. Teknisk handbok respektive Trafikverkets gällande regelverk avseende upprättande av relationshandlingar ska följas.

I relationshandlingarna ska även framgå:

- Erforderliga intyg och eventuella provtagningar
- Erforderliga driftsinstruktioner och skötselanvisningar
- Dokumentation av kvalitetssäkring/egenkontroll

Ifall Kommunen utfört åtgärd åt Trafikverket ska Kommunen leverera underlag till relationshandling till Trafikverket enligt senare specifikation.

§ 12. Garantier

Nedan är utgångspunkten att Trafikverket projekterar och utför åtgärderna. I de fall Kommunen projekterar eller utför åtgärder ska rättigheter och skyldigheter i punkterna gälla omvänt.

Trafikverket ska lämna sedvanliga garantier för anläggningen i fråga.

För de anläggningar som Kommunen ska äga eller förvalta åtar sig Kommunen att under respektive anläggnings garantitid bevaka uppkomna garantiärenden och snarast anmäla dessa till Trafikverket för reglering med entreprenör. Kommunen ska även göra en sammanställning av felobservationer inför garantibesiktning. Regionen har motsvarande åtagande för de anläggningar Regionen ska äga.

Trafikverket ska tillhandahålla erforderlig organisation för att ta hand om sådana fel eller brister som eventuellt uppkommer under garantiperioden.

§ 13. Arbetsmiljöansvar

Ansvarig byggherre ska kalla berörda Parters och intressenters representanter till de samordningsmöten som behövs för att upprätthålla en säker och fungerande arbetsmiljö under bygg- och driftskede. Regionen ska ges möjlighet att delta i sådana möten när planerade eller pågående arbeten kan påverka arbetsmiljön för bussförare och annan trafikpersonal i området.

§ 14. Ledningsomläggningar

Trafikverket ansvarar för nödvändiga ledningsomläggningar i samordning med respektive ledningsägare, Kommunen och Regionen, då ledningsomläggningen sker i gata som trafikeras av buss.

En ledning får inte lokaliseras så att den hindrar kommande stadsutveckling.

§ 15. Detaljplaner

Kommunen ska bereda och ansöka om sådana detaljplaner som är nödvändiga för genomförandet av Projektet.

Kommunen har kostnadsansvaret för framtagandet av detaljplaner och de utredningar som behövs för detaljplanerna. Trafikverket ska i förekommande fall tillhandahålla redan framtagna underlag för sådana utredningar utan krav på ersättning.

I de fall det finns samordningsvinster mellan Kommunen och Trafikverket i gemensamma utredningar, ska kostnaden för dessa delas mellan Trafikverket och Kommunen.

§ 16. Tillstånd

Där annat inte regleras i detta Avtal ska Trafikverket ansvara för att erforderliga tillstånd finns för respektive arbetes utförande. Trafikverket och Kommunen ska tillsammans verka för att sådana tillstånd erhålls så att arbetena kan genomföras i enlighet med tidplan.

Kostnadsansvar för tillstånd åligger den Part eller de Parter som har kostnadsansvar för åtgärden i fråga. Eventuell fördelning av tillståndskostnaderna ska vara analog med åtgärdens kostnadsfördelning.

§ 17. Markåtkomst

17.1 Permanent markåtkomst för järnvägsmark

Trafikverket ansvarar för markåtkomst och ersättning för järnvägsmark i enlighet med järnvägsplan. Denna mark kommer att regleras och värderas genom lantmäteriförrättning. Trafikverket ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning. Vid lantmäterisammanträde ska både Trafikverket och Kommunen medverka om inte annat överenskomts.

17.2 Permanent markåtkomst för genomförande av detaljplan

Kommunen ansvarar för permanent åtkomst av mark och ersättning för genomförande av ny detaljplan för mark som utgör annat än järnvägsmark. Trafikverket ska ersätta Kommunen för eventuella markförvärv från externa fastighetsägare som krävs för Trafikverkets Grundutförande i enlighet med expropriationslagens bestämmelser. Kommunen ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning. Vid lantmäterisammanträde ska både Trafikverket och Kommunen medverka om inte annat överenskomts.

17.3 Tillfällig nyttjanderätt för byggande av järnväg

Behov av tillfällig mark för byggande av järnväg regleras i järnvägsplanen. Trafikverket ansvarar för eventuella ersättningar till de markägare som upplåter mark för tillfällig nyttjanderätt för byggande av järnvägen. För tillfälliga nyttjanderätter på kommunal mark är avsikten att Parterna ska upprätta

särskilda markavtal för att reglera bland annat ersättningsnivåer, upplåtelsestider och nyttjanderättsområdenas skick vid överlämning.

17.4 Tillfällig nyttjanderätt för byggande av kommunala anläggningar

Trafikverket och Kommunen ska samverka för att säkra markåtkomst för de tillfälliga ytor för etablering mm som behövs för anläggande av de kommunala anläggningarna. Den Part som har det huvudsakliga kostnadsansvaret för respektive åtgärd ansvarar för att teckna avtal om tillfällig nyttjanderätt med berörda fastighetsägare och för att betala ersättning till respektive markägare. Parterna är överens om att ersättning till respektive markägare ska utgå från expropriationslagens ersättningsbestämmelser för tillfälliga markanspråk. Ersättningsskyldigheten fördelas mellan Parterna på samma sätt som kostnaden för åtgärden.

17.5 Markåtkomst för ledningar

Trafikverket och Kommunen ska samverka för att säkra markåtkomst för de ledningsomläggningar som behövs för genomförande av Projektet. Den Part som har ansvaret för respektive ledningsomläggning ansvarar för att teckna nödvändiga avtal för att genomföra ledningsomläggningen. Ersättning till respektive markägare ska betalas av den Part som har kostnadsansvaret för den åtgärd som föranleder ledningsflytten.

17.6 Servitut till förmån för kommunen

I de fall Kommunen ska äga anläggningar på Trafikverkets fastighet ska servitut upprättas för de kommunala anläggningarna, om inte annat överenskomms i specifika fall. Kommunen ansvarar för att ansöka om eller upprätta sådana servitut och vid behov säkerställa att de skrivs in i fastighetsregistret.

§ 18. Ersättning för skada

18.1 Störningar och skador gentemot tredje man enligt skadeståndslagen

Part som har utförandeansvar för en åtgärd ansvarar för hanteringen och ersättningen av eventuella skador gentemot tredje man till följd av utförandet av Åtgärden enligt skadeståndslagen. Trafikverket och Kommunen ska samverka för att säkerställa likabehandlingsprincipen.

18.2 Företagsskada/rörelseskada

Part som har slutgiltigt kostnadsansvar för markåtkomst för respektive åtgärd har också ansvar för eventuell företagsskada enligt expropriationslagen samt miljöskada enligt miljöbalken. Trafikverket och Kommunen ska samverka för att säkerställa likabehandlingsprincipen.

§ 19. Ersättning vid tågförsening

Om tågförsening uppstår genom Kommunens eller Kommunens entreprenörs vållande i samband med utförande av åtgärder enligt § 6, till exempel genom att anvisade tågfria tider överskrids, eller på grund av arbetenas utförande, ska Kommunen betala ersättning för varje påbörjad tiominutersperiod per tåg. Beloppet ska utgöra det för varje tidpunkt gällande belopp som används för de ersättningar som gäller vid Trafikverkets upphandling av järnvägsentreprenader. Beloppet är 15 000 kr år 2026. Ersättning utgår utan att Trafikverket eller järnvägsföretaget behöver styrka förlust. Ersättning betalas inte om tågförseningen underskrider två minuter. Försening för respektive tåg beräknas som tiden mellan tidtabellsenlig passage förbi platsen för hindret och tidpunkten när hindret är undanröjt.

Om störningen blir så stor att trafikutövare måste omdirigera tåg eller erbjuda resenärer annat färdmedel eller i övrigt åsamkas extra kostnader, ska Kommunen utöver ovan angivna ersättning ersätta de faktiska kostnaderna för detta.

§ 20. Kommunikation

Parterna ska samordna sin kommunikation och information till tredje man så att den sammanlagda informationen är samstämmig, tydlig och kommuniceras i rätt tid.

Arbetssätt och samordningen definieras vidare i Samverkansplanen.

§ 21. Ekonomi

Principer för betalflöden mellan Parterna samt krav på underlag beskrivs i Bilaga 9 Bilaga 9 Ekonomi Trafikverket-Kommunen respektive Bilaga 10 Ekonomi Trafikverket-Regionen.

§ 22. Slutuppgörelse

När åtagandena enligt detta Avtal är uppfyllda ska en slutuppgörelse upprättas för slutlig reglering av Parternas åtagande enligt detta Avtal, om Parterna inte kommer överens om annat.

§ 23. Sekretess

Personal hos Part, och i förekommande fall underleverantör, samt personer anlitade av Part eller underleverantör får inte röja eller utnyttja sekretesskyddad uppgift, exempelvis granskningshandlingar och andra handlingar för upphandling. Sekretessen gäller även efter att detta Avtal har upphört att gälla.

Parterna svarar för att ta fram rutiner som säkerställer att gällande sekretessregler följs.

Bestämmelser om tystnadsplikt i det allmännas verksamhet och om förbud att lämna ut uppgifter i allmänna handlingar finns i offentlighets- och sekretesslagen.

Sekretess gäller inte om det föreligger skyldighet att lämna ut uppgifter eller allmänna handlingar enligt offentlighetsprincipen, tryckfrihetsförordningen eller annan författning.

§ 24. Avtalets giltighet

Avtalet är giltigt under förutsättning:

- Att Trafikverket erhåller byggstartsbeslut samt erforderliga medel för genomförandet av Avtalet. Erhåller Trafikverket endast en del av budgeterade kostnader ska Parterna upprätta ett nytt avtal som ska reglera hur de faktiskt erhållna medlen ska fördelas.
- Att Avtalet signerats av Parterna.

Avtalet förblir giltigt till dess att samtliga åtaganden är uppfyllda eller att slutuppgörelse har upprättats.

§ 25. Tvist

Eventuell tvist med anledning av detta Avtal ska i första hand lösas genom samverkan mellan Parterna och i andra hand av allmän domstol.

§ 26. Övrigt

Ändringar och tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga för att vara giltiga gentemot Parterna.

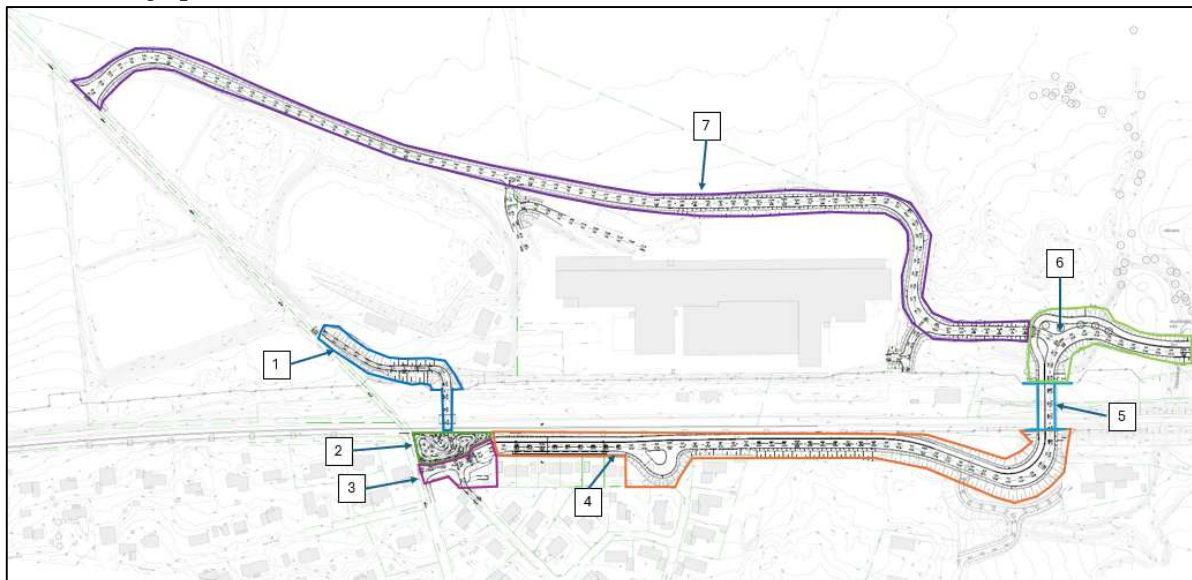
§ 27. Underskrifter

Detta Avtal har undertecknats elektroniskt av behöriga företrädare för Parterna

Gårdsvägen med omnejd

Anläggningarna runt Gårdsvägen har delats upp i sju olika anläggningsdelar enligt skiss nedan. Respektive anläggningsdel preciseras i en eller flera egna kartor enligt nedan.

Bild 1: Övergripande skiss



Anläggningsdel 1 – Gårdsvägens gång- och cykelpassage samt gång- och cykelväg öster om järnvägen mot Danelids IP

Trafikverket ska projektera och utföra samtliga delar inom denna anläggningsdel. Parterna är i detta skede överens om ett avsteg från teknisk handbok vad gäller fri höjd i gång- och cykelportalen. Höjden ska vara minst 2,5 meter.

Grundutförande

- Gång- och cykelbana med bredd om minst 3,5 m
- Stängsel mellan gång- och cykelbana och ovankant slänt mot Danelids IP
- Anslutning mellan gång- och cykelbana och Gårdsvägen österut
- Belysning i anslutning till gång- och cykelportal på östra sidan
- Belysning i gång- och cykelportal
- Kakelsättning på väggar inne i gång- och cykelportal

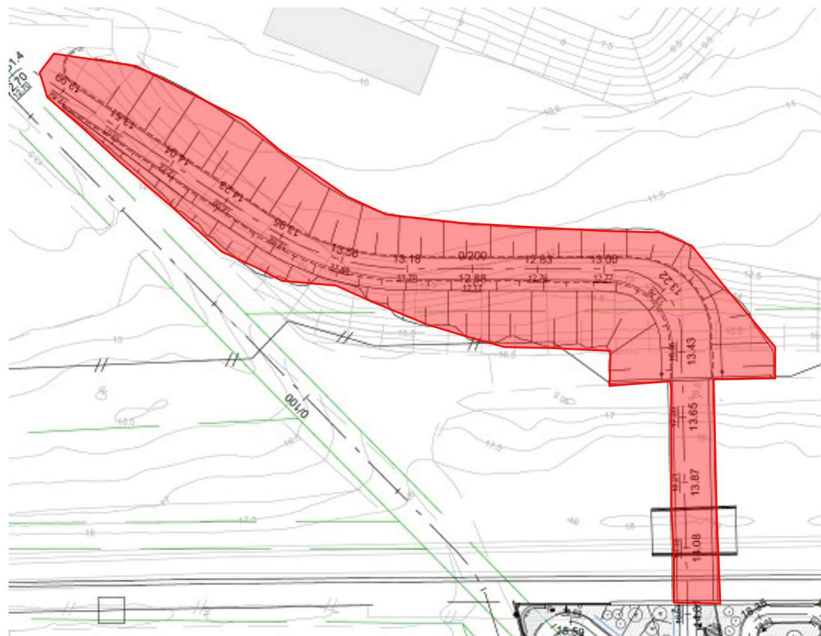
Tillägg

- Inga tillägg i denna anläggningsdel.

Övriga noteringar

- Gestaltning av gång- och cykelportalen regleras i Gestaltningssäkringslista.

Bild 2: Anläggningsdel 1, Gångväg öster om järnvägen



Karta 1, Anläggningsdel 1
Gårdsvägens gång- och
cykelpassage samt gång - och
cykelväg öster om järnvägen
mot Danelids IP

Grundutförande,
Trafikverket projekterar, utför
och bekostar

Anläggningsdel 2 – Gång- och cykelserpentin

Trafikverket projekterar hela anläggningen med undantag enligt nedan.

Uppsala kommun ska för anläggningsdelen projektera växter och plantering. Trafikverket projekterar för ett generellt jorddjup om 600 mm för planteringar och 1 000 mm jorddjup för träd. Uppsala kommun väljer samtliga växter i anläggningsdelen och utför plantering. Uppsala kommun erhåller en ersättning från Trafikverket motsvarande växter/träd och planteringskostnad (inklusive byggherrepåslag på 21 %) enligt Trafikverkets grundutförande.

Trafikverket utför samtliga anläggningsdelar förutom inköp och plantering av växter och träd. Uppsala kommun utför inköp och plantering av växter och träd.

Grundutförande

- Spont
- Murar och slänter
- Gång- och cykelbana med bredd om minst 2,5 m
- Trappor
- Två sittbänkar
- Belysning av gång- och cykelbana
- Kakelbeklädnad längs vingmur norrut
- Avåkningsskydd i granit längs delar av gång- och cykelbana i röd sträckning enligt karta 2C.
- Avvikande markbeläggning för del av anläggningen
- Växtmaterial och plantering enligt Trafikverkets grundutförande

Tillägg

- Belysning i handledare i trappor
- Avvikande markbeläggning utöver grundutförande
- Två extra sittbänkar
- Fris i betongsten i marknivå längs delar av gång- och cykelbana som inte är grundutförande enligt lila sträckning i karta 2C
- Asfalterad yta för cykelparkering längs Södra Banvägen
- Cykelställ inom yta för cykelparkering

Övriga noteringar

- Trafikverket ska inom 6 månader efter entreprenadstart för Anläggningsdel 2 överlämna en tidplan för den med tider för Trafikverkets färdigställande och senast 6 månader innan överlämnande av planteringsytor där Kommunen ska ombesörja växtmaterial och plantering avisera tidpunkt för överlämnande. Om tidpunkt för överlämnande är under perioden 1 oktober– 31 mars så ska öppna jordtytor skyddas från erosion.
- Materialval och övriga preciseringar av utformning överenskommes under projekterings gång och dokumenteras i lista Material och gestaltning Gårdsvägen.
- Uppsala kommun kompletterar växtmaterial på egen bekostnad utöver ersättning för Trafikverkets grundutförande

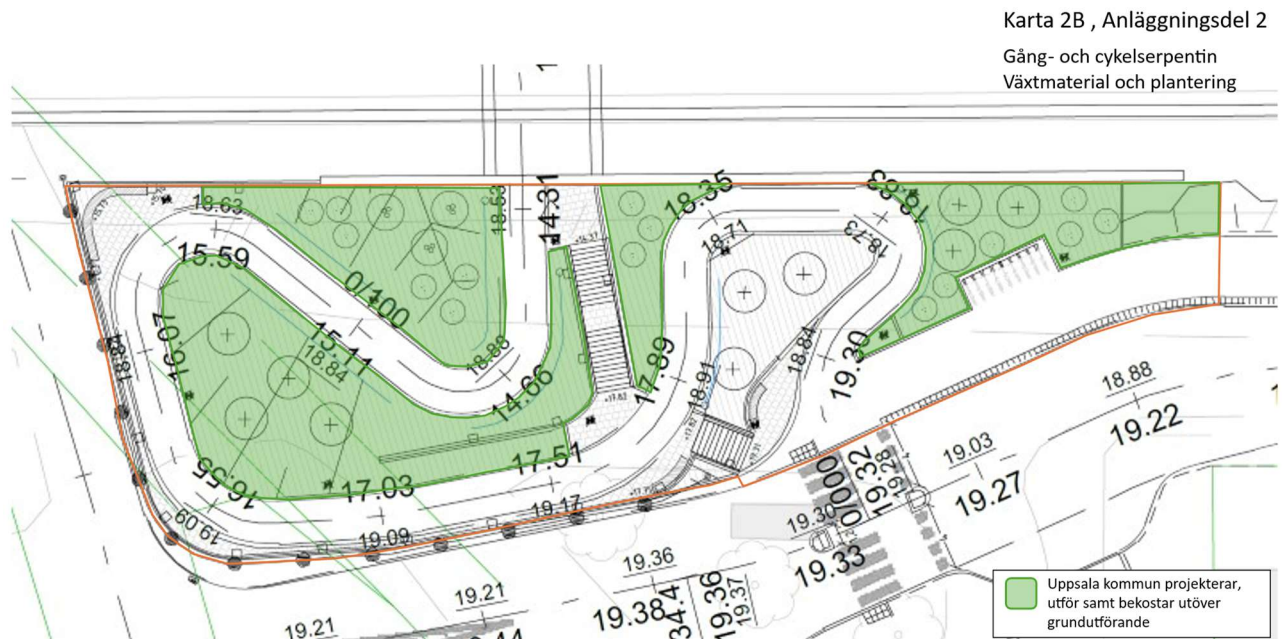
Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala – Bergsbrunna

Bilaga 1: Gårdsvägen med omnejd

Bild 3: Anläggningsdel 2A



Bild 4 Anläggningsdel 2B





Anläggningsdel 3 – Korsning Gårdsvägen, Södra banvägen, Nyckelaxet

Trafikverket ska projektera och utföra samtliga delar inom denna anläggningsdel .

Grundutförande

- Väguppbyggnad
- Ett körfält i vardera riktningen med minimibredd om 3,5 m
- Korsning Gårdsvägen – Södra Banvägen – Nyckelaxet
- Nödvändiga justeringar mot fastighetsinfarter Nyckelaxet
- Nödvändiga trafiksäkerhetsåtgärder (ex refuger)
- Trafikskyltar
- Kantsten mot gång- och cykelserpentin
- Påkörningsskydd mot serpentin
- Gatubelysning för körfält samt övergångsställe
- Angöring till nätstation
- Övergångsställe vid serpentin
- Gång- och cykelväg på västra sidan om Södra Banvägen och anslutning till befintlig gång- och cykelbana längs Gårdsvägen
- Tillfällig ändhållplats för buss med reglerfunktion vid hållplats Backmovägen
- Farthinder på Pumpvägen tas bort eller anpassas i utformning för buss under tid som gatan används för omledning av busstrafik

Tillägg

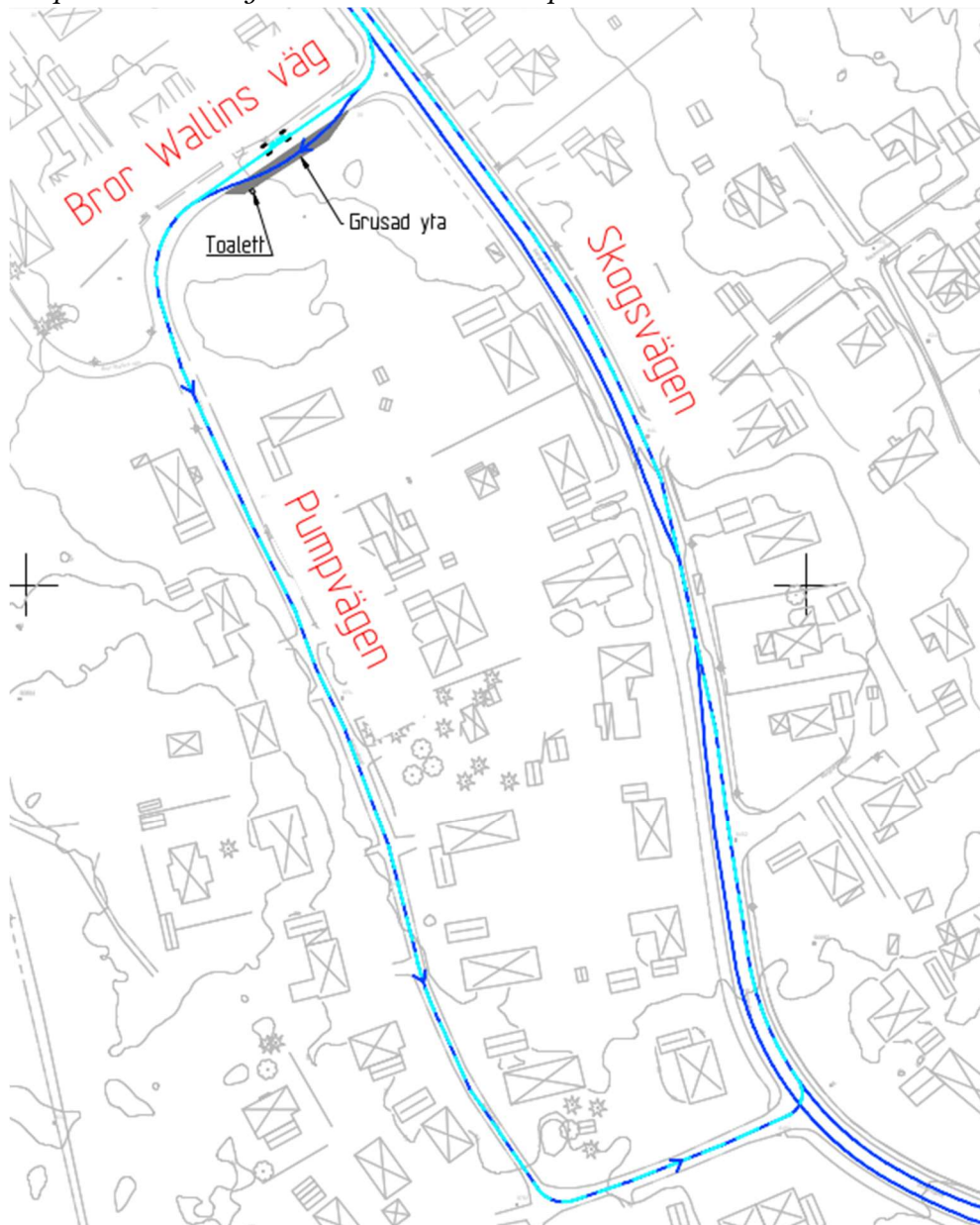
- Inga tillägg i denna anläggningsdel.

Bild 6: Anläggningsdel 3, Korsning Gårdsvägen, Södra Banvägen, Nyckelaxet



Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala – Bergsbrunna
Bilaga 1: Gårdsvägen med omnejd

Bild 7: Anläggningsdel 3, lokalisering av tillfällig reglerfunktion samt vändslinga för buss då hållplats Backmovägen används som ändhållplats.



Anläggningsdel 4 – Södra Banvägen

Trafikverket ska projektera och utföra samtliga delar inom denna anläggningsdel med undantag för Permanent busshållplats, se huvudavtal 5.3.2.

Grundutförande

- Väguppbyggnad
- Ett körfält i vardera riktningen med minimibredd om 3,5 m
- Vändslinga för buss, anläggande och återställning
- Permanent busshållplats
- Belysning av körfält samt gång- och cykelväg
- Gångväg till busshållplats från Gårdsvägen (Trafikverket finansierar 50% av gulmarkerad sträcka)
- Trafikverket ansvarar för ersättningsinfarter till fastigheterna Bergsbrunna 10:1 och 19:1. Dessa utgör enskild väg och omfattas inte av kommunens detaljplan.

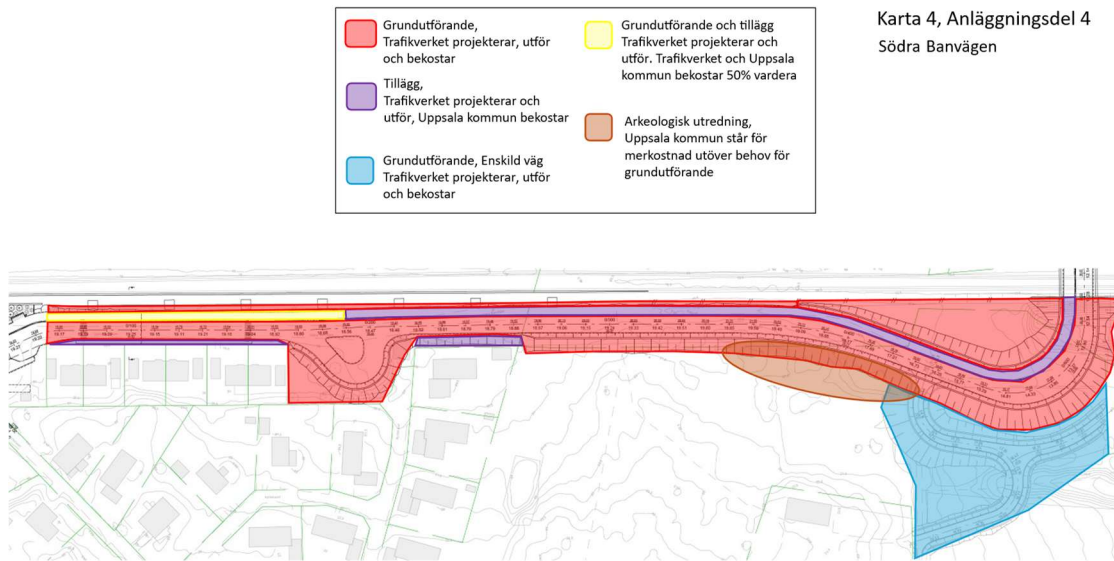
Tillägg

- Markhöjning längs Södra Banvägen för anpassning av väg mot befintliga fastigheter (Bergsbrunna 13:2 – 13:7)
- Gång- och cykelbana med bredd om minst 3,5 m + 0,5 m stödremsa utöver vad som ingår i grundutförande (50% av kostnad för gulmarkerad sträcka finansieras av Trafikverket enligt ovan).
- Trottoar med fasad kantsten mot fastigheterna Bergsbrunna 13:2-13:7
- Markåtgärd, förstärkning av slänt mot Bergsbrunna 15:17
- Omläggning av fiberledning
- Bullerplank mot Bergsbrunna 15:17 om bullerutredning fastställer att det är en bra lösning samt fastighetsägare önskar bullerplank
- Arkeologisk utredning behöver genomföras i närheten av anslutning till Bergsbrunna 10:1 och 19:1. Då kommunens tillägg enligt ovan föranleder att ett större område behöver undersökas än vid grundutförande ska kommunen stå den merkostnad som uppkommer i samband med utredningen. Parterna är överens om att vidare hantering och precisering av området hanteras i samarbetsforum enligt samarbetsplan.

Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala – Bergsbrunna

Bilaga 1: Gårdsvägen med omnejd

Bild 8: Anläggningsdel 4 – Södra Banvägen



Anläggningsdel 5 – Vägportal

Trafikverket ska projektera och utföra samtliga delar inom denna anläggningsdel.

Grundutförande

- Järnvägsbroar över vägbanor, fri höjd 4,7 meter
- Väguppbyggnad och vägbana
- Ett körfält i vardera riktningen med minimibredd om 3,5 meter
- Belysning i vägportal
- Belysning i anslutning till vägportal

Tillägg

- Gång- och cykelbana med bredd om minst 4,5 m + 0,5 m stödremsa

Övriga noteringar

- Utformning av vägportal enligt Gestaltningssäkringslista

Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala – Bergsbrunna

Bilaga 1: Gårdsvägen med omnejd

Bild 9: Anläggningsdel 5 – Vägport



Karta 5, Anläggningsdel 5
Vägport

- Grundutförande,
Trafikverket projekterar, utför
och bekostar
- Tillägg,
Trafikverket projekterar och
utför, Uppsala kommun bekostar

Anläggningsdel 6 – Korsning öster om vägporten

Trafikverket ska projektera och utföra samtliga delar inom denna anläggningsdel .

Kommunen ska projektera och utföra framtida anslutning av gång- och cykelväg söderut.

Grundutförande

- Väguppbyggnad
- Ett körfält i vardera riktningen med minimibredd om 3,5 m

Tillägg

- Gång- och cykelbana om 4,5 m + 0,5 m skyddsremsa till och med Tegelbruksvägen

Bild 10: Anläggningsdel 6 – korsning öster om vägporten



Karta 6, Anläggningsdel 6
Korsning öster om vägporten

- | | |
|---|--|
|  | Grundutförande,
Trafikverket projekterar, utför
och bekostar |
|  | Tillägg,
Trafikverket projekterar och
utför, Uppsala kommun bekostar |

Anläggningsdel 7 – Tegelbruksvägen

Trafikverket ska projektera och utföra samtliga delar inom denna anläggningsdel .

Grundutförande

- Väguppbyggnad
- Ett körfält i vardera riktningen med minimibredd om 3,5 m
- Trafikverket ansvarar för ersättningsinfart till fastigheten Bergsbrunna 18:1. Denna utgör enskild väg och omfattas inte av kommunens detaljplan.
- Trafikverket ansvarar för serviceväg till järnvägen. Denna utgör enskild väg och omfattas inte av kommunens detaljplan.

Tillägg

- Inget tillägg i denna anläggningsdel.

Övriga noteringar

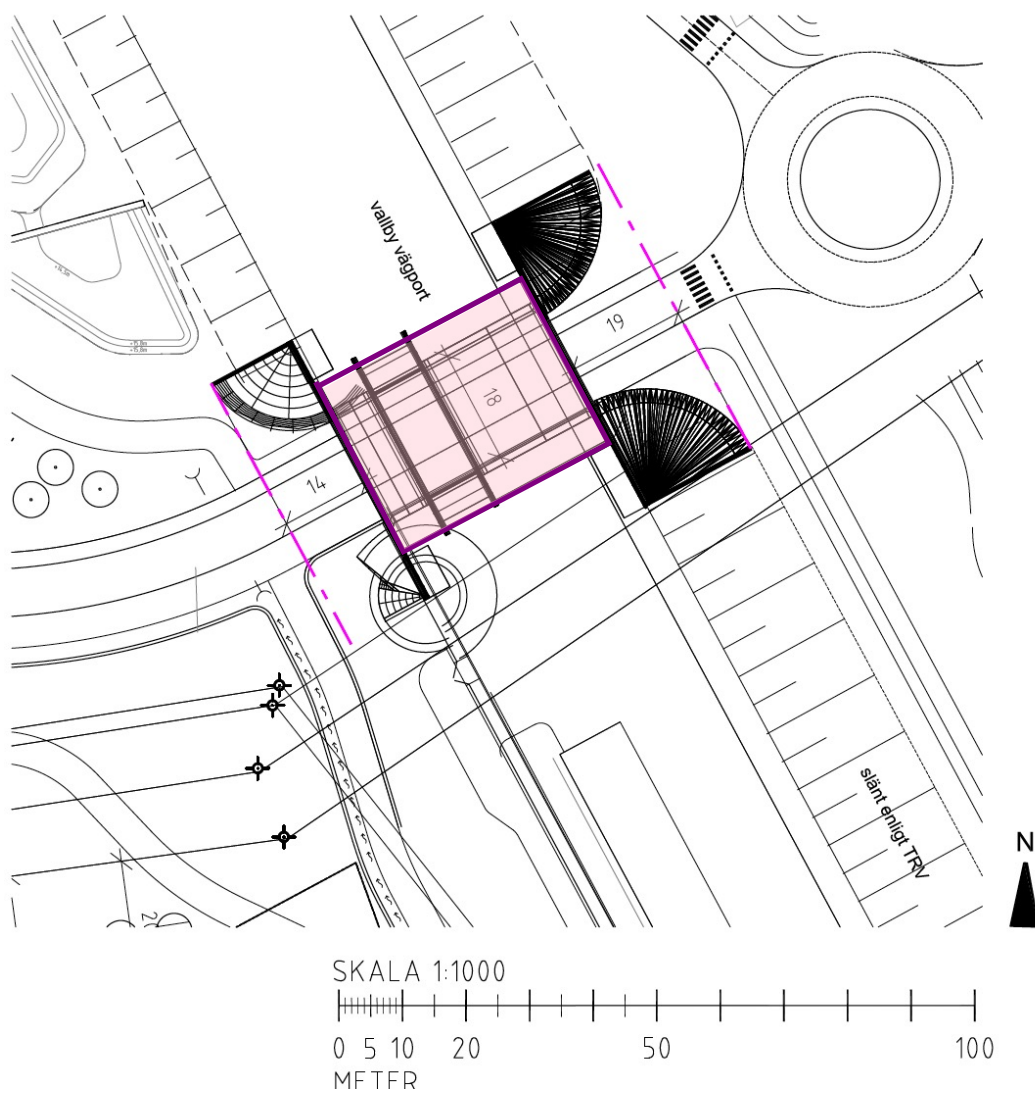
- Ingen belysning på denna sida av järnvägen

Bild 11: Anläggningsdel 7 – Tegelbruksvägen

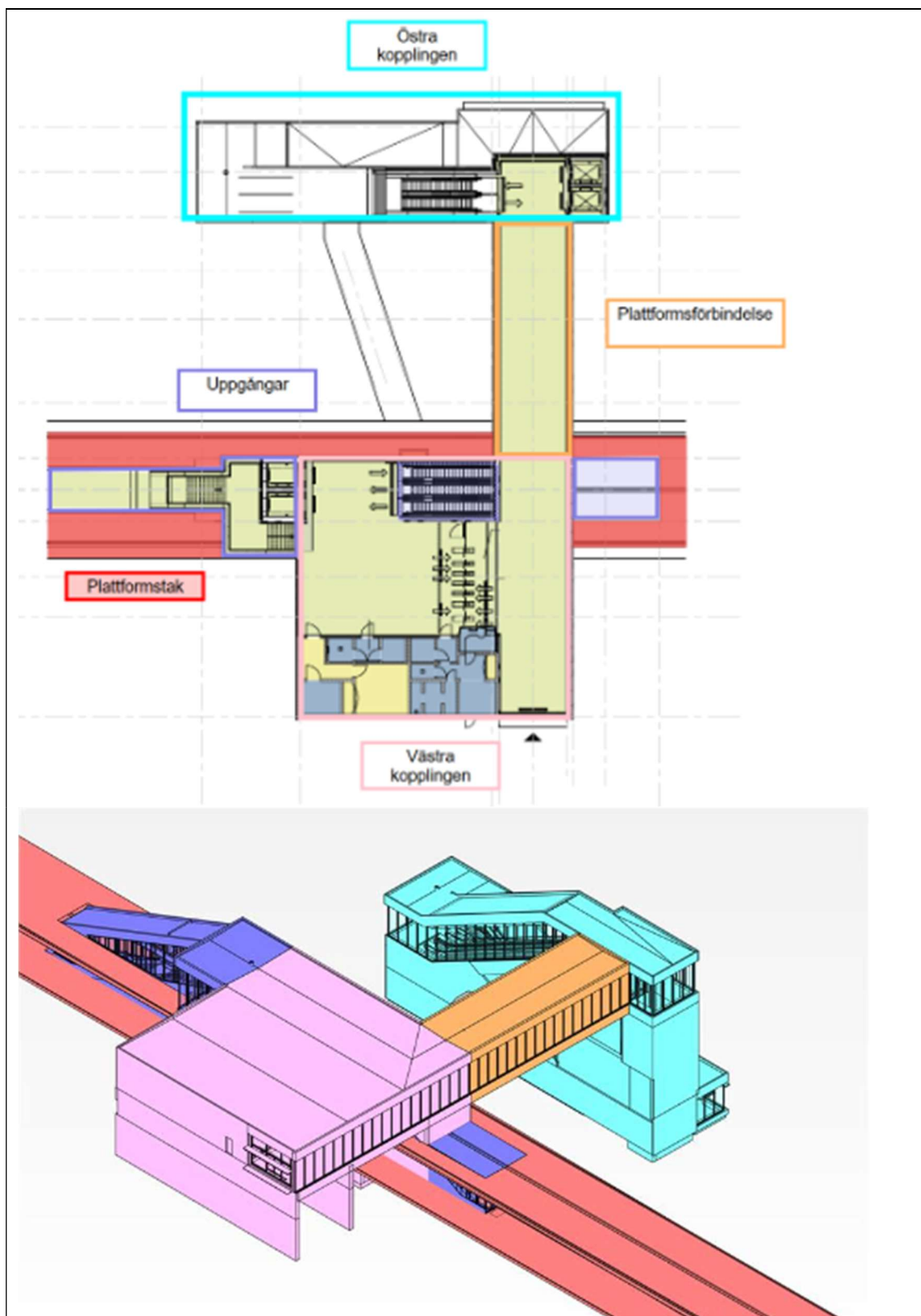


Vallby vägport

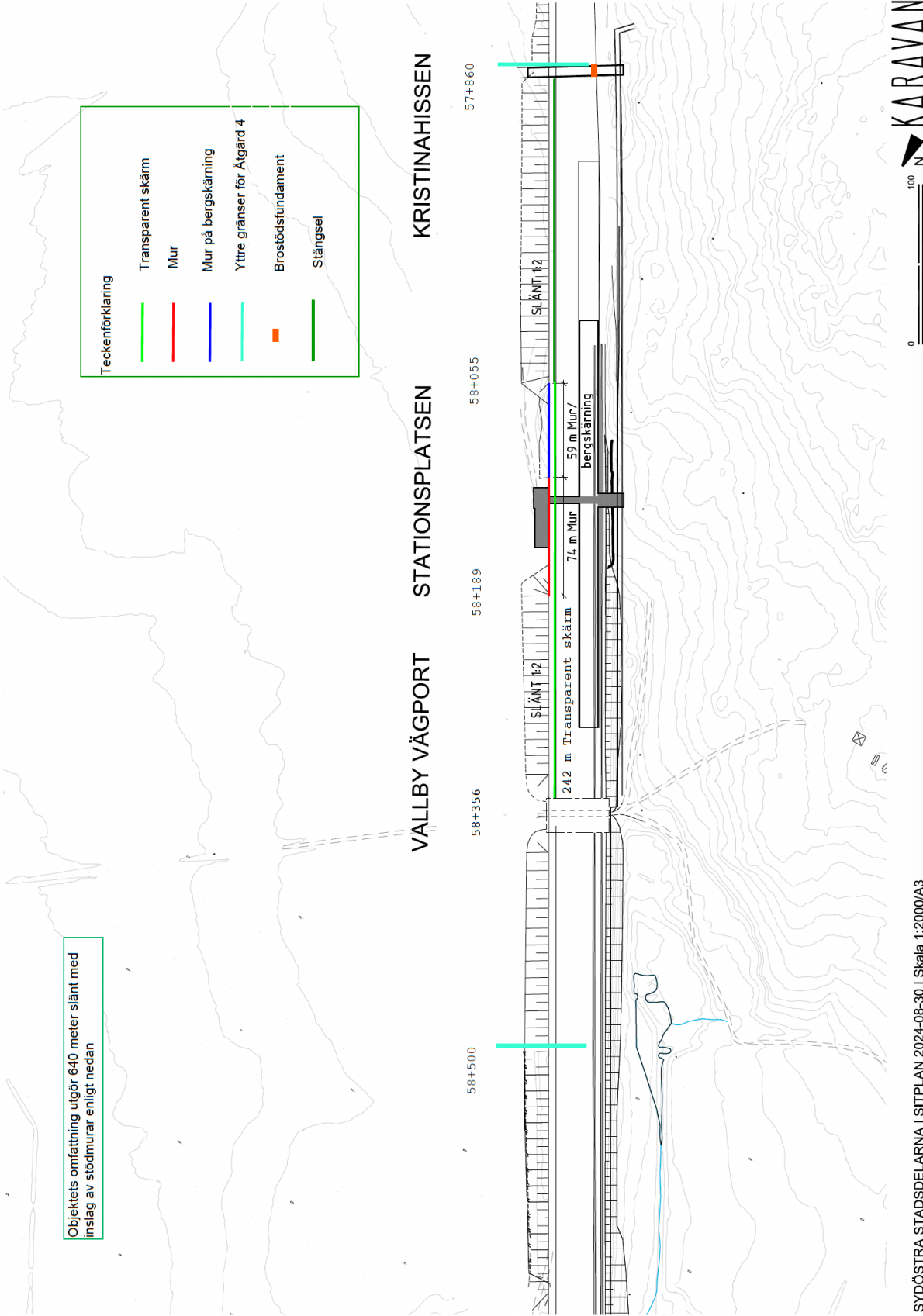
Bild 1: Geografisk avgränsning



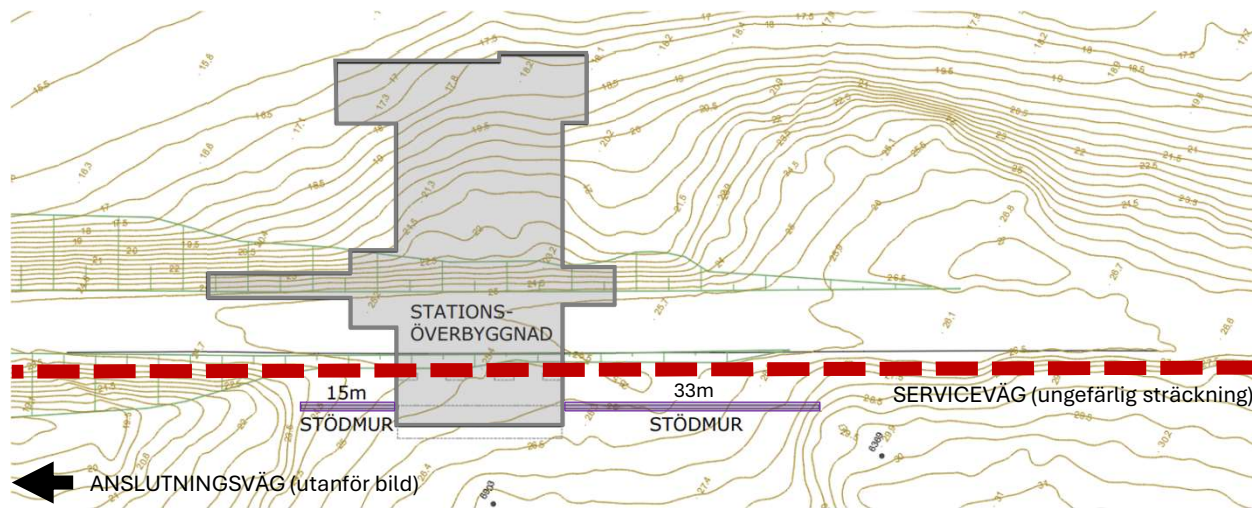
Finansieras enligt fördelning i avtal

Bergsbrunna station, entréer och gångbro

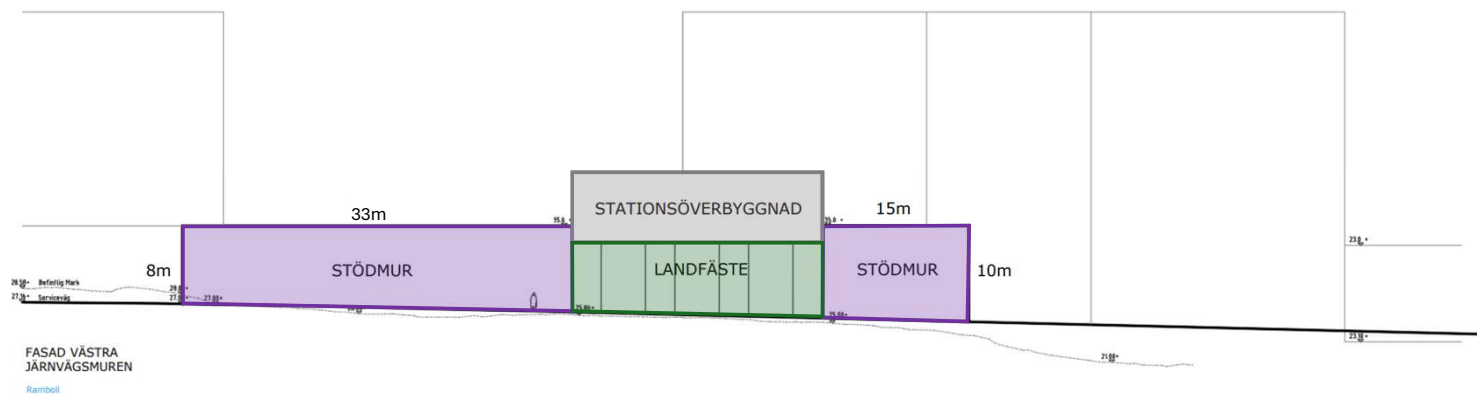
Procentuell fördelning av kostnad beräknas på entreprenadkostnad för Västra kopplingen (rosa) och Plattformsförbindelse (orange)



Bilaga 5

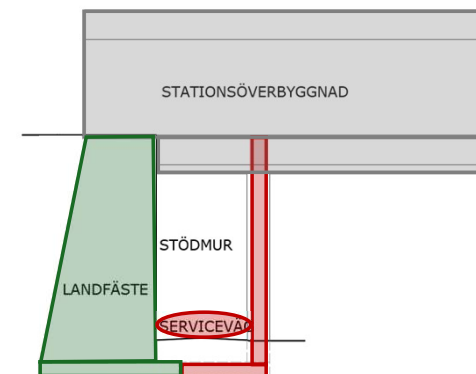


PLAN VÄSTRA
JÄRNVÄGSMUREN
Ramboll



FASAD VÄSTRA
JÄRNVÄGSMUREN
Ramboll

■	Grundutförande, Trafikverket ansvarar och bekostar
■	Uppsala kommun ansvarar och bekostar
■	Uppsala kommun utför och Trafikverket bekostar
■	Regleras i punkt 6.9

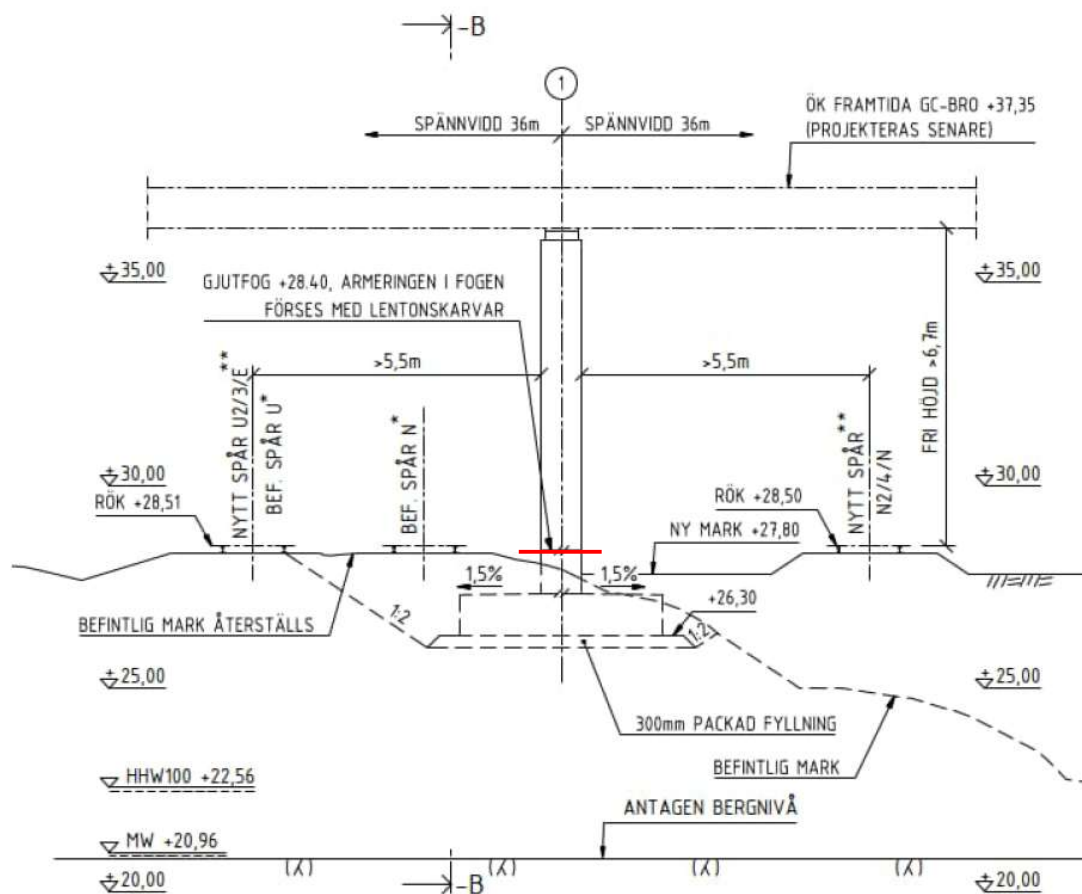


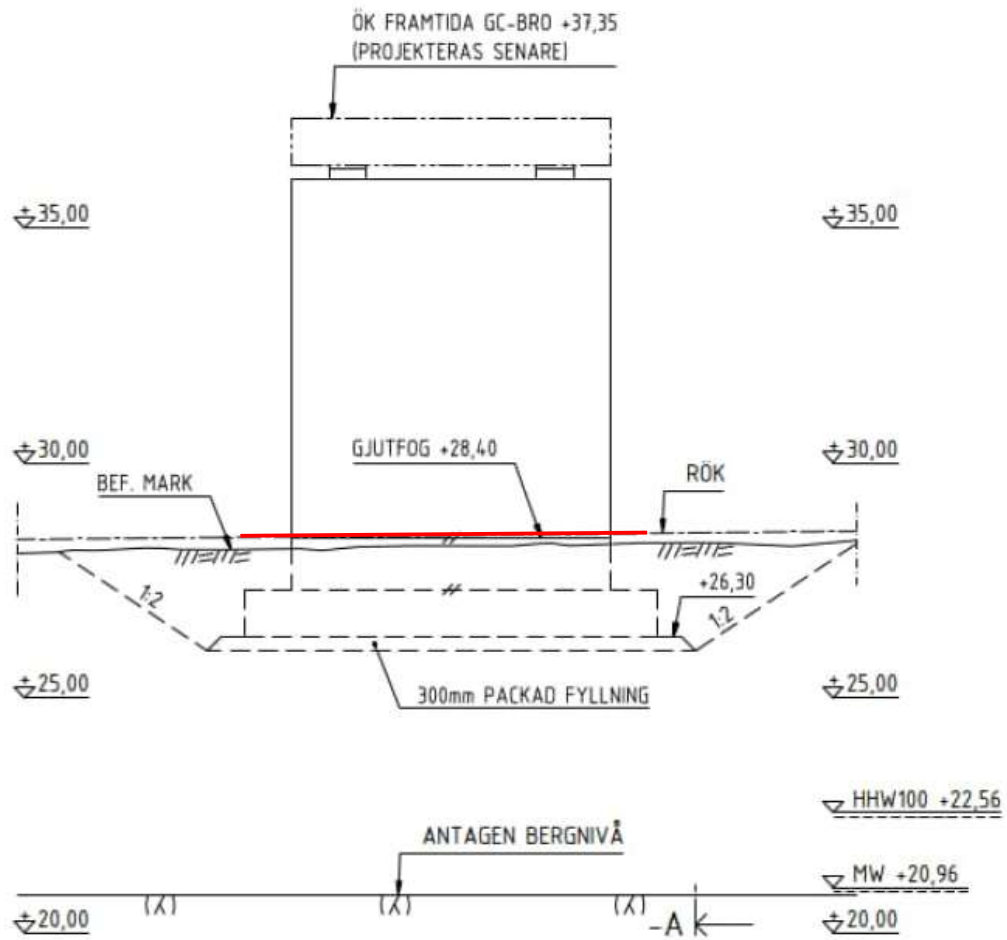
SEKTION VÄSTRA
JÄRNVÄGSMUREN
Ramboll

Kristinapassagen brostödsfundament

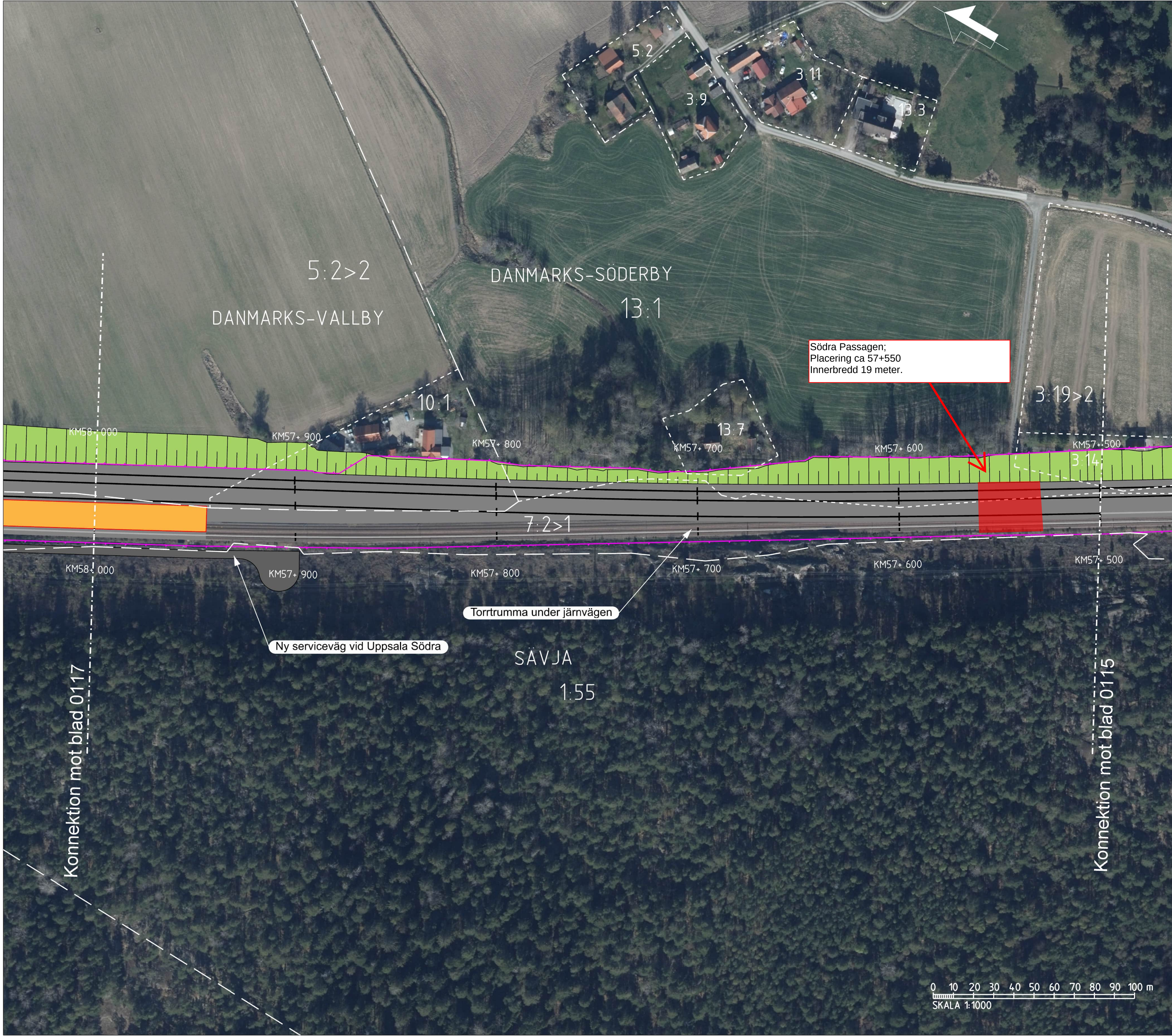
Som förutsättningar för brostöd inom järnvägsanläggningen beräknas bron att utföras som fackverksbro i stål i 2 spann à 36 m. I detta Avtal så beskrivs endast mellanstödet då det byggs i samma etapp som järnvägen byggs om. I etapp 1 så görs grundläggningen och bottenplattan. Projekterat skivstöd fästes 200 mm ovanför den nya marknivån. Projektering har gjorts för hela brostödet, men entreprenaden utför endast fundament upp till röd markering, och avslutar med lentonskarvar för att Kommunen i senare skede ska kunna ansluta brostöd i etapp 2.

Se ritningar på skivstöd med fundament.





SEKTION B-B
1:100



TECKENFÖRKLARING

NYA ANLÄGGNINGAR

0+000

NY JÄRNVÄG MED LÄNGDMÄTNINGSSTRECK OCH LÄNGDANGIVELSE

YY/YYY

NY JÄRNVÄG MED SLANT

NY ALLMÄN STATUG VÄG MED LÄNGDMÄTNINGSSTRECK OCH LÄNGDANGIVELSE

NY SERVICEVÄG

FÖRSLAG TILL KOMMUNAL GATA, GÄNG- OCH CYKELVÄG ELLER ENSKILD VÄG OCH SOM INTE FASTSTÄLLS AV JÄRNVÄGSPLANEN

FÖRSLAG TILL PLANSKILD PASSAGE ÖVER JÄRNVÄGEN

STÖDMUR

NYA PLATTFORMAR/PLATTFORMAR SOM BYGGS UT

STATIONSHUS OCH PLATTFORMSFÖRBINDELSE (TRAPPOR, RAMPER, HISSAR, BRO ÖVER SPÅROMRÅDE OCH RULLTRAPPOR)

BRO

TEKNIKHUS/TEKNIKKIOSK

MAST

RIVNING AV BEFINTLIG JÄRNVÄG

BULLERSKYDDSSKÄRM

STÄNGSEL

VÄGRÄCKE

DIKE, OMLEDNING AV VATTENDRAG

ÖVRIGT

BEFINTLIG JÄRNVÄG

BEFINTLIG STÄNGSEL

STRANDKANT

BÄCK/DIKE

BEFINTLIGA GRÄNSER

TRAKTGRÄNS

FASTIGHETSGRÄNS

NATURRESERVAT/NATURA 2000-OMRÅDE

DATUM GRUNDKARTA: 2024-05

DATUM FASTIGHETSKARTA: 2025-05

KOORDINATSYSTEM: SWEREF 99 18 00, RH2000

DATUM ORTOFOTO: 2023-10

UPPSALA CENTRAL

BERGSBRUNNA

SÄVJA

BERGSBRUNNA

UPPSALA SÖDRA

0133 0132 0131 0130 0129 0128 0127 0126 0125 0124 0123 0122 0121 0120 0119 0118 0117 0116 0115

TYP AV PLAN

JÄRNVÄGSPLAN

LEVERANTÖR

SWECO

TRAFIKVERKET

SKAPAD AV

SWECO/SEVOMA

GRANSKAD AV

SWECO/SELJER

BEKÄRAT AV

SWECO/SEIDI

DATUM

2025-06-25

SKALA

1:1000

FÖRMAAT

A1

RITNINGSNUMMER FÖRVALTNING

0116

0117

ANLÄGGNINGSTYP

FYRA SPÅR UPPSALA SÖDER BERGSBRUNNA - UPPSALA CENTRAL

Illustrationskarta

TEKNIKOMRÅDE

GRANSKNINGSSTATUS / SYFTE

GRANSKNINGSSTYPT

GRANSKNINGSHANDLING

PROJEKTER-METER

57-500 - 58+0

BANL

430

RITNINGSNUMMER PROJEKT

FSUK003-10GR-341-0000-57_58

BLAD

0116

NÄSTA BLAD

0117

ANM.

2025-06-17 13:20:35

SEST057165

PM Tillfälliga hållplatser

Arbetet med tillfälliga hållplatser är till stora delar styrt utifrån platsspecifika förutsättningar. Utgångspunkten är att placera den tillfälliga hållplatsen så nära den ordinarie hållplatsen som möjligt samt att bibehålla motsvarande tillgänglighetsstandard. För kortare avstängningar kan en lägre standard accepteras, men ju längre den tillfälliga hållplatsen antas vara i bruk ökar kraven på utrustning och tillgänglighet. För att systematisera arbetet med tillfälliga hållplatser har tabellen nedan tagits fram. Tabellen beskriver kraven som alla tillfälliga hållplatser ska uppnå samt ökade krav för tillfälliga hållplatser som är i bruk minst sex respektive tolv månader. Eftersom kraven till stor del utgår från standarden på det ordinarie hållplatsläget kan tabellen användas för all Region Uppsalas busstrafik. Dimensioneringen av den ordinarie hållplatsens utformning och utrustning antas vara anpassad till den aktuella trafiknivån och platsens förutsättningar. Därmed kan den tillfälliga hållplatsens standard spegla den ordinarie hållplatsen.

Vid anläggande av tillfälliga hållplatser är det viktigt att hänsyn tas till trafiksäkerheten för gående och cyklister som passerar den tillfälliga hållplatsen gällande bredder på gång- och cykelbana. Detsamma gäller så att driftsfordon kan passera och utföra både vinter- och sommarunderhåll.

Krav beroende på hållplatsens varaktighet

Krav	Minimistandard	6 mån	12 mån
Plan, hård och jämn yta	x	x	x
Stolpe	x	x	x
Bänk (om det finns vid ordinarie läge)		x	x
Kantsten minst 10 cm (om det finns vid ordinarie läge)	x	x	x
Kantsten 17 cm (om det finns vid ordinarie läge)			x
Väderskydd (om det finns vid ordinarie läge)		x	x
Taktila och visuella plattor (om det finns vid ordinarie läge)			x
Belysning hållplatsområde (om det finns vid ordinarie läge)		x	x
Belysning i väderskydd (om det finns vid ordinarie läge)			x
Plattformsbredd minst 1,5 m	x	x	x
Avstånd mellan fasta föremål och kantsten minst 1,5 m	x	x	x
Gånganslutning	x	x	x
Plattformslängd minst 15 m för enkelläge, 30 m för dubbelläge	x	x	x
Plattformslängd samma som ordinarie läge		x	x

Ekonomi Trafikverket-Kommunen

1. Generella principer för betalflöden

Fakturering och rekvisirering ska ske månadsvis

Fakturor ska ha betalvillkor 30-dagar från godkänd leverans.

Kommunen klassas precis som Trafikverket som ett byggföretag varför regelverket för omvänd betalningsskyldighet av moms mellan företag inom byggsektorn ska tillämpas vid fakturering enligt 16 kap. 13 § Mervärdesskattelag (2023:200).

Under respektive åtgärd återfinns i många fall flera olika variationer av ägare, utförare, finansiering och geografisk lokalisering av anläggningarna vilka ställer krav på särredovisning och blir styrande för hur betalflödet kommer att se ut. I punkterna 2 till 6 nedan beskrivs de olika ekonomiska transaktionstyper som är aktuella och under punkt 7 respektive punkt 8 flöden för betalningsunderlag. Vilka projektnummer per åtgärd som behöver särredovisas återges i projektförteckningen som tillhandahålls av Kommunen.

2. Trafikverket bygger en anläggning som Kommunen ska finansiera och äga

Kostnader faktureras Kommunen i de fall anläggningen byggs av Trafikverket men ska ägas och bekostas av Kommunen. Faktureringsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Kommunen är detta ansvarskod 2-6 siffror.
- Märkning med 9x-projektnummer enligt projektförteckningen.
- Fakturabelopp exklusive moms per projektnummer enligt projektförteckning.
- Beställarens organisationsnummer (se punkt 7)
- Faktureringsadress (se punkt 7)
- Kommunens momsregistreringsnummer (VAT-nr) (se punkt 7)
- Text: "Omvänd betalningsskyldighet gäller enligt 16 kap. 13 § ML"

3. Kommunen finansierar en anläggning som Trafikverket ska bygga och äga

Kostnader rekvisireras i de fall anläggningen byggs av och ska ägas av Trafikverket men ska bekostas av Kommunen genom medfinansiering. Rekvisitionsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Kommunen är detta ansvarskod 2-6 siffror.
- Beställarens namn och telefonnummer
- Märkning med 9x-projektnummer i enligt projektförteckningen.
- Rekviserade belopp per projektnummer enligt projektförteckningen.
- Rekviseringsadress (se punkt 7)
- Kommunens momsregistreringsnummer (VAT-nr) (se punkt 7)

4. Trafikverket bygger och finansierar en anläggning som Kommunen ska äga

Trafikverket fakturerar Kommunen och Kommunen skickar en rekvisition till Trafikverket.

Innan faktura eller rekvisition skickas ska parterna stämma av underlagen vilka ska innehålla specifikation över upparbetade kostnader och genomförda åtgärder per objekt.

Om oenighet finns kring en viss kostnadspost och denna inte kan redas ut och accepteras av båda parter inom rimlig tid ska den brytas ut ur underlaget och ingå i nästkommande månads fakturering.

Fakturering och bidragsåtersökning ska ske på ett sådant sätt att fakturerade kostnader och bidrag ska mötas i förhållandet 1:1 och orsaka minimal kassaflödespåverkan hos Kommunen. Rent praktiskt innebär detta att vid Kommunen vid avstämning av dessa fakturor ska kunna upprätta en rekvisition med begäran om utbetalning på samma dag som fakturans betalningsdag.

Faktureringsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Kommunen är detta ansvarskod 2-6 siffror.
- Beställarens namn och telefonnummer
- Märkning med 9x-projektnummer i enligt projektförteckningen.
- Fakturabelopp per projektnummer exklusive moms enligt projektförteckningen.
- Beställarens organisationsnummer (se punkt 7)
- Faktureringsadress (se punkt 7)
- Kommunens momsregistreringsnummer (VAT-nr) (se punkt 7)
- Text: "Omvänd betalningsskyldighet gäller enligt 16 kap. 13 § ML"

Rekvisitionen till Trafikverket ska innehålla:

När Kommunen rekvirerar medel från Trafikverket dessa ska skickas enligt punkt 8

- Avtalets diarienummer (TRV xxxx/xxxx) (framgår av projektförteckningen).
- Referens: Mottagande referens. För Trafikverket är detta mottagarens egna EF-nummer samt namn på mottagaren. (framgår av projektförteckningen).
- För varje 9x-projektnummer där medel rekvireras från Trafikverket ska ett finansieringsprojektnummer med prefix 99 anges på rekvisitionen.
- Begäran om betalningsdag skall anges och sättas till samma dag som förfallodagen på den korresponderande fakturan som ställts ut av Trafikverket.
- Faktureringsadress (se punkt 8).

5. Trafikverket finansierar en anläggning som ska ägas och byggas av Kommunen

I vissa fall finns det reglerat i MFA att Trafikverket ska lämna bidrag till Kommunen. Det rör till exempel flytt av cykelparkeringar. När Kommunen rekvirerar medel från Trafikverket dessa ska skickas och märkas enligt punkt 8.

Utbetalningar av bidrag till Kommunen ska märkas med 99-projektnummer per projekt enligt projektförteckningen.

6. Kommunen bygger en anläggning som Trafikverket ska finansiera och äga

Kostnader faktureras Trafikverket i de fall anläggningen byggs av Kommunen men ska ägas och bekostas av Trafikverket.

Fakturan ska märkas med följande:

- Trafikverkets referens: Namn och EF-nummer
- Avtalets diarienummer
- Projektnummer enligt projektförteckning
- Faktureringsadress enligt punkt 8

7. Flöden för betalningsunderlag till Kommunen

Fakturor och rekvisitioner till Kommunen ska skickas enligt nedan:

Uppsala kommun
Box 1023
751 40 Uppsala

Organisationsnummer: 212000-3005
VAT-nummer: SE212000300501

GLN-kod: 7340047000001
Peppol-id: 0007:2120003005

Inskanningsadress för rekvisitioner: leverantorsfaktura.uppsalakommun@uppala.se

8. Flöden för betalningsunderlag till Trafikverket

Fakturor och rekvisitioner till Kommunen ska skickas enligt nedan:

Trafikverket
Box 810
SE-78128 Borlänge

Organisationsnummer: 202100-6297
VAT-nummer: SE202100629701

Peppol-id: 0088:7350005120115

Mailadress: Mottagarens mailadress (endast om rekvirering sker via e-post)

Ekonomi Trafikverket-Regionen

1. Generella principer för betalflöden

Fakturerings och rekvisitering ska ske månadsvis.

Fakturor ska ha betalningsvillkor 30-dagar från godkänd leverans.

Regionen klassas inte som ett byggföretag.

Under respektive åtgärd återfinns i många fall flera olika variationer av ägare, utförare, finansiering och geografisk lokalisering av anläggningarna vilka ställer krav på särredovisning och blir styrande för hur betalflödet kommer att se ut. I punkterna 2 till 4 nedan beskrivs de olika ekonomiska transaktionstyper som är aktuella och under punkt 5 respektive punkt 6 flöden för betalningsunderlag. Vilka projektnummer per åtgärd som behöver särredovisas återges i projektförteckningen som tillhandahålls av Regionen.

2. Trafikverket bygger en anläggning som Regionen ska finansiera och äga

Kostnader faktureras Regionen i de fall anläggningen byggs av Trafikverket men ska ägas och bekostas av Regionen. Faktureringsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Regionen är detta en skanningsreferens bestående av två bokstäver och sju siffror (meddelas av beställaren).
- Märkning med projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Belopp per projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Moms tillkommer på fakturan.
- Beställarens organisationsnummer (se punkt 5)
- Faktureringsadress (se punkt 5)

3. Regionen finansierar en anläggning som Trafikverket ska bygga och äga

Kostnader rekvireras i de fall anläggningen byggs av och ska ägas av Trafikverket men ska bekostas av Regionen genom medfinansiering (bidrag). Rekvisitionsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Regionen är detta en skanningsreferens bestående av två bokstäver och sju siffror (meddelas av beställaren).
- Beställarens namn och telefonnummer
- Märkning med projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Rekvirerade belopp per projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Rekvisiteringsadress (se punkt 5)
- Bidrag innebär att någon omsättning av varor och tjänster inte föreligger varför någon moms inte skall förekomma i samband med bidragsrekvisitioner

4. Trafikverket bygger och finansierar en anläggning som Regionen ska äga

Trafikverket fakturerar Regionen och Regionen skickar en rekvisition till Trafikverket.

BILAGA 10 Ekonomihantering Trafikverket-Regionen

Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala – delen Bergsbrunna

Innan faktura eller rekvisition skickas ska parterna stämma av underlagen vilka ska innehålla specifikation över upparbetade kostnader och genomförda åtgärder per objekt.

Om oenighet finns kring en viss kostnadspost och denna inte kan redas ut och accepteras av båda parter inom rimlig tid ska den brytas ut ur underlaget och ingå i nästkommande månads fakturering.

Fakturering och bidragsåtersökning ska ske på ett sådant sätt att fakturerade kostnader och bidrag ska mötas i förhållandet 1:1 och orsaka minimal kassaflödespåverkan hos Regionen. Rent praktiskt innebär detta att Regionen, vid avstämning av dessa fakturor, ska kunna upprätta en rekvisition med begäran om utbetalning på samma dag som fakturans betalningsdag.

Faktureringsunderlag ska innehålla:

- Beställaren/betalarens referens. För Regionen är detta skanningsreferens bestående av två bokstäver och sju siffror (meddelas av beställaren).
- Märkning med projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Belopp per projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Moms tillkommer på fakturan.
- Beställarens organisationsnummer (se punkt 5)
- Faktureringsadress (se punkt 5)

Rekvisitionen till Trafikverket ska innehålla:

- Avtalets diarienummer (TRV xxx/xxx)
- Referens: Mottagande referens. För Trafikverket är detta mottagarens egna EF-nummer samt namn på mottagaren.
- Regionens projektnummer (som tillhandahålles av beställaren).
- Begäran om betalningsdag skall anges och sättas till samma dag som förfallodagen på den korresponderande fakturan som ställts ut av Trafikverket.
- Faktureringsadress (se punkt 5)
- Bidrag innebär att någon omsättning av varor och tjänster inte föreligger varför någon moms inte skall förekomma i samband med bidragsrekvisitioner

5. Adresser för betalningsunderlag

Till Regionen

Fakturor och rekvisitioner till Regionen ska skickas enligt nedan:

Fysiskt	Region Uppsala FE73 Box 6363 751 35 Uppsala
E-faktura	GLN-kod: 7332403000008 Peppol-id: 0088:7332403000008

Organisationsnummer: 232100-0024.

Till Trafikverket

Fakturor och rekvisitioner till Trafikverket ska skickas enligt nedan:

Fysiskt	Trafikverket Box 810 SE-78128 Borlänge
E-faktura	Peppol-id: 0088:7350005120115
E-post	Meddelas i förekommande fall av Trafikverket

Organisationsnummer: 202100-6297

VAT-nummer: SE202100629701

2026-09-21

Bilaga 3. Åtgärder och ekonomiska konsekvenser.

Åtgärder i genomförandeavtal som leder till ett ekonomiskt åtagande för kommunen mot Trafikverket. Kostnaderna utgår från basmånad 2022-01 om inte annat anges.

Uppsala C

- Flytt av hållplatsläget E2 för buss på Stationsgatan, beroende på Norra brons utbyggnad, ca 300,000 kronor. Basmånad 2026-09.
- Kompletterande effektbelysning under järnvägsbroar vid Strandbodgatan, ca 200,000 kronor.
- Gång- och cykelbro över Strandbodgatan, ca 22,8 miljoner kronor.
- Tillfälliga reglerplatser för buss på Östunagatan, ca 3 miljoner kronor. Basmånad 2026-09.

Bergsbrunna

- Gårdsvägens nya planskilda korsningar där kommunen finansierar tillägg för ca 9,75 miljoner kronor. Tilläggen består i en ny ca 500m lång gång- och cykelväg och markåtgärder kopplat till den samt trygghetshöjande åtgärder såsom extra sittbänkar och extra belysning.
- Vallby vägport, där kommunen finansierar tillägg för ca 900,000 kronor. Tilläggen består i belysning.

Tabell över ekonomiska konsekvenser							
Åtgärder i den statliga anläggningen i tidigare tecknade medfinansieringsavtal med ändringsavtal				Finansiering			
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr) exkl. BH 21%	Trafikverket (Grundutförande)		Kommunen (Tillägg)	
				Mkr	%	Mkr	%
1.1	Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro (Åtgärd 2)*	TRV	0	-	-	-	-
1.2	Gång och cykelpassage Sävja gård (Åtgärd 3)**	TRV	0	-	-	-	-
1.3	Gårdsvägens fordonspassage (Åtgärd 5)	TRV	66,1	46,3	70%	19,8	30%
1.4	Stödmurar och brofundament Uppsala S (Åtgärd 4)	TRV	58,2	37,1	64%	21,1	36%
1.5	Södra passagen (Åtgärd 6)***	TRV	104	0	0%	104	100%
1.7	Plattformsanslutning Uppsala S (Åtgärd 7)****	TRV	62,1	53,2	86%	8,9	14%
1.8	Vallby Vägport (Åtgärd 8)	TRV	64,6	50,3	78%	14,3	22%
	TOTAL		355,0			168,1	
Åtgärder i de kommunala anläggningarna i tidigare tecknade medfinansieringsavtal med ändringsavtal				Finansiering			
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr) exkl. BH 21%	Trafikverket (Grundutförande)		Kommunen	
				Mkr	%	Mkr	%
2.1	Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C*** (Åtgärd 1)	TRV	211	33,8	-	177,2	-
2.2	Cykelparkeringar Uppsala C (§ 6)	UK	17,2	17,2	-	-	-
2.3	Cykelvägar Uppsala C (§ 6)	UK	6,5	6,5	-	-	-
2.4	Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg* (Åtgärd 2)	TRV	0	-	-	-	-
	TOTAL		234,7	57,5		177,2	
Kostnaderna utgår från basmånad 2022-01.							
I åtgärderna ingår inte byggherrekostnader (BH) om 21%.							
* Åtgärden utgår och ersätts med Trafikverkets grundutförande bro							
** Åtgärden utgår och genomförs ej							
*** I TRV:s finansiering ingår i ett engångsbelopp samt två fasta delar							
**** Regleras vidare enligt Genomförandeavtal Södra Passagen							
***** Trafikverkets del regleras med Region Uppsala i "Sam- och medfinansieringsavtal för åtgärder vid Uppsala C och bergsbrunna"							
Tillägg i de kommunala anläggningarna i genomförandeavtal							
Nr	Tillägg - Uppsala C	Utförare	Kostnad (mkr) inkl. BH 21%	Trafikverket (Grundutförande)		Kommunen	
				Mkr	%	Mkr	%
6.3	Stationsgatan, flytt av hållplatslägen för buss*	UK	0,3	0	0	0,3	100
6.4	Effektbelysning Strandbodgatan	TRV	0,2	0	0	0,2	100
6.6	Gång- och cykelbro över Strandbodgatan	TRV	22,8	0	0	22,8	100
6.7	Tillfälliga reglerplatser för buss*	TRV	3	0	0	3	100
Nr	Tillägg - Bergsbrunna	Utförare	Kostnad (mkr)	Trafikverket (Grundutförande)		Kommunen	
				Mkr	%	Mkr	%
6.1-6.7	Gårdsvägen, gång- och cykelväg m m	UK/TRV	12,5	2,75	22	9,75	78
6.8	Vallby vägport, belysning	TRV	0,9	0	0	0,9	100
	TOTAL		39,7	2,75		36,95	
Kostnaderna utgår från basmånad 2022-01, om inte annat anges.							
I tilläggen ingår byggherrekostnader (BH) om 21%.							
* Basmånad 2026-09.							