

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2023-10-23

Diarienummer:
GSN-2023-02540

Handläggare:
Emil Enarsson

Tilläggsavtal till medfinansieringsavtal avseende planskilda korsningar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** godkänna och signera tilläggsavtalet Planskilda korsningar för S:t Olofsgatan och S:t Persgatan, enligt **bilaga 1**.

Ärendet

Korsningarna mellan Trafikverkets järnvägsanläggning och de kommunala gatorna S:t Persgatan och S:t Olofsgatan planeras att byggas om till planskilda korsningar. Syftet med ombyggnationen är att öka säkerheten och att förbättra tillgängligheten och framkomligheten för alla trafikantgrupper samt möjliggöra för en resandeutveckling i ett flexibelt och hållbart järnvägssystem.

År 2014 tecknades ett medfinansieringsavtal mellan Uppsala kommun och Trafikverket avseende byggande av planskildheter vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan, se **bilaga 2**. Avtalet beskriver parternas åtaganden och vissa genomförandefrågor som var relevanta vid tidpunkten för avtalstecknande. Under projektets framdrift har behov av att precisera medfinansieringsavtalet uppkommit. Uppsala kommun och Trafikverket har därför tillsammans tagit fram ett tilläggsavtal, **bilaga 1**, som förtydligar medfinansieringsavtalet.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med Trafikverket.

Föredragning

Ostkustbanan som går från Uppsala och norrut har mycket tågtrafik. Det innebär att bommarna under rusningstrafik ligger nere en stor del av tiden.

Korsningarna mellan Trafikverkets järnvägsanläggning och de kommunala gatorna S:t Persgatan och S:t Olofsgatan planeras att byggas om till planskilda korsningar. Barriäreffekten som följer av plankorsningarna med järnvägen för trafikanterna i gatunätet vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan försvinner med ombyggnationen. Trafiksäkerhet och framkomlighet förbättras väsentligt för alla trafikslag genom den planerade ombyggnationen och boendemiljön i området blir bättre genom minskat buller.

Trafikverket och Uppsala kommun avtalade 2014 om medfinansiering och utförandet av planskildheterna i Trafikverkets regi. Enligt detta avtal medfinansierar Uppsala kommun utförandet av en kommunal väg med tillhörande kommunal gång- och cykelväg under S:t Olofsgatan samt en kommunal gång- och cykelväg under S:t Persgatan samt korsande kommunala gång- och cykelvägar på broar längs med järnvägen över dessa gator. De två järnvägsbroarna över S:t Persgatan respektive S:t Olofsgatan har en brobredd för tre spår.

S:t Olofsgatans nya dragning av väg och gång- och cykelväg under järnvägen är en trafiklösning som är nödvändig för den totala trafiklösningen i centrala Uppsala. Åtgärder vid S:t Persgatan är kommunens enskilda önskemål och behov av förbättringar av det kommunala vägnätet.

Sedan medfinansieringsavtalet tecknades har Uppsala kommun tagit fram nödvändiga detaljplaner som vunnit lagakraft för de delar som omfattar kommunens anläggningar. Trafikverket har tagit fram en järnvägsplan och fått nödvändiga miljötilstånd för de delar som omfattar Trafikverkets anläggning. Utöver detta har två gång- och cykelbroar för kommunens behov tillkommit på den östra sidan av järnvägen.

Under projektets framdrift har behov av att precisera medfinansieringsavtalet för ett rationellt utförande uppkommit. I tilläggsavtalet förtydligas:

- Definitioner och begrepp.
- Reglering av de två gång- och cykelbroar på östrasidan parallellt med järnvägen, för att säkra cykeltrafiken till centralstationen.
- Parternas ansvar.
- Ekonomisk fördelning gällande mark och fastighetsinlösen.
- Uppdaterad ekonomisk tabell.
- Regleringar av eventuella kostnadsförändringar.

Alla genomförandefrågor är inte reglerade i medfinansieringsavtalet och parterna avser att reglera kvarstående frågor i ett separat genomförandeavtal.

Projekteringen för åtgärderna drivs av Trafikverket enligt avtal och är i slutskede. Trafikverket arbetar med upphandling av entreprenaden. Inriktningen är att utbyggnaden ska ske mellan 2024 och 2027. Utbyggnaden ska samordnas med kommande ombyggnationer vid Uppsala C och i övrigt med fyrspårsavtalet.

Ekonomiska konsekvenser

De avtalade kostnaderna som beräknades 2014 har kompletterats med de tillkommande gång- och cykelbroarna samt räknats upp till dagens penningvärde. Kommunen kommer att finansiera sina egna anläggningar med utförande av

Trafikverket. Investeringskostnaderna finns sen tidigare upptagna i gatu- och samhällsmiljönämndens investeringsplan.

Investeringskostnaderna kommer uppgå till en fast kostnad om 80 miljoner kronor i prisnivå 2021-01 på S:t Olofsgatan som indexuppräknas enligt avtal samt cirka 93 miljoner kronor för S:t Persgatan som är rörlig del där kommunen betalar det faktiska utfallet.

Kommunen är kostnadsansvarig för miljöåtgärder och arkeologi i kommunal mark- och anläggning och kostnaden har bedömts till 29 miljoner kronor som kommer att belasta driftbudgeten. Kommunen står för eventuella kostnadsökningar för denna del. Till detta tillkommer cirka 6 miljoner kronor för markinköp och skadeförebyggande åtgärder. I gatu- och samhällsmiljönämndens budget finns 31 miljoner kronor upptagna för detta år 2025. Viss tidsförskjutning av kostnaderna kan komma att ske.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 23 oktober 2023
- Bilaga 1, Tilläggsavtal till medfinansieringsavtal
- Bilaga 2, Medfinansieringsavtal, KSN-2009-0323
- Bilaga 3, Presentation

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Trafikverkets ärendenummer
TRV 2010/31608
Motpartens ärendenummer
KSN-2023-02839
(KSN-2009-0323)

Dokumentdatum
2023-10-13

Tilläggsavtal till "Medfinansieringsavtal - avseende Uppsala, plankorsningar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan i Uppsala"

Mellan nedanstående parter träffas härmed detta tilläggsavtal enligt följande:

Bakgrund

Planskildhet för korsningarna mellan Trafikverkets järnvägsanläggning som går igenom Uppsala samt kommunens två vägar S:t Olofsgatan samt S:t Persgatan planeras.

Trafikverket och Uppsala kommun har 2014 avtalat om medfinansiering och genomförande av utförandet av planskildheterna i Trafikverkets regi. Nedan benämnt **Medfinansieringsavtalet**. Enligt detta avtal medfinansierar Uppsala kommun utförandet av en kommunal väg samt tillhörande kommunal GC-väg under järnvägen längs S:t Olofsgatan samt en kommunal GC-väg under järnvägen längs S:t Persgatans likväl som korsande kommunal GC-vägar på broar längs med järnvägen över dessa gator. Medfinansieringen är därmed finansiering av kommunala anläggningar och erläggs som en del som fast kostnad och en del som rörlig kostnad. Kommunens finansiering är därmed endast investeringar i egna kommunala anläggningar som utförs av projektet. S:t Olofsgatans nya dragning av väg och GC-väg under järnvägen är en trafiklösning nödvändig för den totala trafiklösningen medan åtgärder vid S:t Persgatan är kommunens enskilda önskemål och behov av förbättringar av det kommunala vägnätet.

Efter Medfinansieringsavtalets tecknande 2014 har Uppsala kommun tagit fram nödvändiga detaljplaner för de delar som omfattar Kommunens anläggningar. Trafikverket har för de delar som omfattar Trafikverkets anläggning ändrat den initiala planeringen att bygga utan Järnvägsplan till att ta fram Järnvägsplan. Utöver detta har två GC-broar för kommunens behov tillkommit på den östra sidan av järnvägen.

Trafikverket och Uppsala kommun har enats om att de avtalade kostnaderna som beräknades 2014 ska kompletteras med de tillkommande GC-broarna samt räknas upp till dagens penningvärde. Den aktuella kostnadsbedömningen beskrivs i detta tilläggsavtal.

Parterna är även överens om att Kommunens betalning till Trafikverket ändras från rekvisering till fakturering då dessa kostnader avser specifikt Uppsala kommuns investering av egna anläggningar enligt Medfinansieringsavtalet. Den indexuppräkningsparterna enats om i Medfinansieringsavtalet tillämpas inte längre och har av Trafikverket ersatts med en annan modell, infrastrukturindex för banhållning, som parterna bedömer bör tillämpas även för detta projekt.

Dokumentdatum
2023-10-13

Parterna är också överens om att förtydliga giltigheten för Medfinansieringsavtalet.

Vid Medfinansieringsavtalets tecknande saknades en kostnadsberäkning för mark- och fastighetsinlösen. Efter Medfinansieringsavtalets tecknande har Parterna tolkat ansvarsfrågan för utförande och tillika kostnadsansvaret avseende mark- och fastighetslösen olika. Ansvar för utförande av mark- och fastighetsinlösen förtydligas likväl som kostnadsansvaret i detta Tilläggsavtal.

Alla genomförandefrågor är inte reglerade i Medfinansieringsavtalet och Parterna avser att reglera kvarstående frågor i ett separat Genomförandeavtal.

Mot bakgrund av ovan har Trafikverket och Uppsala kommun kommit överens om att upprätta detta Tilläggsavtal till "Medfinansieringsavtal - avseende Uppsala, plankorsningar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan i Uppsala" nedan kallat **Tilläggsavtalet**.

§1 Parter

Trafikverket, region Öst, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan **Trafikverket**
Uppsala kommun, org.nr 212000-3005, 753 75 Uppsala, nedan **Kommunen**
nedan enskilt även benämnd "**Part**" och gemensamt "**Parterna**".

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal:

Projektet: Trafikverkets projekt för genomförandet av åtgärder på den statliga infrastrukturen samt den intilliggande kommunala infrastrukturen för planskildheter för järnväg och kommunal väg vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan i Uppsala.

Medfinansiering: Benämningen medfinansiering i både Medfinansieringsavtalet samt detta avtal omfattar inte vad som enligt Trafikverkets definition är medfinansiering (dvs ekonomisk kompensation för utökande av statlig anläggning) utan avser i dessa avtal finansiering för utbyggnad av kommunal anläggning både för att återställa nödvändiga funktioner samt tillkommande funktioner.

Mark-och fastighetsinlösen: Omfattar de avtal, aktiviteter och åtgärder som behövs för att ombesörja och ersätta berörda fastighetsägare för nödvändig markåtkomst för Projektet innan och under byggskedet och som omfattar både utbyggnaden av statliga och kommunala anläggningar avtalade enligt detta avtal. Aktiviteter och avtal som avses är de som krävs för tex nödvändig

- permanent markåtkomst såsom överenskommelser om fastighetsreglering med fastighetsägare samt lantmäteriförrättningar
- tillfällig markåtkomst med eventuella nödvändiga skadeförebyggande åtgärder som ska bedömas utifrån projektets slutlösning.

Mark- och fastighetsinlösen avgränsas till att ej omfatta de aktiviteter som krävs för kvarstående markreglering för de två detaljplaner som tagits fram 2015 i enlighet med det ansvar kommunen har för framtagning av nödvändiga detaljplaner.

Mark- och fastighetsinlösen avgränsas till att ej omfatta skador som uppstår under entreprenadskedet/byggskedet.

Dokumentdatum
2023-10-13

§3 Syfte tilläggsavtal

Syftet med detta tilläggsavtal är att lägga till och ändra Medfinansieringsavtalet i nedan överenskomna delar.

Vid motstridigheter i angivna delar har detta avtal företräde i övrigt gäller Medfinansieringsavtalet.

§4 Tidigare avtal avseende medfinansiering

Medfinansieringsavtalet: *Medfinansieringsavtal– avseende Uppsala, plankorsningar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan i Uppsala* signerat 2014-05-20 respektive 2014-06-27, Dnr. TRV 2010/31608 respektive KSN-2009-0323.

§5 Beskrivning av åtgärder

Beskrivning av åtgärder och kostnader under § 5 i Medfinansieringsavtalet kompletteras med följande tillkommande punkter:

Kursiv text ur Medfinansieringsavtalet för spårbarhet endast. Fet text är ny.

Åtgärdsbeskrivningen

1. Byggande av två järnvägsbroar med brobredd för tre spår,
2. Profilanpassning av befintlig bana till de nya järnvägsbroarna
3. S:t Olofsgatan utformas med två körfält 3,5 meter med en fri höjd på 4 meter samt två stycken gång- och cykelbanor 5 meter med en fri höjd på 2,7 meter. S:t Olofsgatan ansluts vid korsningen till Kungsgatan med totalt tre körfält. Längden på tredje körfältet begränsas av den trågkonstruktion som kontrollkalkylen baseras på. (kommunal anläggning)
 - Gång- och cykelbro västra sidan för den s.k. Järnvägspromenaden, (kommunal anläggning)
 - **Gång- och cykelbro östra sidan över S:t Olofsgatan (kommunal anläggning)**
 - Erforderliga anslutningsarbeten exempelvis ramper, stödmurar och angöringar mm som Trafikverket utför i anslutning till järnvägen/GC-broarna för att kunna nå GC- passagerna under järnvägen (kommunal anläggning)
 - Anpassningsåtgärder på gatumark och intilliggande (anslutande) fastigheter (kommunal anläggning)
 - 4. S:t Persgatan utformas med en gång- och cykelbana med en bredd på 5,5 meter och en fri höjd på 2,7 meter, (kommunal anläggning)
 - Gång- och cykelbro västra sidan för den s.k. Järnvägspromenaden, (kommunal anläggning)
 - **Gång- och cykelbro östra sidan över S:t Persgatan (kommunal anläggning)**
 - Erforderliga anslutningsarbeten exempelvis ramper, stödmurar och angöringar mm som Trafikverket utför i anslutning till järnvägen/GC-broarna för att kunna nå GC- passagerna under järnvägen (kommunal anläggning)
 - Anpassningsåtgärder på gatumark och intilliggande (anslutande) fastigheter (kommunal anläggning)

Dokumentdatum
2023-10-13

Förtydligande övriga åtgärder som delas mellan parter:

- *Kostnader för utredningar och utförande av bulleråtgärder i permanentskedet bekostas av respektive part dvs. Uppsala kommun ansvarar för buller som alstras av kommunala gator och Trafikverket ansvarar för buller som alstras av järnvägen.*
- *Kostnader för utredningar och av **utredningarna identifierade bulleråtgärder** under byggtiden bekostas gemensamt av parterna dvs. Uppsala kommun står för 50% och Trafikverket står för 50%. **Om åtgärder som planeras för respektive parts driftskede utförs tidigare för att ge nytta under byggskedet ska kostnadsfördelningen enligt punkten ovan gälla, dvs respektive Part bekostar sina egna bulleråtgärder för permanentskedet.***

Medfinansiärens nyttor och motivering av finansiering

Planskildhet i centrala Uppsala medför stora trafiksäkerhets- och kommunala nyttor. Medfinansiering av åtgärd 3 och 4 grundar sig i de stora nyttor som skapas genom att möjliggöra stråk för gång- och cykeltrafik längs med järnvägen samt under järnvägen som tillsammans kopplar ihop staden. Åtgärderna minskar den barriäreffekt som järnvägen ger. Åtgärderna medför också att andra korsande gator inte behöver belastas av alla de passager som sker dagligen via de aktuella korsningarna idag.

§6 Kostnader och finansiering

Kostnader samt Finansiering under § 5 och § 6 i Medfinansieringsavtalet ersätts med nedan:

Kostnaderna för uppdaterad kalkyl inklusive tillkommande åtgärder enligt § 5 (tillkommande GC-broar på östra sidan) redovisas i tabellen nedan.

Den totala bedömda kostnaden för projektet uppgår till 604 miljoner kronor i prisnivå 2021-01

Medfinansieringen beräknas uppgå till totalt 202 miljoner kronor i prisnivå 2021-01.

Uppsala kommun ska betala 202 miljoner till Trafikverket, se tabellen nedan.

I kostnaderna för åtgärderna rörande den kommunala infrastrukturen nr 3-4, se tabellen nedan, ingår kostnader för mark- och fastighetsinlösen. Om totalkostnaden överskrider med anledning av tillkommande kostnader för mark- och fastighetsinlösen regleras den kostnadsökningen i § 8 hantering av kostnadsförändringar.

Trafikverket är kostnadsansvarig för mark- och fastighetsinlösen för den statliga infrastrukturen och där mark- och fastighetsinlösen inte tydligt kan delas upp mellan det statliga och kommunala behovet.

För de poster som ska indexuppräknas ersätts indexuppräknningen med ny modell och den som ska gälla är: infrastrukturindex med tabell investering banhållning som redovisas på Trafikverkets hemsida. Basår framgår i tabellen nedan. Bilaga 3 i Medfinansieringsavtalet utgår.

Tabell nedan redovisar en översikt av alla åtgärder, ansvar för utförande och uppräknade kostnader:

Dokumentdatum
2023-10-13

*Kursiv text i tabellen är inskriven endast som information om kostnaderna från Medfinansieringsavtalet samt tillkommande GC-broar 2015

Nr	Åtgärder	Utförare	2014*	2015*	2021
			<i>Kostnad (mnr) Endast information</i>	<i>Kostnad (mnr) Endast information</i>	Kostnad (mnr) 2009 års kostnad uppräknad + tillkommande åtgärder 2015
Åtgärder i den statliga och kommunala infrastrukturen (Trafikverkets kostnadsansvar)					
1-2	Järnväggemensamma kostnader	Trafikverket	136		313
3	S:t Olofsgatan, delar som berör statens anläggning	Trafikverket	60		89
		Summa	196		402
Åtgärder i den kommunal infrastrukturen (Kommunens kostnadsansvar/medfinansiering)					
3	S:t Olofsgatan, delar som berör kommunala anläggning (fast kostnad)	Trafikverket	60 <i>Regleras med Basår 2013-06</i>		71
3.1	S:t Olofsgatan, delar som berör kommunala anläggning (tillkommande GC-bro på östra sidan) (fast kostnad)	Trafikverket		7,7 <i>Regleras med Basår 2015-03</i>	9
4	S:t Persgatan	Trafikverket	50		86
4.1	S:t Persgatan (tillkommande GC-bro på östra sidan)	Trafikverket		5	7
5	Miljöåtgärder och arkeologi i kommunal mark- och anläggning	Trafikverket			29
		Summa	110	12,7	202
Totalkostnad för alla åtgärder i detta avtal					604

Dokumentdatum
2023-10-13

§7 Ansvarsfördelning för genomförande

Ansvarsfördelning för genomförande under § 7 i Medfinansieringsavtalet revideras under nedan utvalda rubriker, i övrigt gäller § 7 Medfinansieringsavtalet:

Kursiverad text ur Medfinansieringsavtalet för spårbarhet endast. Fet text är ny

Trafikverkets ansvar

1. **Trafikverket skall utföra eller låta utföra åtgärderna enligt §5. Detta omfattar att: Trafikverket har ansvaret för samtliga åtgärder, tillstånd och beslut som krävs för projektering och produktion för projektets genomförande enligt §5 i detta avtal.**
2. **Trafikverket ska utföra mark och fastighetsinlösen för den mark som behövs för projektets genomförande samt skadeförebyggande åtgärder på angränsande fastigheter undantaget kommunens ansvar för bulleråtgärder enligt ovan. Utförande av åtgärder för mark- och fastighetsinlösen för projektet som Trafikverket utför ska ske i enlighet med Trafikverkets egna interna riktlinjer och arbetssätt för en enhetlig hantering.**
3. *Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av de åtgärderna/projektet som Trafikverket ansvarar för.*
4. **Trafikverket ska till Kommunen i gemensam arbetsgrupp lyfta när mark- och fastighetsinlösen kan omfattas av kostnader, risker eller åtaganden som Trafikverket behöver kommunens deltagande eller signatur för.**
5. **Trafikverket ansvarar för de skadeförebyggande åtgärder på angränsande fastigheter som uppstår med anledning av att kommunen upplåter kommunal mark vederlagsfritt till Trafikverket och om dessa inte utförs de kostnader för skador som uppstår. Se punkt 5 Kommunens ansvar nedan.**

Kommunens ansvar

1. *Kommunen ska utföra eller låta utföra alla de åtgärder som inte ingår i det statliga åtagandet och som omfattas av detta avtal.*
2. *Kommunen ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av åtgärderna som kommunen ansvarar för.*
3. *Övriga tillstånd*
Kommunen tillser att de erforderliga kommunala tillstånd som blir nödvändiga för utbyggnaden erhålles i enlighet med kommunens nuvarande arbetssätt och tider.
4. **Kommunen ska på begäran och efter avstämning i gemensam arbetsgrupp delta på nödvändiga möten för att ombesörja nödvändig mark- och fastighetsinlösen samt ansvara för signering av nödvändiga avtal.**
5. **Kommunen ska upplåta Kommunens mark till Trafikverket vederlagsfritt för de arbeten som behövs för projektets genomförande mot att Trafikverket ansvarar och utför nödvändiga skadeförebyggande åtgärder på angränsande fastigheter som berörs av upplåtelsen och om dessa inte utförs de kostnader för skador som uppstår. Se punkt 5 Trafikverkets ansvar ovan.**

Dokumentdatum
2023-10-13

§8 Hantering av kostnadsförändringar

Hantering av kostnadsförändringar under § 8 i Medfinansieringsavtalet ersätts med nedan:

- Trafikverket finansierar de järnväggemensamma kostnaderna som beräknas uppgå till 313 mnkr. Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för denna del.
- Trafikverket är kostnadsansvarig för genomförandet av S:t Olofsgatan. Dock lämnar Kommunen ett bidrag med en fast kostnad i prisnivå 2021-01 om 80 mnkr (inklusive tillkommande gång- och cykelbro enligt § 5, åtgärd 3.1 i tabellen ovan) till Trafikverket. Delen S:t Olofsgatan är kostnadsberäknad till 160 mnkr. Kostnader för mark- och fastighetsinlösen för den kommunala infrastrukturen ingår i Kommunens medfinansiering Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för denna del.
- Kommunen är kostnadsansvarig för genomförandet av S:t Persgatan. Delen S:t Persgatan är kostnadsberäknad till 93 mnkr. Kostnader för mark- och fastighetsinlösen för den kommunala infrastrukturen ingår i Kommunens kostnadsansvar för S:t Persgatan. Kommunen står för eventuella kostnadsökningar för denna del.
- Kommunen är kostnadsansvarig för miljöåtgärder och arkeologi i kommunal mark- och anläggning bedömt till 29 mnkr. Kommunen står för eventuella kostnadsökningar för denna del.

Kostnader ovan är i prisnivå 2021-01.

Kommunens medfinansiering omfattar ej kostnader för mark- och fastighetsinlösen för den statliga infrastrukturen eller kostnader som Trafikverket avtalar om med anledning av avvikelse från § 7 punkt 2. Sådana kostnader ansvarar Trafikverket för. Parterna ska i kommande Genomförandeavtal komma överens om en rutin och ett arbetssätt att följa upp dessa kostnader.

§9 Betalning av medfinansieringen

Betalning av medfinansieringen under § 9 i Medfinansieringsavtalet ersätts med nedan:

Kommunen skall betala/finansiera sin del enligt Medfinansieringsavtalet och detta tilläggsavtal genom att Trafikverket fakturerar Kommunen i takt med projektets framdrift eller det som tidigare överenskommits.

Faktura skickas till:

Uppsala kommun
UPK 4500
Box 1023
751 40 Uppsala

Referensnummer: 15043

Betalningsplan ska tas fram av Trafikverket innan entreprenadstart och regleras mellan parterna i Genomförandeavtalet.

Dokumentdatum
2023-10-13

§10 Avtalets giltighet

I § 12 i Medfinansieringsavtalet anges att "Medfinansieringsavtalet upphör om inte genomförande av åtgärden har påbörjats före 2019-12-31". Parterna kom 2019 överens om att byggstarten av de förberedande arbeten som startade innan 2019-12-31 var att anse som start av "genomförande av åtgärden". Därmed var Parterna överens om att Medfinansieringsavtalet inte hade upphört att gälla. Parterna är av samma åsikt idag.

Detta tilläggsavtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna.

§11 Övrigt

Ett Genomförandebrev att reglera kvarstående genomförandefrågor ska tecknas.

Ändringar eller tillägg till detta tilläggsavtal ska vara skriftliga och undertecknas av parterna för att vara giltiga.

§12 Tvistlösning

Eventuella tvister med anledning av detta tilläggsavtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Av detta avtal är två (2) exemplar upprättade och utväxlade.

Ort och datum

Ort och datum

Ivan Andic
Enhetschef
Åtgärdsplanering Region Öst
Trafikverket

Erik Pelling
Kommunstyrelsens ordförande
Uppsala kommun

Diarienummer:	
Trafikverket	TRV 2010/31608
Kommunen	KSN-2009-0323

Medfinansieringsavtal – avseende Uppsala, plankorsningar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan i Uppsala

§1 Parter

Trafikverket, region Öst, org.nr. 202100-6297, 631 80 Eskilstuna
Uppsala kommun, org.nr 212000-3005, 753 75 Uppsala

Mellan parterna har följande avtal träffats.

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013-07-10
Diarienumr.	KSN-2009-0323
	04 Akbil. 14

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta medfinansieringsavtal:

Uppsala kommun – kommunen

Trafikverket region Öst – Trafikverket

Till detta avtal tillhör följande bilagor:

Bilaga 1: Projektets geografiska avgränsning

Bilaga 2 med 2 a, 2b, 2c, inkluderar kontrollkalkyl 2013-02-27 samt utkast till tidplan och bilaga 2 d preliminär betalningsplan

Bilaga 3: Indexbilaga

§3 Syfte och bakgrund

Avtalet avser genomförandet av byggande av planskildheter vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan i Uppsala. Geografisk avgränsning framgår i bilaga 1.

Öka säkerheten vid plankorsningarna, förbättra tillgängligheten och framkomligheten för alla trafikgrupper och resandeutveckling ska möjliggöras i ett flexibelt och långsiktigt hållbart järnvägssystem.

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt

Förstudie framtagen under 2007, Uppsala Norra Infart, DNR 05-732/SA20.

Förstudiens utredningsalternativ UA1 omfattade en utbyggnad till tre spår mellan Uppsala C och Svartbäcken.

Systemhandlingen (ej fastställd) är framtagen 2011-07-26 och ligger till grund för fortsatta arbetet. Samhällsekonomiskbedömningen genomförd 2013-04-22, kvalitetsgranskad 2013-05-14, dnr TRV 2012/29166.

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal om medfinansiering mellan parterna avseende åtgärden

Parterna har tidigare träffat följande avseende medfinansiering av åtgärden.

Dåvarande Banverket och Uppsala kommun har utifrån förstudien upprättat en avsiktsförklaring 2009-07-27, som endast omfattar utbyggnad av planskildheterna i S:t Olofsgatan och S:t Persgatan

↓
7
16/11

samt erforderlig profilhöjning. Tunnelängderna anpassas så att de medger en framtida utbyggnad till tre spår, dnr TRV 2010/31608.

Det finns tidigare upprättat genomförandeavtal avseende Uppsala Norra Infarten planskildheter vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan, undertecknat 2009-12-01.

Det nu träffade medfinansieringsavtalet ersätter det tidigare tecknat genomförandeavtal, undertecknad 2009-12-01.

§5 Beskrivning av åtgärder och kostnader

Den beräknade kostnaden för utbyggnad av planskildheterna, baserad på materialet Ostkustbanan - Uppsala Norra Infart/Kontrollkalkyl (bilaga 2) daterad 2013-02-27, har beräknats till 306 mnkr i prisnivå 201306. Kontrollkalkylen omfattar inte kostnader för de punkter som finns upptagna under punkt 7, Mark- och fastighetsinlösen.

Åtgärdsbeskrivningen

1. Byggnad av två järnvägsbroar med brobredd för tre spår,
2. Profilanpassning av befintlig bana till de nya järnvägsbroarna
3. S:t Olofsgatan utformas med två körfält 3,5 meter med en fri höjd på 4 meter samt två stycken gång- och cykelbanor 5 meter med en fri höjd på 2,7 meter. S:t Olofsgatan ansluts vid korsningen till Kungsgatan med totalt tre körfält. Längden på tredje körfältet begränsas av den trågkonstruktion som kontrollkalkylen baseras på. (Kommunal anläggning)
 - Gång- och cykelbro västra sidan för den s.k. Järnvägspromenaden. (kommunal anläggning)
 - Erforderliga anslutningsarbeten exempelvis ramper, stödmurar och angöringar mm som Trafikverket utför i anslutning till järnvägen/GC-broarna för att kunna nå GC- passagererna under järnvägen (kommunal anläggning)
 - Anpassningsåtgärder på gatumark och intilliggande (anslutande) fastigheter (kommunal anläggning)
4. S:t Persgatan utformas med en gång- och cykelbana med en bredd på 5,5 meter och en fri höjd på 2,7 meter. (kommunal anläggning)
 - Gång- och cykelbro västra sidan för den s.k. Järnvägspromenaden. (kommunal anläggning)
 - Erforderliga anslutningsarbeten exempelvis ramper, stödmurar och angöringar mm som Trafikverket utför i anslutning till järnvägen/GC-broarna för att kunna nå GC- passagererna under järnvägen (kommunal anläggning)
 - Anpassningsåtgärder på gatumark och intilliggande (anslutande) fastigheter (kommunal anläggning)

Tunnlarna ska ges en öppen och ljus utformning med Strandbodgatan som referens.

Ett gestaltningsprogram ska upprättas i samverkan mellan parterna.

Avtalet reglerar arbeten inom det geografiska området som redovisas i bilaga 1.

Projekteringsarbetet fortsätts med utredningsfas för att kontrollera den ej fastställda systemhandlings aktualitet. Skulle utredningsfasen visa på väsentliga skillnader jämfört med omfattningen som beskrivs ovan och tillhörande kontrollkalkyl ska ny överenskommelse träffas mellan parterna avseende ansvar och finansiering för de förändrade delarna.

Järnvägsplanen erfordras ej.

Handwritten signature in blue ink.

Åtgärder i den statliga infrastrukturen:

Arbetena omfattar punkter 1-2:

1. Byggande av två järnvägsbroar med brobredd för tre spår,
2. Profilanpassning av befintlig bana till de nya järnvägsbroarna

Åtgärder i den kommunala infrastrukturen:

Arbetena omfattar punkter 3-4:

- 3 S:t Olofsgatan utformas med två körfält 3,5 meter med en fri höjd på 4 meter samt två stycken gång- och cykelbanor 5 meter med en fri höjd på 2,7 meter. S:t Olofsgatan ansluts vid korsningen till Kungsgatan med totalt tre körfält. Längden på tredje körfältet begränsas av den tråckonstruktion som kontrollkalkylen baseras på. (Kommunal anläggning)
 - Gång- och cykelbro på västra sidan för den s.k. Järnvägspromenaden.
 - Erforderliga anslutningsarbeten exempelvis ramper, stödmurar och angöringar mm som Trafikverket utför i anslutning till järnvägen/GC-broarna för att kunna nå GC- passagererna under järnvägen (kommunal anläggning)
 - Anpassningsåtgärder på gatumark och intilliggande (anslutande) fastigheter (kommunal anläggning)
- 4 S:t Persgatan utformas med en gång- och cykelbana med en bredd på 5,5 meter och en fri höjd på 2,7 meter. (kommunal anläggning)
 - Gång- och cykelbro på västra sidan för den s.k. Järnvägspromenaden.
 - Erforderliga anslutningsarbeten exempelvis ramper, stödmurar och angöringar mm som Trafikverket utför i anslutning till järnvägen/GC-broarna för att kunna nå GC- passagererna under järnvägen (kommunal anläggning)
 - Anpassningsåtgärder på gatumark och intilliggande (anslutande) fastigheter (kommunal anläggning)

Övriga åtgärder som delas mellan parter:

- Kostnader för utredningar och utförande av bulleråtgärder i permanentskedet bekostas av respektive part dvs. Uppsala kommun ansvarar för buller som alstras av kommunala gator och Trafikverket ansvarar för buller som alstras av järnvägen.
- Kostnader för utredningar och bulleråtgärder under byggtiden bekostas gemensamt av parterna dvs. Uppsala kommun står för 50 % och Trafikverket står för 50 %.
- Kostnaderna för framtagandet av riskanalys delas av parterna med 50 % vardera. Kostnaderna för arkeologi som påträffas i samband med om- och utbyggnad av gata bekostas av Uppsala kommun och kostnader för arkeologi inom spårområdet bekostas av Trafikverket.

Miljö

- Kostnaderna för markföroreningar som påträffas i samband med om- och utbyggnad av gata bekostas av Uppsala kommun och kostnader för markföroreningar inom spårområdet bekostas av Trafikverket.

h
P
YGA

Avtalet omfattar följande åtgärder:

Nr.	Åtgärder	Fyrstegs- principen	Utförare	Kostnad
Åtgärder i den statliga infrastrukturen (Trafikverket)				
1-2.	Järnväggemensamma kostnader		Trafikverket	136 304
3.	S:t Olofsgatan, delar som berör statens anläggning		Trafikverket	59 904
SUMMA				196 208
Åtgärder i kommunal anläggning (Kommunen kostnad)				
3.	S:t Olofsgatan, delar som berör kommunala anläggning		Trafikverket	59 904
4.	S:t Persgatan		Trafikverket	49 896
	Mark & fastighetslösen punkt 7 kontrollkalkyl, bilaga 2		Kommunen	?
SUMMA				109 800
Totalkostnad för alla åtgärder i detta avtal				306 008

Den totala kostnaden för åtgärden som omfattas av detta avtal uppgår till belopp 306 008 Tkr i prisläge juni 2013.

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet är inte relevanta i detta fall.

Kostnader för drift och underhåll specificeras i särskilt avtal. Se även paragraf 7.

För indexuppräknning gäller entreprenadindex som redovisas i bilaga 3.

§6 Finansiering

Medfinansieringen beräknas uppgå till totalt 109 800 Tkr i prisnivå 2013-06, underlag finns i framtagna kontrollkalkylen, bilaga 2 där finns förslag på detaljfördelningen per år. Nedanstående tabell visar totalkostnad i prisnivå 201306 i enlighet med Nationella planen 2014-2025.

Finansiär	SUMMA	Åtgärder enligt § 5		
		Åtgärd 1-2	Åtgärd 3	Åtgärd 4
Trafikverket	196 208	136 304	59 904	0
Nationell plan	196 208	136 304	59 904	
Regional plan	0			
Regionförbund	0			
Kommun Uppsala	109 800		59 904	49 896
SUMMA	306 008	136 304	119 808	49 896

Uppsala kommun ska betala efter rekvisition 109 800 Tkr till Trafikverket.

YCA
K

Åtgärderna 1-2 utgör grundutförande för Trafikverket och uppgår till totalt 196 208 Tkr.

Åtgärderna 3-4 utgör tilläggsåtgärder (Uppsala kommun) och uppgår till totalt 109 800 Tkr.

Medfinansieringen avser tilläggsåtgärderna 3-4.

Medfinansiärens nyttor och motivering av finansiering

Planskildhet i centrala Uppsala med stora trafiksäkerhets- och kommunala nyttor. Medfinansiering på grund av övriga stora åtgärder på fler av de korsande gatorna.

§7 Ansvarsfördelning för genomförande

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket skall utföra eller låta utföra de åtgärder inom det statliga åtagandet som omfattas av detta avtal §5.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av åtgärderna/projektet som Trafikverket ansvarar för.

Trafikverket har, med undantag från detaljplaner och kommunala tillstånd, ansvaret för samtliga åtgärder och beslut som krävs för projektering och produktion för projektets genomförande enligt § 5 i detta avtal.

Kommunens ansvar

1. Kommunen ska utföra eller låta utföra alla de åtgärder som inte ingår i det statliga åtagandet och som omfattas av detta avtal.
2. Kommunen ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av åtgärderna som kommunen ansvarar för.
3. Detaljplan
Inom ramen för projektet ska erforderliga detaljplaner upprättas. Kommunen ansvarar för hela detaljplaneprocessen
4. Övriga tillstånd
Kommunen tillser att de erforderliga kommunala tillstånd som blir nödvändiga för utbyggnaden erhålles.

Parterna är överens om att kommunen ska godkänna de bygg- och förvaltningshandlingar som berör de anläggningsdelar som kommunen enligt ägande och rådighet ska äga och överta för drift och underhåll.

Generella Principer

Väghållaransvar respektive banhållningsansvar förändras inte genom denna åtgärd.

Ägande med rådighet samt drift och underhåll

Trafikverket äger järnvägsanläggningen samt järnvägsbroarnas bärande konstruktioner.

↓
R
YGA

Trafikverket äger ytskiktet på järnvägsbroarna.

Kommunen äger samtliga delar som inte tillhör järnvägsanläggningen eller järnvägsbroarnas bärande konstruktioner.

Kommunen äger samtliga ytskikt i de två tunneldelarna samt de ytskikt som inte tillhör järnvägsanläggningen eller järnvägsbroarnas bärande konstruktioner.

Närmare gränsdragning preciseras i bygghandlingsskedet och särskilt avtal.

Kommunen ger Trafikverket rådighet över vatten för genomförande av projektet.

§8 Hantering av kostnadsförändringar

- Trafikverket finansierar de järnvägsgemensamma kostnaderna som beräknas uppgå till 136,3 mnkr. Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för denna del.
- Trafikverket är kostnadsansvarig för genomförandet av S:t Olofsgatan. Dock lämnar Uppsala kommun ett bidrag med en fast kostnad om 59,9 mnkr i prisnivå 201306 till Trafikverket. Delen S:t Olofsgatan är kostnadsberäknad till 119,8 mnkr. Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för denna del.
- Kommunen är kostnadsansvarig för genomförandet av S:t Persgatan. Delen S:t Persgatan är kostnadsberäknad till 49,9 mnkr. Kommunen står för eventuella kostnadsökningar för denna del.

Kostnader ovan är i prisnivå 201306.

§9 Betalning av medfinansieringen

Trafikverket rekvirerar medfinansieringen till kommunen i takt med projektets framdrift. I bilaga 2d framgår preliminär betalningsplan men denna kan komma att justeras av parterna i samförstånd.

Rekvireringen adresseras till:

Uppsala kommun

UPK 4500

Box 1023

75140 Uppsala

Referensnummer 15043

§10 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Parterna utser var sin projektledare som ska ha förankring och beslutträtt i den egna organisationen.

En projektgrupp ska bildas med två representanter från varje part. Denna projektgrupp är ansvarig för ställningstaganden som är av gemensam karaktär och som faller inom ramen för detta avtal.

Övrig bemanning av projektgruppen beslutas av respektive projektledare.

Projektgruppen ska fastställa en gemensam mötesserie.

Samordning

Trafikverket och kommunen ska samordna sina planprocesser och övriga tillståndprocesser.

4678 f

§11 Tidplan

Start- och sluttidpunkt

I Nationell plan för transportsystemet 2014- 2025 ingår objektet Uppsala plankorsningar, där Uppsala kommun medfinansierar objektet Uppsala plankorsningar. Objektet har en planerad tid för genomförande år 2017- 2019. Eventuella fördelar med att projektet samordnas med det pågående projektet Dubbelspår Gamla Uppsala, t.ex. avseende avstängning av spår, hanteras under projektets genomförande.

Med dessa premisser som grund upprättar Trafikverket erforderliga tidplaner vilka delges kommunen. Ett utkast till huvudtidplan framgår av kalkyldokumentet i bilaga 2 som nämns ovan.

§12 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna och under förutsättning av:

- att Uppsala kommun godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.
- att Uppsala kommun antar nya detaljplaner enligt planer och tillstånd genom beslut som senare vinner laga kraft.
- att projektet ingår i den av regeringen fastställda Nationella planen för transportsystemet 2014-2025 som namngivet objekt.

Detta avtal upphör att gälla om inte genomförande av åtgärden har påbörjats senast 2019-12-31.

§13 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta avtal skall undertecknas av parterna för att vara giltiga.

Övriga avtal

Inom ramen för detta projekt är parterna överens om att följande avtal behöver tecknas utöver detta avtal:

- Markavtal – överenskommelser om erforderlig fastighetsreglering, bildande av servitut, nyttjanderätt för arbetsområde mm.
- Genomförandavtal för ledningar – regleringar av parternas ansvar vid nyanläggningar eller omläggningar av befintliga ledningar under genomförandet.
- Ledningsavtal – avtal för reglering av nyttjande och vidmakthållande av parternas ledningar/kablar med tillbehör inom järnvägsfastigheten i driftskedet. Avtalen upprättas efter genomfört projekt.

Om så bedöms erforderligt av parterna ska tilläggsavtal upprättas. Exempelvis om endera parten vill påföra anläggningsdelar som inte omfattas av detta avtal eller vill göra ändringar eller på annat sätt ändra utförandet av anläggningen ska särskilt tilläggsavtal träffas mellan parterna.

Besiktning

Trafikverket ansvarar för att alla entreprenadrelaterade besiktningar. Kommunen är skyldig att närvara vid entreprenadbesiktningarna.

Garantiåtagande

Trafikverket ansvarar för de garantiåtaganden som följer med entreprenadkontrakten.

B-anmärkningar utförs först efter det att den ägande parten enligt ägandet har godkänt att anmärkningarna ska utföras.

Relationshandlingar

Trafikverket ska snarast efter godkänd slutbesiktning överlämna relationshandlingar till kommunen för de anläggningar som kommunen äger enligt ägandet.

Drift- och skötselinstruktioner

Trafikverket ska snarast efter godkänd slutbesiktning överlämna erforderliga drift- och skötselinstruktioner till kommunen för de anläggningar som kommunen äger enligt ägandet.

Information

Parterna ska enas om och ta fram en gemensam kommunikationsplan innan arbetena påbörjas.

Slutuppgörelse

När arbetena enligt detta avtal är färdigställda skall en slutuppgörelse upprättas för slutlig reglering av parternas åtagande enligt detta avtal. Denna slutuppgörelse skall vara upprättad snarast efter godkänd slutbesiktning av i detta avtal ingående arbeten.

Tvistlösning

Eventuella tvister i anledning av detta avtal ska avgöras av svensk allmän domstol och enligt svensk rätt.

Av detta avtal är två exemplar upprättade och utväxlade.

Malmö, 20/5 - 2014
Ort och datum

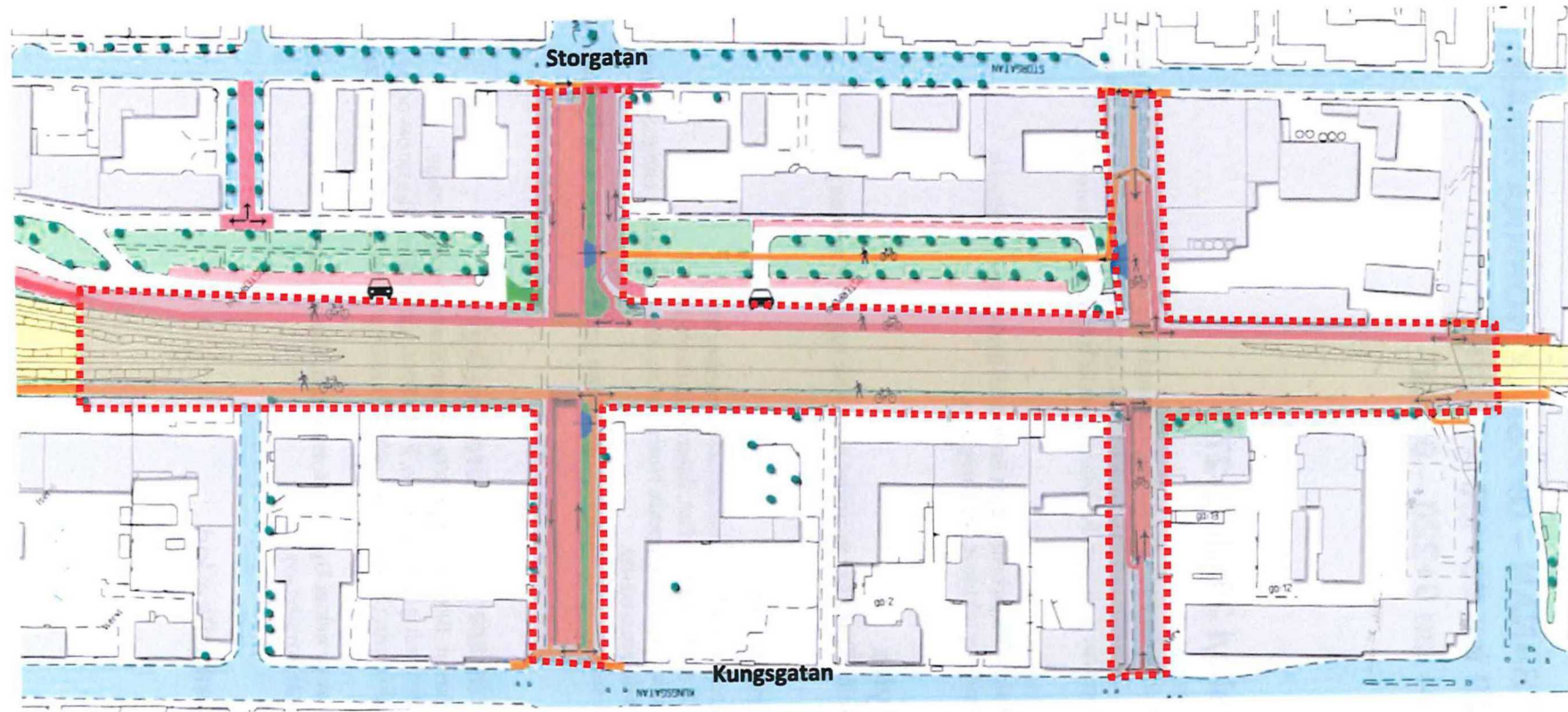

Stefan Engdahl
Chef Samhälle
Trafikverket

Uppsala 27/6-14
Ort och datum


Fredrik Ahlstedt
Kommunstyrelse ordförande
Uppsala kommun





Geografisk omfattning

NS

OSTKUSTBANAN – UPPSALA NORRRA INFART

Bandel 429 km 66+100 – 66+700

Bandel 434 km 0+220 – 0+850

Kontrollkalkyl 2013-02-27

Reviderad 2014-01-24:

Revidering avser förtydligande av arbeten som ingår i kalkylen för att kunna angöra fastigheter Dragarbrunn 9:1, Dragarbrunn 9:4, Dragarbrunn 13:1 och Dragarbrunn 17:1. Ändringar avseende förändrade detaljplaner är införd. Reviderad text är införd med *kursiv text*.

Reviderad 2014-02-09:

Fastighetsbeteckning Dragarbrunn 25:1 ändrat till 21:5 under punkten 7.
Förtydliganden under punkten 4. S:t Persgatan.

1 Syfte

Genomföra en kontrollkalkyl av projektet samt dela upp kostnaderna per objekt.

2 Underlag

Förstudie Uppsala Norra infart, slutrapport november 2007.

Systemhandling Uppsala Norra infart, daterad 2011-07-26.

Osäkerhetsanalys av projektet Uppsala Norra infart. Kostnadsanalys enligt Successivprincipen, genomförd i Uppsala 2011-02-07.

Erfarenheter från entreprenad Strandbodgatan som genomfördes i projekt Uppsala bangård under åren 2007-2011.

3 Tidigare genomförda kalkyler

Uppsala Norra Infarten, BRÖ 05/1442 IN60, skede förstudie 2007-12-07.

Uppsala, planskildkorsning St Olofsgatan, FO41-8726, skede förstudie 2008-09-11

Uppsala, planskildkorsning St Persgatan och Gc-bro över Vaksalagatan, FO41-8726, skede förstudie 2008-09-11.

Osäkerhetsanalys av projektet Uppsala Norra infart. Kostnadsanalys enligt Successivprincipen, genomförd i Uppsala 2011-02-07.

4 Kontrollkalkyl

Prisnivå 2011-02.

Block	Totalt projektet	Järnväg	S:t Persgatan	S:t Olofsgatan*
10a Projektledning, 7% avblock 20-80	14 729 824	6 474 914	2 439 135	5 815 775
10b Projektering 12% av block 20-80	25 251 127	11 099 852	4 181 374	9 969 900
20 Miljöåtgärder	13 120 000	1 050 000	4 223 333	7 846 667
30 Markarbeten	58 576 110	28 858 770	10 928 905	18 788 435
40 Ombyggnad av fastigheter	4 610 000	0	2 010 000	2 600 000
50 Ban	39 550 000	39 550 000	0	0
60 EL	9 040 000	9 040 000	0	0
70 Signal och Tele	14 000 000	14 000 000	0	0
80 Byggnadsverk	71 529 945	0	17 682 545	53 847 400
Summa Block 20-80:	210 426 055	92 498 770	34 844 783	83 082 502
Summa Block 10-80	250 407 005	110 073 536	41 465 292	98 868 177
Generella osäkerheter 15% av block 10-80	37 561 051	16 511 030	6 219 794	14 830 227
Total kostnad	287 968 056	126 584 567	47 685 086	113 698 404

* S:t Olofsgatan utformas enligt följande: 2 st körfält á 3,5 m, h= 4,0 m, 2 st gc-banor á 5,0 m h- 2,7 m.

Block 10, Byggherrekostnader

10a Projektledning, 7 % av block 20-80

10b Projektering 12 % av block 20-80

Block 20, Miljöåtgärder

Järnväg

- Fönsteråtgärder av 100 st. fönster á 7500 = 750 000:-.
- Avlämnande av sulfidlera med surt lakvatten till avfallsanläggning. Bedömd kostnad är 300 000:-.

S:t Persgatan

- Grundvattenkompensationsåtgärder 3 923 333:- (åtgärder på fastigheter, infiltration).
- Avlämnande av sulfidlera med surt lakvatten till avfallsanläggning. Bedömd kostnad är 300 000:-.
- Inga fasad eller fönsteråtgärder ingår.

S:t Olofsgatan

- Grundvattenkompensationsåtgärder 7 046 667:- (åtgärder på fastigheter, infiltration).
- Avlämnande av sulfidlera med surt lakvatten till avfallsanläggning. Bedömd kostnad är 800 000:-.
- Inga fasad eller fönsteråtgärder ingår.

Block 30, Markarbeten

Järnväg

Utformning enligt systemhandling. Spårområdet breddas så att 3 stycken spår med 4,5 meters spåravstånd får plats inom befintlig järnvägsfastighet. Spårområdet höjs med som mest cirka 0,8 meter och kalkcementstabiliseras för att förhindra ojämna sättningar mot pågrundlagda byggnadsverk. Nya tvärkanalisationer och längsgående kanalisation utförs. Nya kontaktledningsfundament på hela sträckan.

Åtgärder mot vibrationer

Hela spårområdet på sträckan stabiliseras med kalkcementpelare för att förhindra att sättningar uppstår mot pågrundlagda byggnadsverk. Kalkcementpelarna kommer att reducera vibrationer men om det kommer att ta bort samtliga vibrationer har inte utretts vidare då det inte ingick i projektets uppdrag utan hörde till det angränsande projekt Uppsala bangård. Kostnad för att stabilisera spårområdet ingår i kalkylen med ca 11 miljoner kr.

S:t Persgatan

- Utformning enligt systemhandling. Ytskikt enligt ritning 3444-11-161, blad 004.
- Ny bilangörning (enfilig) till parkering vid Österplan.
- Rivning av "gatukök".
- Ny angörning till Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmen) enligt ritning 3444-11-161, blad 004.
Revidering 2014-01-24: se förtydligande på bilaga 3 anmärkning 5.
- Angörning till fastigheten Dragarbrunn 21:1 (fd tingsrätten) ersätts med trappa.
- Ny fjärrvärme-, vatten-, avlopps-, el och teleservis till fastigheten Dragarbrunn 21:1.
- Ny fjärrvärme-, vatten-, avlopps-, el och teleservis till fastigheten Dragarbrunn 17:1.
- Omläggning av fjärrvärmekulvert, högspänningsstråk, telestråk, vattenledning dim 300/500 och optokabel.
- Avvattning av tråg inkl. pumpstation.

Eventuell ombyggnad av korsningen S:t Persgatan – Storgatan ingår inte i kalkylen

Eventuell ombyggnad av korsningen S:t Persgatan - Kungsgatan ingår inte i kalkylen

S:t Olofsgatan

- Bredd på gatan utförs enligt förstudie (gc-väg 5 m + körbana 3,5 m + körbana 3,5 m + gc-väg 5 m). Ytskikt utförs enligt ritning 3444-11-161, blad 003.
- Ny bilangörning (enfilig) till Österplan norr och söder om St Olofsgatan.
- Ny angörning till fastigheten Dragarbrunn 9:4 (äldreboende) via S:t Olofsgatan.
Revidering 2014-01-24: se förtydligande på bilaga 1 anmärkning 1.
- Omläggning av fjärrvärmekulvert telestråk och högspänningsstråk.
- Ny fjärrvärmeservis till Nanna- och Balderskolan.
- Avvattning av tråg inkl. pumpstation.

Eventuell ombyggnad av korsningen S:t Olofsgatan – Storgatan ingår inte i kalkylen

Eventuell ombyggnad av korsningen S:t Olofsgatan - Kungsgatan ingår inte i kalkylen

Block 40, Ombyggnad av fastigheter

Järnväg

Ingen ombyggnad av befintliga fastigheter är nödvändig för ny utformning av spårområdet.

FR

S:t Persgatan

- Nytt soprum för fastigheten Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén).
- Ny infart till fastigheten Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén) **via järnvägspromenaden längs** med fastigheten Dragarbrunn 17:5 (bostadsrättsförening). **2014-02-09**

S:t Olofsgatan

- ~~Vridning av trappa och ramp till fastigheten Kvarngärdet 25:4 (fd tingsrätten).~~
Revidering 2014-01-24: Ny detaljplan medger inte att mark tas i anspråk på fastigheten. Kostnad för vridning av ramp och trapp regleras vid ny kalkyl i samband med utredningsskedet.
- Ny infart till fastigheten Dragarbrunn 13:1 (Nannaskolan) via Klostergatan.
Revidering 2014-01-24: se förtydligande på bilaga 2 anmärkning 2.
- Ny infart till fastigheten Dragarbrunn 9:1 (Balderskolan) från Kungsgatan.
Revidering 2014-01-24: se förtydligande på bilaga 1 anmärkning 3.
- Ny infart till fastigheten Dragarbrunn 9:4 (äldreboendet) samt ersättningsparkeringsplatser.
Revidering 2014-01-24: se förtydligande på bilaga 1 anmärkning 4.
- Provisorisk butiksangörning fastigheten Kvarngärdet 20:3 (bostadsrättsförening) under byggtiden.

Block 50, Ban

Utformning enligt systemhandling.

Rivning av spår samt 2 st. plankorsningar. 2 st. nya spår på sträckan. 5 st. nya växlar (4 st. 1:15 och 1 st. 1:18,5). 2 st. provisoriska växlar. Provisorier.

Block 60, El

Utformning enligt systemhandling.

Rivning kontaktledningsstolpar, hjälpkraft och hängverk. Nya kontaktledningsstolpar samt kontaktledningsbryggor. Nytt hängverk. Justering av befintligt hängverk i anslutningspunkterna. Ny hjälpkraftskabel förlagd i kabelränna. 2 st. nya frånskiljare.

Växelvärme för 7 st. växlar. Ny spårområdesbelysning. Växelvärmestyrning byts ut till Webmaster PRO. Provisorier.

Block 70, Signal och Tele

Utformning enligt systemhandling.

1 st. ställverksgenerering. Växel driv till växlar, tungkontrollkontakter, kopplingskåp, baliser, spårledningsupptag, Z-förbindningar, signaler och taylor. Bildändringar i tågledningscentralen.

Lokalisera, frilägga, skydda telekablar och flytta telekablar. Rivning och provisorier.

Block 80, Byggnadsverk

S:t Persgatan

Järnvägsbro (h= 2,7 m, b= 5,5 m) med tråg samt gång- och cykelbro för järnvägspromenaden över tråget. Jordschakt för järnvägsbro och tråg. Jordschakt för lanseringsgrop. Spont för bro och tråg. Pålning för järnvägsbro och gc-bro. Fyllning för bädd för tråg. Fyllning runt tråg. Belysning, räcken samt kostnad för lanseringsutrustning m.m.

Gång- och cykelbro över tråget och gång och cykelväg på östra sidan om järnvägen ingår inte i kalkylen.

Handwritten blue initials or signature.

S:t Olofsgatan

Järnvägsbro (h= 4,0 m, h gc-banor= 2,7 m, b= 17 m, 5+3,5+3,5+5) med tråg samt gång- och cykelbro för järnvägs promenaden över tråget. Jordschakt för järnvägsbro och tråg. Jordschakt för lanseringsgrop. Spont för bro och tråg. Pålning för järnvägsbro och gc-bro. Fyllning för bädd för tråg. Fyllning runt tråg. Belysning, räcken samt kostnad för lanseringsutrustning m.m.

Gång- och cykelbro över tråget och gång och cykelväg på östra sidan om järnvägen ingår inte i kalkylen.

5 Projektförutsättningar

Samtida produktion av båda planskilda korsningarna vilket innebär att S:t Olofsgatan och S:t Persgatan korsning med järnvägen stängs vid genomförande start. Ingen ersättningsplankorsning utförs.

Vid val av att utföra endast en planskild korsning stängs S:t Olofsgatan och S:t Persgatan korsningar med järnvägen vid genomförande start. Ingen ersättningsplankorsning utförs.

Gång- och cykelstråket järnvägs promenaden stängs under stora delar av genomförandetiden.

Österplan mellan S:t Olofsgatan och S:t Persgatan används som etableringsområde under byggtiden.

Enkelspårdrift under ca 5 månader under 2 st tågplaner.

6 Kvalitetssäkring av kalkylen

Block 30 är kvalitetssäkrat av Ove Näslund Trv IVösöm januari 2013.

Block 50, 60, 70 BEST, är kvalitetssäkrat av Tord Karbin och Johan Nordgren Trv IVösöm juni 2011.

Block 80, Byggnadsverk är kvalitetssäkrat av Joakim Holtbäck och Ove Näslund, Trv IVösöm januari 2013.

7 Mark- och fastighetslösen

Nedan upptagna poster har identifierats under systemhandlingsprojektering men har inte prissats i denna kontrollkalkyl då vi idag inte är uppdaterad på om verksamheter och fastighetsägare det samma som år 2011. En smalare utformning av S:t Olofsgatan kommer att påverka omgivande fastigheter mindre.

Intrångsersättning

~~Kvarngärdet 25:4: kvartersmark till gatemark.~~

Revidering 2014-01-24: Ny detaljplan medger inte att mark tas i anspråk på fastigheten.

~~Dragarbrunn 17:1: kvartersmark till gatemark.~~

Revidering 2014-01-24: Ny detaljplan medger inte att mark tas i anspråk på fastigheten.

Dragarbrunn 21:5: belastning av servitut för sophämtning Dragarbrunn 17:1. Belastning av vägservitut

Revidering 2014-02-09: Dragarbrunn 25:1 ändrat till 21:5

Dragarbrunn 21:1.

Dragarbrunn 9:1: kvartermark till gatemark.

Dragarbrunn 13:1: kvartermark till gatemark.

Bestående skador (marknadsvärdeminskande) pga permanenta ombyggnader

Dragarbrunn 9:4: 800 kvm parkeringsplats och trädgård fräntas fastigheten och ersätts med in och utfartsväg.

Dragarbrunn 17:1: förändrad angörning, verksamhet kan påverkas negativt på grund av invändiga ombyggnationer.

Rh

Tillfälligt nyttjande

Kvarngärdet 25:4: remsa utmed sidan av fastigheten kommer att tas i anspråk under 2 års byggtid.

Dragarbrunn 17:1: byggplats inför lansering.

Dragarbrunn 21:5: parkeringsgarage otillgängligt under vissa tider.

Dragarbrunn 21:1: byggplats inför lansering, parkeringsplatser kan inte användas vid ledningsomläggningar.

Kvarngärdet 1:7: etableringsområde.

Rörelseskador

Dragarbrunn 17:1: Frälsningsarmén driver ett café och uthyrningsverksamhet.

Kvarngärdet 25:3: restaurang La Fleur. Uteserveringen bedöms behöva stänga under viss tid.

Skador med anledning av buller

Dragarbrunn 17:2: bostadsrättsförening. Evakuering av nattarbetande? Evakuering av kontor?

Kvarngärdet 33:1: bostadsrättsförening. Evakuering av nattarbetande?

Kvarngärdet 33:2: bostadsrättsförening. Evakuering av nattarbetande?

Kvarngärdet 20:3: bostadsrättsförening. Evakuering av nattarbetande?

Dragarbrunn 17:6: bostadsrättsförening. Evakuering av nattarbetande?

Dragarbrunn 17:5: bostadsrättsförening. Evakuering av nattarbetande?

Dragarbrunn 9:1: (Balderskolan), evakuering?

Dragarbrunn 13:1: (Nannaskolan), evakuering?

Dragarbrunn 9:4: (äldreboendet), evakuering?

Dragarbrunn 21:1: Evakuering av kontor?

Kvarngärdet 25:4: Evakuering av kontor?

Övrigt

Förrättningskostnaderna

8 Tidplan

Förslag på genomförande tidplan för projektet, se bilaga.

9 Förslag på fortsatt handläggning

Bestäm projektets omfattning med Uppsala kommun.

Uppdatera systemhandlingen med eventuell ändrad omfattning och åtgärder mot vibrationer.

Säkerställ med Trv Samhälle kapacitet att enkelspårdrift under ca 5 månader under 2 st tågplaner är genomförbart.

Utred alternativa vägar finns för gång- och cykeltrafik när S:t Persgatan, S:t Olofsgatan och järnvägspromenaden stängs under delar av genomförandetiden.

Ny osäkerhetsanalys där Uppsala kommun deltar med kompetens.

Ove Näslund Trv IVösöm 2013-02-27/ reviderad 2014-01-24

Bilagor:

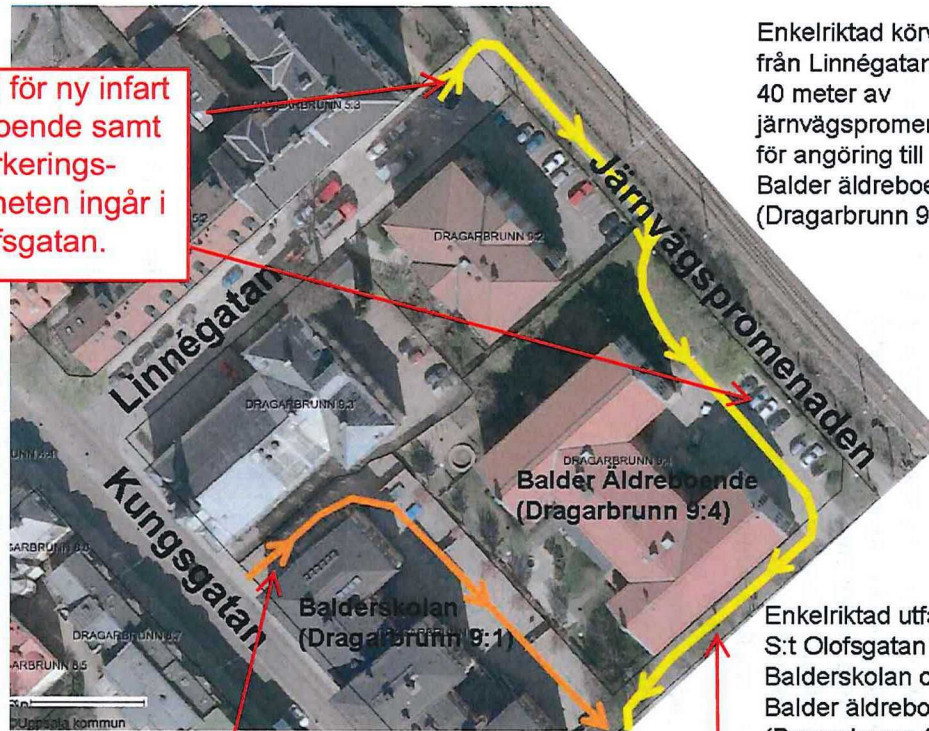
Bilaga 2a, daterad 2014-01-24

Bilaga 2b, daterad 2014-01-24

Bilaga 2c, daterad 2014-01-14

Bilaga 2d, årsfördelningen 2014-01-14 och preliminär betalningsplan 2014-05-16

Anm. 4: Kostnad för ny infart till Balder äldreboende samt ersättning av parkeringsplatser på fastigheten ingår i Block 40 S:t Olofsgatan.



Enkelriktad körväg från Linnégatan på ca 40 meter av järnvägspromenaden för angöring till Balder äldreboende (Dragarbrunn 9:4)

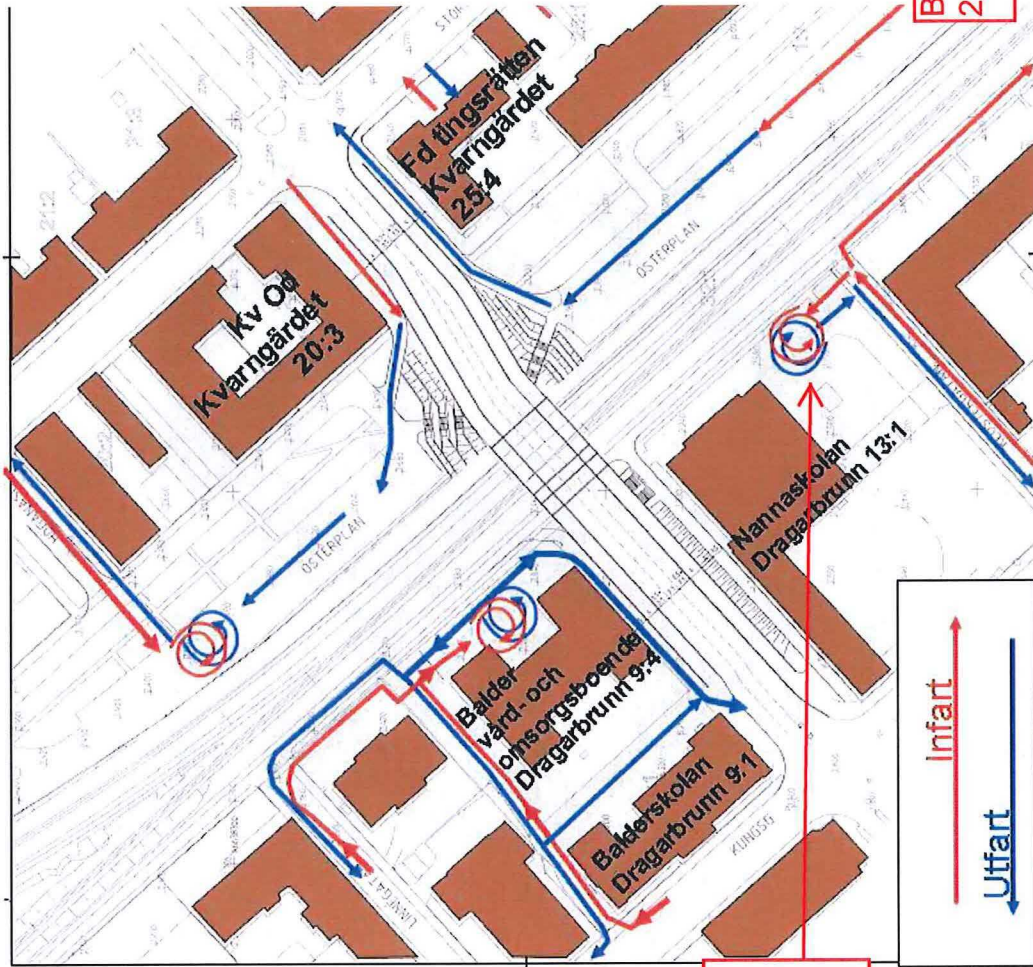
Enkelriktad utfart mot S:t Olofsgatan från Balderskolan och Balder äldreboende (Dragarbrunn 9:1 o 9:4)

Anm. 3: Kostnad för ny infart till Balderskolan ingår i Block 40 S:t Olofsgatan.

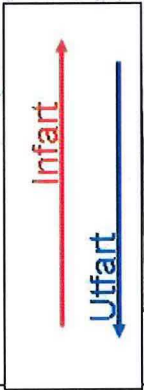
Anm. 1: Kostnad för enkelriktad utfart ingår i Block 30 S:t Olofsgatan.

Bilaga 2a , 2014-01-24

R



Bilaga 2b
2014-01-24

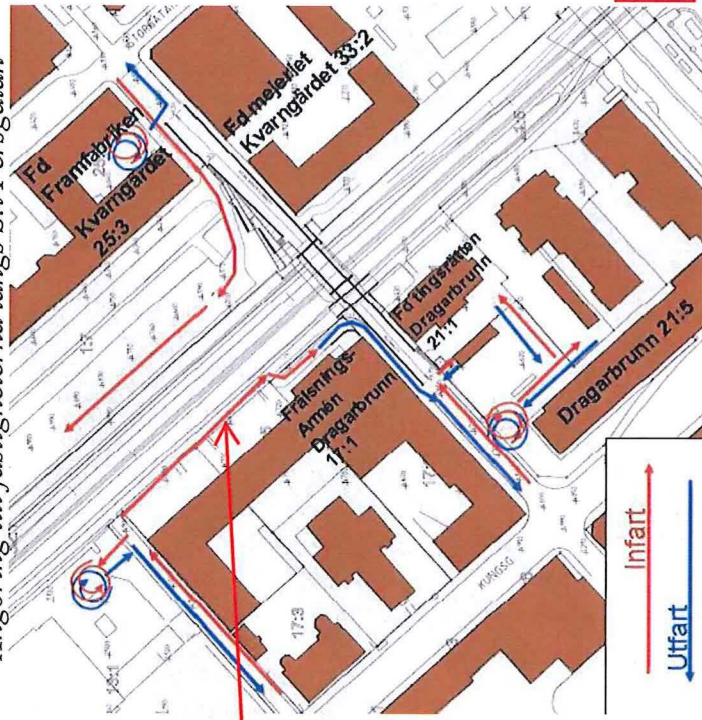


Anm. 2:
Kostnad för ny infart till
Nannaskolan ingår i
Block 40 S:t Olofsgatan.

RT

R

Angöring till fastigheterna längs S:t Persgatan



Bilaga 2c,
2014-01-24

Anm. 5:
Kostnad för ny infart till
Frälsningsarmén ingår i
Block 30 S:t Persgatan.

T.

Bilaga 2d

Uppsala Norra Infarten							
Block	Totalt	Årsfördelning					
		2014	2015	2016	2017	2018	2019
10a Projektledning, 7% avblock 20-80	14 729 824	2 454 971	2 454 971	2 454 971	2 454 971	2 454 971	2 454 971
10b Projektering 12% av block 20-80	25 251 127	9 000 000	9 000 000	3 251 127	1 500 000	1 500 000	1 000 000
20 Miljöåtgärder	13 120 000			750 000	5 118 621	5 118 621	2 132 759
30 Markarbeten	58 576 110			13 900 000	18 486 666	18 486 666	7 702 778
40 Ombyggnad av fastigheter	4 610 000			4 610 000			
50 Ban	39 550 000				16 285 294	23 264 706	
60 EL	9 040 000				4 017 778	5 022 222	
70 Signal och Tele	14 000 000				6 222 222	7 777 778	
80 Byggnadsverk	71 529 945				24 760 366	33 013 821	13 755 759
Generella osäkerheter 15% av block 10-80	37 561 051	2 000 000	2 000 000	4 000 000	10 000 000	12 000 000	7 561 051
Total kostnad	287 968 057	13 454 971	13 454 971	28 966 098	88 845 917	108 638 784	34 607 317

R

Bilaga 2d

St Persgatan							
10a Projektledning, 7% avblock 20-80	2 439 135	406 523	406 523	406 523	406 523	406 523	406 523
10b Projektering 12% av block 20-80	4 181 374	1 490 324	1 490 324	538 359	248 387	248 387	165 592
20 Miljöåtgärder	4 223 333			241 425	1 647 686	1 647 686	686 536
30 Markarbeten	10 928 905			2 593 408	3 449 171	3 449 171	1 437 155
40 Ombyggnad av fastigheter	2 010 000			2 010 000			
80 Byggnadsverk	17 682 545				6 120 881	8 161 175	3 400 489
Generella osäkerheter 15% av block 10-80	6 219 794	331 183	331 183	662 366	1 655 916	1 987 099	1 252 046
Summa årsfördelning:	47 685 086	2 228 030	2 228 030	6 452 082	13 528 564	15 900 040	7 348 340

St Olofsgatan							
10a Projektledning, 7% avblock 20-80	5 815 775	969 296	969 296	969 296	969 296	969 296	969 296
10b Projektering 12% av block 20-80	9 969 900	3 553 469	3 553 469	1 283 642	592 245	592 245	394 830
20 Miljöåtgärder	7 846 667			448 552	3 061 289	3 061 289	1 275 537
30 Markarbeten	18 788 435			4 458 460	5 929 645	5 929 645	2 470 685
40 Ombyggnad av fastigheter	2 600 000			2 600 000			
80 Byggnadsverk	53 847 400				18 639 485	24 852 646	10 355 269
Generella osäkerheter 15% av block 10-80	14 830 227	789 660	789 660	1 579 320	3 948 299	4 737 959	2 985 329
Summa årsfördelning:	113 698 404	5 312 425	5 312 425	11 339 270	33 140 258	40 143 080	18 450 947
Halva kostnaden:		2 656 212	2 656 212	5 669 635	16 570 129	20 071 540	9 225 473

Årsfördelning:							
Trafikverket		8 570 728	8 570 728	16 844 381	58 747 224	72 667 204	18 033 503
Uppsala kommun		4 884 242	4 884 242	12 121 717	30 098 693	35 971 580	16 573 814
Totalt		13 454 971	13 454 971	28 966 098	88 845 917	108 638 784	34 607 317

NS

Preliminär betalningsplan 2014-05-16

Uppsala plankorsningar

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Uppsala kommun			25 377 000	98 682 000				
Trafikverket	3 000 000	10 600 000	13 123 000	9 325 000	134 119 000	42 563 000	18 579 000	
Summa	3 000 000	10 600 000	38 500 000	108 007 000	134 119 000	42 563 000	18 579 000	355 368 000

Indexuppräknad med 3%

INDEXBILAGA

Följande indexserier ska användas för uppräknings av kostnader till aktuell kostnadsnivå:

Block 10A	Projektadministration	NPI	
Block 10B	Projektering	NPI	
Block 30	Mark och anläggningsarbeten	E 84/211	(terrasseringsarbeten)
Block 80	Byggnadsverk	E 84/251	(byggnadsverk)

Specifik reglering resursgrupp bitumen

Reglering för bitumen skall ske under hela avtalstiden och med reglering för pris per ton bitumen.

Basmånad för reglering skall vara februari år 2011.

Reglering skall ske när utförandemånadens indextal är kända.

Följande formel skall tillämpas.

$$K_1 = M_b * (i_u - i_b)$$

K_1 = Regleringsbelopp för bitumen

M_b = Upparbetad volym/mängd bitumen under utförandemånaden.

i_b = Indextal basmånad (Index = Platts för basmånaden * USD)

i_u = Indextal utförandemånad (Index = Platts för utförandemånaden * USD)

Platts = Medelpriset i USD för månaden för ett ton Platts' Oilgram report 3,5% Fuel Oil Barges FOB Rotterdam

USD = Kursen för USD beräknas med Handelsbankens dollarnotering i SEK enligt betalningar och säljnoteringar i medelvärde för intervallet från den 15:e två månader innan till den 14:e i månaden innan basmånad respektive utförandemånad.

Oljeprisnotering erhålls enligt Platts referens: Platts' Oilgram report 3,5% Fuel Oil Barges FOB Rotterdam och beräknas av medelvärdet för genomsnittlig notering för intervallet från den 15:e två månader innan till den 14:e månaden innan basmånad respektive utförandemånad.

Vid bitumenemulsioner regleras andelen bitumen på likartat sätt.

§ 6.1414 Specifik reglering resursgrupp armeringsstål

Reglering för armeringsstål skall ske under hela avtalstiden och med februari 2011 som basmånad och baseras på prisförändringen för ett genomsnitt av 3 serier från Metal Expert avseende

Italien, Spanien Polen och med hänsyn till Euro kursen i förhållande till SEK. Jämförelsen görs mellan värde för anbuds månaden och värde för regleringsmånaden, som är månaden för utförande/montering.

Reglering av armeringsstål skall ske utifrån monterad mängd.

Baspris per ton armeringsstål $b_a = (ME * EUR)$

Indextal per ton armeringsstål $i_x = (ME * EUR)$

$x = \text{bas månad}(b) \text{ eller regleringsmånad}(r)$

ME = Medelpriset i EUR för månaden för ett ton från ett genomsnitt av 3 serier från Metal Expert

EUR= Kursen för EUR enligt Sveriges Riksbanks månadsnitt för respektive månad

Basmånad för reglering skall vara februari år 2011.

Reglering skall ske i efterskott när regleringsmånadens armeringspris är känt.

Följande formel skall tillämpas.

$$K_4 = b_a * M_a * \frac{(i_r - i_b)}{i_b}$$

K_4 = Kostnadsregleringsbelopp för armeringsstål

b_a = Baspris per ton armeringsstål för basmånaden

M_a = Antal ton armeringsstål som monterats under regleringsmånaden

i_b = Indextal för basmånad

i_r = Indextal för regleringsmånad

Avstämning av reglerad monterad mängd skall göras mot mängdberäkning enligt godkända ritningar.

§ 6.1415 Specifik reglering resursgrupp handelsstål

Reglering för handelsstål skall ske under hela avtalstiden och med februari 2011 som basmånad och baseras på prisförändringen för PUDS indexserie för balkar och med hänsyn till Zloty kursen. Jämförelsen görs mellan värden för anbuds månaden och värden för överenskommen månad för reglering.

Reglering av handelsstål skall ske utifrån monterad mängd.

Baspris per ton stål $b_s = (PUDS \text{ balkar} * Zloty)$

Indextal per ton stål $i_x = (PUDS \text{ balkar} * Zloty)$

$x = \text{bas månad}(b) \text{ eller regleringsmånad}(r)$

RT

PUDS= medelpriset i Zloty

Källa: Riksbankens månadssnitt i Zloty

Basmånad för reglering skall vara februari år 2011.

Reglering skall ske i efterskott när regleringsmånadens stålpris är känt.

Följande formel skall tillämpas.

$$K_s = b_s * M_s * \frac{(i_r - i_b)}{i_b}$$

K_s = Regleringsbelopp för stål

b_s = Baspris per ton stål för basmånaden

M_s = Antal ton stål som monterats/reglerats under regleringsmånaden

i_b = Indextal för basmånad

i_r = Indextal för regleringsmånad

Avstämning av reglerad monterad mängd skall göras mot mängdberäkning enligt godkända ritningar.

Övriga blockposter bedöms ej vara aktuella att indexreglera.

Tilläggsavtal till medfinansieringsavtalet för ombyggnation av planskilda korsningarna S:t Olofsgatan & S:t Persgatan.

Emil Enarsson

Gatu- och samhällsmiljönämnd

22 November 2023

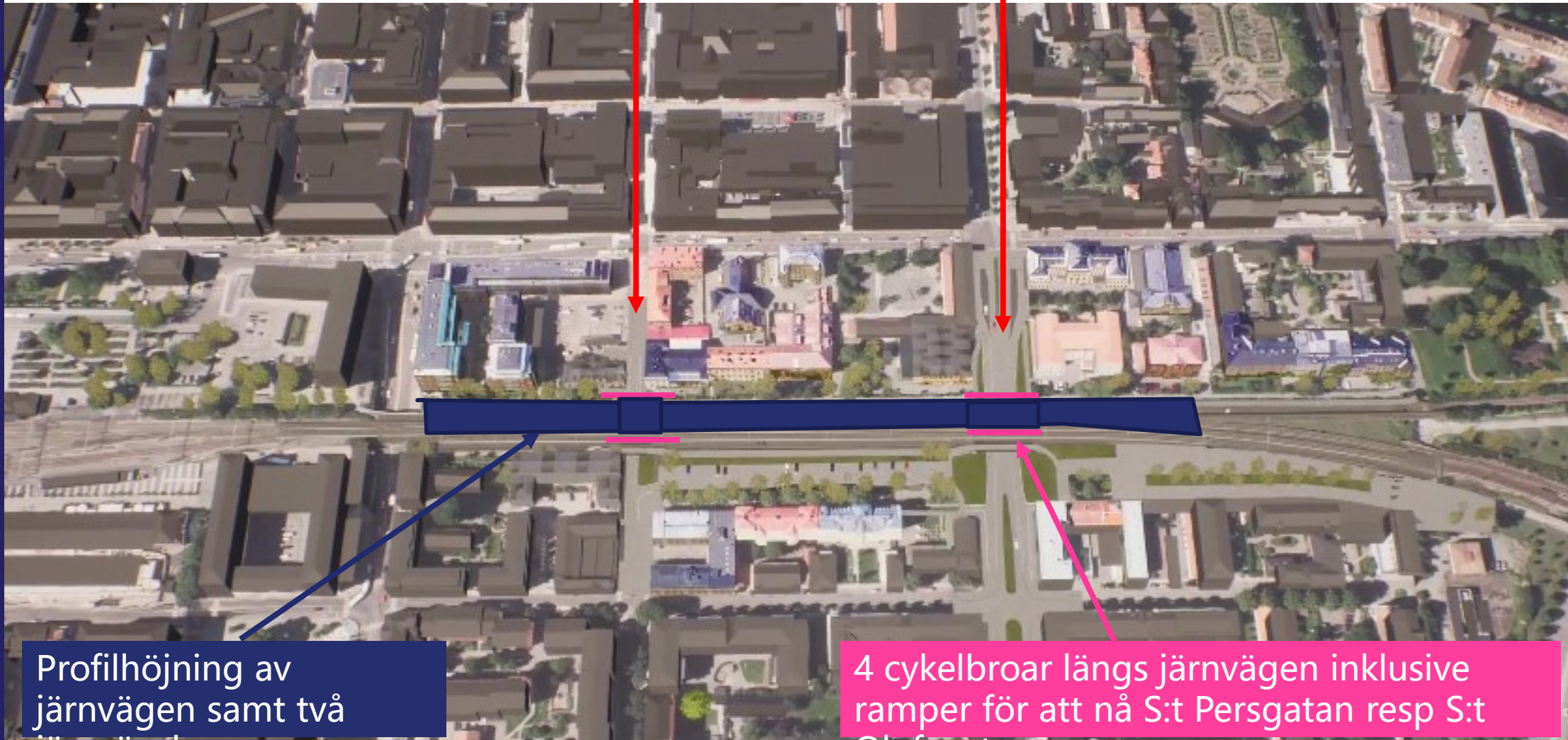
Syfte med projektet

- Minskad barriäreffekt från järnvägen genom att bygga om plankorsningar mellan gatorna och järnvägen vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan till planskilda korsningar
- Skapar säkrare trafikmiljö med ökad kapacitet för alla trafikslag
- Minskar tågbuller för närboende
- Minskat utsläpp i driftskede

Översikt

S:t Persgatan
Gång- och
cykelväg under
järnvägen

S:t Olofsgatan
Kommunal gata och
gång- och cykelväg
under järnvägen



Profilhöjning av
järnvägen samt två

4 cykelbroar längs järnvägen inklusive
ramper för att nå S:t Persgatan resp S:t

S:t Persgatan

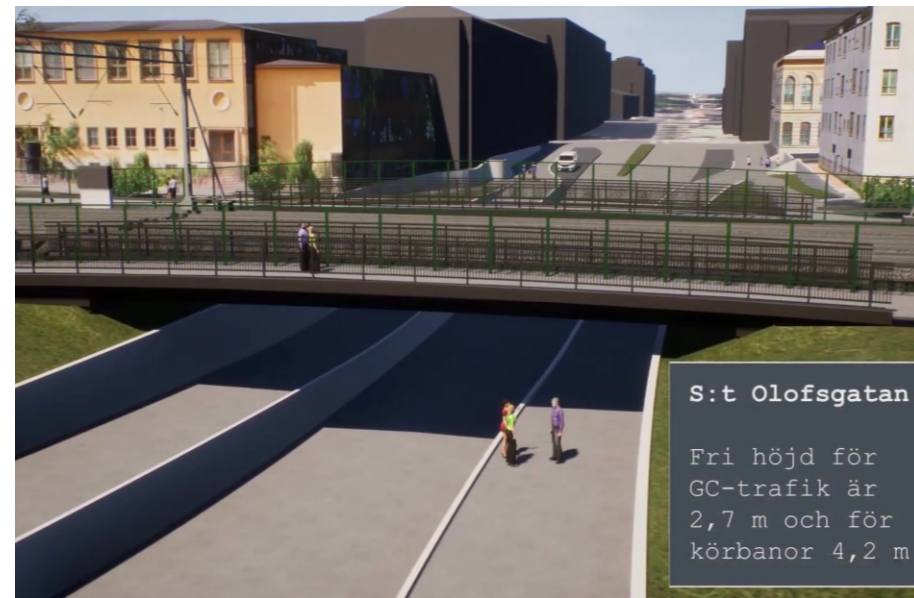


Före
ombygg-
nationen



Efter
ombygg-
nationen

S:t Olofsgatan



Medfinansieringsavtalet, 2014

Uppsala Kommun medfinansierar:

- S:t Olofsgatan: en kommunal väg samt tillhörande kommunal gång- och cykelväg
- S:t Persgatan: en kommunal gång- och cykelväg
- korsande kommunal gång- och cykelvägar på broar längs med järnvägen över S:t Persgatan och S:t Olofsgatan

Projektet idag

- Trafikverket genomför upphandling av entreprenaden
- Byggnationerna planeras pågå under perioden 2024 tom 2027, i samordning med ombyggnationer i Uppsala C och i ramen för fyrsårsavtalet
- Intilliggande fastigheter får andra lösningar för att anpassa till den nya anläggningen
- Arbete för att minska störningar under byggtiden, i form av buller, störande arbeten samt trafikavstängningar som medför andra rörelsemönster för passerande

Förslag till beslut

Gatu-och samhällsmiljönämnden förslår Kommunstyrelsen beslutar,

- 1. att** godkänna och signera tilläggsavtalet – Planskilda korsningar för S:t Olofsgatan och S:t Persgatan, enligt bilaga 1.



Innehåll i tilläggsavtalet

Förtydliganden av medfinansieringsavtalet angående:

- Definitioner och begrepp
- Reglering av de två gång- och cykelbroar på östrasidan parallellt med järnvägen, för att säkra cykeltrafiken till centralstationen.
- Parternas ansvar
- Ekonomisk fördelning gällande mark och fastighetsinlösen
- Uppdaterad av ekonomisk tabell
- Regleringar av eventuella kostnadsförändringar

Ekonomiska konsekvenser

Investeringskostnader:

St: Olofsgatan regleras med en fast kostnad som indexregleras.
Beräknad kostnad är **80 miljoner kronor**, i 2021 års prisnivå.

St: Persgatan regleras som rörlig kostnad och där kommunen bekostar enligt faktiskt utfall.
Beräknad kostnad är **93 miljoner kronor**, i 2021 års prisnivå.

Total beräknad investeringskostnad: **173 miljoner kronor.**

Resultatpåverkande kostnader (driftmedel):

- Kostnaden för arkeologi och sanering på kommunal mark. Kostnaden beräknas till **29 miljoner kronor** i avtalet.
- Kostnader för markinköp och skadeförebyggande åtgärder beräknas till **6 miljoner kronor.**

Totalt beräknad driftkostnader: **35 miljoner kronor.**

Tilläggsavtalet medför inga förändringar av kostnaden för kommunen jämfört med tidigare medfinansieringsavtal.

Budgeterade kostnader och prognos

	Totalt (milj kr)	2023	2024	2025	2026	2027
Budgeterade investeringskostnader i MoB 2024-2026	169,5	0,6	43,2	51,6	50,6	23,6
Prognos	173	0,95	41,7	52,4	51,4	24,4
Budgeterade driftkostnader i MoB 2024-2026				31		
Prognos	36	1,4	10	18,5	4	1

Förslag till beslut

Gatu-och samhällsmiljönämnden förslår Kommunstyrelsen beslutar,

- 1. att** godkänna och signera tilläggsavtalet – Planskilda korsningar för St:Olofsgatan och St:Persgatan, enligt bilaga 1.



