

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse

Datum: 2026-03-26 Diarienummer: KSN-2022-02108
Kommunstyrelsen

Handläggare:
Erik Linde

Ändringsavtal 2 till Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende järnvägsplan Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** godkänna Ändringsavtal 2 till Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation i enlighet med ärendets bilaga 1.

Ärendet

Ärendet gäller uppdatering av medfinansieringsavtalet för järnvägsprojektet mellan Söder Bergsbrunna och Uppsala C utifrån ändrade förutsättningar.

Ändringarna innebär en ekonomisk förbättring för kommunen och bidrar till ett fortsatt effektivt genomförande av projektet.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret i samverkan med Trafikverket.

Ärendet har inte någon påverkan på barn-, jämställdhets-, eller näringslivsperspektivet.

Föredragning

Uppsala kommun växer och förväntas fortsätta växa kontinuerligt. Detta på grund av 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 fyrsårsavtalet åtagit sig att höja kapaciteten i järnvägsanläggningen. Denna kapacitetshöjning ska uppnås genom att järnvägen utvidgas från två till fyra spår till år 2034.

Investeringen finns med i förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur under perioden 2026–2037 med 16,3 miljarder kronor för hela sträckan Myrbacken – Uppsala C. Trafikverket har uppdraget att genomföra utbyggnaden och det är begränsat till att utveckla anläggningen enligt grundutförande.

Medfinansieringsavtalet syftar till att definiera det statliga grundutförandet och de kommunala tilläggen i järnvägsanläggningen, finansieringen och ansvarsfördelningen av dessa samt ägandet av de resulterande anläggningarna.

I medfinansieringsavtalet bereddes kommunen tillfälle att påverka anläggningens utformning så att den bättre anpassades efter kommunens behov.

De ändringar i järnvägsanläggningen som definieras i bifogat ändringsavtal är kostnadseffektiva med bibehållen kvalitet och tar hand om de uppkomna förändringar i förutsättningar som skett sedan det tidigare ändringsavtalet.

Det föreslagna ändringsavtalet definierar kommunens och Trafikverkets ändrade avsikter avseende plattformanslutning Uppsala C (Norra bron), östra stödmuren vid Uppsala S, plattformanslutning Uppsala S (Bergsbrunna station) och Vallby vägport enligt följande.

På grund av fördjupad kunskap i utformning och ökad detaljeringsgrad i projektering har Trafikverket tagit fram en ny kalkyl på åtgärden plattformanslutning Uppsala C (Norra bron). Vidare har en planerad rulltrappa i Centralpassagen, som var Trafikverkets grundutförande, utgått i samförstånd mellan parterna. Beloppet för den tillförs Norra bron i stället.

I ändringsavtal 1 till medfinansieringsavtalet ändrades stödmuren på östra sidan om den planerade stationen i Bergsbrunna sedan en omprövning av behovet gjorts. Den stödmur som blev kvar möjliggjorde att plattformanslutningen vid tågstationen och teknikgården vid Vallby vägport förlades inom släntfoten.

Nu har Trafikverkets teknikgård vid Vallby vägport flyttats till andra platser i järnvägsanläggningen och kommunens behov av stödmur bakom teknikgården utgår därför och stödmuren minskar i omfattning.

För Plattformanslutning Uppsala S (Bergsbrunna) finns nu klara förutsättningar, vilket saknades vid tidigare avtals ingående, och åtgärden flyttas därför från § 6 Andra planeringsförutsättningar till § 5 Åtgärder. Kommunen medfinansierar anläggningen för att bredda gångbron över spårområdet och därmed framtidssäkra gångflöden mellan de östra och västra delarna i de sydöstra stadsdelarna.

För åtgärder i Vallby vägport har ett separat genomförandeavtal tecknats tidigare som innebär en kommunal medfinansiering. Detta åtagande lyfts in i detta avtal för att regleras på ett för Trafikverket finansiellt korrekt sätt.

För Södra passagen finns det osäkerheter i genomförbarhet inom befintlig avtalad utformning och tid. Det kan därför komma ett tilläggsavtal för medfinansiering om förutsättningarna för genomförandet behöver ändras.

Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna av de ändringar som följer av detta ändringsavtal framgår i Tabell 1 i ändringsavtalet, där basmånaden är 2022-01. I denna tjänsteskrivelse anges också dagens penningvärde vilket är månaden 2026-01.

Kommunens totala åtagande för medfinansiering minskar från 435,6 miljoner kronor till 417,8 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och från 510,4 miljoner kronor till 489,5 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Kommunens beräknade ekonomiska åtagande i plattformanslutning Uppsala C (Norra bron) minskar med 6,4 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och med 7,5 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Kommunens beräknade ekonomiska åtagande i östra stödmuren vid Uppsala S minskar med 31,5 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och med 36,9 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Kommunen får ett nytt beräknat ekonomiskt åtagande i Plattformanslutning Uppsala S (Bergsbrunna) om 8,9 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och med 10,4 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Kommunen får ett nytt beräknat ekonomiskt åtagande i Vallby vägport om 14,3 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och med 16,8 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Kommunens beräknade ekonomiska åtagande för Trafikverkets byggherrekostnader för kommunens medfinansiering och investeringar minskar med 3,1 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och med 3,6 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Den totala förväntade besparingen med anledning av det ändrade medfinansieringsavtalet, inklusive förväntad besparing i byggherrekostnader, är 17,8 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och 20,9 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Nedan beslutsunderlag är de bilagor som ändras i och med detta ändringsavtal. Numreringen av bilagorna är samma som i det första medfinansieringsavtalet. Bilagor med nummer 1.1-1.4 och 1.7-1.8 ändras inte och är alltså inte upptagna här.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2026-03-26
- Bilaga 1, Ändringsavtal 2 till medfinansieringsavtal ”Medfinansiering Fyra spår Uppsala C—Uppsala S” daterat 2023-03-09
- Bilaga 1.5, Stödmur östra sidan Bergsbrunna station och Brostödsfundament
- Bilaga 1.6, Bergsbrunna station Plattformanslutning
- Bilaga 1.9, Vallby vägport

Stadsbyggnadsförvaltningen

Birgitta Petersson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Trafikverkets ärendenummer
TRV 2023/30498
Motpartens ärendenummer
KSN-2022-02108

Dokumentdatum
2026-02-27

Ändringsavtal 2 till medfinansieringsavtal ”Medfinansiering Fyra spår Uppsala C—Uppsala S” daterat 2023-03-09

Nedanstående parter enas härmed om att ändra det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet och Ändringsavtal 1 enligt nedan (**”Ändringsavtal 2”**).

Paragrafer, punkter och bilagor som inte nämns nedan förblir oförändrade såsom de definierats i det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet och i Ändringsavtal 1.

§ 1 Parter

Trafikverket, region Mellersta, 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

Paragrafens innehåll kompletteras enligt följande:

Ändringsavtal 1: Avtal daterat 2024-11-26 och ingånget mellan Parterna med vissa ändringar av det Ursprungliga medfinansieringsavtalet.

Genomförandeavtal Södra passagen: Genomförandeavtal Fyra spår Uppsala – Södra passagen daterat 2025-06-26 med ändring av utformning och finansiering av Vallby vägport och med utlyftandet av Södra passagen till egen järnvägsplan.

Ändringsavtal 2: Detta avtal

§ 4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för Åtgärden

Paragrafens innehåll kompletteras med följande innehåll:

Parterna har ingått Ändringsavtal 1.

Parterna har ingått Genomförandeavtal Södra passagen.

§ 5 Beskrivning av Åtgärder

Åtgärd 1 Plattformsanslutning Uppsala C

Åtgärden ändras enligt följande:

Meningen ”Bedömd kostnad för hela Tillägget beräknas vara 210 mkr givet planerad utformning enligt bilaga 1” ändras till ”Bedömd kostnad för hela Åtgärden beräknas enligt

Dokumentdatum
2026-02-27

reviderad kalkyl daterad 2025-10-23 vara 211 miljoner kronor (inklusive 10 % påslag för ändrings- och tilläggsarbeten men exklusive byggherrekostnad) givet planerad utformning enligt bilaga 1".

Åtgärden kompletteras med följande innehåll sist i tredje stycket:

- "Parterna är överens om att en tidigare planerad rulltrappa, à 7,4 miljoner kronor, i Centralpassagen inte behöver byggas. Motsvarande belopp tillförs i stället plattformanslutningen Norra gångbron."

Åtgärd 4 Stödmurar östra sidan Uppsala S och brofundament

Åtgärden ändras enligt följande:

Texten "och teknikgården vid Vallby vägport" utgår.
Texten "Brofundament ska ägas av Kommunen" ska ändras till "Brofundament ska ägas av Trafikverket".

Bilaga 5 byts ut mot bifogad bilaga 5.

Åtgärd 7 Plattformanslutning Uppsala S (Bergsbrunna)

Åtgärden läggs till med följande innehåll:

Trafikverket ska utföra byggnation av en plattformsförbindelse mellan östra och västra sidan av spåret enligt bilaga 5 med hänvisning till "Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun".
Förfrågningsunderlag för produktion av plattformsförbindelsen från östra sidan ska skickas ut när det framstår som sannolikt att detaljplan som förväntas generera minst 500 resenärer per dygn från östra sidan kommer att antas och som kommer att innehålla följande:

- Anslutningsväg från väg 1060.
- Trafikering av busstrafik.
- Pendlarparkering för bilar.
- Eventuell markhöjning.

Denna överliggande plattformanslutning ska på den östra sidan ansluta till en bedömd gatunivå +16,5 m enligt RH2000 och på västra sidan till gatunivå på + 35,0 m enligt RH2000.

Region Uppsala har för avsikt att uppföra inpasseringssystem vid plattformanslutningen. Regionen ska finansiera projektering och utförande av de ytor som krävs för detta inpasseringssystem.

Trafikverket har identifierat behov av att lägga till vissa tilläggsytor till sin anläggning.

Kommunen har identifierat behov av att bredda gångbron från östra sidan för att möjliggöra gångflöden mellan stadsdelarna öster och väster om järnvägen.

Utformningen av den reviderade plattformanslutningen framgår av uppdaterad bilaga 6, Plattformanslutning.

Den totala kostnaden för den reviderade plattformanslutningen beräknas till 62,1 mkr exkl. byggherrekostnader enligt kalkyl 2026-01-15, varav Kommunen ska medfinansiera 8,9 miljoner kronor och som motsvarar 14 % av plattformanslutningen.

Dokumentdatum
2026-02-27

Övrig del av den reviderade plattformanslutningen (86%) regleras mellan Trafikverket och Region Uppsala i "Sam- och medfinansieringsavtal för åtgärder vid Uppsala C och Bergsbrunna".

Åtgärd 8 Vallby vägport

Åtgärden läggs till med följande innehåll:

Trafikverket har beslutat att den befintliga vägporten i Vallby ska breddas till 5,5 meter med fri höjd 4,7 meter för att möjliggöra åtkomst till Trafikverkets bygg- och serviceväg.

Kommunen har identifierat att Vallby vägport skulle kunna ersätta Södra passagen om järnvägsplanen för Södra passagen inte skulle vinna laga kraft och har därför beslutat att bekosta en breddning av vägporten från 5,5 meter till 18 meter med fri höjd 4,7 meter.

Kommunens motiv och nytta av breddningen (Tillägg) är att säkerställa en passage i enlighet med Genomförandavtal Södra passagen.

Utformningen ska vara i enlighet med bilaga 9, Vallby vägport.

Den bedömda kostnaden för åtgärden är – enligt kalkyl för Vallby vägport daterad 2025-06-09 – 64,6 miljoner kronor, varav Kommunen ska stå för 14,3 miljoner kronor (22 %) och Trafikverket för 50,3 miljoner kronor (78 %).

Om denna punkt skulle strida mot innehållet i Genomförandavtal Södra passagen, har innehållet i Genomförandavtal Södra passagen företräde.

§ 6 Andra planeringsförutsättningar

Paragrafen ändras enligt följande:

Följande text utgår:

Uppsala S

Trafikverket ska utföra och finansiera byggnation av en plattformsförbindelse mellan östra och västra sidan av spåret enligt bilaga 5 med hänvisning till "Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun". Förfrågningsunderlag för produktion av plattformsförbindelsen från östra sidan ska skickas ut när det framstår som sannolikt att detaljplan som förväntas generera minst 500 resenärer per dygn från östra sidan kommer att antas och som kommer att innehålla följande:

- Anslutningsväg från väg 1060.
- Trafikering av busstrafik.
- Pendlarparkering för bilar.
- Eventuell markhöjning.

Denna överliggande plattformanslutning ska på den östra sidan ansluta till en bedömd gatunivå +17,0 m enligt RH00 och på västra sidan till gatunivå på + 35,0 m enligt RH00. Se bilaga 5.

Dokumentdatum
2026-02-27

§ 7 Finansiering

Paragrafen ändras i sin helhet till följande innehåll:

Den totala kostnaden för samtliga Åtgärder i prisnivå Basmånad enligt detta Avtal bedöms till:

589,7 miljoner kronor

Den totala kommunala medfinansieringen i den statliga anläggningen för samtliga Åtgärder i prisnivå Basmånad bedöms till:

168,1 miljoner kronor

Kommunens investeringar i egna anläggningar med anledning av detta Avtal beräknas i prisnivå Basmånad till:

177,2 miljoner kronor

Tillkommande byggherrekostnader på Kommunens medfinansiering och investeringar enligt ovan beräknas i prisnivå Basmånad till:

72,5 miljoner kronor

Finansieringen av Åtgärderna fördelas enligt Tabell 1

Tabell 1

Åtgärder i den statliga anläggningen (Trafikverkets)				Finansiering			
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr)	Trafikverket (Grundutförande)		Kommunen (Tillägg)	
				Mkr	%	Mkr	%
1.1	Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro (Åtgärd 2)*	TRV	0,0	-	-	-	-
1.2	Gång och cykelpassage Sävja gård (Åtgärd 3)**	TRV	0,0	-	-	-	-
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	0,0	0%	104,0	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				Ersättning			
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr)	TRV (Grundutförande)		Kommunen	
				Mkr	%	Mkr	%
2.1	Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C*** (Åtgärd 1)	TRV	211	33,8	-	177,2	-
2.2	Cykelparkeringar Uppsala C (se § 6)	UK	17,2	17,2	-	-	-
2.3	Cykelvägar Uppsala C (se § 6)	UK	6,5	6,5	-	-	-
2.4	Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg* (Åtgärd 2)	TRV	0,0	-	-	-	-
	TOTAL		234,7	57,5		177,2	
*Åtgärden utgår och ersätts med Trafikverkets Grundutförande bro							
** Åtgärderna utgår och genomförs ej							
*** I TRV:s finansiering ingår ett engångsbelopp samt två fasta delar, se §5, Åtgärd 1							
**** Regleras vidare enligt Genomförandeavtal Södra Passagen							
***** Trafikverkets del regleras med Region Uppsala i "Sam- och medfinansieringsavtal för åtgärder vid Uppsala C och Bergsbrunna"							

Kostnadsbedömningen i punkt 1.3-1.5 i Tabell 1 är baserade på fastställda kalkylsammansättningar inklusive 10 % påslag för ändrings- och tilläggsarbeten.

Dokumentdatum
2026-02-27

Punkterna 1.7, 1.8 och 2.1 är baserade på kalkyler inklusive 10 % påslag för ändrings- och tilläggsarbeten. Punkterna 2.2 och 2.3 är baserade på erfarenhetsbedömningar.

Trafikverket har som byggherre rätt att lägga på 21 % i byggherrekostnader på den verkliga entreprenadkostnaden för att täcka projekterings- och övriga byggherrekostnader för Kommunens Tillägg för punkterna 1.3 -1.5 och 1.7-1.8 samt 2.1 i Tabell 1.

Samtliga beräkningar och kostnadsbedömningar i detta avtal är i prisnivå 22-01 för jämförbarhet med Ursprungligt Medfinansieringsavtal och Ändringsavtal 1

Om de verkliga kostnaderna avviker från Tabell 1 ska finansieringen justeras mellan Trafikverket och Kommunen i enlighet med den procentuella fördelning som framgår av tabellen.

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader.

§ 9 Ansvarsfördelning

Paragrafen ändras enligt följande:

Delen:

Kommunens ansvar

1. Kommunen ska äga de nya kommunala anläggningarna.
2. Kommunen ska ansvar för drift och underhåll av de kommunala anläggningarna
3. Kommunen ansvarar även för drift och underhåll av kommunal väg genom Åtgärden 6 Södra Passagen, Åtgärden 5 Gårdsvägens fordonspassage, vägen över bron vid Vimpelgatan (grundutförande som inte finns specificerat i detta avtal). Detta drift- och underhållsansvar inkluderar vägkropp, vägbeläggning och ev. belysning och eventuell övrig vägutrustning. För Åtgärd 6 ingår även ytskikt i tunnelvägg och tunneltak samt belysning, avvattnings och eventuell övrig vägutrustning.

Ändras till:

Kommunens ansvar

1. Kommunen ska äga de nya kommunala anläggningarna.
2. Kommunen ska ansvara för drift och underhåll av de kommunala anläggningarna
3. Kommunen ska även ansvara för drift och underhåll av kommunal väg genom Åtgärd 8 Vallby vägport, Åtgärden 6 Södra Passagen, Åtgärden 5 Gårdsvägens fordonspassage, vägen över bron vid Vimpelgatan. Drift- och underhållsansvaret ska inkludera vägkropp, vägbeläggning och ev. belysning och eventuell övrig vägutrustning. För Åtgärd 6 och Åtgärd 8 ska även ytskikt i tunnelvägg och tunneltak samt belysning, avvattnings och eventuell övrig vägutrustning ingå i drift- och underhållsansvaret.
4. Kommunen ska upprätta detaljplaner som stöder utformningen av samtliga ovanstående Åtgärder.

§ 13 Avtalets giltighet

Paragrafens innehåll kompletteras med följande:

Detta Ändringsavtal 2 gäller från det att det undertecknats av båda Parter.

Dokumentdatum
2026-02-27

§ 14 Övrigt

Paragrafen ändras i sin helhet till följande innehåll:

Detta Ändringsavtal 2 ersätter de bestämmelser i det Ursprungliga Medfinansieringsavtalets och Ändringsavtal 1 som definierats ovan. I övrigt gäller Medfinansieringsavtalets och Ändringavtal 1:s bestämmelser.

Vid motstridigheter mellan det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet eller Ändringsavtal 1 och detta Ändringsavtal 2 har detta Ändringsavtal 2 företräde.

Ändringar eller tillägg till det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet, Ändringsavtal 1 eller detta Ändringsavtal ska vara skriftliga och undertecknas av båda Parter för att vara giltiga.

Om förgäveskostnader uppstår vid nya ändringar eller tillägg till det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet, Ändringsavtal 1 eller detta Ändringsavtal 2 så ska den part som yrkar ändring, i första hand, stå för dessa kostnader. Ev. fördelning mellan Parterna av dessa kostnader skall motiveras och dokumenteras.

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

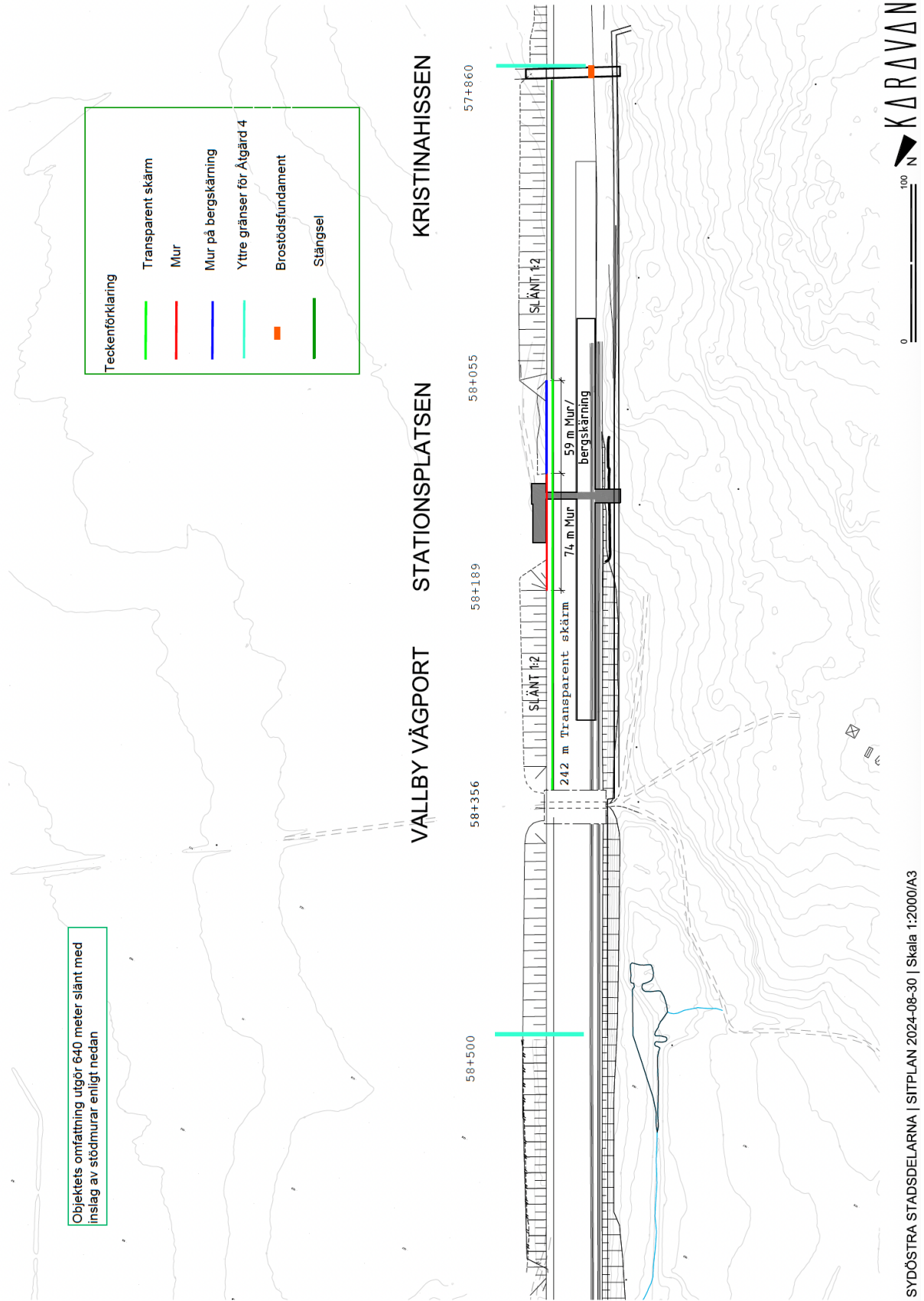
Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket

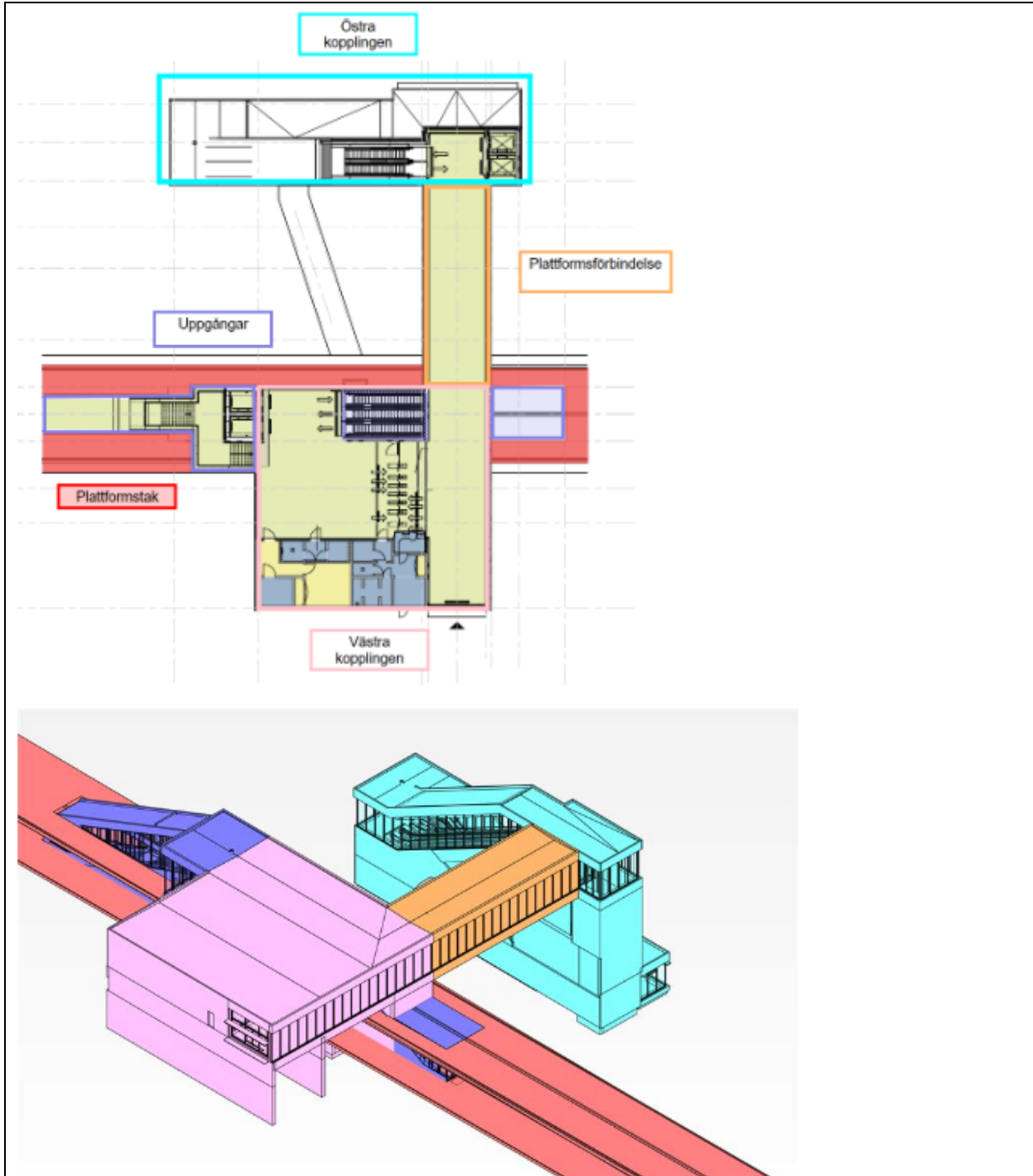
Uppsala kommun

Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala, Ändringsavtal 2 Bilaga 5, Stödmur östra sidan Bergsbrunna station och Brostödsfundament



Bergsbrunna station, plattformanslutning

Bild 1: Övergripande skiss



Den procentuella fördelningen av kostnad beräknas på entreprenadkostnad för Västra kopplingen (rosa) och Plattformförbindelse (orange).

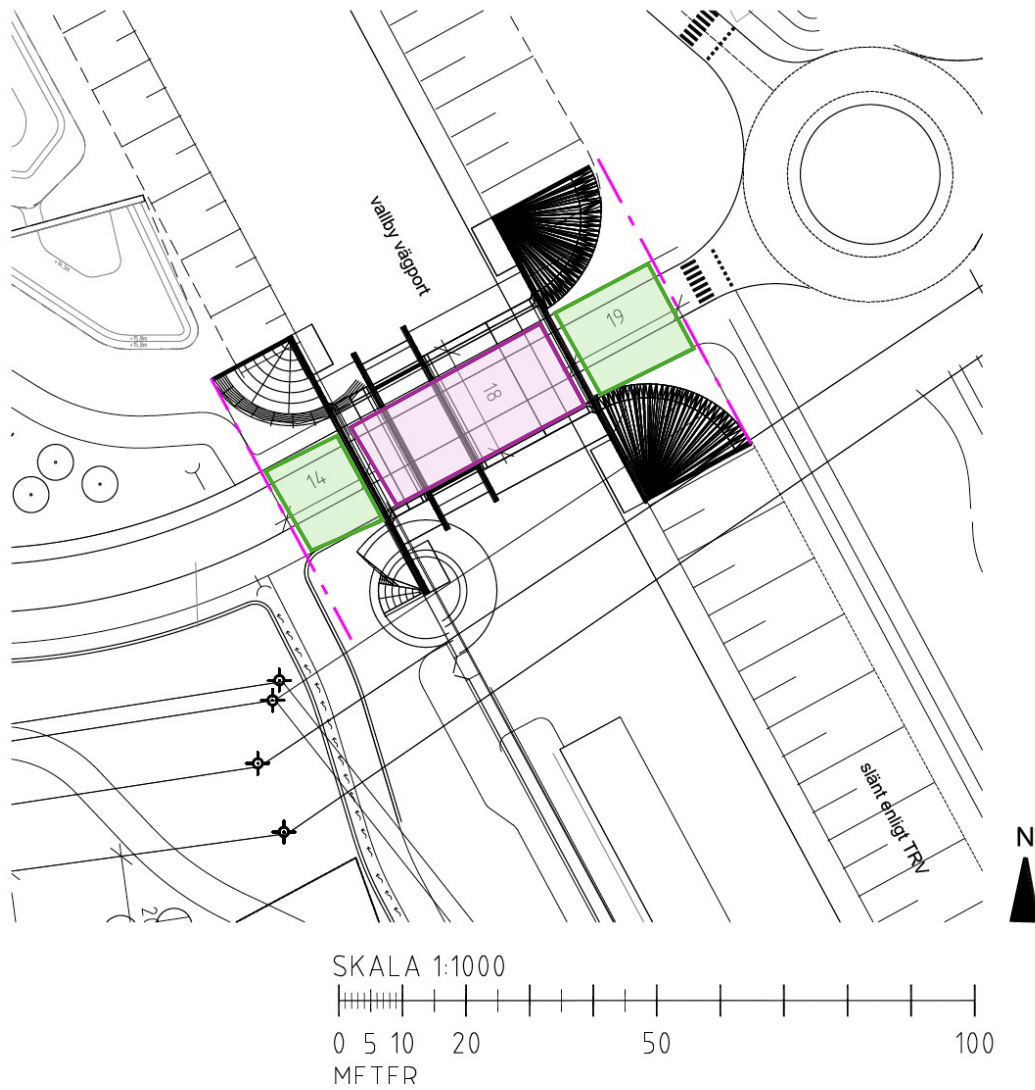
**Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala, Tilläggsavtal 2
Bilaga 6, Bergsbrunna station plattformanslutning**



Tabell 1: Kostnadsfördelning

Fördelning:		Inkl 10 % ÄTA		Inkl byggherrepåslag
TRV	31 651 800	34 816 980	56%	42 128 545
RU	16 725 810	18 398 391	30%	22 262 053
UK	8 095 852	8 905 437	14%	10 775 579
Totalt:	56 473 461	62 120 808	100%	75 166 177

Vallby vägport

Bild 1: Geografisk avgränsning



-  Finansieras 100 % av Kommunen
-  Finansieras enligt fördelning i avtal

