

## § 187

# Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation

## KSN-2022-02108

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation, se **bilaga 1**, samt
2. **att** uppdra åt kommunstyrelsen att besluta om medfinansierings-, utförande- och markavtal samt övriga avtal som följer av avsiktsförklaringen.

### Sammanfattning

Ärendet avser en avsiktsförklaring gällande utbyggnaden till fyra järnvägsspår längs sträckan från kommungränsen med Knivsta till Uppsala Centralstation. Den har tagits fram tillsammans med Trafikverket och Region Uppsala och syftar till att ange riktlinjer och principer för ansvars- och kostnadsfördelning mellan kommunen, Trafikverket och regionen för de åtgärder som ska genomföras.

### Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-08-23, § 229
- Tjänsteskrivelse daterad 11 augusti 2022
- Bilaga 1, Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation
- Bilaga 2, Karta
- Bilaga 3, Ekonomiska konsekvenser

### Yrkanden

Erik Pelling (S), Mohamad Hassan (L), Erik Dagnesjö (S), Simon Alm (-) och Fredrik Ahlstedt (M) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag till beslut.

Kommunstyrelsen  
ProtokollsutdragDatum:  
2022-08-31

Stefan Hanna (.) yrkar  
-i första hand att avtalet kopplat till Uppsalapaketet sägs upp och att omförhandlingar begärs, samt  
-i andra hand avslag på förslaget till beslut.

### Beslutsgång

Ordförande ställer först Stefan Hannas (-) första yrkande mot avslag och finner att det avslås.

Därefter ställer ordföranden arbetsutskottets förslag mot Stefan Hannas (-) andra yrkande och finner att kommunstyrelsen bifaller arbetsutskottets förslag.

### Reservation

Stefan Hanna (-) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

### Särskilda yttranden

Simon Alm (-) anmäler följande särskilda yttrande:

*Stockholm behöver fyra spår till Uppsala likväl som tvärtom för att hålla ihop arbetsmarknaden med alla de fördelar som finns med en sådan politik. Det är därför på tiden att arbetet mot en sådan infrastrukturutbyggnad tar ytterligare ett steg framåt.*

Stefan Hanna (-) anmäler följande särskilda yttrande:

*Avtalet bygger på att det tidigare kallade Uppsalapaketet, nu beskrivet som "fyrspårsavtalet" ska genomföras. Jag är helt emot att Uppsala ska utvecklas så kraftfullt i Uppsala stads södra stadsdelar. Jag anser att hela processen kopplat till denna extrema exploatering av södra Uppsala stadsdelar strider både mot Grundlagen och PBL.*

*Jag anser att översiktsplanen ska göras om och att Uppsala istället ska växa mycket mer socialt- ekologiskt- och ekonomiskt hållbart genom att stärka samhällen som idag ligger i norra delarna av Ostkustbanan, Dalabanan och längs Lännabanan. Planerna på en extrem bebyggelse i södra Uppsalas stadsdelar kommer att förstärka utanförskapsområden, minska möjligheterna att motverka segregation, ger sämre positiva miljöeffekter än alternativa vägval och är ekonomiskt oansvariga. Fyrspåret är en nationell angelägenhet och stora delar av Sveriges utveckling är beroende av att spårkapaciteten mellan Uppsala och Stockholm förstärks. Att som i avtalet med regionen och staten villkora det med 33.000 bostäder enbart i Uppsala stads södra stadsdelar är både feltänkt och i strid med våra lagar. Både Grundlagen och Plan- och bygglagen. Fyrspårsprojektet ska fortsätta att förverkligas eftersom det har stor betydelse för stora delar av Sverige. Fyrspåret är också mycket viktigt för stora delar*

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen  
Protokollsutdrag

Datum:  
2022-08-31

*av Uppsalas näringsliv, Uppsalas universitet samt för alla pendlare. Återigen vill jag dock betona att fyrspår är ett riksintresse och att avtalet som tvingar Uppsala att hårt exploatera en liten del av kommunen ska upphöra.*

*Jag anser att ett av de två nya planerade spåren ska planeras öster om Uppsala stad för att särskilt nyttjas för transporter av farligt gods. Det är ur säkerhetssynpunkt mycket oklokt att farligt gods ständigt transporteras mitt igenom områden där väldigt många människor bor och rör sig. Om inte ett spår öster om Uppsala stad anses möjligt anser jag att spåren i Uppsala city byggs under mark.*

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

## § 229

# Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Södra Bergsbrunna - Uppsala Centralstation

## KSN-2022-02108

### Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation, se **bilaga 1**, samt
2. **att** uppdra åt kommunstyrelsen att besluta om medfinansierings-, utförande- och markavtal samt övriga avtal som följer av avsiktsförklaringen.

### Sammanfattning

Ärendet avser en avsiktsförklaring gällande utbyggnaden till fyra järnvägsspår längs sträckan från kommungränsen med Knivsta till Uppsala Centralstation. Den har tagits fram tillsammans med Trafikverket och Region Uppsala och syftar till att ange riktlinjer och principer för ansvars- och kostnadsfördelning mellan kommunen, Trafikverket och regionen för de åtgärder som ska genomföras.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 11 augusti 2022
- Bilaga 1, Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation
- Bilaga 2, Karta
- Bilaga 3, Ekonomiska konsekvenser

### Beslutsgång

Ordförande ställer föreliggande förslag mot avslag och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen**

Datum:  
2022-08-11

Diarienummer:  
KSN-2022-02108

Handläggare:  
Gabriella Burel, Adam Fischer, Michael Eriksson

## **Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation, se **bilaga 1**, samt
2. **att** uppdra åt kommunstyrelsen att besluta om medfinansierings-, utförande- och markavtal samt övriga avtal som följer av avsiktsförklaringen.

### **Ärendet**

Ärendet avser en avsiktsförklaring gällande utbyggnaden till fyra järnvägsspår längs sträckan från kommungränsen med Knivsta till Uppsala Centralstation. Den har tagits fram tillsammans med Trafikverket och Region Uppsala och syftar till att ange riktlinjer och principer för ansvars- och kostnadsfördelning mellan kommunen, Trafikverket och regionen för de åtgärder som ska genomföras.

### **Beredning**

Ärendet har beretts av kommunledningskontoret, stadsbyggnadsförvaltningen och Region Uppsala.

Kommunen och Region Uppsala har tillsammans med regeringen 18 december 2017 tecknat en överenskommelse avseende utbyggnad av järnvägen mot Stockholm, ett nytt stationsläge i Bergsbrunna, bostadsbyggande i Bergsbrunna, Sävja, Södra staden och Gottsunda samt byggnation av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna station och Gottsunda centrum (Ultunalänken).

Ärendet bedöms påverka kommunens näringsliv positivt genom att avsiktsförklaringen bidrar till att Fyrspårsavtalet kan genomföras.

Ärendet bedöms inte ha några konsekvenser ur barn- eller jämställdhetsperspektivet.

### **Föredragning**

Avsiktsförklaringen avser ett antal åtgärder. Åtgärderna finns beskrivna i **bilaga 1**. Deras geografiska placeringar framgår av **bilaga 2**.

Det är i överenskommelsen statens ansvar att utveckla järnvägsanläggningen och regeringen har i juni beslutat att investeringen ska ingå i den nationella planen för transportinfrastruktur under perioden 2022-2033 med motsvarande 9,8 miljarder kronor.

I samband med att järnvägsanläggningen planeras kan kommunen påverka anläggningens utformning så att den anpassas efter kommunens behov. Trafikverket behöver å andra sidan tillgång till kommunens anläggningar för vissa av de åtgärder som planeras.

Avsiktsförklaringen är inte juridiskt bindande men, förutsatt att avsiktsförklaringen godkänns, ska parterna senast 31 december 2022 ingå medfinansieringsavtal avseende de åtgärder som kommunen respektive regionen avser att bekosta i järnvägsanläggningen och avseende de åtgärder som Trafikverket avser att bekosta i de kommunala anläggningarna. Under början av 2023 ska järnvägsplanen samrådas och senast 2025 ska den fastställas och genomförandeavtal avseende samtliga åtgärder ingås. När järnvägsplanen fastställts ska nödvändiga markavtal ingås.

På Uppsala Centralstation fyller idag Centralpassagen funktionen att leda resenärer mellan perronger och ut i stan samt att knyta samman stadens östra och västra sidor. Med det förväntade ökade resandet behöver åtgärder vidtas för att ändamålsenlig funktionalitet ska uppnås. Ett sätt att uppnå önskvärd funktionalitet är att komplettera Centralpassagen med en överliggande plattformanslutning, det vill säga en passage ovanför spåren. Avsiktsförklaringen anger därför att Trafikverket ska bekosta åtgärder för en eventuell överliggande plattformanslutning ("Norra gångbron") till ett värde motsvarande de alternativa kostnader som Trafikverket annars hade skulle ha för att förbättra Centralpassagen.

Kommunen utför på Trafikverkets bekostnad en ny anläggning åt Lennakatten i Bergsbrunnsparken.

Kommunen utför på Trafikverkets bekostnad nya cykelparkeringar och cykelbanor på västra och östra sidan om järnvägsanläggningen för att ersätta de som försvinner i och med järnvägsanläggningens utvidgning.

Eventuellt tillkommer ytterligare en gångbro i anläggningens södra del ("Södra gångbron") i ett senare skede. Trafikverket ska redan från början utforma anläggningen på ett sådant sätt att bygget av gångbron inte försåras.

Vimpelgatan är idag en plankorsning som inte kommer att vara tillåten när järnvägsanläggningen utökas till fyra spår. Trafikverket ersätter korsningen med en tunnel och bekostar åtgärden med ett belopp motsvarande vad en bro hade kostat. Kommunen betalar mellanskillnaden mellan tunnel och bro.

Gång- och cykelstråket mellan Knivsta och Uppsala leds under järnvägen vid Sävja gård. Trafikverket utför passagen på kommunens bekostnad.

Trafikverket utför och bekostar en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen på Gårdsvägens befintliga plankorsning. Trafikverket utför och bekostar en planskild passage för bilar och bussar under järnvägen söder om befintligt läge och ansluter till Gårdsvägen på östra sidan om järnvägen genom att dra en väg från passagen öster om Tegelbruket och Danmarks idrottsplats. Trafikverket kommer utöver trafiklösningen även bekosta en småviltpassage under järnvägen strax söder om vägtunneln.

Trafikverket utför och bekostar plattform och plattformsanslutning till östra och västra sidan om järnvägen. Anslutningen till östra sidan villkoras av att kommunen och regionen visar att den kommer att trafikeras. Det villkoret kommer kommunen att uppfylla redan genom att etablera hållplatser för stads- och regionbussar samt genom att etablera en pendelparkering. För att vinna yta åt kommunen på järnvägsanläggningens östra sida utför Trafikverket stödmurar på den sidan på kommunens bekostnad. På järnvägsanläggningens västra sida utför kommunen uppförandet av stödmurar.

Söder om Uppsala Södra planeras en väganslutning under järnvägen för att binda samman den kommande bebyggelsen väster om järnvägsanläggningen med anslutningen till Mora stenar och till väg 1060. Av överenskommelsen från 2017 går det att utläsa både att det är statens ansvar och kommunens att bekosta denna passage och parterna har inte nått samsyn i frågan inför avsiktsförklaringen. Den är därför generellt formulerad varför parterna behöver definiera finansieringsansvaret i senare avtal.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Kommunens totala utgifter beräknas uppgå till 611 miljoner kronor, exklusive Södra passagen. Av dessa beräknas totalt 114 miljoner kronor investeras i järnvägsrelaterade objekt och 497 miljoner kronor i kommunala anläggningar. Bedömd finansiering via stadsutvecklingsbidrag uppgår till totalt 222 miljoner kronor vilket, om detta erhålles fullt ut, innebär en nettoinvestering för kommunen om totalt 389 miljoner kronor fram till 2034. Detta är en del i den övergripande investeringsbudgeten för Uppsalapaketet och inryms i beredningen av kommunens tioåriga investeringsplanering.

Den totala kostnaden för Södra passagen förväntas uppgå till 130 miljoner kronor. De delar som eventuellt finansieras av kommunen ska adderas till ovan nämnda totala utgifter.

Osäkerheter finns avseende hur stor andel av kostnaderna som blir investering i järnvägsrelaterade objekt respektive vad som blir medfinansiering i Trafikverkets anläggning vilket även påverkar möjligheten att ansöka om stadsutvecklingsbidrag. Dessa oklarheter beräknas klargöras under hösten 2022. Utifrån dessa tidiga ekonomiska bedömningar innebär kommunens åtagande årliga avskrivnings- och räntekostnader alternativt kostnader för medfinansiering på totalt omkring 30-35 miljoner kronor från det att samtliga anläggningar tagits i bruk, vilket beräknas ske successivt fram till 2034.

Bedömningarna utgår från 2022 års kostnadsläge och det är den part som har ansvar för anläggningens uppförande som hanterar risker för kostnadsavvikelse om inte annat överenskommes. Möjlig finansiering för vissa anläggningar via länstransportplan eller via externa fastighetsägare ingår inte i ovanstående bedömningar.

Bedömningar över reinvesteringar samt drift- och underhållskostnader saknas i detta tidiga skede.

Se även **bilaga 3**, Ekonomiska konsekvenser.

**Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 11 augusti 2022
- Bilaga 1, Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation
- Bilaga 2, Karta
- Bilaga 3, Ekonomiska konsekvenser

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

Christian Blomberg  
Stadsbyggnadsdirektör



# Bilaga 1

## Avsiktsförklaring Fyra Spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala C

Vid datum som framgår av signaturerna har följande Avsiktsförklaring ingåtts:

### Parterna:

Trafikverket, Region Öst, organisationsnummer 202100-6297, nedan benämnd "**Trafikverket**";

Uppsala kommun, organisationsnummer 212000-3005, nedan benämnd "**Kommunen**";

Region Uppsala, organisationsnummer 232100-0024, nedan benämnd "**Regionen**";

nedan enskilt även benämnd "**Part**" och gemensamt "**Parterna**".

### Bakgrund

Kommunen och Regionen har 2017-12-18 ingått Avtal med Staten avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivning, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun (nedan benämnt "**Fyrspårsavtalet**"). Trafikverket har därför erhållit ett uppdrag att genomföra projekt Fyra spår Uppsala enligt nationell transportplan.

Trafikverkets uppdrag och Kommunens och Regionens åtaganden enligt Fyrspårsavtalet har beröringspunkter och beroendeförhållanden och avtalet påkallar att ansvaret definieras för ett antal åtgärder (nedan benämnda "**Åtgärd**" eller "**Åtgärder**").

### Avsikter

Avsikten med denna avsiktsförklaring är

- att Parterna tillsammans ska säkerställa en dialog och samverkan kring kommande produktion i syfte att effektivisera, underlätta och minska störningarna under produktionskedena;
- att sätta riktlinjer för ansvarsfördelning samt till att skapa bättre planeringsförutsättningar för samtliga Parter;
- att reglera vem som ska utföra och därmed ta projekterings- och byggherreansvar för varje Åtgärd enligt principen att Trafikverket ska genomföra Åtgärderna på de statliga anläggningarna och Kommunen på övriga anläggningar;
- att fastslå principer för Parternas medfinansieringsansvar enligt idag kända förutsättningar för de Åtgärder som utförs av annan Part;
- att bidra till samordning av Parternas arbete med att ingå kommande avtal:
  - Medfinansieringsavtal – avtal som definierar Parternas finansieringsansvar för Åtgärder som utförs av annan Part,
  - Genomförandeavtal – avtal som definierar utförandet av varje Åtgärd,
  - Eventuella övriga avtal, såsom ledningsavtal, markavtal, drift- och underhållsavtal mm, om dessa frågor inte regleras redan i ett genomförandeavtal för Åtgärden ifråga;

Part som iklär sig ansvar att utföra Åtgärd och som överlåter detta ansvar på tredje part behåller ändå sitt ansvar gentemot övriga Parter.

Part som har medfinansieringsansvar för en åtgärd ersätter utföraren med ett belopp och kan bära en rimlig del av den ekonomiska risken utan att förta den utförande partens byggherreansvar.

## Åtgärder

### 1. Uppsala C

#### 1.1. Tillkommande spår och plattformar.

1.1.1. Trafikverket ska utföra, finansiera, äga och underhålla tillkommande spår och plattformar enligt Spårlosning 1B som definieras i bilaga 1, Stationsutformningsalternativ 1B.

1.1.2. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal.

#### 1.2. Järnvägsspår över Vaksalagatan.

1.2.1. Trafikverket ska utföra, finansiera, äga och underhålla anläggandet av ett tillkommande järnvägsspår över Vaksalabron utan att påverka befintlig bredd eller befintlig fri höjd under bron.

1.2.2. Kommunen ska tillåta att en mindre del av den befintliga gång- och cykelbron tas i anspråk för det tillkommande spåret.

1.2.3. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal.

#### 1.3. Nya järnvägsbroar över Strandbodgatan.

1.3.1. Trafikverket ska utföra och finansiera anläggandet av tillkommande järnvägsspår över Strandbodgatan utan att påverka befintlig bredd eller befintlig fri höjd under broarna.

1.3.2. Broarna ska utföras på ett sådant vis att ett körfält hålls öppet för buss och räddningstjänst under pågående byggnation.

1.3.3. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal.

#### 1.4. Det statliga byggnadsminnet Ställverket.

1.4.1. Trafikverket ska utföra och finansiera flytten inklusive utgrävningar och eventuella tillstånd och handlingar, till en ny plats som är acceptabel ur antikvarisk synpunkt och därefter underhålla ställverket på ett ändamålsenligt sätt.

1.4.2. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal.

1.4.3. Eventuellt ska ett markavtal ingås för den nya placeringen.

#### 1.5. Lindvalls kaffe

1.5.1. Trafikverket ska utföra och finansiera rivning av befintlig silobyggnad på Lindvalls kaffes fastighet och uppförande av ny på justerad plats.

1.5.2. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal.

#### 1.6. Plattformanslutningar

1.6.1. Centralpassagen ska fortsätta att fylla sina funktioner och utvecklas i takt med invånarnas och resenärernas behov.

1.6.2. Parterna ska samverka för att nå samsyn kring vad som är den lämpligaste utformningen – inklusive tillkommande överliggande plattformanslutning, se bilaga 2, Gångbroar – av anläggningen ur resenärs- och invånarperspektiv.

1.6.3. Trafikverket ska finansiera de nyttor – utöver grundutförande – som kan tillföras den statliga järnvägsanläggningen av plattformanslutningen.

1.6.4.Trafikverkets finansiering av den överliggande plattformanslutningen ska motsvara kostnaderna för delar av grundutförandet om de istället för i Centralpassagen tillförs den tillkommande överliggande plattformanslutningen (tex lyftpaket).

1.6.5.Trafikverket ska inte försvåra för ytterligare en gångbro enligt bilaga 2, Gångbroar

1.6.6.Kommunen ska ansvara för drift och underhåll av gångbroarna.

1.6.7.Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och finansieringen i ett medfinansieringsavtal.

## 1.7. Cykelparkeringar

1.7.1.Kommunen ska anlägga nya cykelparkeringar för att ersätta de 2328 platser som enligt bilaga 3, Cykelparkeringar försvinner med anledning av utbyggnaden av spåren.

1.7.2.Trafikverket ska ge ekonomisk ersättning, som en del av grundutförandet, till kommunen motsvarande avveckling av befintliga parkeringar och totalkostnaden för samma antal likvärdiga parkeringar.

1.7.3. I medfinansieringsavtal ska ersättningen definieras under punkten "Övriga planeringsförutsättningar"

## 1.8. Cykelbanor

1.8.1.Kommunen ska anlägga nya cykelbanor för att ersätta dem som försvinner med anledning av järnvägsanläggningens utvidgning.

1.8.2.Trafikverket ska ge ekonomisk ersättning, som en del av grundutförandet, till kommunen motsvarande kostnaden för att ersätta de befintliga cykelbanorna med nya.

1.8.3. I medfinansieringsavtal ska ersättningen definieras under punkten "Övriga planeringsförutsättningar".

## 1.9. Reglerplats för bussar

1.9.1.Kommunen ska till Regionen ersätta funktionerna för reglerplats av busstrafik enligt en lösning som ska definieras i samverkan mellan Parterna.

1.9.2.Trafikverket ska ge ekonomisk ersättning, som en del av grundutförandet, till kommunen motsvarande fem platser borttagna från Sidenvärgatan i den nya reglerplatsen.

1.9.3.Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och finansieringen i ett medfinansieringsavtal under punkten "Övriga planeringsförutsättningar"

## 2. Lennakatten

2.1. Kommunen ska utföra flytt av det befintliga stationshuset till Bergsbrunnsparken (alternativt bygga nytt stationshus) och bygga ut bangården i Bergsbrunnsparken.

2.2. Trafikverket ska utföra och finansiera avveckling (eventuellt flytt och återbruk) av befintlig anläggning på Uppsala C.

### 2.3. Järnvägsplanen

2.3.1. Kommunen ska ta fram en järnvägsplan för Åtgärderna i Lennakattens anläggning enligt ett särskilt genomförandeavtal för projektering.

2.4. Trafikverket ska ersätta Kommunen för dess kostnader av Åtgärderna i denna punkt 2.

2.5. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och finansieringen i ett medfinansieringsavtal under punkten "Övriga planeringsförutsättningar".

## 3. Vimpelgatan

- 3.1. Trafikverket ska utföra byggnation av tunnel enligt grov beskrivning i bilaga 4, Vimpelgatans tunnel
- 3.2. Kommunen ska medfinansiera tunnelbygget med ett belopp motsvarande skillnaden mellan tunneln och en bro (grundutförande) med motsvarande kapacitet.
- 3.3. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och finansieringen i ett medfinansieringsavtal.
- 3.4. Medfinansieringsavtalet ska upprättas och innehålla en särskild modell för fördelning av risken mellan Trafikverket som byggherre och Kommunen som medfinansiär, exempelvis en risktrappa.

#### **4. Sävja gårds jordbrukspassage**

- 4.1. Trafikverket ska komma överens med markägaren om ny lösning för passage av jordbruksmaskiner mellan östra och västra sidan av järnvägen.

#### **5. GC-passage Sävja gård**

- 5.1. Trafikverket ska utföra byggnation av GC-tunnel enligt bilaga 5, Sävja gårds gc-passage.
- 5.2. Kommunen ska finansiera GC-tunneln.
- 5.3. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och finansieringen i ett medfinansieringsavtal under punkten "Övriga planeringsförutsättningar".

#### **6. Sävja gårdsväg**

- 6.1. Trafikverket ska utföra och finansiera följande Åtgärder (se även bilaga 6, Sävja gårdsväg:
  - 6.1.1. GC-tunnel på platsen för den befintliga järnvägs korsningen.
  - 6.1.2. Ny vägtunnel under järnvägsanläggningen.
  - 6.1.3. Väg på båda sidor av spåret från befintlig korsning på västra sida till ny vägtunnel och från ny vägtunnel till anslutning på Gårdsvägen öster om Tegelbruket.
  - 6.1.4. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal.

#### **7. Byggvägar**

- 7.1. TRV anlägger byggvägar till sina anläggningar.
- 7.2. Byggvägarnas dragning ska i möjligaste mån samordnas med kommunen på ett sådant vis att de kan vidareutvecklas till gator av kommunen.
- 7.3. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal.

#### **8. Vallby vägport**

- 8.1. Trafikverket ska utföra och finansiera passage under järnvägen för GC-trafik.
- 8.2. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och finansieringen i ett medfinansieringsavtal.

#### **9. Uppsala Södra**

- 9.1. Plattform och plattformanslutning
  - 9.1.1. Trafikverket ska utföra och finansiera byggnation av plattform och plattformanslutning enligt bilaga 7, Utformning Uppsala Södra.
  - 9.1.2. Trafikverket ska äga, ansvara för drift och underhåll av plattform och plattformanslutning
- 9.2. Stödmurar på östra sidan järnvägen
  - 9.2.1. Trafikverket ska utföra byggnation av stödmurar på östra sidan järnvägen enligt bilaga 8, Utformning Uppsala södra.

9.2.2. Kommunen ska finansiera mellanskillnaden mellan stödmurar (tillägg) och slänt (grundutförande).

9.2.3. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och medfinansieringen i medfinansieringsavtal.

### 9.3. Stödmurar på västra sidan om järnvägsanläggningen

9.3.1. Kommunen ska utföra och finansiera byggnationen av stödmurar på västra sidan järnvägen enligt Bilaga 8, Stödmurar Uppsala Södra.

9.3.2. Kommunen ska utföra och finansiera uppfyllnad av massor till +35,0 m enligt RH00.

9.3.3. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och medfinansieringen i medfinansieringsavtal.

### 9.4. Gångbro (Plattformsförbindelse)

9.4.1. Trafikverket ska utföra och finansiera byggnation av gångbro (plattformsförbindelse mellan östra och västra sidan av spåret) enligt bilaga 8, Stödmurar Uppsala södra. Förfrågningsunderlag för produktion av plattformsförbindelsen från östra sidan ska skickas ut när detaljplan som förväntas generera minst 500 resenärer per dygn från östra sidan är antagen och som ska innehålla bland annat följande:

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

9.4.2. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och medfinansieringen i medfinansieringsavtal.

### 9.5. Södra gångbron

9.5.1. Trafikverket ska bereda utrymme för, samt utföra byggnation av mellanstöd för, ytterligare en gångbro söder om plattformen.

9.5.2. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och finansieringen i ett medfinansieringsavtal.

## 10. Södra passagen

10.1. Trafikverket ska utföra byggnation av passagen enligt bilaga 9, Södra passagen.

10.2. Finansieringen av Södra passagen ska regleras i senare avtal. Eventuellt kan viss finansiering ske via länstransportplanen.

## 11. Söderby vägport

11.1. Trafikverket ska utföra och finansiera en passage under järnvägen för GC-trafik, med minimum fri höjd enligt befintlig vägport.

11.2. Om det går att få dispens med avseende på Lunsens Natura 2000-område att sänka marken ca 0,5 m ska Trafikverket eftersträva att göra det. Eventuellt ska denna sänkning utföras av Kommunen.

11.3. Utförandet ska regleras i ett genomförandeavtal och finansieringen i ett medfinansieringsavtal.

## 12. Avtal och samråd

12.1. Det innehåll i denna avsiktsförklaring som påverkar järnvägsplanen kommer att ingå i samrådet. Parterna är medvetna att ändringar avseende omfattning och innehåll kan komma att påverka tidplanen.

- 12.2. Det innehåll i denna avsiktsförklaring som påverkar befintliga detaljplaner eller kräver nya detaljplaner kommer att samrådats samtidigt med järnvägsplanen.

### Tidplan

- Medfinansieringsavtal ska ingås senast: Q4 2022
- Samråd ska äga rum senast: början av Q2 2023
- Genomförandeavtal ska ingås senast: Inför fastställelse av järnvägsplanen, se nedan.
- Markavtal för berörda Åtgärder ska ingås senast: Inför byggstart.
- Järnvägsplanen ska fastställas senast: 2025

### Övriga punkter

1. Kostnader för utredningar, analyser och andra beslutsunderlag bekostas av respektive Part.
2. Kommunen ska tillhandahålla nödvändig geodata. Befintliga data ska tillhandahållas vederlagsfritt, men ny data ska produceras eller insamlas mot ersättning av den Part som efterfrågar den.
3. Kommunen ska vara ägare till samtliga objekt som inte blir del av järnvägsanläggningen.
4. Kommunen ansvarar för kostnader för detaljplaner
5. Trafikverket ansvarar för kostnader för järnvägsplaner.
6. Vid ingåendet av denna avsiktsförklaring är många avtalsförutsättningar fortfarande oklara. Därmed är avsiktsförklaringen inte juridiskt bindande för Parterna.

### Bilagor

Bilaga 1, Stationsutformningsalternativ 1B

Bilaga 2, Gångbroar Uppsala centralstation

Bilaga 3, Cykelparkeringar

Bilaga 4, Vimpelgatans tunnel

Bilaga 5, Sävja gårds gc-passage

Bilaga 6, Sävja gårdsväg

Bilaga 7, Utformning Uppsala södra

Bilaga 8, Stödmurar Uppsala södra

Bilaga 9, Södra passagen

### Underskrifter

För Trafikverket

Datum:

För Uppsala kommun

Datum:

För Region Uppsala

Datum:

---

Rami Yones  
Regional Direktör  
Trafikverket Region Öst

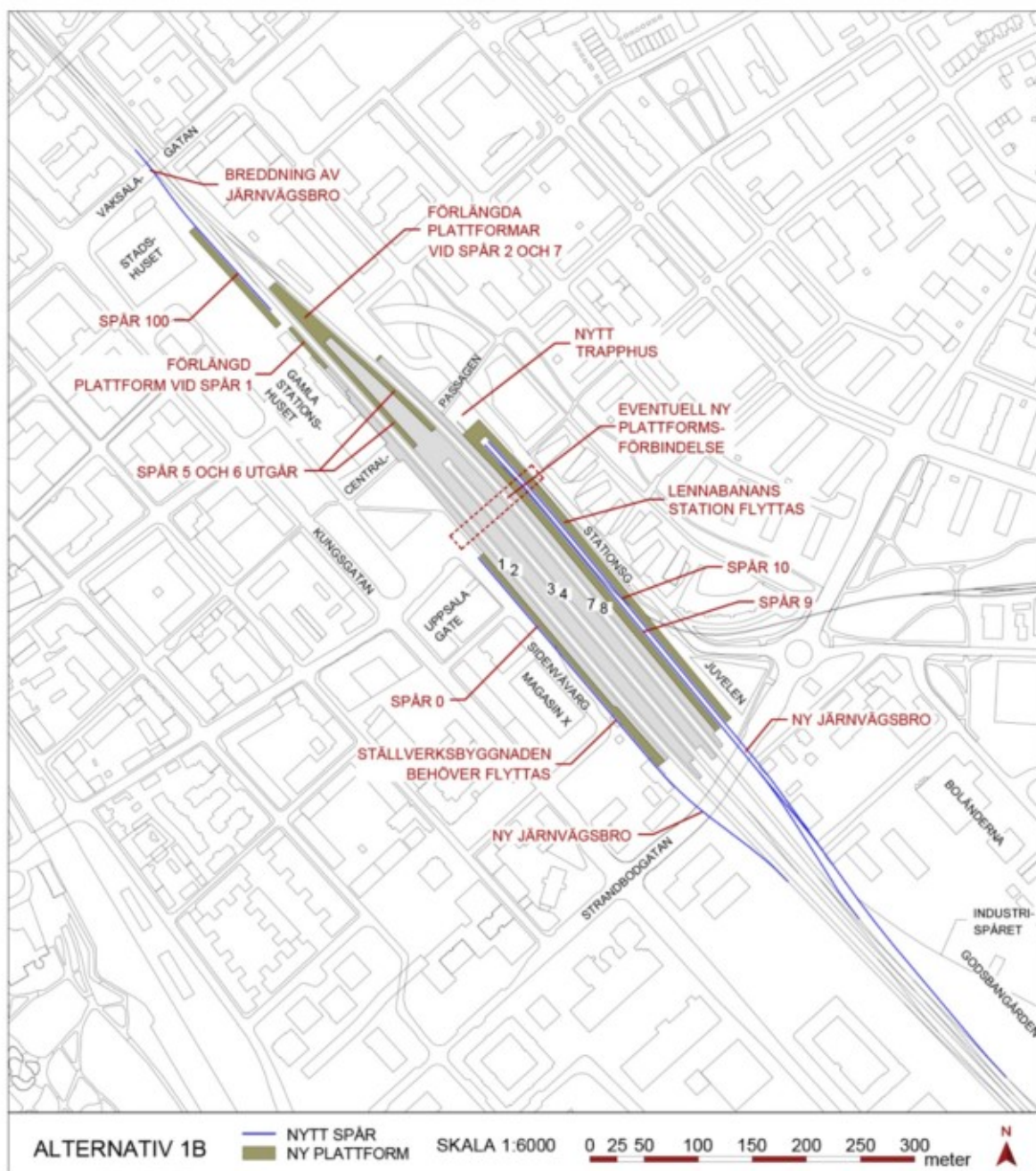
---

Erik Pelling  
Kommunstyrelsens  
ordförande

---

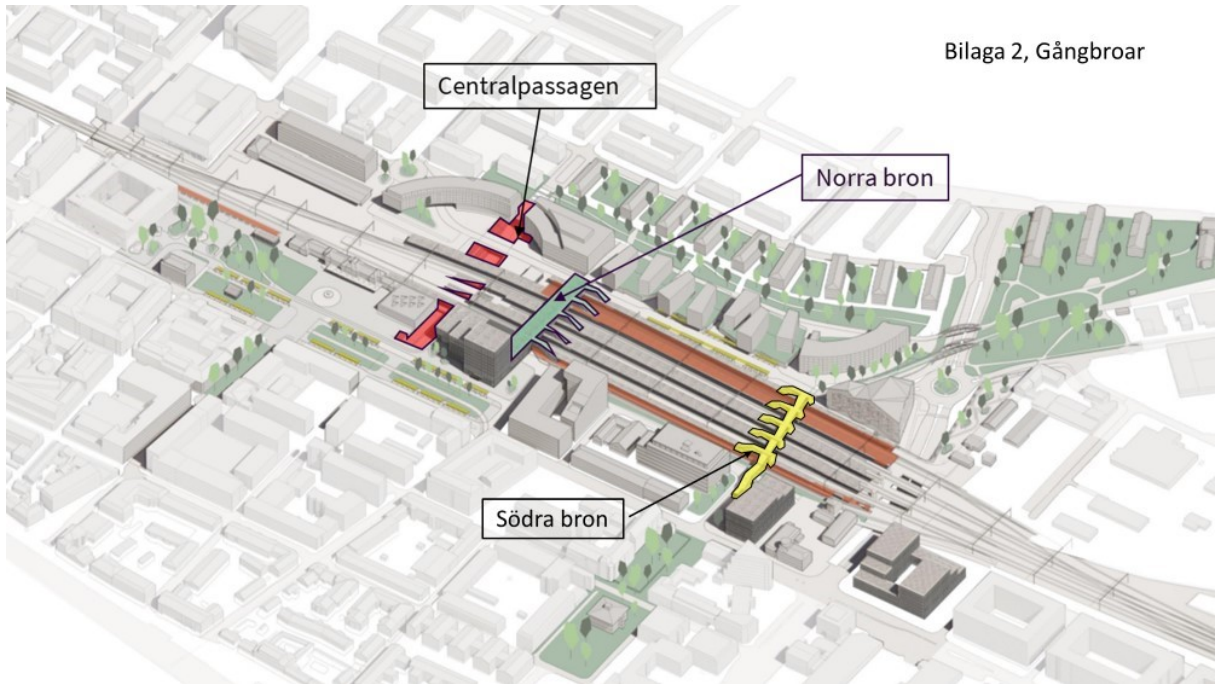
Emelie Orring  
Regionstyrelsens  
ordförande

## Bilaga 1 Stationsutformningsalternativ 1B



Figur 1 Stationens utformning enligt grundutförande

## Bilaga 2. Gångbroar Uppsala Centralstation





## Bilaga 4. Cykelparkeringar som ersättes vid Uppsala Centralstation

### Sammanfattning inventering cykelparkeringar Uppsala C

Antal inventerade parkeringar som delvis påverkas av de nya spåren: **3481 st**

Antal cykelparkeringar kvar: **1153 st**

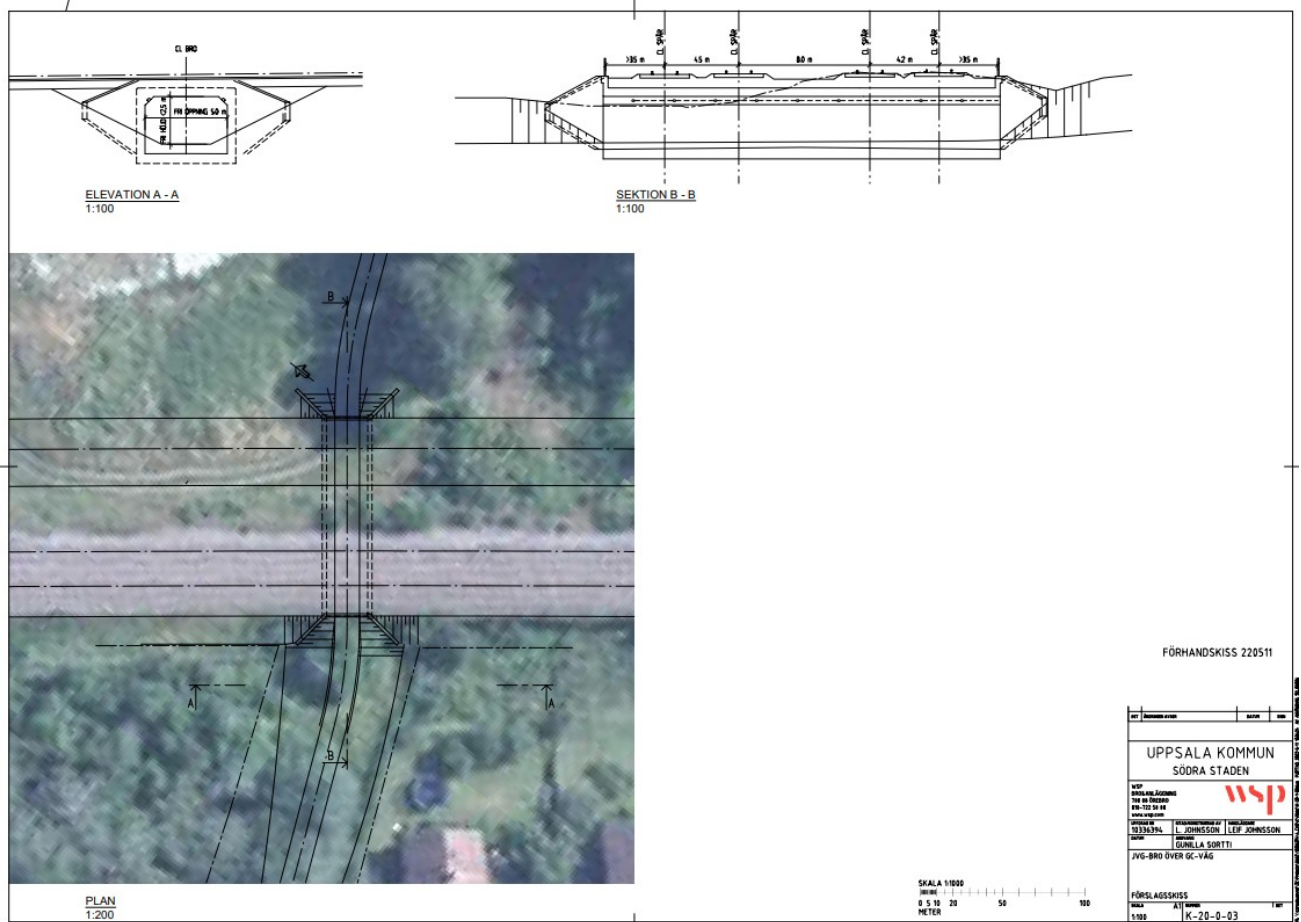
Antal cykelparkeringar som utgår: **2328 st**



\* Dessa platser kan påverkas under byggtiden men kan återställas vid slutskede

\*\* Antal platser angivna i bygghandling för stadshuset

# Bilaga 5. Gång- och cykelpassage Sävja gård



FÖRHANDSKISS 220511

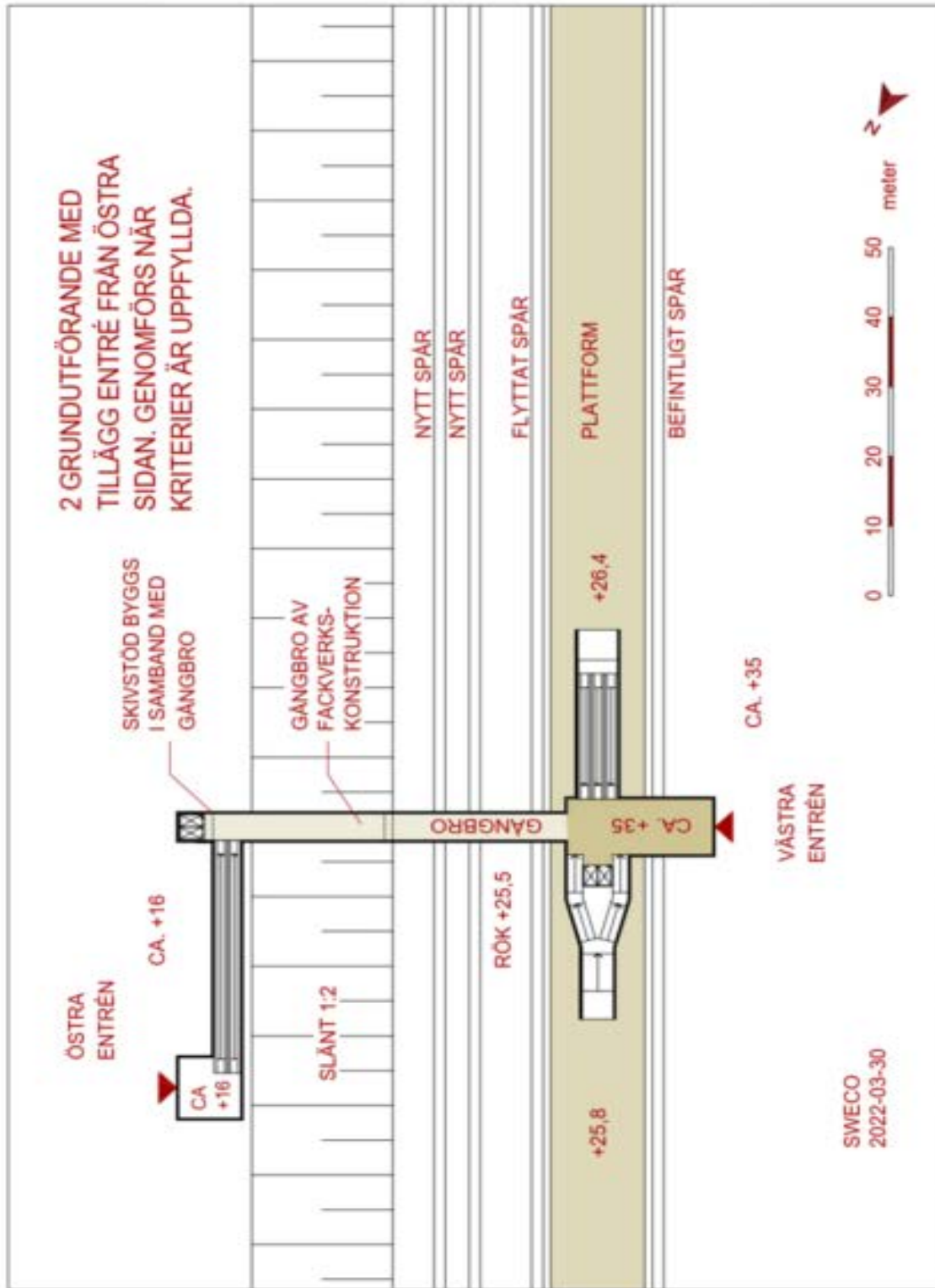
UPPSALA KOMMUN	
SÖDRA STADEN	
WSP Arkitektur, Inredning Svea väg 10 SE-751 33 Uppsala	
Projekterad av	L. JOHNSON / L. JOHNSON
Utformad av	G. SIKHTI
JVG-BRO ÖVER GC-VÄG	
FÖRSLAGSSKISS	
SKALA	A3
PROJEKT	K-20-0-03

## Bilaga 6. Gårdsvägens trafik och gång- och cykellösning



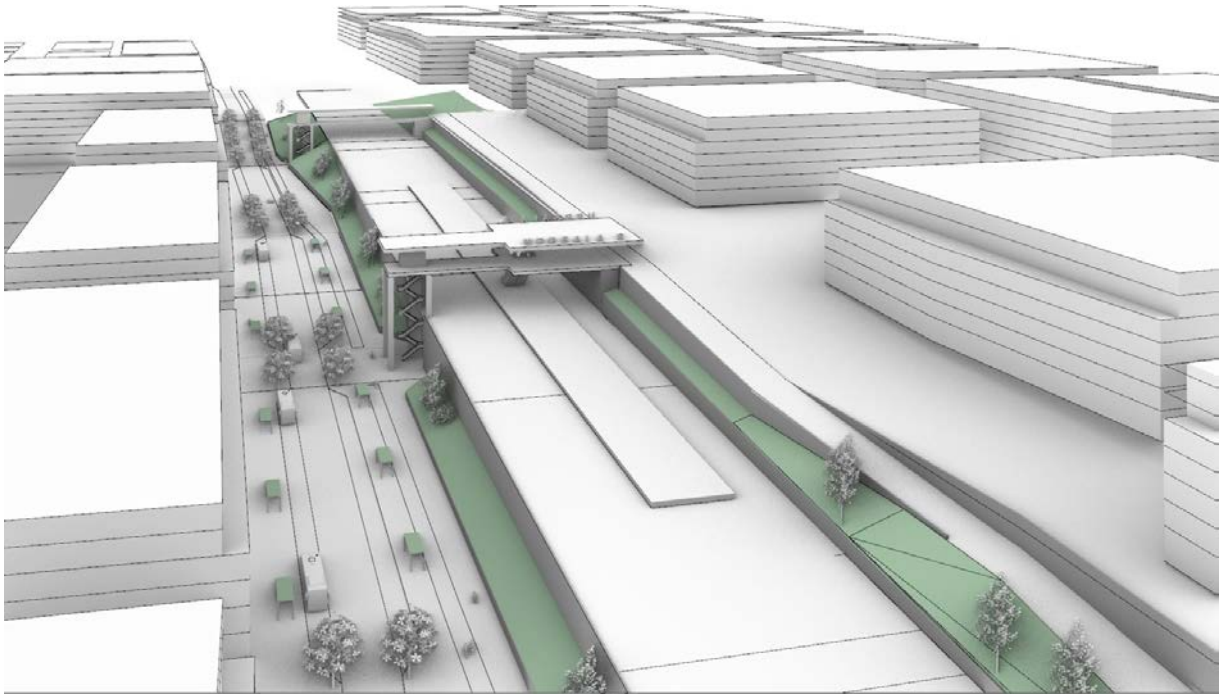
Figur 23 Gårdsvägen gång- och cykellost och vagnkant planskiss

## Bilaga 7. Utformning Uppsala södra

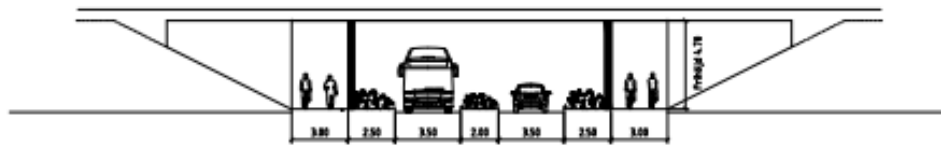


Figur 6 Schematisk plan av plattformsförbindelse med tillägg av gångbro över spårområdet samt entré från östra sidan

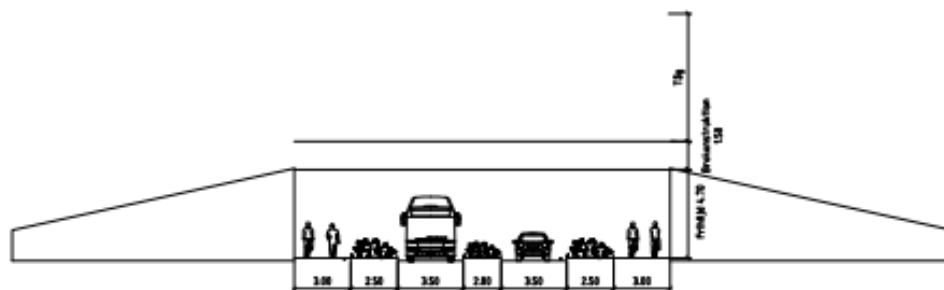
## Bilaga 8. Stödmurar Uppsala Södra



# Bilaga 9. Södra passagen

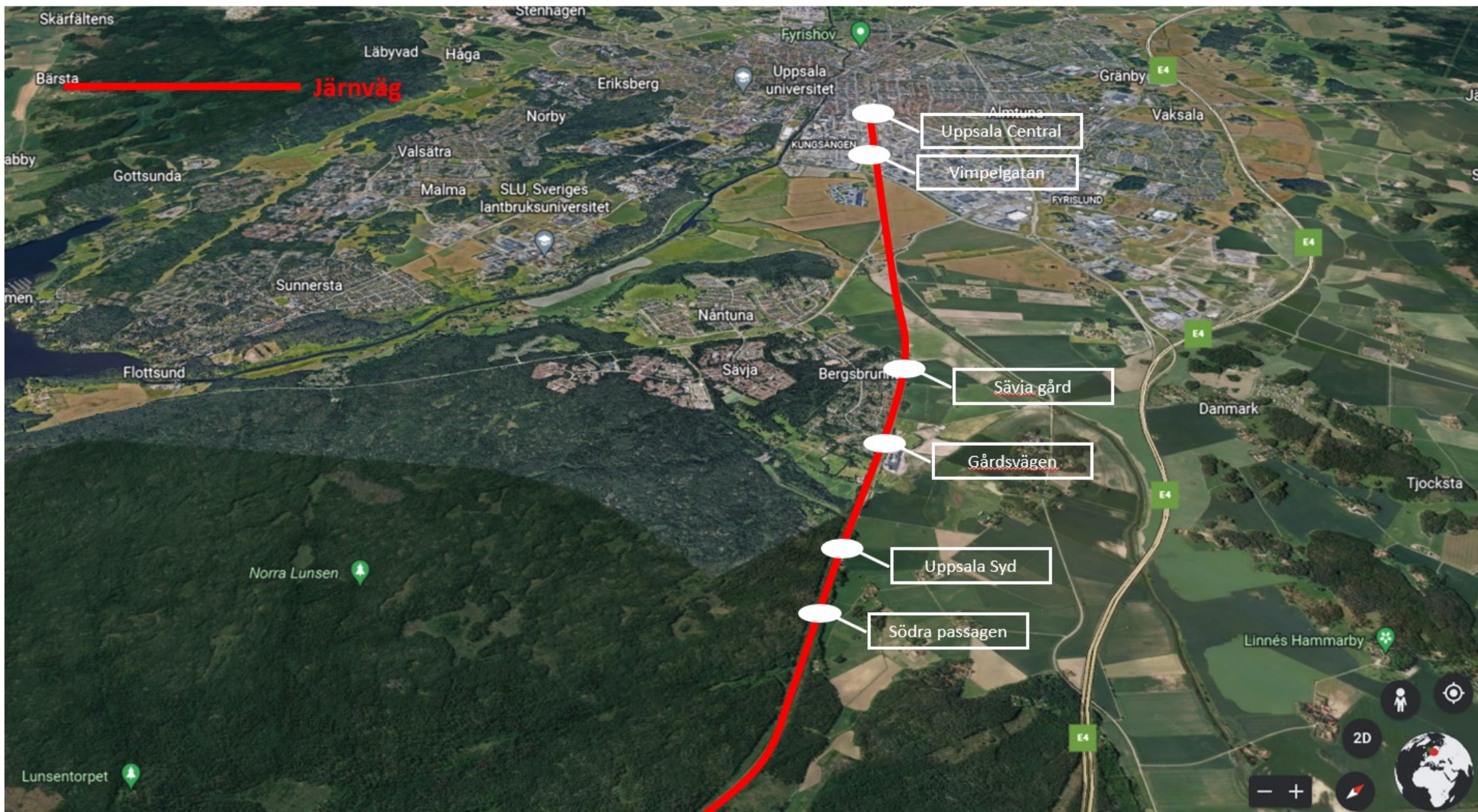


Sektion 0/410  
Alternativ bropelare



Sektion 0/410  
Tunnel Alternativ

## Bilaga 2



## Bilaga 3 Ekonomiska konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser, miljoner kronor

	Beräknad total kostnad	Kommunens kostnader i Järnvägsrelaterade anläggningar	Kommunens investeringar i egna anläggningar	Kommunens totala utgifter	Statligt stadsmiljöavtalsbidrag	Kommunens nettoutgifter	Kommentar
Uppsala Centralstation, Norra gångbron	210		155,3		105,0	50,3	Kommunen investerar enbart i Norra gångbron.
Uppsala Centralstation, cykelparkeringar	161		102,8		80,5	22,3	Trafikverket ersätter de som utgår med nya i cykelgarage.
Vimpelgatans tunnelloösning	225,0	36,7	73,6		36,8	73,5	Trafikverket medfinansierar med cirka 120 miljoner kronor.
Sävja gårds gång- och cykeltunnel	32,0	32,0				32,0	Kommer sannolikt att finansieras via länstransportplanen.
Gårdsvägen, trafik-, gång- och cykelloösning	86,8	0,0	0,0			0,0	Trafikverket bekostar trafiklösningen i sin helhet.
Väg från Gårdsvägens tunnel till Södra passagen	160		120,0			120,0	Villkor för att Trafikverket ska bygga östra entrén på Uppsala
Landskapsport/småviltspassage	80,0	0,0	0,0			0,0	Trafikverket bekostar en småviltspassage
Vallby och Söderby vägportar	?	0,0	0,0			0,0	Trafikverket bekostar åtgärderna i sin helhet.
Uppsala södra, gångbro	20,0	0,0	0,0			0,0	Trafikverket bekostar gångbron i sin helhet.
Uppsala Södra, stödmurar östra sidan	45,7	45,7				45,7	Åtgärder i järnvägsanläggningen
Uppsala Södra, stödmurar västra sidan	45,7		45,7			45,7	Åtgärder utanför järnvägsanläggningen.
Södra passagen, biltunnel	129,8						Den totala kostnaden för Södra passagen beräknas till 129,8 mkr. Kostnaderna för denna kommer att fördelas mellan kommunen och Trafikverket i den avsiktsförklaring som ska ingås under hösten 2022.
<b>Totalt</b>	<b>1196,0</b>	<b>114,4</b>	<b>497,4</b>	<b>611,8</b>	<b>222,3</b>	<b>389,5</b>	