

**Nr 39. Genomförandeavtal –
Uppsala norra infart, delen
planskildheter S:t Persgatan
och S:t Olofsgatan
KSN-2009-0323**

Kommunfullmäktige

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna förslaget till genomförandeavtal – Uppsala norra infart, delen planskildheter S:t Persgatan och S:t Olofsgatan, enligt i ärendet redovisad *bilaga*,

att i kommande inriktning, verksamhet, ekonomi beakta dels de investeringarna dels de kostnader som genomförandeavtalet medför, samt

att bemyndiga kommunstyrelsen att underteckna genomförandeavtal – Uppsala norra infart, delen planskildheter S:t Persgatan och S:t Olofsgatan.

Uppsala den 5 mars 2014
På kommunstyrelsens vägnar

Fredrik Ahlstedt/Astrid Anker

I avgörandet deltagande: Fredrik Ahlstedt, Cecilia Forss, Liv Hahne, Magnus Åkerman, Mats Gyllander (alla M), Mohamad Hassan, Peter Nordgren (båda FP), Stefan Hanna (C), Marlene Burwick, Ulrik Wärnsberg, Hilde Klasson, Bengt Westman (alla S), Maria Gardfjell, Frida Johnsson (båda MP) och Ilona Szatmári Waldau (V).

Dessutom närvarande: Simone Falk, Louise Landerholm Bill (båda M), Irene Zetterberg, Milischia Rezai (båda S) och Rickard Malmström (MP).

Ärendet

År 2005 tecknades ett avtal mellan Banverket och Uppsala kommun om tidigareläggning av utbyggnad av bangård och resecentrum (KSN-

2004-0166). Enligt detta avtal kom parterna överens om

-att plankorsningarna i S:t Olofsgatan och S:t Persgatan skulle studeras i en förstudie för resterande spårutbyggnad mellan Uppsala C och Svartbäcken, att plankorsningarna skulle ges hög prioritet i Banverkets verksamhetsplanering,

-att Uppsala kommun skulle parallellt bedriva detaljplanearbete och

-att parterna skulle genomföra förhandlingar om kostnadsfördelning för genomförande av planskildheter.

Kommunstyrelsen beslutade den 17 juni 2009 (§ 143) att godkänna avsiktsförklaring för utbyggnad av planskilda korsningar med Ostkustbanan. Ett genomförandeavtal tecknades sedan 2009-12-01, vilket nu behöver ersättas på grund av fördyringar och att åtgärderna därmed inte längre rymms inom avsedd pott i den fastställda nationella planen för transportsystemet 2010-2021.

Föredragning

Ostkustbanan har mycket tät trafik. Detta innebär att bommarna under rusningstrafik ligger nere en stor del av tiden. Genom utbyggnad av planskildheter elimineras denna barriäreffekt och såväl trafiksäkerhet som framkomlighet för trafikanter i gatunätet förbättras väsentligt.

Föreliggande genomförandeavtal innebär en ombyggnad av korsningen St. Olofsgatan till planskildhet. Samtidigt görs den profilhöjning av järnvägen som krävs för båda planskildheterna. Planskildheten för St. Persgatan ska finansieras helt och hållet av Uppsala kommun.

Planskildheterna måste byggas om samtidigt för att nå en acceptabel påverkan på tågtrafiken. Väljer kommunen att inte finansiera ombyggnaden av St. Persgatan kommer Trafikverket att stänga möjligheten till passage där.

Inriktningen är att utbyggnaden ska ske mellan 2017-2019 och samordnas med det pågående projektet Dubbelspår Gamla Uppsala. Ledningsomläggning planeras dock att påbörjas 2016.

Avtalet kommer att gälla under förutsättning att:

- kommunfullmäktige godkänner avtalet genom beslut som vinner laga kraft.
- kommunfullmäktige antar berörda detaljplaner som senare vinner laga kraft, samt
- regeringen fastställer förslaget till nationella planen för transportsystemet 2014-2025. I förslaget finns korsningarna namngivna med medfinansiering av kommunen och en notering att Uppsala kommun förväntas finansieras S:t Persgatan. Planen ska fastställas under våren 2014.

Trafikverket kommer att fakturera kommunen i takt med projektets framdrift. Överenskommelse om betalningsplan tecknas när förutsättningarna för genomförandet är mer kända i detalj.

Detaljplaneärendena föreläggs kommunfullmäktige samtidigt med detta ärende.

Ekonomiska konsekvenser

Genomförandavtalet innebär att Trafikverket är kostnadsansvarigt för genomförandet av S:t Olofsgatan som är kostnadsberäknad till 114 Mkr. Uppsala kommun lämnar dock ett bidrag till Trafikverket med en fast kostnad om 57 Mkr i prisnivå 2011-02. Eventuella kostnadsökningar står Trafikverket för. Trafikverket står även för de järnväggemensamma kostnaderna som beräknas uppgå till 127 Mkr.

Uppsala kommun är kostnadsansvarig för genomförandet av St. Persgatan. Den delen är kostnadsberäknad till 48 Mkr. Kommunen står för eventuella kostnadsökningar för denna del. Uppsala kommun svarar därutöver för kostnader för detaljplaneprocesserna samt för kostnader förknippade med olika former av tillståndsgivning, ev. arkeologi och markföroreningar i gata. Kommunen står även för markinlösen som grovt har beräknats till 4 Mkr.

Trafikverket och kommunen delar på kostnaderna för utredningar och bulleråtgärder under byggtiden samt för en riskanalys.

Det kan komma att uppstå fler kostnader, men dessa framkommer först när projekteringen är gjord.

I kommunens investeringsbudget ligger för närvarande 55 Mkr totalt för båda objekten, vilket innebär att korrigering behöver göras i IVE 2015-18.

Genomförandeavtal avseende Uppsala Norra Infarten, planskildheter vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan i Uppsala

Parter

Mellan Trafikverket Region Öst (nedan kallad Trafikverket), org.nr. 202100-6297 och Uppsala kommun (nedan kallat kommunen), org.nr. 212000-3005 tecknas följande avtal som grund för genomförandet av byggande av planskildheter vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan i Uppsala.

§ 1 Bakgrund

Ostkustbanan har mycket tät trafik vilket innebär att bommarna under rusningstrafik ligger nere en mycket stor del av tiden. Då många fotgängare, cyklister och motorfordonstrafikanter har behov av att korsa banan på väg till arbete, skola och tåg innebär plankorsningarna en säkerhetsrisk eftersom de långa väntetiderna medför spring under bommarna.

Genom utbyggnad av planskildheter elimineras denna påtagliga barriäreffekter och såväl trafiksäkerhet som framkomlighet för trafikanter i gatunätet förbättras väsentligt.

Dåvarande Banverket har genomfört förstudie under 2007, "Uppsala Norra Infart, DNR 05-732/SA20. Förstudiens utredningsalternativ UA1 omfattade en utbyggnad till tre spår mellan Uppsala C och Svartbäcken.

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 samt erforderlig profilhöjning. Tunnelängderna anpassas så att de medger en framtida utbyggnad till tre spår.

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

Trafikverket har i tidigare skede upprättat en ej fastställd systemhandling. Systemhandlingen är framtagen 2011-07-26 och ligger till grund för fortsatta arbetet.

Projekteringsarbetet inleds med utredningsfas för att kontrollera den ej fastställda systemhandlingens aktualitet. Skulle utredningsfasen visa på väsentliga skillnader jämfört med omfattningen som beskrivs i paragraf 2 och tillhörande kontrollkalkyl ska ny överenskommelse träffas mellan parterna avseende ansvar och finansiering för de förändrade delarna.

§ 2 Avtalets omfattning

Detta avtal reglerar det inbördes (finansiella) ansvaret mellan Trafikverket och Uppsala kommun i samband med genomförandet av byggnation av planskildheter vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan som ska ersätta dagens plankorsningar.

Arbetena omfattar:

- Byggande av två järnvägsbroar med brobredd för tre spår, inklusive gång- och cykelbroar på västra sidan för den s.k. Järnvägspromenaden.
- Erforderliga anslutningsarbeten exempelvis ramper, stödmurar och angoringar mm som Trafikverket utför i anslutning till järnvägen/GC-broarna för att kunna nå GC- passagerna under järnvägen
- Profilanpassning av befintlig bana till de nya järnvägsbroarna
- Anpassningsåtgärder på gatumark och intilliggande (anslutande) fastigheter

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.

S:t Persgatan utformas med en gång- och cykelbana med en bredd på 5,5 meter och en fri höjd på 2,7 meter.

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

Ett gestaltungsprogram ska upprättas i samverkan mellan parterna.

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

*** Reservation avseende avtalets omfattning**

Planskildheten vid S:t Persgatan är vid avtalets upprättande inte finansierad. Önskar Uppsala kommun ha en planskildhet vid S:t Persgatan så behöver kommunen senast vid den tidpunkt som Trafikverket anger visa att finansiering finns. Planskildheterna vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan behöver byggas samtidigt för att erhålla en acceptabel påverkan på tågtrafiken.

Väljer Uppsala kommun att inte finansiera planskildheten vid S:t Persgatan så kommer Trafikverket att stänga möjligheten till passage här.

§ 3 Organisation

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.

§ 4 Planer och tillstånd

4.1 Järnvägsplan

Järnvägsplan erfordras ej.

4.2 Detaljplan

Inom ramen för projektet ska erforderliga detaljplaner upprättas. Kommunen ansvarar för hela detaljplaneprocessen.

4.3 Övriga tillstånd

Kommunen tillser att de erforderliga kommunala tillstånd som blir nödvändiga för utbyggnaden erhålles.

§ 5 Genomförande

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 § 2 i detta avtal.

Parterna är överens om att kommunen ska godkänna de bygg- och förvaltningshandlingar som berör de anläggningsdelar som kommunen enligt § 10 ska äga och överta för drift och underhåll.

§ 6 Kostnadsansvar

Den beräknade kostnaden för utbyggnad av planskildheterna, baserad på materialet Ostkustbanan - Uppsala Norra Infart/Kontrollkalkyl (bilaga 2) daterad 2013-02-27, har beräknats till ca 288 Mkr i prisnivå 2011-02. Kontrollkalkylen omfattar inte kostnader för de punkter som finns upptagna under punkt 7, Mark- och fastighetsinlösen.

Trafikverket är kostnadsansvarig för genomförandet av S:t Olofsgatan. Dock lämnar Uppsala kommun ett bidrag med en fast kostnad om 57 Mkr i prisnivå 2011-02 till Trafikverket. Delen S:t Olofsgatan är kostnadsberäknad till 114 Mkr. Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för denna del.

För indexuppräknning gäller entreprenadindex som redovisas i bilaga 3.

Vidare är kommunen kostnadsansvarig för genomförandet av S:t Persgatan. Delen S:t Persgatan är kostnadsberäknad till 48 Mkr. Kommunen står för eventuella kostnadsökningar för denna del.

Trafikverket finansierar de järnvägsgemensamma kostnaderna som beräknas uppgå till 127 Mkr. Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för denna del.

Uppsala kommun är vidare kostnadsansvarig för de punkter som ej kostnadsberäknats och som finns upptagna i kontrollkalkylen under punkt 7, mark- och fastighetslösen. Exklusive skador med anledning av buller.

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 %.

Uppsala kommun är kostnadsansvarig för upprättande av erforderliga detaljplaner.

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.

§ 7 Övriga avtal

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

1. Markavtal – överenskommelser om erforderlig fastighetsreglering, bildande av servitut, nyttjanderätt för arbetsområde mm.
2. Genomförandeval för ledningar – regleringar av parternas ansvar vid nyanläggningar eller omläggningar av befintliga ledningar under genomförandet.
3. 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.

§ 8 Tidplan

I förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2014- 2025 ingår ombyggnad av de båda korsningarna, där Uppsala kommun förväntas finansiera S:t Persgatan. 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 som nämns ovan.

§ 9 Samordning

Trafikverket och kommunen ska samordna sina planprocesser och övriga tillståndprocesser.

§ 10 Ägande och rådighet

Trafikverket äger järnvägsanläggningen samt järnvägsbroarnas bärande konstruktioner.

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.

Kommunen ger Trafikverket rådighet över vatten för genomförande av projektet.

§ 11 Drift, underhåll och förnyelse

Ansvar för drift, underhåll och förnyelse följer ägandet enligt § 10.

§ 12 Besiktning

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

§ 13 Garantiåtagande

Trafikverket ansvarar för de garantiåtaganden som följer med entreprenadkontrakten.

B-anmärkningar utförs först efter det att den ägande parten enligt § 10 har godkänt att anmärkningarna ska utföras.

§ 14 Relationshandlingar

Trafikverket ska snarast efter godkänd slutbesiktning överlämna relationshandlingar till kommunen för de anläggningar som kommunen äger enligt § 10.

§ 15 Drift- och skötselinstruktioner

Trafikverket ska snarast efter godkänd slutbesiktning överlämna erforderliga drift- och skötselinstruktioner till kommunen för de anläggningar som kommunen äger enligt § 10.

§ 16 Information

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

§ 17 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.

§ 18 Betalning och fakturering

Trafikverket fakturerar kommunen i takt med projektets framdrift. Överenskommelse om betalningsplan tecknas när förutsättningarna för genomförandet är mer i detalj kända.

§ 19 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.

§ 20 Tvistelösning

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

§ 21 Avtalets giltighet

Avtalet gäller under förutsättning att följande villkor uppfylls:

att Uppsala kommun godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

att Uppsala kommun antar nya detaljplaner enligt § 4.2 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 är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Uppsala 2014-02-
För Uppsala kommun

Uppsala 2014-02-
För Trafikverket

.....
Fredrik Ahlstedt
Kommunstyrelsens ordförande

.....
Einar Schuch
Regionchef Region Öst