

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2023-03-28

Diarienummer:
KSN-2022-02108

Handläggare:
Gabriella Burel, Michael Eriksson, Adam Fischer

Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende järnvägsplan Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation i enlighet med ärendets bilaga 1, samt
2. **att** godkänna Avtal om fördjupade utredningar (förprojektering) med anledning av tillägg inom järnvägsplanen Uppsala Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation inom projekt Fyra spår Uppsala i enlighet med ärendets bilaga 2.

Ärendet

Kommunen och Region Uppsala har tillsammans med regeringen den 18 december 2017 tecknat en överenskommelse ("Fyrspårsavtalet") 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).

Kommunen och Region Uppsala ingick en avsiktsförklaring den 23 augusti 2022 avseende samtliga planerade åtgärder på sträckan.

Aktuellt ärende avser två medfinansieringsavtal gällande utbyggnaden av järnvägen till fyra järnvägsspår längs sträckan från kommungränsen med Knivsta till Uppsala Centralstation. Översiktskarta återges i ärendets bilaga 4. Avtalen har tagits fram tillsammans med Trafikverket och syftar till att definiera vilken part som finansierar vilka åtgärder på sträckan.

Medfinansieringsavtalet i ärendets bilaga 1 reglerar finansieringen för samtliga åtgärder i järnvägsanläggningen som Uppsala kommun medfinansierar. Avtalet om

fördjupade utredningar som återges i ärendets bilaga 2 reglerar finansieringen av vissa utredningar i tidiga skeden som påbörjats 2022 och som kommer att pågå till och med 2024.

Beredning

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

Ärendet bedöms påverka kommunens näringsliv positivt genom att bidra till att Fyrspårsavtalet kan genomföras. Bland annat möjliggörs ökade resenärsflöden mellan Uppsala och Stockholm och tillgängliggörs fler arbetsplatser i Mälardalen.

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 Fyrspårsavtalet åtagit sig att höja kapaciteten i järnvägsanläggningen. Denna kapacitetshöjning ska uppnås genom att järnvägen utvidgas från två till fyra spår före 2034. Dessutom ska en ny station anläggas söder om Bergsbrunna och Uppsala Centralstation utvidgas med ytterligare fyra tåglägen.

Regeringen har beslutat att investeringen ska ingå i den nationella planen för transportinfrastruktur under perioden 2022–2033 med motsvarande 6,5 miljarder kronor. Det är Trafikverket som har uppdraget att genomföra utbyggnaden. Trafikverkets uppdrag är begränsat till att utveckla anläggningen enligt grundutförande.

Kommunen bereds tillfälle att påverka anläggningens utformning så att den bättre anpassas efter kommunens behov. Samtliga behov som inarbetats genom detta avtal skapar förutsättningar för att Uppsala ska kunna utvecklas i takt med den tillväxt som sker över längre tid. Uteblir tilläggen får kommunen väsentligt sämre förutsättningar att över tid tillskapa bebyggelse kring den nya infrastrukturen. Det blir också svårare eller mer kostsamt att uppfylla andra relevanta politiska mål. De ändringar i utformningen som följer av kommunens önskemål blir tillägg till grundutförandet och måste finansieras av kommunen.

Det nu aktuella Medfinansieringsavtalet syftar därför till att definiera det statliga grundutförandet och de kommunala tilläggen i järnvägsanläggningen, finansieringen och ansvarsfördelningen av dessa samt ägandet över de resulterande anläggningarna, se bilaga 1.

Det nu aktuella avtalet om fördjupade utredningar syftar till att reglera finansieringen av tidiga utredningar, se bilaga 2.

Järnvägsplanen ska samrådats i maj 2023 och medfinansieringsavtalet och avtalet om fördjupade utredningar behöver vara signerade och antagna av kommunstyrelsen dessförinnan. Senast 2025 ska järnvägsplanen fastställas och därefter ska genomförandeavtal avseende samtliga åtgärder samt nödvändiga markavtal ingås.

Följande kostnader är inte upptagna i Medfinansieringsavtalet eller Avtalet om fördjupade utredningar men kommer att tillkomma:

- Finansieringen av den södra plattformanslutningen vid Uppsala Centralstation ingår inte, eftersom behovet av den ännu inte är bekräftat.
- Byggherrekostnader är inte inräknade i kostnaderna för den norra plattformanslutningen vid Uppsala Centralstation, eftersom det ännu inte är definierat om det är kommunen eller Trafikverket som ska projektera den.
- Markförvärvskostnader är medräknade i kostnadssammanställningen över Vimpelgatan, men inte ersättning för företagsskador. Dessa blir föremål för framtida överenskommelse. Kostnaden ska därvid fördelas mellan Trafikverket och kommunen enligt principen att Trafikverket ska betala för sådan företagsskada som hade uppkommit för grundutförandet och att kommunen ska betala för eventuella tillkommande kostnader som följer av tunnelutförandet.
- Kostnaderna för stödmurarna på järnvägens västra sida vid den planerade nya stationen söder om Bergsbrunna ingår inte i kostnadssammanställningen då detta är åtgärder som kommunen utför på kommunens mark. Anledningen till att åtgärden ändå är med i medfinansieringsavtalet är att Trafikverket behöver veta att plattformanslutningen kommer kunna angöra på den angivna höjden.

Beskrivning av åtgärderna

På Uppsala Centralstation leder idag Centralpassagen resenärer mellan perronger och ut i stan och knyter samtidigt samman stadens östra och västra sidor. Med det förväntade ökade resandet behöver åtgärder vidtas för att Centralspassagens samtliga nuvarande funktioner ska vidmakthållas och utvecklas utifrån framtida behov. Därför kompletteras Centralpassagen med en överliggande plattformanslutning, det vill säga en passage ovanför spåren. Denna ska utföras av Trafikverket som även ska ge ett bidrag till dess finansiering, se bilaga 3. Trafikverket ska dessutom utföra två väderskyddade rulltrappor från Centralpassagen till plattform åtta utefter den norrgående trappan på järnvägens östra sida.

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 plattformanslutning i anläggningens södra del i ett senare skede. Trafikverket ska redan från början utforma anläggningen på ett sådant sätt att bygget av en framtida gångbro inte försvåras.

Ställverket, som är ett statligt byggnadsminnesmärke, flyttas på Trafikverkets bekostnad för att ge plats åt det nya spårnoll. Flytten möjliggör även den södra plattformanslutningen och en bättre cykelpassage längs med spåret.

Vimpelgatan är idag en plankorsning som inte kommer att vara tillåten när järnvägsanläggningen utökas till fyra spår. Trafikverket ersätter därför korsningen med en tunnel och bekostar åtgärden med ett belopp motsvarande vad en bro hade kostat. Kommunen betalar mellanskillnaden mellan tunnel och bro, se bilaga 3. De nya järnvägsbroarna över vägen och det vattentäta tråget direkt under järnvägen införlivas i järnvägsanläggningen. Nedfarterna i tunneln och de vattentäta tråg som nedfarterna ligger i införlivas i de kommunala anläggningarna. Platsen är känslig för grundvatteninträning vilket gör att risken för kostnadsökningar är hög. Denna risk fördelas mellan kommunen och Trafikverket genom en riskfördelningstrappa där Trafikverket tar en allt större del av eventuella kostnadsökningar ju större ökningen är.

Kostnader som efter indexering överskrider budgeten med mer än 100 procent bärs till fullo av Trafikverket.

Vid Sävja gård förbereds för möjligheten att leda den planerade gång- och cykelvägen mellan Uppsala och Knivsta genom en gång- och cykelpassage. Trafikverket utför passagen kommunen finansierar den.

Trafikverket utför och bekostar en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen på Gårdsvägens befintliga plankorsning. Trafikverket utför och bekostar en planskild passage för fordon under järnvägen söder om befintligt läge. Kommunen bekostar en gång- och cykelpassage i fordonspassagen. Trafikverket ansluter fordonspassagen till Gårdsvägen på östra sidan om järnvägen genom att dra en väg från passagen öster om Tegelbruket och Danmarks idrottsplats.

Trafikverket bekostar en småviltpassage under järnvägen strax söder om vägtunneln.

Trafikverket utför och bekostar plattform och plattformsanslutning till östra och västra sidan om järnvägen vid den nya stationen i Uppsala Södra. Anslutningen till östra sidan villkoras av att kommunen och regionen visar att den kommer att trafikeras. Det villkoret avser kommunen att uppfylla genom att etablera hållplatser för stads- och regionbussar samt genom att etablera en pendlarparkering.

För att vinna yta åt kommunen på järnvägsanläggningens östra sida förlägger Trafikverket järnvägen på stödmurar på kommunens bekostnad. På järnvägsanläggningens västra sida uppför kommunen stödmurar för att möta den nivå där spårvägen ansluter.

Söder om Uppsala Södra utför Trafikverket en passage under järnvägen för att binda samman den kommande bebyggelsen väster om järnvägsanläggningen med kommande anslutningsväg som kommunen kommer att uppföra till den planerade trafikplatsen på E4:an vid Mora stenar och till väg 1060. Passagen bekostas av kommunen. Om de hydrologiska och geologiska omständigheterna är alltför komplicerade kan passagen i stället komma utföras som en bro över järnvägen. I sådana fall kommer en ny budget för åtgärden utarbetas.

Ekonomiska konsekvenser

I ärendets bilaga 3 redovisas kommunens ekonomiska konsekvenser av Medfinansieringsavtalet. Redovisningen är begränsad till sådana åtgärder som utförs av Trafikverket – antingen i järnvägsanläggningen eller i de kommunala anläggningarna.

Kostnader direkt kopplade till Avtalet om fördjupade utredningar beräknas uppgå till 13 miljoner kronor före indexering.

Kostnader direkt kopplade till Medfinansieringsavtalet beräknas uppgå till 841 miljoner kronor före indexering. Se ärendets bilaga 3 för resonemang kring indexering.

Av Medfinansieringsavtalets kostnader beräknas totalt 263 miljoner kronor finansiera åtgärder i själva järnvägsanläggningen och 468 miljoner kronor i åtgärder som utförs av Trafikverket i kommunala anläggningar i anslutning till järnvägen. Byggherrekostnader på 110 miljoner kronor tillkommer i takt med att åtgärderna rekvireras eller faktureras av Trafikverket.

Kostnader för anslutningar till passager och liknande åtgärder som utförs av kommunen tillkommer och ska bäras av kommunen.

Möjlig finansiering för vissa anläggningar via länstransportplan eller via externa fastighetsägare är inte inräknade i ovanstående bedömningar.

Bortsett från Vimpelgatan, vars risker hanteras genom ovan beskrivna riskfördelningstrappa, kan den slutliga medfinansieringen avvika från vad som definierats i medfinansieringsavtalen. Om sådan avvikelse är större än 40 procent efter indexering har parterna rätt att begära omförhandling.

Eventuella kostnadsökningar fördelas mellan Trafikverket och kommunen i enlighet med deras procentuella andel av finansieringen av aktuell åtgärd.

Samtliga kostnader i medfinansieringsavtalet och avtalet om fördjupade utredningar är angivna i de priser som rådde i januari 2022 då kalkylerna påbörjades och ska räknas upp med Trafikverkets infrastrukturindex för järnvägar.

Bedömningar över reinvesteringar samt drift- och underhållskostnader saknas i detta tidiga skede och ska definieras i framtida genomförandeavtal eller drift- och underhållsavtal.

Kostnader som uppstår under 2023 med anledning av avtalen, kommer att belasta kommunstyrelsens resultat. Beroende på periodisering av medfinansiering kan hela eller delar av kostnaden kostnadsföras 2023. Kostnader och investeringar som uppstår från 2024 och framåt, behöver beaktas i mål- och budgetprocessen för 2024–2026.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 28 mars 2023
- Bilaga 1, Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation
- Bilaga 2, Avtal om fördjupade utredningar (förprojektering) med anledning av tillägg inom järnvägsplanen Uppsala Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation inom projekt Fyra spår Uppsala
- Bilaga 3, Ekonomiska konsekvenser
- Bilaga 4, Översiktskarta

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

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

Dokumentdatum
2023-03-09

Medfinansiering Fyra spår Uppsala C-Uppsala S

Detta avtal avser planlägningsprocessen och/eller byggande för Åtgärder och innefattar:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
<input type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input type="checkbox"/>	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket <ul style="list-style-type: none"> - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra Åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal, nedan benämnt "Avtalet" om medfinansiering enligt följande:

§1 Parter

Trafikverket, Region Öst, organisationsnummer 202100-6297, nedan benämnd "Trafikverket"
Uppsala kommun, organisationsnummer 212000-3005, nedan benämnd "Kommunen"
nedan enskilt även benämnd "Part" och gemensamt "Parterna".

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta Avtal:

ASEK: Analysmetod och SamhällsEkonomiska Kalkylvärden för transportsektorn.

Basmånad: Basmånad för Trafikverkets Infrastruktur järnväg 2022-01.

Byggherrekostnader: Kostnad för de aktiviteter som byggherren genomför i egen regi, oberoende av entreprenadform, exkl. skatter och avgifter. Omfattar exempelvis projektledning, bygglösning, byggkontroller och andra kontroller, eget arbete med fastighetsbildning, bygglov, lagfart samt räntekostnader.

Ersättning: I de fall Trafikverket påverkar en annan parts funktion i sitt genomförande har Trafikverket ansvar att ersätta denna funktion som en del av sitt Grundutförande. Ersättningen ska regleras/dokumenteras i särskilt avtal eller i överenskommelse.

Fastställd totalkostnad: Summan av de bedömda kostnaderna för de anläggningar i Åtgärd 2 som ska bli del av de kommunala anläggningarna och de anläggningar i Åtgärd 2 som ska bli del av den Statliga anläggningen inklusive beräknad markförvärvskostnad.

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

Dokumentdatum
2023-03-09

ombyggnad av infrastruktur och som utgår från det statliga ansvaret. Trafikverket äger, finansierar och bär förvaltningsansvar för järnvägens Grundutförande och där ingår bl.a. spårssystem, plattformar, plattformsförbindelser, plattformstak och trafikinformationssystem. Begreppet Grundutförande används i samband med medfinansiering från annan Part till statlig infrastruktur.

Index: Trafikverkets Infrastrukturindex för investering järnväg.

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

Statlig anläggning: Den blivande järnvägsfastighet som bildas med järnvägsplanen som underlag.

Tillägg: De förbättringar eller anpassningar som annan Part föreslår för att lösa trafiksituationen – eller andra behov – utöver vad som ingår i Grundutförandet. Exempel på Tillägg kan vara stationshus, bussterminal, cykel- och bilparkering, utsmyckning och gestaltning som väsentligt avviker från Grundutförandet. Begreppet Tillägg används i samband med medfinansiering från annan Part – i detta Avtal från Kommunen – till statlig infrastruktur.

Uppsala S: Arbetsnamn för ny station söder om Bergsbrunna.

Åtgärd: Definieras i § 5.

§3 Bakgrund och syfte

Den 18 december 2017 ingick Kommunen och region Uppsala ett avtal med Staten "Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun" (N2017/07384/PBB). Trafikverket erhöll därefter ett uppdrag att genomföra projektet Fyra spår Uppsala enligt den nationella transportplanen 2018-2029 som bekräftades i den nationella transportplanen 2022-2033 med tillägg för anpassningar av Uppsala C. Projektets uppdrag är att bygga två nya spår mellan Uppsala C och länsgränsen Stockholm, anpassningar av Uppsala C samt bygga två nya stationer i Bergsbrunna (Uppsala S) och i Alsike.

Syftet med detta Avtal är att reglera respektive Parts åtagande och finansiella ansvar för den statliga och den kommunala infrastruktur som ska medfinansieras eller ersättas i genomförandet av projekt fyra spår Uppsala –länsgräns Stockholm, delen Uppsala C-Uppsala S.

I kommande genomförandeavtal kommer Parterna att reglera fortsatt planering och genomförandet av Åtgärderna enligt § 5 och aktiviteter i § 6.

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

Parterna har i juni 2022 ingått en Avsiktsförklaring Fyra spår Uppsala avseende delen söder Bergsbrunna-Uppsala C (Ref: TRV 2022/80628, KSN-2022-02108; RS2022-00324). Avsiktsförklaringen anger Parternas avsikter avseende ansvarsfördelning för varje Åtgärd.

Dessförinnan har Parterna ingått:

Dokumentdatum
2023-03-09

- Avsiktsförklaring för genomförande av gemensam målbild 2050+ för Uppsala Resecentrum, Ref: TRV2018-60174
- Samarbetsavtal för planering, dimensionering och lokalisering av olika funktioner för att stärka Uppsala Central, signerat 2020-12-04.

§5 Beskrivning av Åtgärder

Åtgärd 1 Plattformsanslutning Uppsala C: Parterna är överens om att en överliggande plattformsanslutning över järnvägsanläggningen vid Uppsala C skall projekteras av Kommunen och utföras av Trafikverket som ett Tillägg enligt bilaga 1. Tillägget bedöms enligt båda parter innebära en ökad nytta för tågresenärer på grund av minskad gångtid och minskad trängsel jämfört med Grundutförandet. Plattformsanslutningen skapar effektiva gångvägar mellan plattformarna och övriga målpunkter inom och utanför stationsanläggningen och underlättar gångflödet mellan de östra och västra stadsdelarna. Den överliggande plattformsanslutningen kommer i den västra änden ansluta till det nya stationshus som Kommunen avser att bygga och i den östra sidan finns möjlighet att skapa en direktanslutning till redan befintliga handels- och kontorsfastigheter.

Bedömd kostnad för hela Tillägget beräknas vara 210 mkr givet planerad utformning enligt bilaga 1. Trafikverket tar kostnadsansvar för den ytterligare nytta som enligt ASEK värderas till 15,6 mkr. Denna ersättning utgår som ett fast engångsbelopp som inte indexeras.

Parterna är också överens om att delar av Grundutförandet i Centralpassagen tillförs Tillägget, dvs. viss funktion och kostnad förs över till plattformsanslutningen. Trafikverket bekostar därför även följande funktioner i plattformsanslutningen:

- 2 hissar à 3,5 mkr per hiss. Dessa hissar motiveras av att de skapar nödvändig redundans i anläggningen.
- 1 tidigare planerad gångbro som nu inte byggs över Centralpassagen från spår 9-10 till gradängtrappan norra sidan á 3,75 mkr utan motsvarande belopp tillförs istället plattformsanslutningen. Byggnation av den tidigare planerade gångbron över Centralpassagen ska dock inte omöjliggöras om behov uppstår i framtiden.

De bedömda kostnaderna för de tillförda funktionerna ovan är i fasta priser per Basmånad och justeras med Index vid tidpunkten för ekonomisk reglering av Tillägget.

Kommunen ansvarar för utformning och funktion och dessa ska samordnas med Trafikverket. Trafikverket ansvarar för framtagande av bygghandlingar och detta ska samordnas med Kommunen. Trafikverket bygger den kompletterande plattformsanslutningen.

Kommunen kommer att äga och i samverkan med Trafikverket ha rådighet över den tillkommande plattformsanslutningen och ha ansvar för drift- och underhåll av den.

Åtgärd 2 Tunnel Vimpelgatan: Kommunen önskar att nuvarande plankorsning vid Vimpelgatan byggs om till tunnel under järnvägen. Trafikverkets Grundutförande är en bro över järnvägen som ansluter mot Kungsgatan respektive korsningen Sofielundsgatan/Björkgatan. Parterna är överens om att bygga tunnel. Skillnaden i kostnad utgör ett Tillägg. Motivet och nyttorna med Tillägget är att tunneln bättre stämmer överens med den tänkta stadsutvecklingen på platsen. Tunneln har mindre menlig inverkan på de bostäder som är tänkta på platsen och passar bättre in i stadsmiljön. Dessutom kommer den att bli en mer ändamålsenlig länk in den framtida

Dokumentdatum
2023-03-09

trafiklösning som syftar till att avleda trafik från stadskärnan och till att avlasta Kungsängsleden.

Åtgärden består av järnvägsbroar över vattentätt tråg och tunnelnedfarter med vattentäta tråg, dilatationsfogar och jordförankringar och samtliga övriga komponenter som är nödvändiga för en funktionell, stabil och vattentät anläggning, se bilaga 3.

För järnvägen bärande konstruktioner samt tråget direkt under järnvägen och därtill hörande komponenter ska ägas och förvaltas av Trafikverket och ingår därmed i den Statliga anläggningen. Tunnelnedfarterna med vattentäta tråg och därtill hörande komponenter ska ägas och förvaltas av Kommunen. Gränsen mellan Kommunens och statens anläggningar går i dilatationsfogarna. Trafikverket ansvarar för den östra dilatationsfogen och Kommunen för den västra.

De ekonomiska villkoren för utförandet av Åtgärden regleras i § 8.

Åtgärden bedöms vara förenad med hög risk på grund av grundvattenförhållandena. En särskild modell för riskfördelningen ska därför tillämpas på genomförandet av denna Åtgärd, se § 8. Trafikverket som byggherre och Kommunen som medfinansiär har gemensamma incitament att arbeta med riskreducering och därmed hålla ned kostnaderna.

Trafikverket ska inte omöjliggöra byggnation av en gång- och cykelbro över passagen.

Åtgärd 3 Gång- och cykelpassage Sävja gård: Trafikverket ska utföra byggnation av gång- och cykelpassage vid Sävja gård, enligt bilaga 4. Passagen är ett Tillägg. Motivet och nyttorna med Tillägget är möjligheten att skapa gång- och cykelväg mellan Knivsta och Uppsala samt anslutning till sådan väg från Bergsbrunna.

Den bedömda kostnaden för Åtgärden är 32 miljoner kronor, varav Kommunen ska stå för 100 %.

Innan anläggningen byggs ska Kommunen ha utfört nedfarter enligt bilaga 4.

Åtgärd 4 Stödmurar östra sidan Uppsala S och brofundament: Kommunen önskar stödmur på östra sidan av järnvägen vid Uppsala S och brofundament för en gångbro söder om den tänkta stationsanläggningen. Trafikverkets Grundutförande är slänt. Kommunen medfinansierar och Trafikverket utför stödmur på den östra sidan som möter slänt 1:3 enligt bilaga 5. Kommunen ska finansiera mellanskillnaden mellan stödmur och brofundament som utgör Tillägg och slänt som är Grundutförande.

Motivet och nyttorna med Tillägget är att Kommunen tjänar byggbar yta och får möjlighet att förvalta ytan fram till stödmuren. Området bedöms betinga ett högt marknadsvärde men det byggbara området begränsas i öster av jordbruksmark som Kommunen i största möjliga utsträckning behöver bevara.

Stödmurarna ska ägas och förvaltas av Trafikverket. Kommunen ska ansvara för eventuella tillkommande ytskikt.

De teknikgårdar som Trafikverket planerar vid Söderby och Vallby vägportar ska tryckas in i järnvägsslänten i enlighet med bilaga 5. De stödmurar som fordras för detta utgör Tillägg.

Den bedömda kostnaden för Tillägget är 111,6 miljoner kronor, varav Kommunen ska stå för 106,9 miljoner kronor (96%) och Trafikverket för 4,7 miljoner kronor (4%) motsvarande besparingen i slänter som inte behöver byggas på grund av stödmuren.

Dokumentdatum
2023-03-09

Kommunen avser att höja marken på östra sidan om Uppsala S. Motivet till denna höjning är en bättre stadsmiljö och kostnadsbesparingar för grundläggning av vägar och intilliggande byggnader. Konsekvenserna för den kommunala medfinansieringen definierad i detta Avtal av sådan markhöjning ska preciseras i ett tilläggsavtal.

Åtgärd 5 Gårdsvägen: Trafikverket ska i sitt Grundutförande ersätta den befintliga plankorsningen i Bergsbrunna med en Gång- och cykelpassage ungefär i befintligt läge, en fordonspassage strax söder om samhället, en förstärkt väg mellan Gång- och cykelpassagen och fordonspassagen i enlighet med bilaga 7.

Som Tillägg till Grundutförandet ska fordonspassagen kompletteras med en gång- och cykelpassage. Att samlokalisera en gång- och cykelpassage med fordonspassagen under järnvägen söder om Bergsbrunna motiveras av att platsen förväntas fungera som en viktig länk för de boende på de olika sidorna av järnvägen. Byggs ingen sådan passage är risken stor att fotgängare och cyklister kommer att använda fordonspassagen där de exponeras för fordonstrafiken.

Den bedömda kostnaden för fordonspassagen är 66,1 miljoner kronor, varav Kommunen ska stå för 19,8 miljoner kronor (30 %) och Trafikverket för 46,3 miljoner kronor (70%).

Åtgärd 6 Södra passagen: Trafikverket ska utföra byggnation av en planskild fordons-, gång- och cykelpassage under järnvägen enligt bilaga 8. Åtgärden utgör ett Tillägg. Motivet och nyttorna med Tillägget är att de östra och västra stadsdelarna kan förbindas med kollektivtrafik och att de västra stadsdelarna får förbindelse med den planerade trafikplatsen på E4. Denna förbindelse är även tänkt att underlätta utbyggnaden av stadsdelen väster om järnvägen. Av det skälet är det angeläget att Åtgärden färdigställs så fort som möjligt, vilket Trafikverket har med i sin planering av Åtgärden.

Den bedömda kostnaden för Åtgärden är 104,0 miljoner kronor, varav Kommunen ska stå för 100 %.

Om det på grund av grundvattenförhållanden eller andra skäl visar sig vara alltför kostsamt eller riskabelt att bygga en passage under järnvägen ska Parterna se över möjligheterna att istället bygga en passage över järnvägen. Sådan ändring av utförandet kan komma att påverka tidsplanen för planering och genomförande av Projekt Fyra spår Uppsala.

§6 Andra planeringsförutsättningar

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.

Dokumentdatum
2023-03-09

Denna överliggande plattformsanslutning 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.

Uppsala C

Trafikverket ska ersätta Kommunen för sådana funktioner som försvinner ur den kommunala anläggningen med anledning av järnvägens utvidgning och som Kommunen därmed måste ersätta på annan plats t.ex. cykelbanor och cykelparkeringar vid Uppsala C.

- **Cykelparkeringar Uppsala C**

Kommunen ska anlägga nya cykelparkeringar för att ersätta de 2328 platser som enligt bilaga 2 försvinner med anledning av utbyggnaden av spåren. Trafikverket ska som en del av Grundutförandet ge ekonomisk ersättning till Kommunen motsvarande avveckling av befintliga parkeringar och totalkostnaden för samma antal likvärdiga parkeringar inklusive den asfalterade/plattbelagda yta som fordrats för de platser som tagits bort.

Trafikverket ersätter kommunen med 17,2 mkr för de utgående cykelparkeringarna per Basmånad. Ersättningen justeras med Index.

- **Cykelbanor**

Kommunen ska anlägga nya cykelbanor för att ersätta dem som försvinner med anledning av järnvägsanläggningens utvidgning. Trafikverket ska som del av Grundutförandet ge ekonomisk ersättning till Kommunen motsvarande kostnaden för att ersätta de befintliga cykelbanorna med nya.

Trafikverket ersätter kommunen med 6,5 mkr för de utgående cykelbanorna per Basmånad. Ersättningen justeras med Index.

Utöver ovanstående tillkommer bland annat följande funktioner som berör Kommunens anläggningar och behöver hanteras i kommande avtal. Listan är inte fullständig utan utgör exempel på anläggningar som är kända vid Avtalets undertecknande.

- **Konstverket** – Trafikverket behöver flytta det konstverk som står mellan Juvelen och järnvägsanläggningen.
- **Bilparkeringar** – Trafikverket behöver ersätta de hyresgäster som har parkeringsplatser inom anläggningen när dessa tas i anspråk för utbyggnaden.
- **Ställverket** – Trafikverket behöver flytta på ställverket som utgör statligt byggnadsminnesmärke för att bereda plats åt spår 0. Den nya placeringen ska integreras i den tänkta stadsmiljön, inte omöjliggöra ytterligare en gångbro över spårområdet (den Södra gångbron) och möjliggöra god passage för cykeltrafik.
- **Ledningar** – Trafikverket ska ta hänsyn till befintliga ledningar i marken.
- **Tillfälliga nyttjanden under byggtiden** – Trafikverket ska i samverkan med Kommunen i god tid planera sina tillfälliga markbehov under byggtiden.

Lennakatten

Kommunen ska utföra flytt av det befintliga stationshuset Lennakatten till Bergsbrunnsparken (alternativt bygga nytt stationshus) och bygga ut bangården i Bergsbrunnsparken. Trafikverket ska finansiera avveckling (eventuellt flytt och återbruk) av befintlig anläggning på Uppsala C. Kommunen ska ta fram en järnvägsplan för Åtgärderna i Lennakattens anläggning. Trafikverket ska ersätta Kommunen för dess

Dokumentdatum
2023-03-09

kostnader kopplat till Lennakattens flytt till Bergsbrunnsparken inklusive kostnad för upprättande av järnvägsplan.

Stödmurar västra sidan Uppsala S

Kommunen ska uppföra stödmurar på västra sidan av spåranläggningen vid Uppsala S. Trafikverket har inte möjlighet att bereda Kommunen och dess entreprenörer tillgång till spårområdet för klottersanering eller övrigt underhåll av dessa stödmurar. Murarna behöver därför placeras så att tillträde för drift och underhåll är möjligt mellan järnvägsfastigheten och stödmurarna.

Söderby vägport

Trafikverket ska som en del av sitt Grundutförande utföra och finansiera en passage under järnvägen för gång- och cykeltrafik, med fri höjd enligt befintlig vägport.

Om det med hänsyn till Lunsens Natura 2000-skydd går att sänka marken i tunneln ca 0,5 m ska Trafikverket eftersträva att göra det. Eventuellt ska denna sänkning utföras av Kommunen.

Gestaltningssgrupp

Trafikverket ska omgående etablera en samverkansgrupp för att tillsammans med Kommunen och Region Uppsala arbeta fram ett gestaltungsprogram för berörda Åtgärder.

Gestaltungsprogrammet ska fungera som utgångspunkt för arbetet med formgivningen i alla relevanta delar i den Statliga anläggningen.

Kommunen ska representeras av högst två personer, Trafikverket av högst två personer och Region Uppsala ska bjudas in.

Parterna ansvarar gemensamt för att sammankalla och leda mötena.

Eventuella kostnader för framtagande av gestaltungsprogrammet ska bekostas av Trafikverket för Grundutförande och Tillägg.

§7 Finansiering

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

1083,8 mkr (en miljard åttiotre miljoner åtta hundra tusen kronor).

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

262,7 mkr (tvåhundra sextiotvå miljoner sju hundra tusen kronor)

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

468,1 mkr (fyra hundra sextio åtta miljoner ett hundra tusen kronor).

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

110,1 mkr (ett hundra tio miljoner ett hundra tusen kronor)

Dokumentdatum
2023-03-09

Finansieringen av Åtgärderna fördelas enligt följande:

Tabell 1. Bedömda kostnader exklusive byggherrekostnader

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	214,6	252,0	-	0,0	-
1.2	Gång- och cykelpassage Sävja gård (Åtgärd 3)	TRV	32,0	0,0	0%	32,0	100%
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	111,6	4,700	4%	106,9	95,79%
1.5	Södra passagen (Åtgärd 6)	TRV	104,0	0,0	0%	104,0	100%
1.6	TOTAL		528,3			262,7	
Åtgärder i de kommunala anläggningarna			Ersättning				
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr)	Trafikverket (Grundutförande)		Kommunen	
				Mkr	%	Mkr	%
2.1	Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C** (Åtgärd 1)	TRV	210,0	26,4	-	183,7	-
2.2	Cykelparkeringar Uppsala C (se § 6)	UK	17,2	17,2	-	0,0	-
2.3	Cykelvägar Uppsala C (se § 6)	UK	6,5	6,5	-	0,0	-
2.4	Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg* (Åtgärd 2)	TRV	321,8	37,4	-	284,4	-
	TOTAL		555,5	87,5		468,1	

*Åtgärden ingår i Åtgärd 2 definierad i §§ 5 och 8 och ingår därmed i Fastställd totalkostnad till grund för riskfördelningstrappan.
** I Trafikverkets finansiering ingår ett engångsbelopp för den tillkommande nyttan av norra gångbron enligt ASEK

Punkterna 1.1 – 1.5 samt 2.4 är baserade på fastställda kalkylsammanställningar.
Punkterna 2.1 – 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 punkterna 1.2-1.5 och 2.4 i Tabell 1.

Byggherrekostnader ska även utgå på de projekterings- och byggkostnader som Trafikverket har i punkten 2.1.

Byggherrekostnader ska dock inte läggas på de faktiska kostnader för marklösen i punkten 2.4 som faktureras eller rekvireras mellan parterna.

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. Sådan justering ska inte göras avseende Åtgärd 2 Vimpelgatan som i Tabell 1 definieras i punkterna 1.1 och 2.4. Dessa ska istället regleras enligt § 8.

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

§8 Hantering av kostnadsförändringar Åtgärd 2

Den Fastställda totalkostnaden för Åtgärd 2 är summan av punkterna 1.1 och 2.4 i Tabell 1, dvs 536,4 mkr. Fastställd totalkostnad definieras av fastställd kalkylsammanställning över Åtgärden plus förväntad marklösenkostnad. I Fastställd totalkostnad ingår även ett riskillägg à 75 mkr för eventuell platta som behöver gutas under vatten mellan sponten.

Dokumentdatum
2023-03-09

Av Fastställd totalkostnad utgör 214,6 mkr kostnader i den Statliga anläggningen och 321,8 mkr kostnader i de kommunala anläggningarna.

Av Fastställd totalkostnad ska Trafikverket bekosta 252 mkr, motsvarande kostnaden för Grundutförandet, dvs den vägbro som inte byggs och dess bedömda marklösenkostnad, och Kommunen mellanskillnaden, dvs 284,4 mkr.

Kostnaden för grundutförandet finansierar hela den statliga anläggningen i Åtgärden samt delar av den kommunala anläggningen (37,4 mkr).

Den Fastställda totalkostnaden ska justeras med Index.

Den slutliga regleringen av medfinansieringen utgår från den Fastställda totalkostnaden. Eventuella kostnadsökningar sker enligt följande trappstegsmodell.

Tabell 2 Fördelning av risk utifrån Fastställd totalkostnad

Intervall av kostnadsförändring verklig kostnad jmf med fastställd kostnad	Fastställd totalkostnad Trafikverket 47% Kommunen 53%	Trappsteg1 Trafikverket 47% Kommunen 53%	Trappsteg 2 Trafikverket 62% Kommunen 38%	Trappste3 Trafikverket 77% Kommunen 23%	Trappsteg 4 Trafikverket 100% Kommunen 0%
+>100%-					
+>50%-100%					
+>25%-50%					
+0-25 %					
<0%					

Exempel 1: När den fastställda totalkostnaden är 536,4 mkr och om den verkliga och slutliga kostnaden blev 650 mkr dvs, 21,2 %, dyrare så fördelas kostnaderna enligt följande:

Kommunen: 284,3 mkr (fastställd totalkostnad) + 60,2 mkr (trappsteg 1) = 344,5 mkr
Trafikverket: 252,1 mkr (fastställd totalkostnad) + 53,4 mkr (trappsteg1) = 305,5 mkr

Exempel 2: När den fastställda totalkostnaden är 536,4 mkr och den verkliga och slutliga kostnaden blev 825 mkr dvs 53,8% dyrare, så fördelas kostnaderna enligt följande:

Kommunen: 284,3 mkr (fastställd totalkostnad) + 71,1 mkr (trappsteg 1) +51 mkr (trappsteg 2) + 4,7 mkr (trappsteg 3) = 411,1 mkr

Trafikverket: 252,1 mkr (fastställd totalkostnad) +63 mkr (trappsteg 1) + 83,1 mkr (trappsteg 2) + 15,7 mkr (trappsteg 3) = 413,9 mkr

Trappan i Tabell 2 ska tillämpas i inverterad form om kostnadsförändringen innebär minskade kostnader för Åtgärden jämfört med Fastställd totalkostnad. Det betyder att en kostnadsförändring inom spannet 0 till -25 % innebär att Kommunen får del av 53 % av kostnadsänkningen och Trafikverket 47% och så vidare.

Exemplen ovan är exklusive byggherrekostnader och Index.

I bedömd marklösenkostnad ingår inte ersättning för företags- och rörelseskada. Trafikverket ska bekosta ersättningar avseende företags- och rörelseskada för sådan verksamhet som hade skadats av Grundutförandet. Kommunen ska bekosta ersättningar avseende företags- och rörelseskada för sådan verksamhet i andra fastigheter som skadas av Åtgärden. Ansvarsfördelningen ska regleras i ett genomförandeavtal.

Dokumentdatum
2023-03-09

§9 Ansvarsfördelning

Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive anläggningar enligt §§ 5 och 6 om det inte påverkar förutsättningarna för hela projektet. För övrigt gäller följande:

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ska utföra eller låta utföra Åtgärderna inom det statliga åtagandet samt de som omfattas av detta Avtal § 5.
2. Trafikverket ska äga allt som tillförs den Statliga anläggningen
3. Trafikverket ansvarar för drift- och underhåll av den Statliga anläggningen med undantag för Kommunens ansvar definierat i p 3 nedan.

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 drift och underhåll av kommunal väg genom den statliga anläggningen i Åtgärden 3 Gång- och cykelpassagen Sävja gård, i Åtgärden 6 Södra Passagen, i fordons- och gång- och cykelpassagen i Åtgärden 5 Gårdsvägen samt i Åtgärden 2 Vimpelgatan. Detta drift- och underhållsansvar inkluderar förutom vägkropp och vägbeläggning även ytskikt i tunnelvägg och tunneltak samt belysning, avvattning och eventuell övrig vägutrustning, enligt § 3.

Kommande avtal

Kompletterande medfinansieringsavtal kan bli nödvändiga när Parterna fått fördjupade kunskaper i och med kommande projektering som innebär att förutsättningarna väsentligen ändras.

Parterna ska för Åtgärderna i § 5 och i förekommande fall för aktiviteterna i § 6 ingå genomförandeavtal, drift- och underhållsavtal och markavtal. Genomförandeavtal ska reglera samordningen och utförandet av Åtgärderna och precisera gränserna för ägande. Drift- och underhållsavtal ska reglera ansvaret för drift, underhåll och förnyelse av färdiga anläggningar. Markavtal ska upprättas om Åtgärderna föranleder att berörda fastigheter behöver ändras.

§10 Betalning

Trafikverket rekviderar medfinansieringen av de anläggningar som ska tillfalla staten och fakturerar kostnaderna för de anläggningar som ska tillfalla Kommunen enligt sådana betalningsplaner som i samverkan mellan Parterna ska upprättas med framtida kontrakterade konsulter och entreprenörer. Rekvisering och fakturering av upparbetade kostnader sker löpande i mars, augusti och december varje år.

Rekvisition och faktura skall sändas till utbetalarens fakturaadress och märkas enligt följande:

Åtgärder vid Uppsala C (alla Åtgärder norr om Åtgärd 2, Vimpelgatan):

- Ansvar: 70001
- Projektnummer: 1003457

Vimpelgatan (alla Åtgärder från Vimpelgatan i norr till Kuggebro i söder):

- Ansvar: 15036
- Projektnummer: 9009317

Södra staden (samtliga Åtgärder söder om Kuggebro):

Dokumentdatum
2023-03-09

- Ansvar: 775053
- Projektnummer: 1003047

Kommunen kommer att dela upp Södra stadens Åtgärder i enskilda projekt och därmed meddela Trafikverket andra ansvars- och projektnummer.

Till rekvisition skall bifogas underlag där det ska framgå hur beloppet är uträknat. Till faktura ska bifogas specifikation över upparbetade kostnader. Detaljering i underlaget eller specifikationen överenskommes mellan Parterna genom samverkan.

Rekvireringen/faktureringen adresseras enligt instruktion på Kommunens hemsida.

Faktura från Kommunen till Trafikverket adresseras enligt instruktion på Trafikverkets hemsida.

§11 Projektorganisation och former för Parternas samarbete

Fortsatt planering och genomförandet av Åtgärderna i detta Avtal ska ske i nära samverkan mellan Parterna och eventuellt andra intressenter.

Ömsesidiga informationsmöten ska genomföras med den regelbundenhet som Parterna beslutar i särskild ordning.

§12 Tidplan

Preliminär start- och sluttidpunkt:

- | | |
|---|-------------------|
| - Beslut systemhandling | Sommaren 2024 |
| - Järnvägsplan inlämnas för fastställelse | Våren 2025 |
| - Produktionsstart | Vintern 2026/2027 |
| - Öppning för järnvägstrafik | 2032-2034 |

§13 Avtalets giltighet

Detta Avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av Parterna under förutsättning att:

1. Båda Parter undertecknar Avtalet senast 2023-06-05.
2. Uppsalas Kommunfullmäktige godkänner medfinansieringsavtalet senast 2023-06-22.
3. Trafikverket erhåller erforderliga medel för genomförande.

Om kostnaden med hänsyn till Index vid anbudstillfället överstiger 40 % av bedömd totalkostnad för annan Åtgärd än Åtgärd 2 ska båda Parter ges möjlighet till omförhandling.

Om Trafikverket inte erhåller erforderliga medel enligt punkten 3 ovan skall Parterna upprätta ett nytt avtal som ska reglera hur de faktiskt erhållna medlen ska fördelas mellan Åtgärderna och/eller insatserna definierade under övriga planeringsförutsättningar.

Avtalet förblir i övrigt giltigt till och med att samtliga förpliktelser är uppfyllda.

Om Avtalet upphör att gälla avseende någon Åtgärd, kvarstår respektive Parts finansieringsansvar av dittills genomförda och upparbetade kostnader för Åtgärden.

Dokumentdatum
2023-03-09

§14 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta Avtal ska vara skriftliga och undertecknas av Parterna för att vara giltiga.

§15 Tvistlösning

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av detta Avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Detta Avtal är digitalt upprättat och signerat.

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket (Namnförtydligande)

Uppsala kommun
(Namnförtydligande)

Ort och datum

Uppsala kommun
(Namnförtydligande)

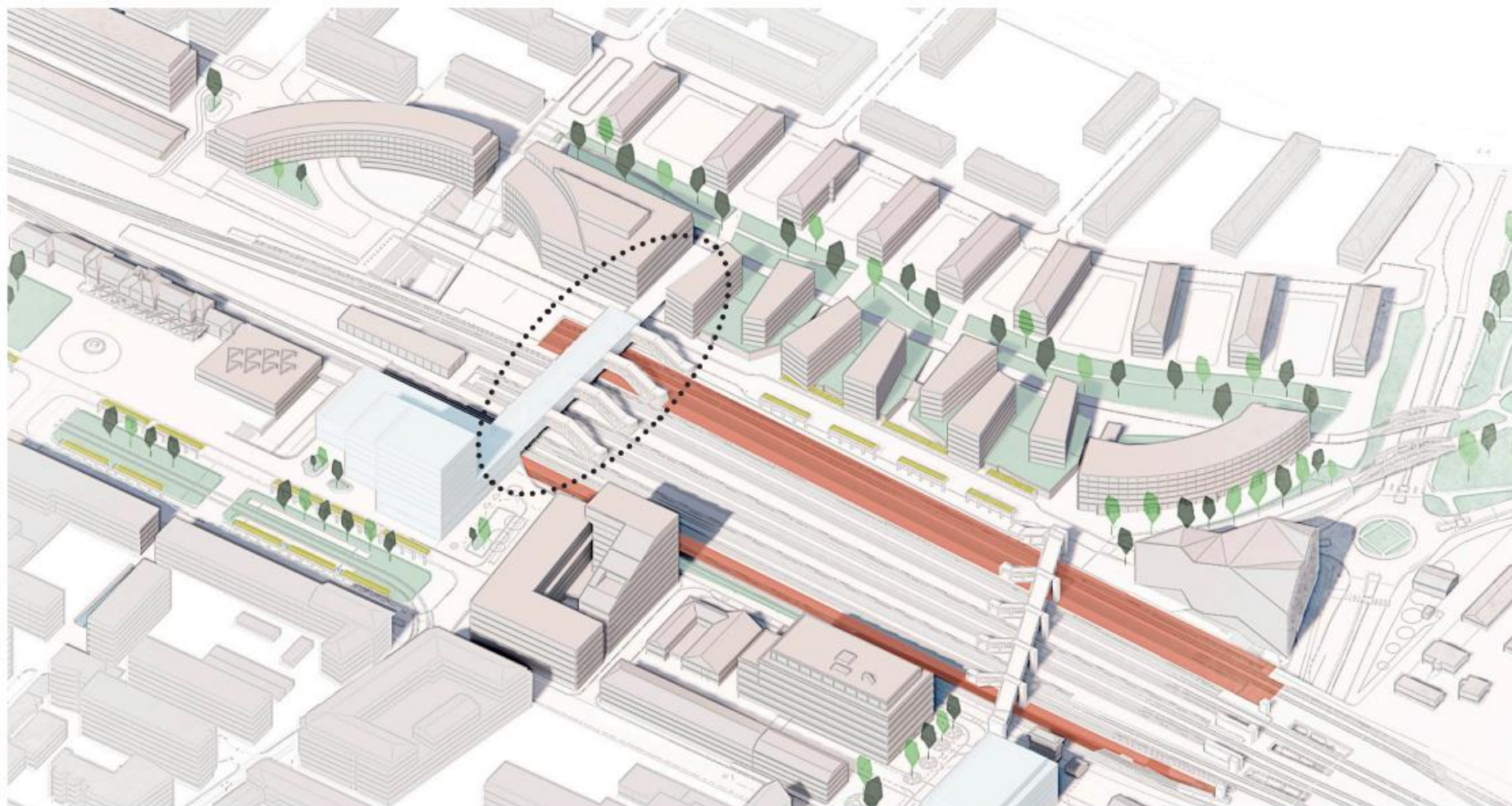
Bilageförteckning:

- Bilaga 1. Överliggande plattformanslutning Uppsala C.
- Bilaga 2. Utgående cykelparkeringar och cykelbanor vid Uppsala C.

Dokumentdatum
2023-03-09

- Bilaga 3. Tunnel under järnvägen vid Vimpelgatan
- Bilaga 4. Gång- och cykelpassage Sävja gård
- Bilaga 5. Stödmurar och teknikgårdar östra sidan Uppsala S
- Bilaga 6. Överliggande plattformanslutning Uppsala S
- Bilaga 7. Gårdsvägens fordonspassage
- Bilaga 8. Södra passagen

PLATTFORMSANSLUTNING UPPSALA C



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

CYKELVÄGAR INOM UPPSALA C SOM KOMMER PÅVERKAS AV FYRA SPÅR

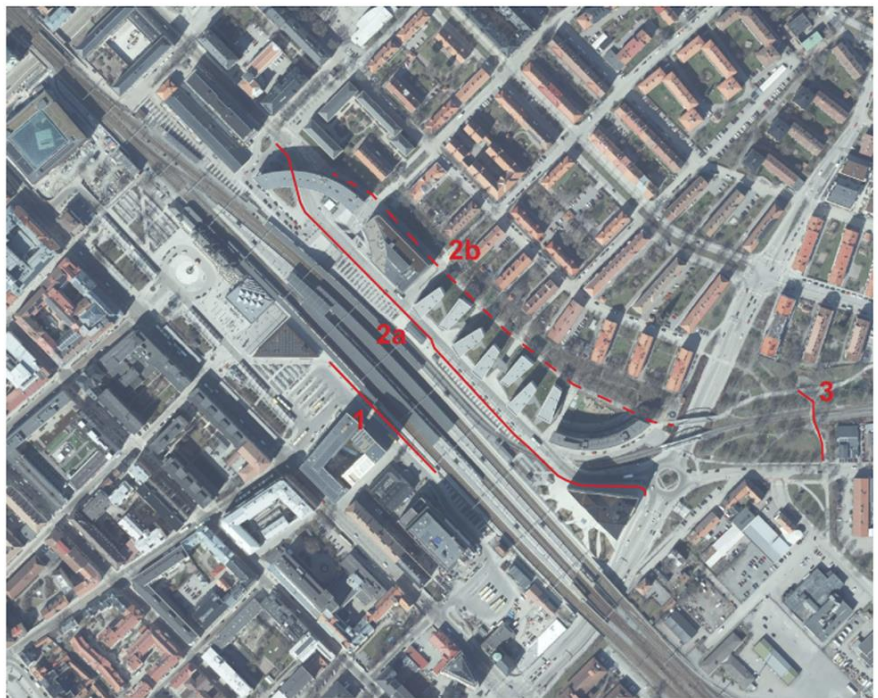
1. Sidenvärgatan - GC bana fram till dagens cykelparkering vid Magasin X kommer påverkas pga utbyggnaden av spår 0.
Cirka 140 meter

2a. Stationsgatan - GC bana längs med Stationsgatan sydvästra sida kommer att utgå pga utbyggnaden av spår 9 och 10 samt tillhörande plattform.
Sektionen bedöms för smal vid de norra delarna för att kunna inrymma dagens funktion med bussficka. Detta utifrån dagens mått på Stationsgatan.
Cirka 540 meter

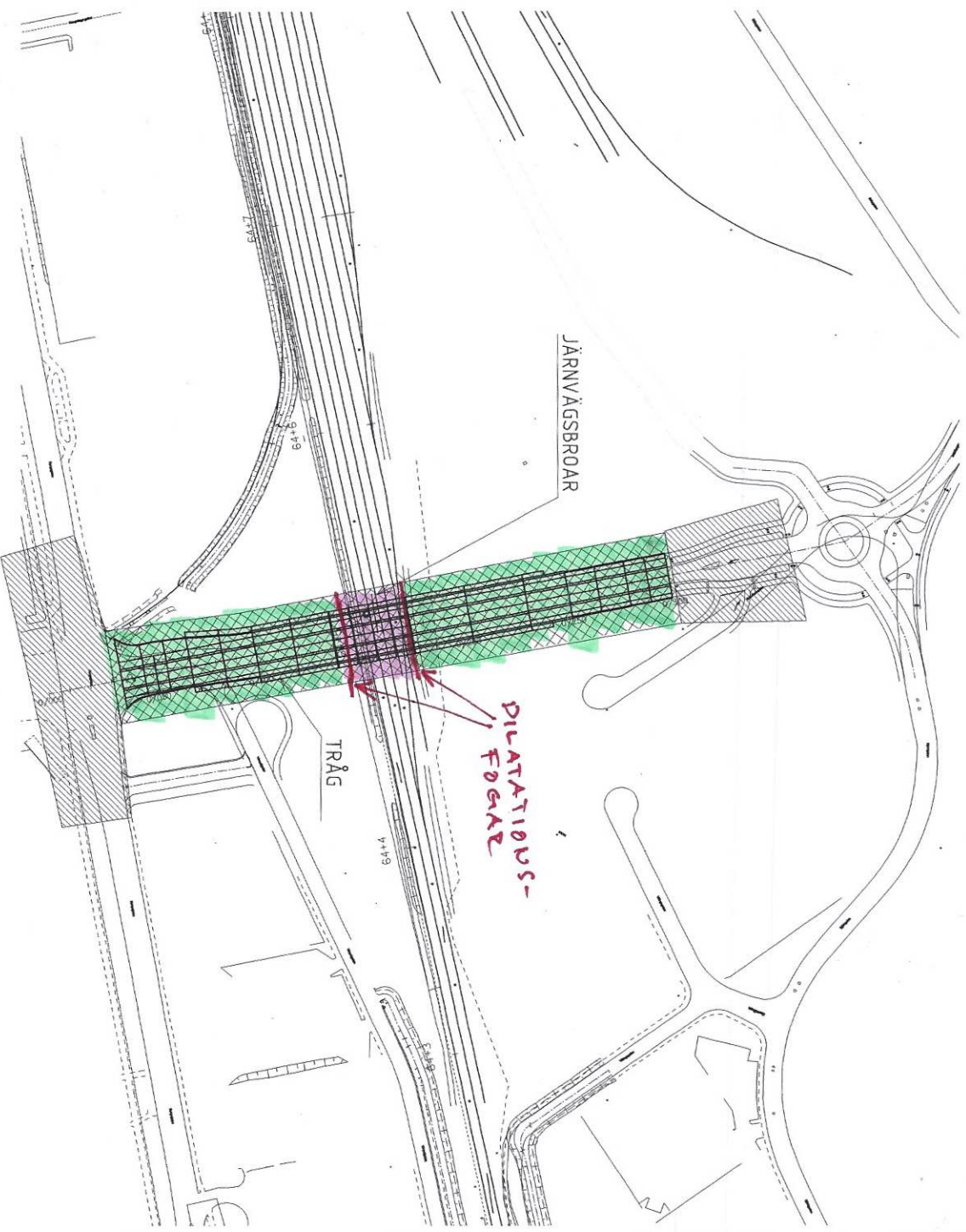
2b. Frodeparken - Stationsgatan GC bana kommer visas till GC bana i Frodeparken. Breddning av GC bana kommer visas.
Cirka 470 meter

3. Bergbännaparken - Lennåkersstation kommer påverka Göteborgspassage över spåren.
Ersättning kommer att göras. Cirka 75 meter

Längd: 680 m
Bredd: 4,5 m
Yta: 3060 kvm
Kr/kvm: 2125
Kr tot: 6,5 mkr



Den här ritning är Trafikverkets egendom. Allt
begränsande av rättsgränser bekräftar enligt lag
TRAFIKVERKET



BILAGA 3
TUNNEL UNDER
JÄRNVÄGEN VID
VIMPELGATAN

KOMMUNAL
ÄGARE

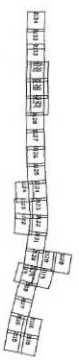
TRAFIKVERKET
ÄGARE

TRAFIKVERKET UTFÖR *

UPPSALA KOMMUN UTFÖR

* VÄG UPP TILL OCH MED ASFALTERAD
YTA

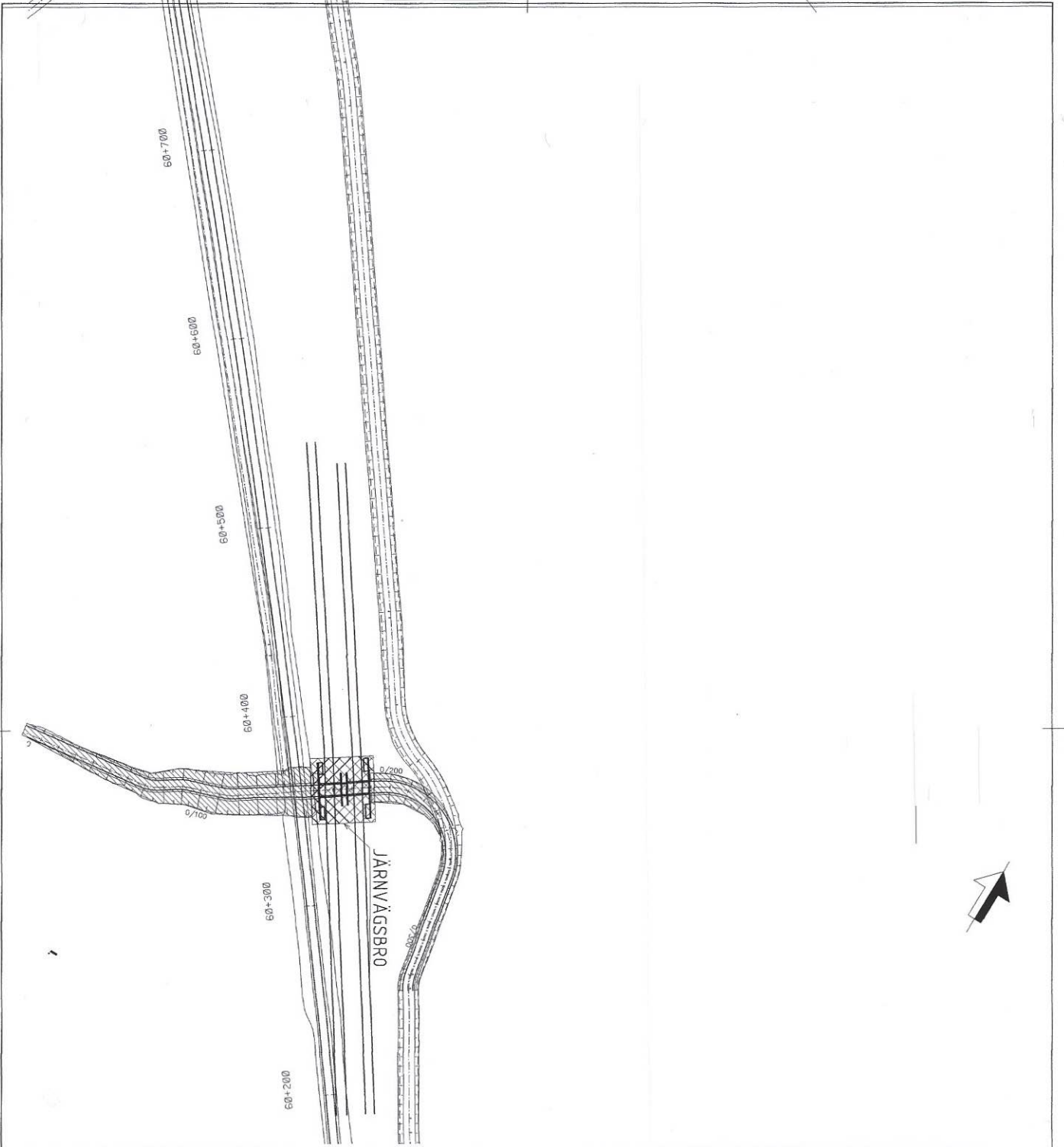
SKISS 4
ERSÄTTNING VID VIMPELPLAN 64+500



BILAGA 4 GÅNG-PASSAGE SÄVJA GÅRD



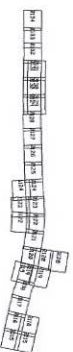
Denna ritning är Trafikverkets egendom. Allt
 åsatta försvåringar ska vara enligt Trafikverket



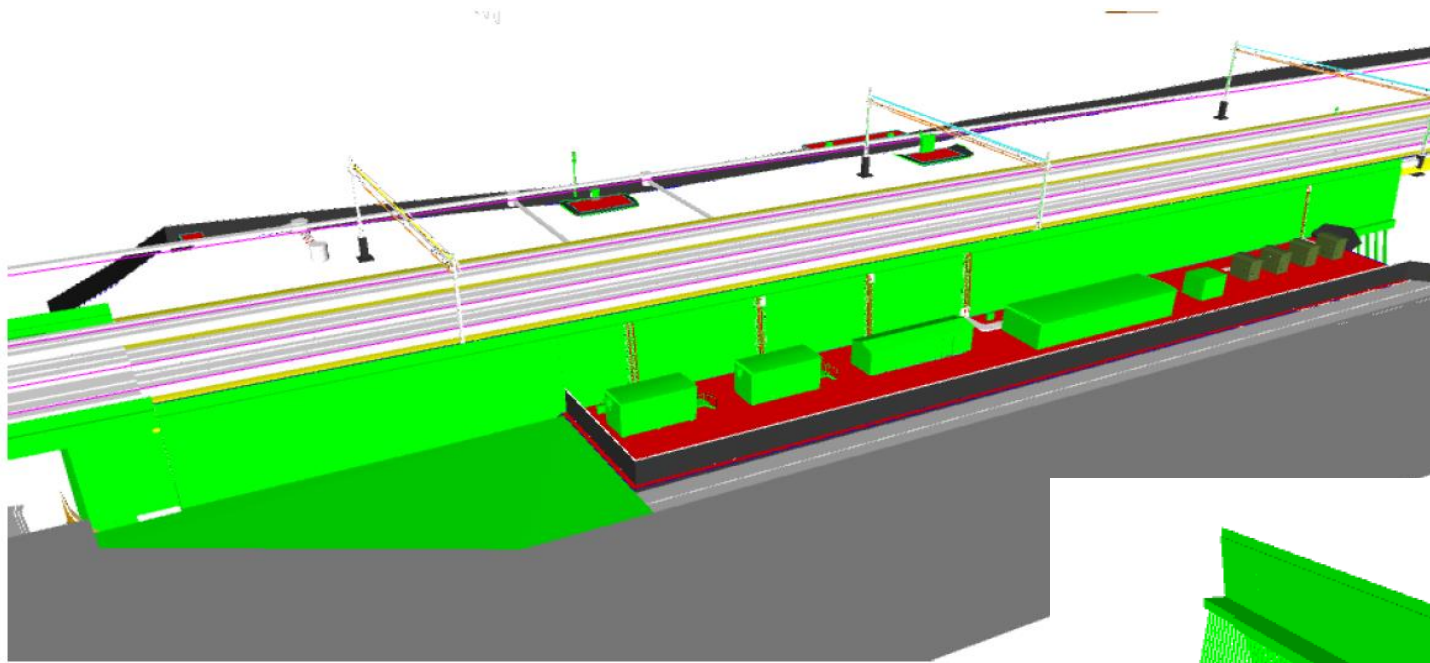
-  TRAFIKVERKET UTFÖR *
-  UPPSALA KOMMUN UTFÖR

* VÄG UPP TILL OCH MED ASFALTERAD
 YTA

SKISS 3
 GÅNG- OCH CYKELPORT, SÄVJA GÅRD
 60+360



Bilaga 5 Stödmurar och teknigårdar östra sidan Uppsala södra



Figur 31 – Uppsala södra, teknikgård Stödmur

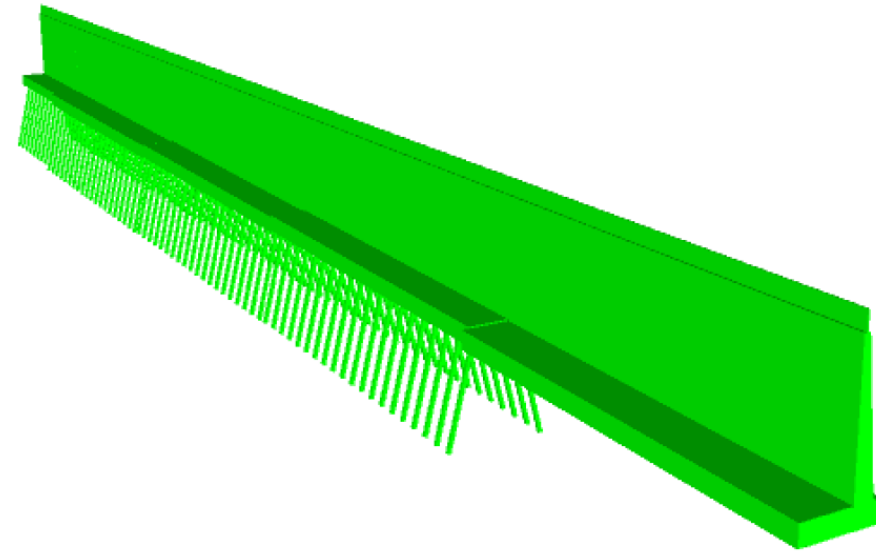
En stödmur längs hela teknikgården byggs.

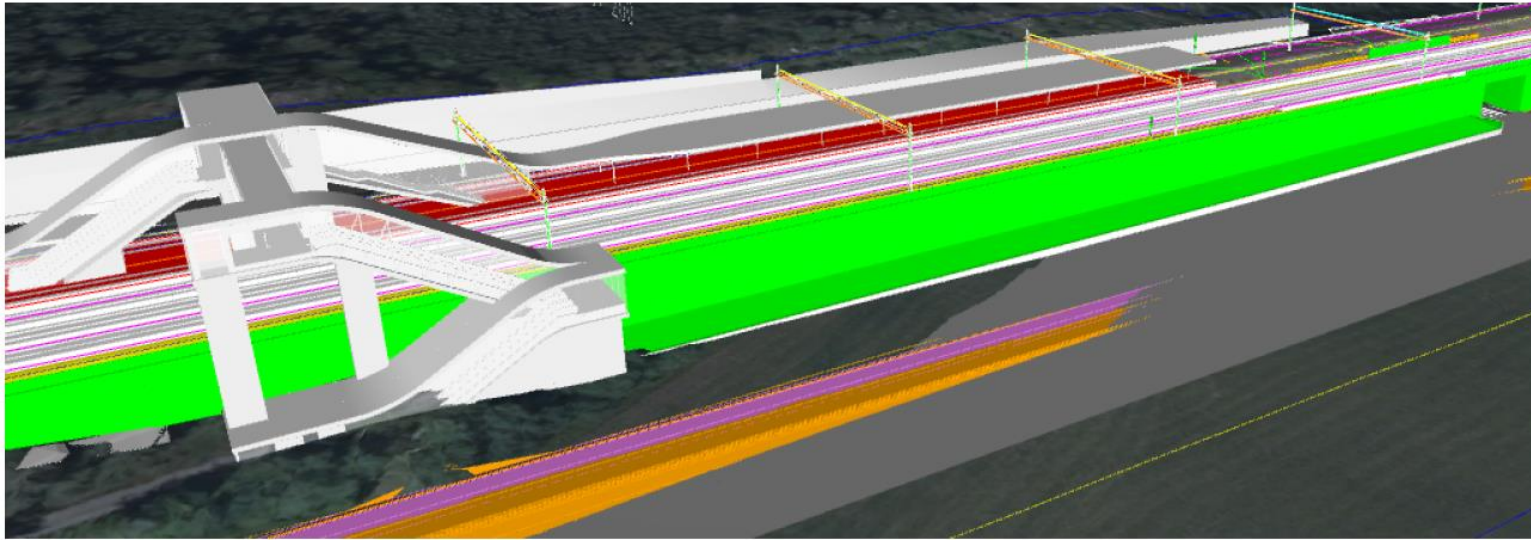
Typ av stödmur: L-stöd

Max höjd: 8,1 m

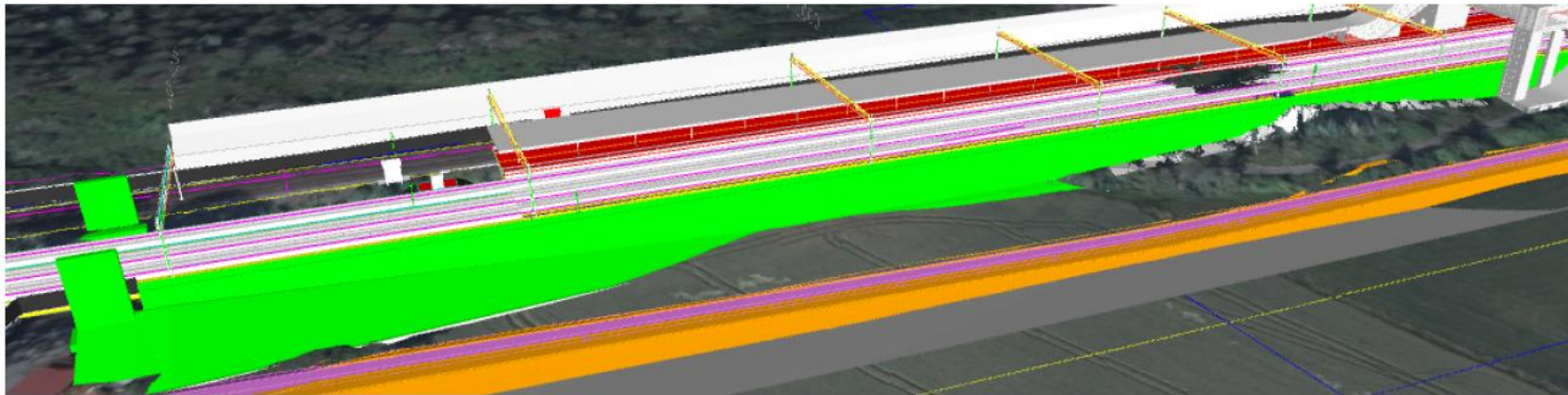
Min höjd: 9,6 m

Total längd: 133,7 m





Figur 35 – Uppsala södra stödmur del 1



Figur 36 - Uppsala södra stödmur del 2

Stödmurar Uppsala södra



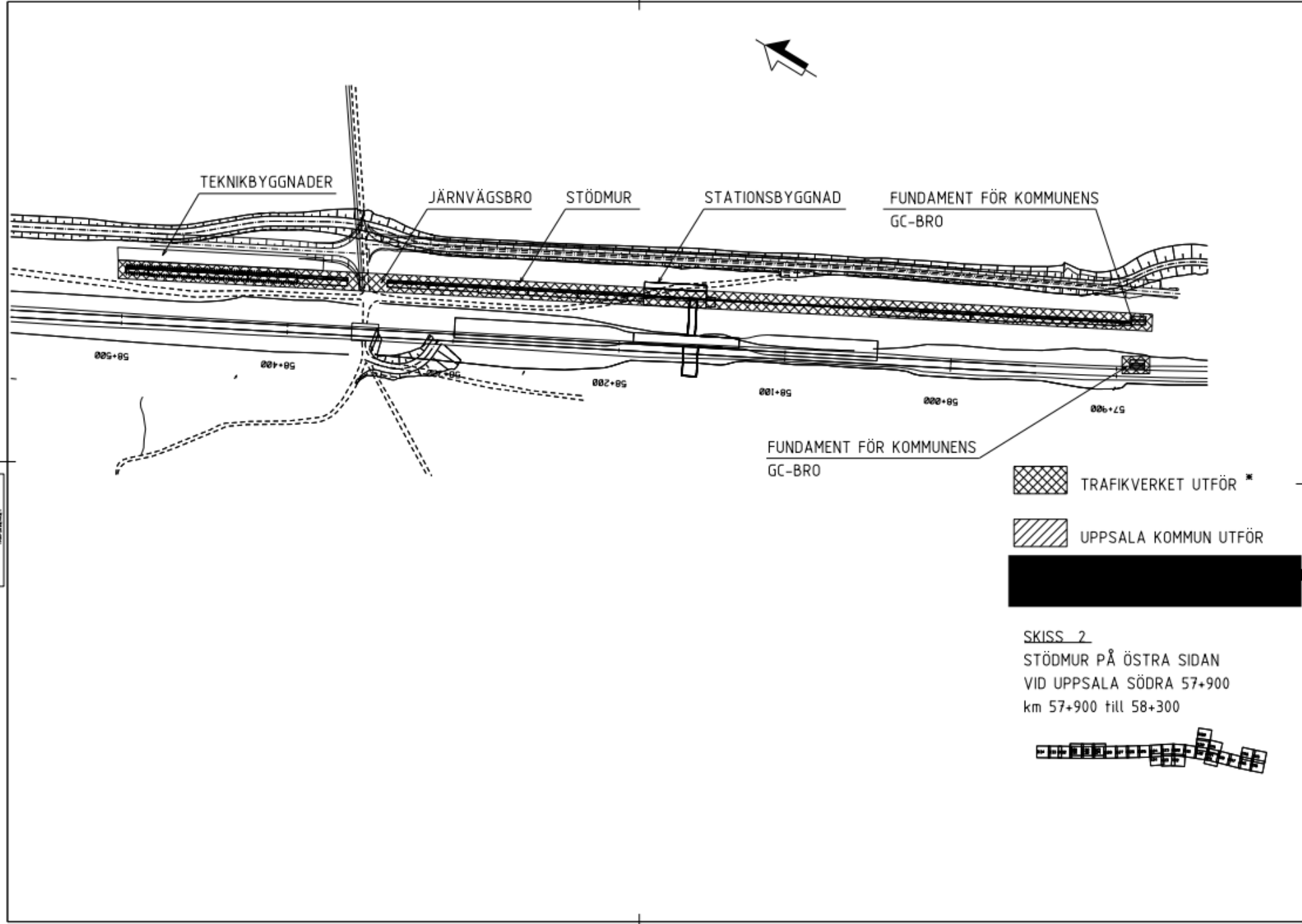
Uppsala södra stödmur del 1 och 2

En hög stödmur längst hela stationssträckan byggs för att ta upp de nivåskillnader som finns mellan spår område och omgivande östra delar. Där berget är högt beläget kommer en bergförankrad mur, utan bottenplatta, att konstrueras.



Typ av stödmur: L-stöd
Max höjd: 11,7 m
Min höjd: 4,1 m för
Total längd: 354,5 m

Typ av stödmur: Bergförankrad
Max höjd: 6,3 m
Min höjd: 0,9 m
Total längd: 94,0 m

Stödmurar Uppsala södra



Skiss 2. Stödmur på östra sidan vid Uppsala södra 57+900 km 57+900 till 58+300.

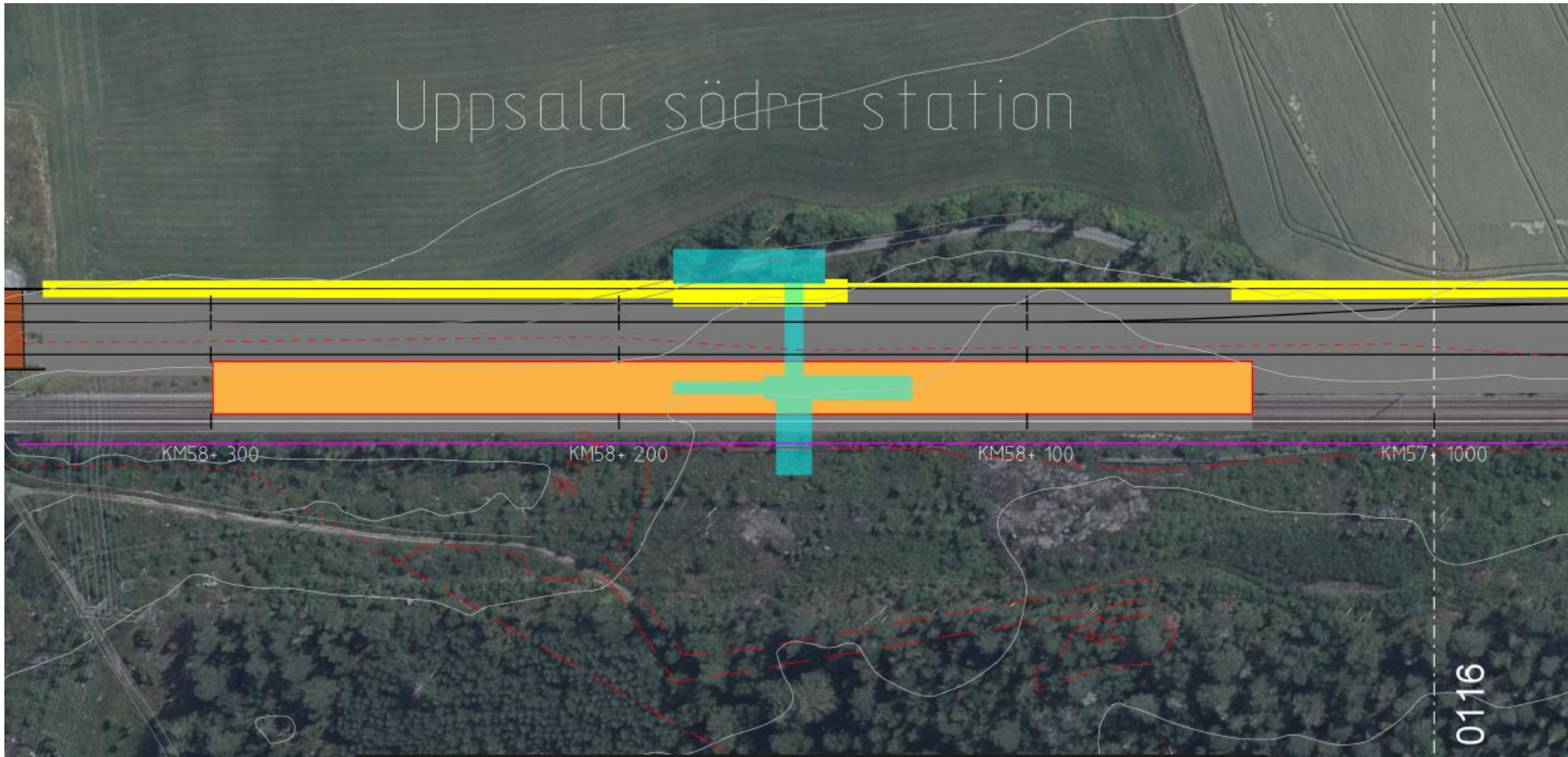
-  TRAFIKVERKET UTFÖR *
-  UPPSALA KOMMUN UTFÖR

SKISS 2
 STÖDMUR PÅ ÖSTRA SIDAN
 VID UPPSALA SÖDRA 57+900
 km 57+900 till 58+300

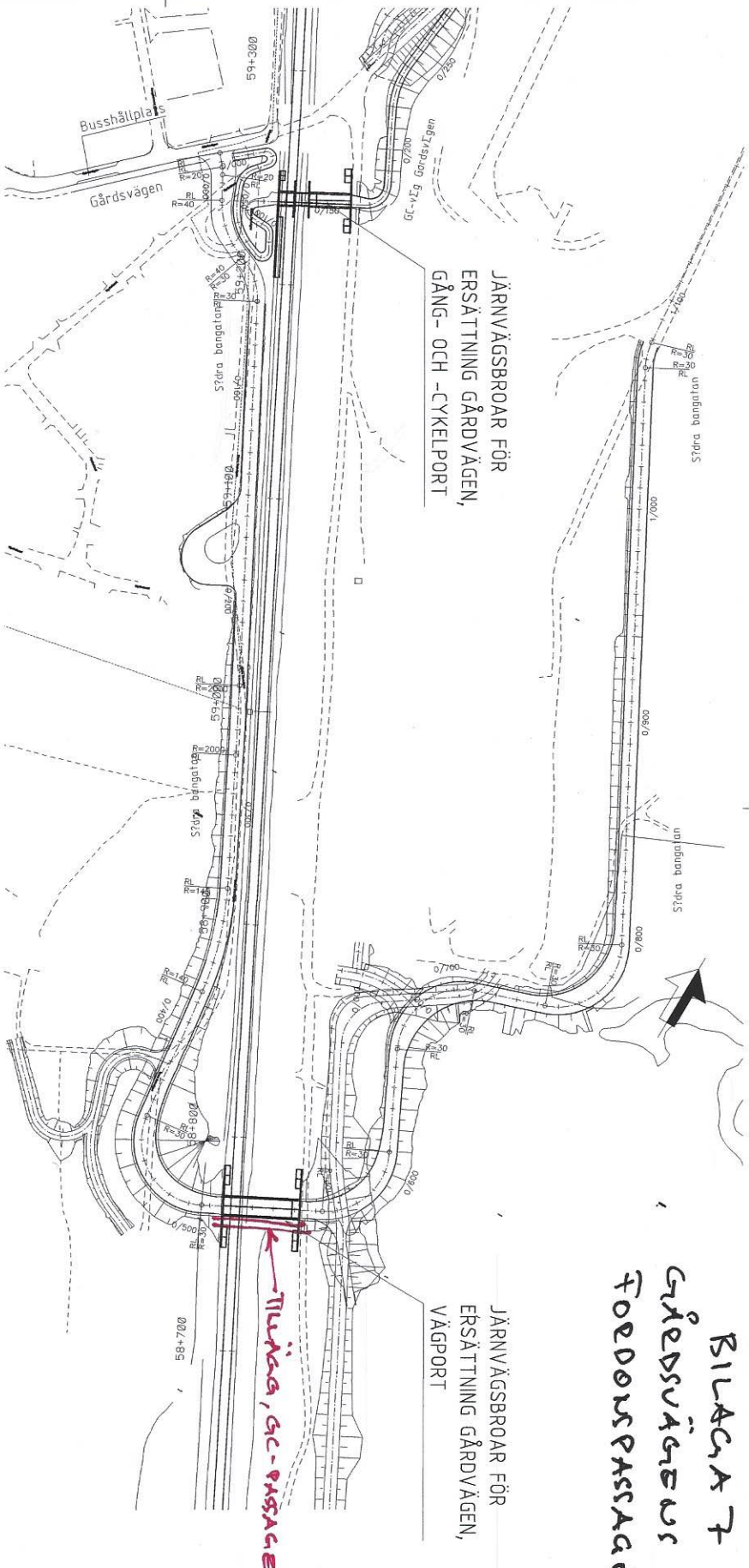


Bilaga 6 Överliggande plattformsanlutning
Uppsala S

Uppsala södra station



Den här ritningen är Trafikverkets egendom. Allt obehörigt begärande av ritningen beivras enligt lag. TRAFIKVERKET

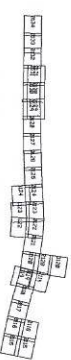


BILAGA 7
 GÅRDVÄGENS
 FÖRORDNINGAR

JÄRNVÄGSBRÖAR FÖR
 ERSÄTTNING GÅRDVÄGEN,
 VÄGGPORT

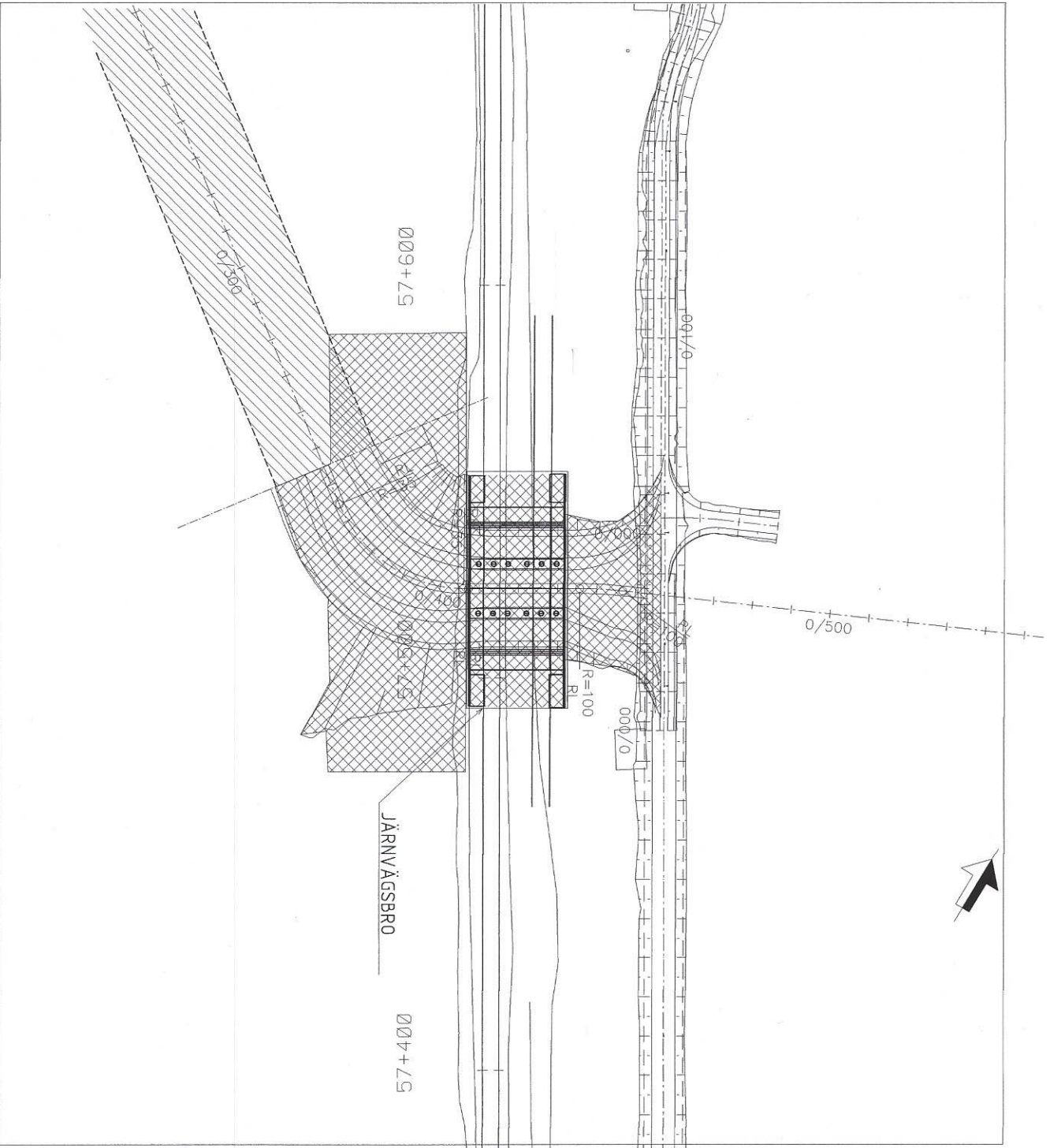
→ Tillägga, se pågående



SKISS 5
 ERSÄTTNING GÅRDVÄGEN,
 GÅNG- OCH CYKELPORT OCH
 ERSÄTTNING GÅRDVÄGEN, VÄGGPORT



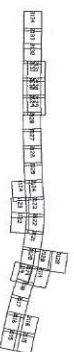
20 V V 20 V

BILAGGA SÖDRA PASSAGEN



-  TRAFIKVERKET UTFÖR *
-  UPPSALA KOMMUN UTFÖR
- * VÄG UPP TILL OCH MED ASFALTERAD YTA

SKISS 1
SÖDRA PASSAGEN 57+520



Trafikverkets ärendenummer
TRV 2023/6926
Motpartens ärendenummer
KSN-2022-02108

Dokumentdatum
2023-03-10

Avtal om fördjupade utredningar (förprojektering) med anledning av tillägg inom järnvägsplanen Uppsala Söder bergsbrunna – Uppsala Centralstation inom projekt Fyra spår Uppsala

Detta avtal avser fördjupad utredning (förprojektering) för åtgärder och innefattar:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
<input type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input type="checkbox"/>	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket <ul style="list-style-type: none"> - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om medfinansiering enligt följande:

§1 Parter

Trafikverket Region Öst, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket

Uppsala kommun, org.nr. 212000-3005, adress Uppsala, nedan Kommunen

Trafikverket och Kommunen benämns gemensamt för ”parterna” och enskilt för ”part”

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal:

Grundutförande: Grundutförandet motsvarar den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation samt Trafikverkets ekonomiska ansvar för ny- och ombyggnad av infrastruktur och som utgår från det statliga ansvaret. Trafikverket äger, finansierar och bär förvaltningsansvar för järnvägens grundutförande och där ingår bl.a. spårssystem, plattformar, plattformsförbindelser, plattformstak och trafikinformationssystem. Begreppet grundutförande används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur

Tillägg: De förbättringar eller anpassningar som annan part föreslår för att lösa trafiksituationen, eller andra behov, utöver det som ingår i Trafikverkets ansvar dvs. grundutförandet. Exempel på tillägg kan vara stationshus, bussterminal, cykel- och bilparkering, utsmyckning och gestaltning som väsentligt avviker från grundutförandet. Begreppet tillägg används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Dokumentdatum
2023-03-10

§3 Bakgrund & Syfte

Den 18 december 2017 ingick kommunen och region Uppsala ett Avtal med Staten "Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun" (N2017/07384/PBB). Trafikverket erhöll efter det ett uppdrag att genomföra projektet fyra spår Uppsala enligt den nationella transportplanen 2018-2029 (och i den nationella transportplanen 2022-2033) ("Projektet"). Projektets uppdrag är att bygga två nya spår mellan Uppsala C och länsgränsen Stockholm, anpassningar av Uppsala C samt bygga två nya stationer i Bergsbrunna (Uppsala S) och i Alsike.

I juni 2022 ingick Trafikverket, Uppsala kommun och Region Uppsala en avsiktsförklaring (TRV 2022/80628, KSN-2022-02108) som bland annat syftar till att definiera principerna för den fortsatta samverkan mellan parterna i Projektet för att etablera en effektiv och ändamålsenlig järnvägsanläggning ("Avsiktsförklaringen").

Syftet med detta avtal är att reglera finansieringen av samtliga de utredningar (förprojekteringar) som erfordras för att bestämma utformning, genomförbarhet, gränsdragningar och kostnadsskillnader mellan grundutförande och tillägg kopplade till åtgärderna i §4 dvs. vad parterna anser nödvändigt för att identifiera och få fram underlag för att i nästa steg kunna reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för den statliga infrastruktur som ska medfinansieras i genomförandet av projekt fyra spår Uppsala –länsgräns Stockholm, delen Uppsala C-Uppsala S.

Förfrågningsunderlag och bygghandlingar innefattas inte av detta medfinansieringsavtal, utan hanteras tillsammans med byggande och framtagande av förvaltningshandlingar i kommande medfinansieringsavtal.

§4 Beskrivning av utredningar/förprojektering

Projekteringen utförs av Trafikverkets projektör, för framtagande av planhandlingar, ansökningshandlingar och systemhandlingar. För detta har projektören tagit fram en bedömning av dessa projekteringskostnader i detta skede. Kostnaderna har delats upp i de idag kända tilläggen till grundutförande. Kostnaderna är baserade på det kontrakt som föreligger mellan Trafikverket och Trafikverkets projektör.

Den aktuella projekteringen ska resultera i erforderliga planlägningshandlingar för järnvägsplan för sträckan söder Bergsbrunna- Uppsala C, systemhandling för de delar som detta avtal avser integrerat i systemhandling för järnvägsplanesträckan och ansökningshandlingar för miljödomsansökningar och Natura 2000-ansökningar.

Utredningarna/förprojekteringarna ska levereras enligt följande sammanfattning (se specifikt i Bilaga 1):

2022	Projektering låsning preliminärt markanspråk
2023	Tidig systemhandling (preliminärt markanspråk), Samrådshandling, MKB, samråd, samrådsredogörelse
2024	Granskningshandling plan, fastställelsehandling plan, godkänd MKB, färdig systemhandling, ansökningshandlingar

Dokumentdatum
2023-03-10

Av Trafikverket bedömda erforderliga markundersökningar ingår i projekteringen.

Samordning ska ske kring gränssnitt mot det som Kommunen har att projektera och detta ska följa tidplanen för framtagande av ovan nämnda handlingar. Eventuella kostnader för arkeologiska undersökningar beroende av de tillkommande anläggningsdelarna hanteras inte i detta avtal.

Kommunens medfinansiering av förprojekteringen avser följande objekt ("Objekten"):

- Plattformsanslutningar vid Uppsala C, enligt **bilaga 2**,
- Vimpelgatans tunnel, enligt **bilaga 3**,
- Gång- och cykelpassage Sävja gård, enligt **bilaga 4**
- Stödmurar på östra sidan av Uppsala S, enligt **bilaga 5**,
- Södra Passagen, enligt **bilaga 6**.

§5 Finansiering

Kommunen ersätter Trafikverket enligt detta avtal med en fast summa om 13,25 miljoner kronor, i penningvärde oktober 2020 ("basår"= oktober 2020). Summan indexregleras med "Labor Cost Index (LCI) tjänstemän privat sektor näringsgren M (SNI) 2007 (verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik) (preliminär)".

Ersättningen är uttömmande och omfattar samtliga utredningar och projekteringsåtgärder under §4.

Om framtida samråd skulle kräva att ytterligare utredningar blir nödvändiga för åtgärderna under §4 och att dessa utredningar påverkar både grundutförande och tillägget så är principen att Kommunens medfinansiering ska högst motsvara samma proportionella andel av den totala kostnaden för förprojekteringen som i detta avtal, dvs 73 %. Om sådan framtida utredning skulle krävas upprättas ett kompletterande medfinansieringsavtal.

§6 Betalning

Trafikverket rekviderar Kommunen för utfört arbete i mars, augusti och december varje år. Till rekvisitionen skall bifogas specifikation över nedlagd tid enligt de sammanställningar som framgår av bilagorna för varje Objekt ovan (Bilaga 1).

Betalning sker under förutsättning att kommunen kvartalsvis kallats till avstämning av Trafikverket eller dennes leverantör och att sådan avstämning genomförts.

Bedöm betalningsplan (periodisering kopplat till upparbetning):

År 2022: 4 025 000 kr

År 2023: 6 265 000 kr

År 2024: 2 960 000 kr

Totalt 13 250 000 kr

Rekvisering adresseras till:

Uppsala kommun

Box 1023

751 40 Uppsala

Organisationsnummer: 212000-3005

GLN-kod: 7340047000001

Dokumentdatum
2023-03-10

Peppol-id: 0007: 2120003005

Rekvireringarna märkes enligt följande:

Uppsala C, projektnummer: 9009319

Vimpelgatan, projektnummer: 9009317

Sävja gårds GC-passage, projektnummer: 1002060

Gårdsvägen, projektnummer: 1002060

Uppsala S, projektnummer: 1002060

Södra passagen, projektnummer: 1002060

§7 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Parterna ska ges full insyn i arbetet genom rapportering om hur arbetet framskrider tekniskt och tidsmässigt. Ömsesidiga informationsmöten ska genomföras med den regelbundenhet som parterna beslutar i särskild ordning.

§8 Tidplan

Preliminär startpunkt är 2022 och sluttidpunkt 2024.

§9 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna till och med dess att samtliga åtaganden i avtalet uppfyllts.

§10 Tvistelösning

Tvist avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

§11 Övrigt

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

AVTAL

5 (5)

Dokumentdatum
2023-03-10

Detta avtal är upprättat i 2 likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket

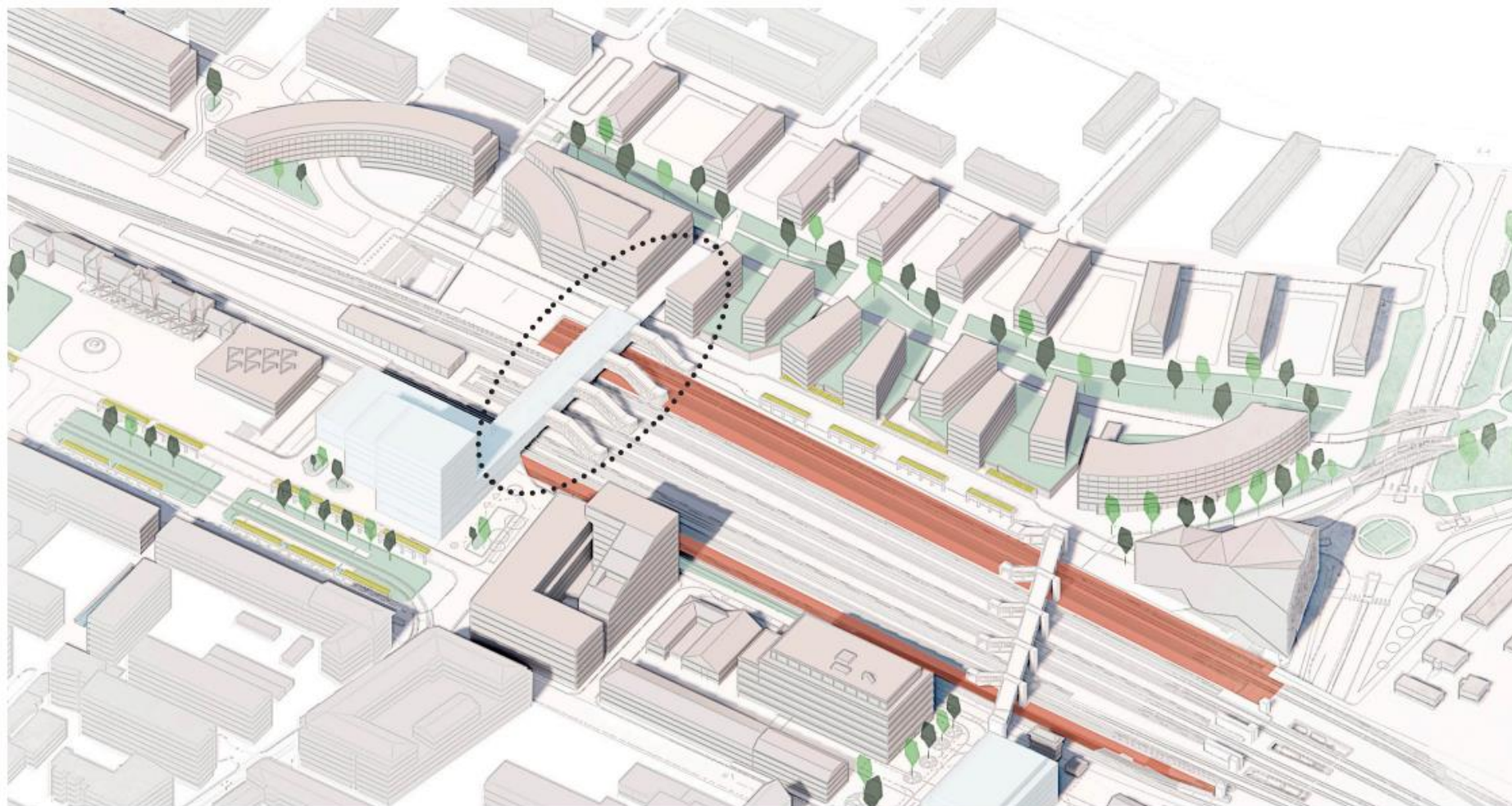
Uppsala kommun

Rami Yones

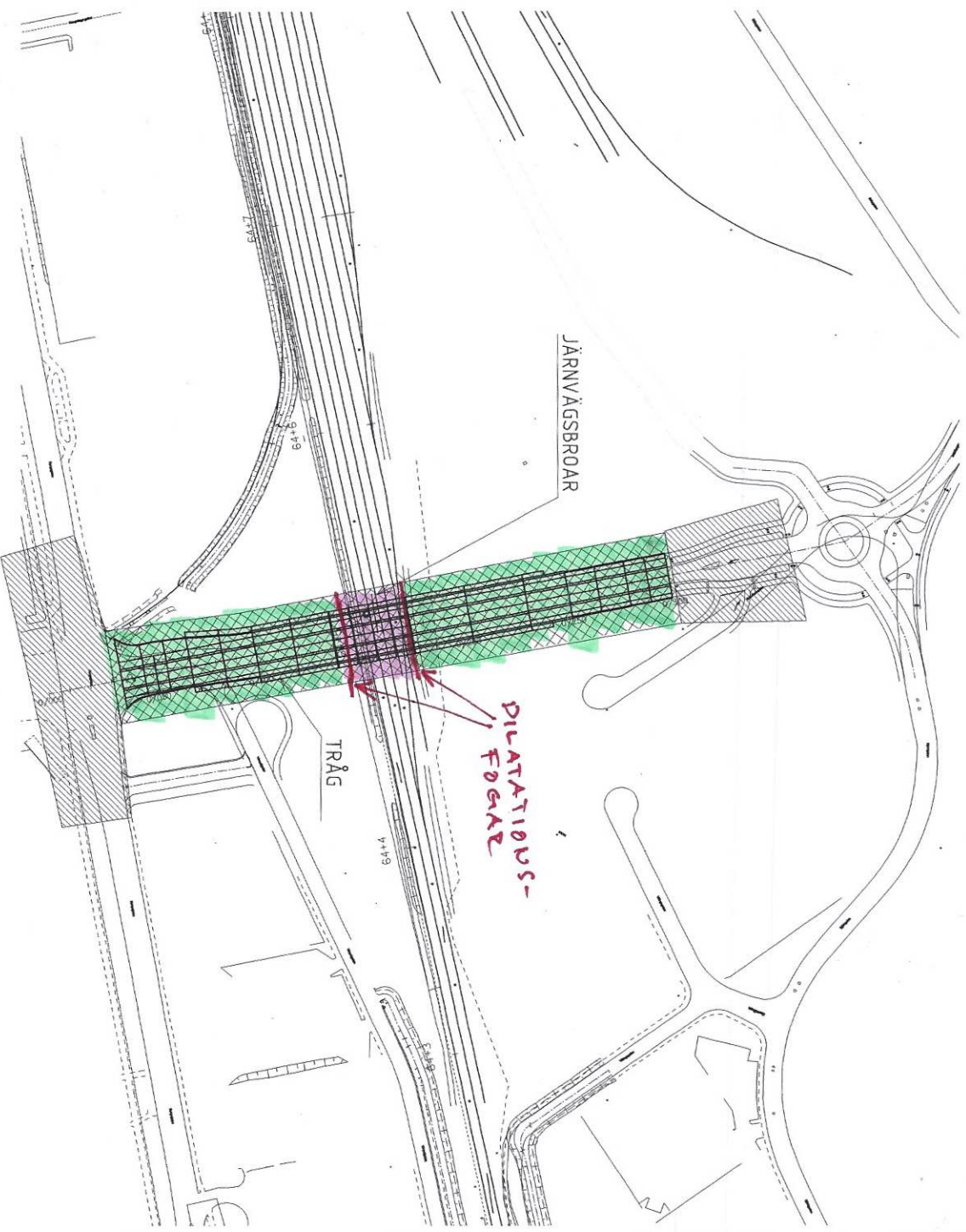
Christian Blomberg

Benämning	* Rekvirering		Kommentarer
	Upparbetat belopp xx-yy	perioden Andel som avser anläggning som Uppsala kommun ska överta	
01 Sammansatta byggdelar			
Innehållsförteckning			
PM Planer för trafik under byggtiden, drift- och underhåll samt räddningsinsatser			
PM Byggbeskrivning			
PM Byggtrafik			
Markteknisk undersökningsrapport, MUR (Geoteknik och Hydrologi)			
03 Risk, säkerhet och installation			
PM Riskanalys vibrationer (Omgivningspåverkan)			
04 Miljö			
Kontrollprogram grundvattennivåer			
PM markmiljöundersökning			
Markteknisk undersökningsrapport, MUR Miljö			
05 Gestaltning			
PM Gestaltungsavsikter			Delas första gången i våren 2022. Klart 230221?
12 Bana och Väg			
Ritningar vägutformning			
14 Byggnadsverk			
PM Byggnadsverk			
50GT Geoteknik och hydrogeologi (undersökningar och mätningar)			
PM Geoteknik			
Projekterings PM Geoteknik			
51 VA-System och Avvattning			
Projekterings PM Avvattning			
PM Samordning ledningar			
01 Sammansatta byggdelar- Järnvägsplan			
Planbeskrivning - Järnvägsplan			
Plankartor - Järnvägsplan			
Illustrationskartor - Järnvägsplan			
Samrådsredogörelse			
Barnkonsekvensanalys (BKA)			
04 Miljö Järnvägsplan			
Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)			

PLATTFORMSANSLUTNING UPPSALA C



Den här ritning ← Trafikverkets ägande. Alla bebyggelse- och vägar är ritade enligt tillämpliga bestämmelser.
 TRAFIKVERKET



BILAGA 3
 TUNNEN UPPER
 JÄRNVÄGEN VID
 VIMPELGATAN

KOMMUNENS
 ÄGARE

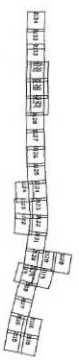
TRAFIKVERKET
 ÄGARE

TRAFIKVERKET UTFÖR *

UPPSALA KOMMUN UTFÖR

* VÄG UPP TILL OCH MED ASFALTERAD
 YTA

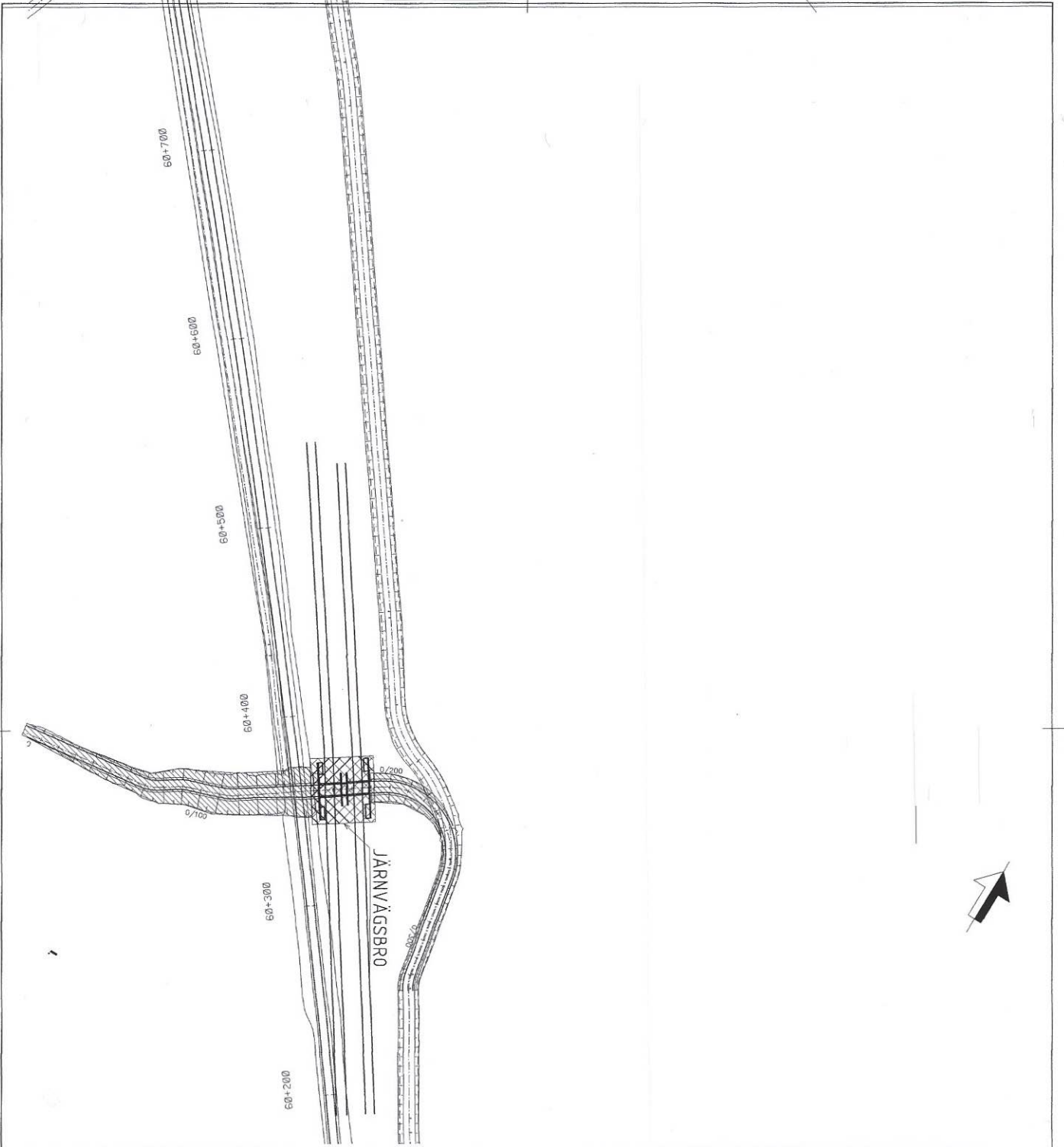
SKISS 4
 ERSÄTTNING VID VIMPELPLAN 64+500



BILAGA 4 GÅNG-PASSAGE SÄVJA GÅRD



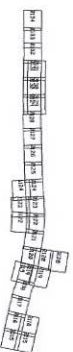
Denna ritning är Trafikverkets egendom. Allt
 Innehåll är skyddat enligt lagen om
 Trafikverket



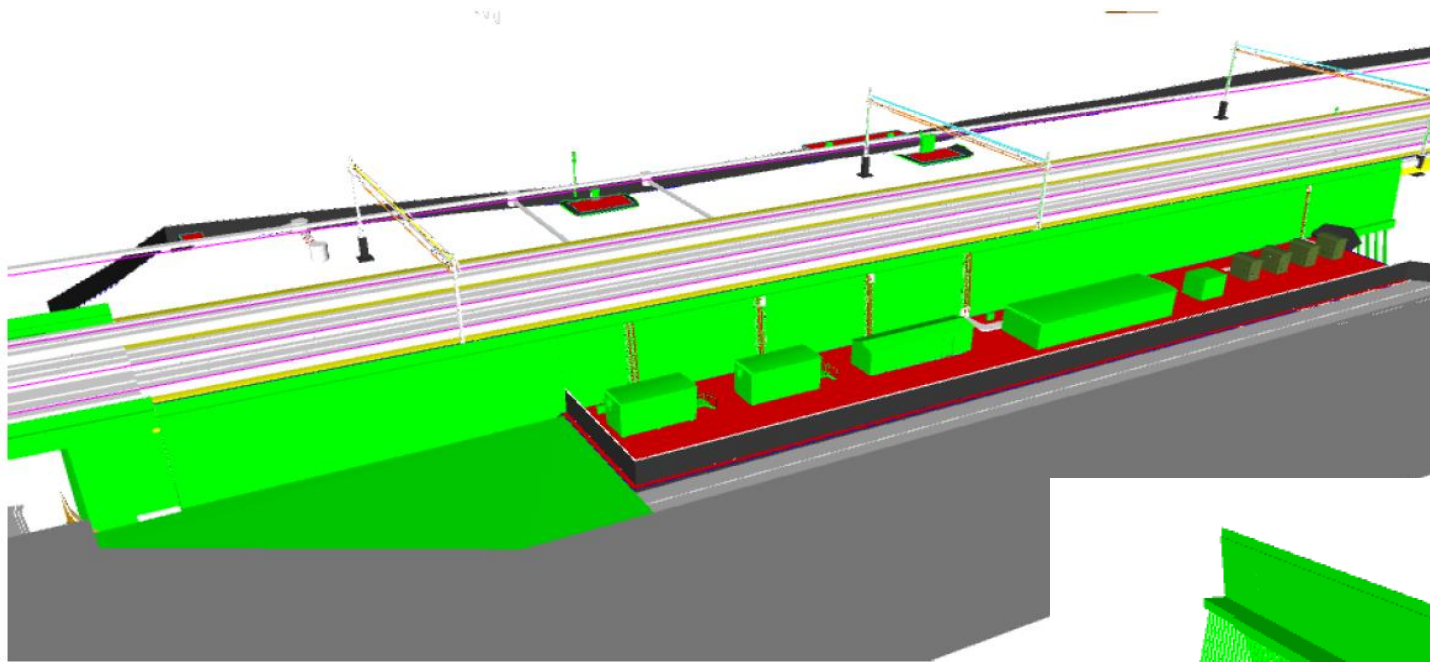
-  TRAFIKVERKET UTFÖR *
-  UPPSALA KOMMUN UTFÖR

* VÄG UPP TILL OCH MED ASFALTERAD
 YTA

SKISS 3
 GÅNG- OCH CYKELPORT, SÄVJA GÅRD
 60+360



Bilaga 5 Stödmurar och teknigårdar östra sidan Uppsala södra



Figur 31 – Uppsala södra, teknikgård Stödmur

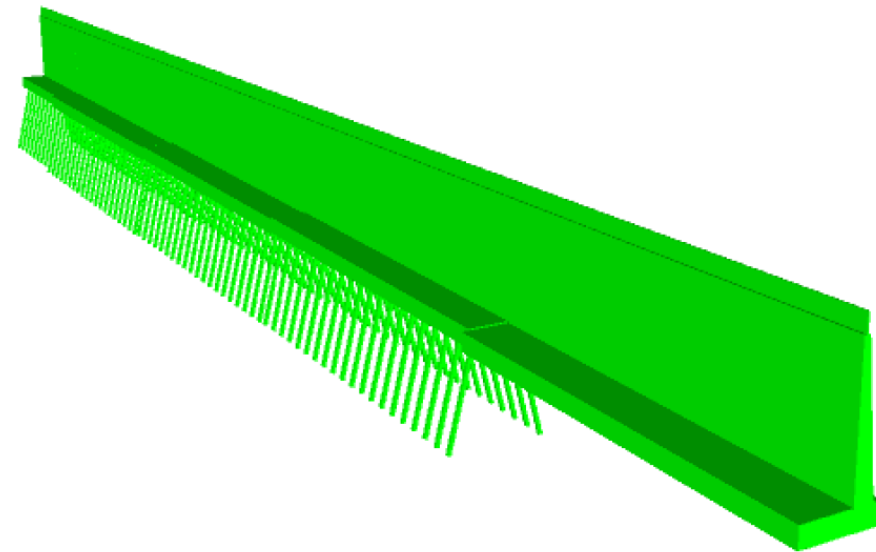
En stödmur längs hela teknikgården byggs.

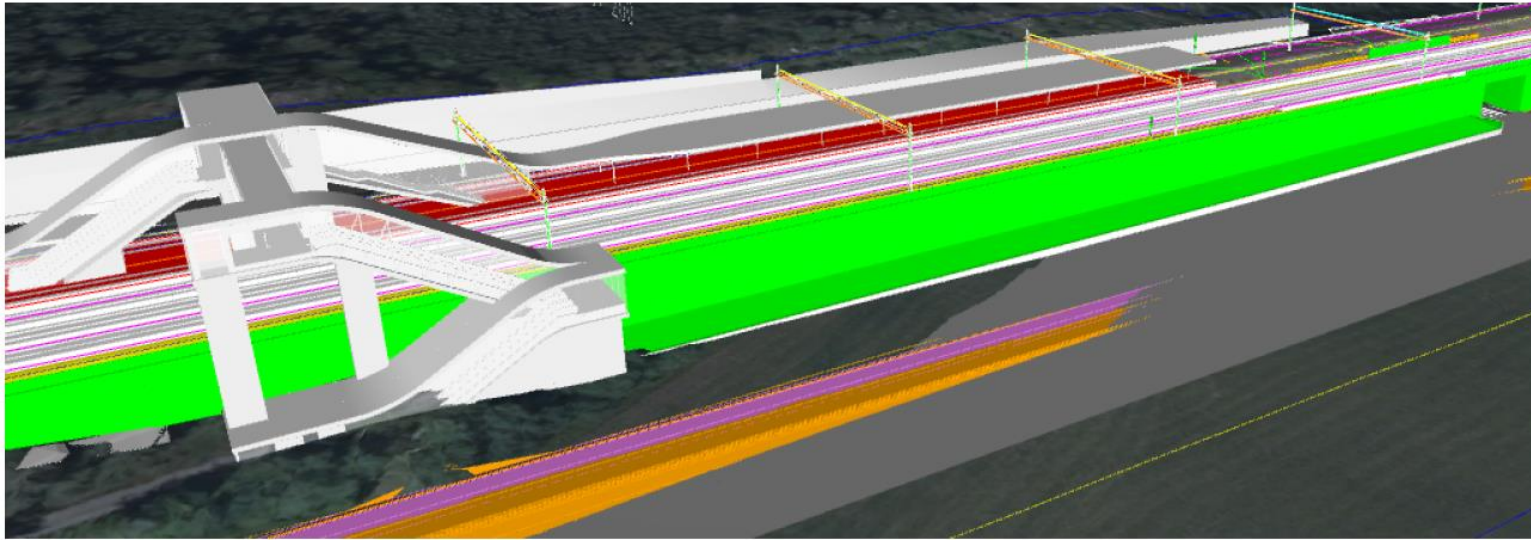
Typ av stödmur: L-stöd

Max höjd: 8,1 m

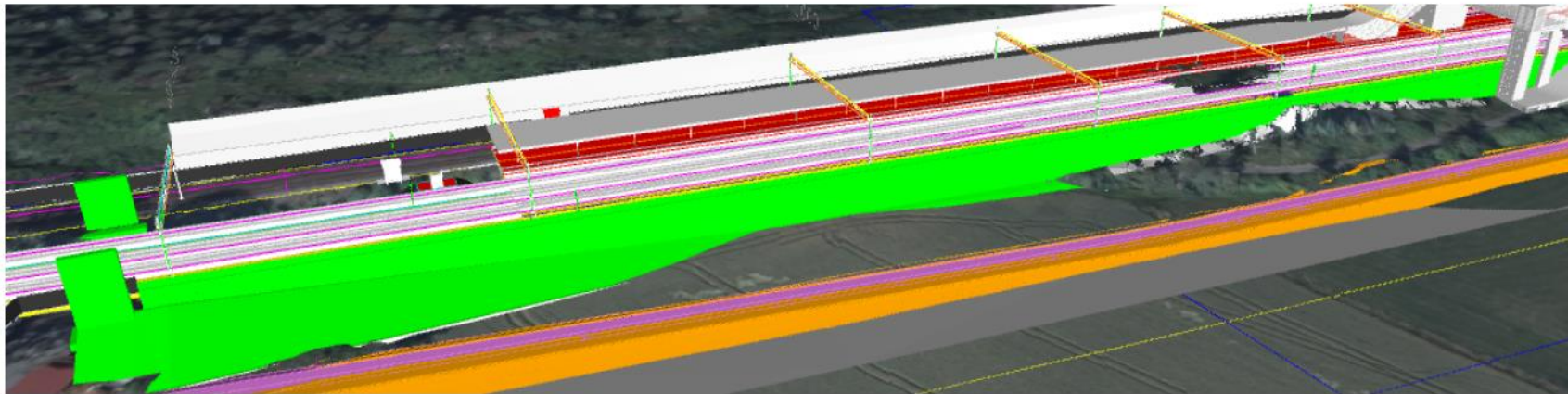
Min höjd: 9,6 m

Total längd: 133,7 m





Figur 35 – Uppsala södra stödmur del 1



Figur 36 - Uppsala södra stödmur del 2

Stödmurar Uppsala södra



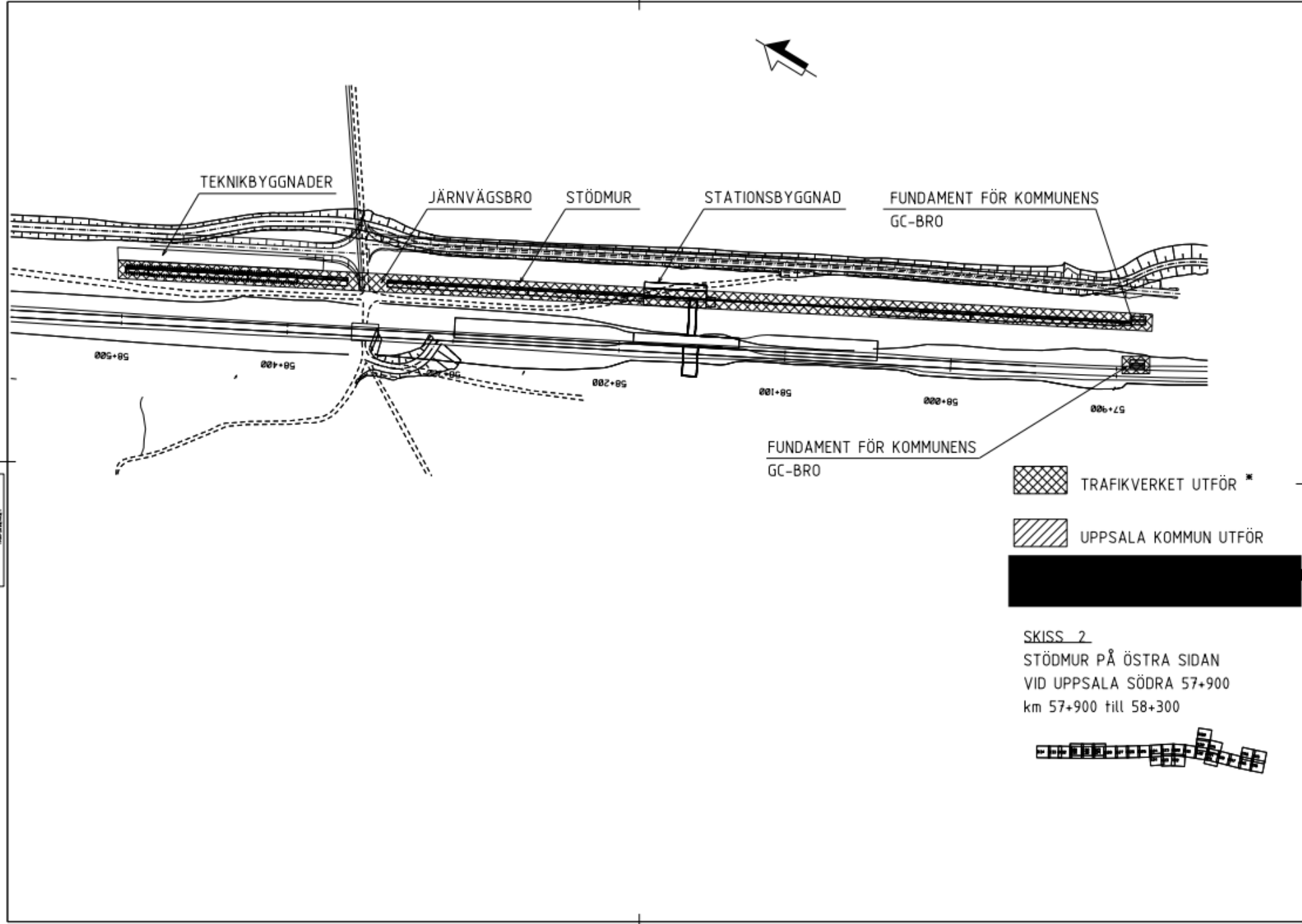
Uppsala södra stödmur del 1 och 2

En hög stödmur längst hela stationssträckan byggs för att ta upp de nivåskillnader som finns mellan spår område och omgivande östra delar. Där berget är högt beläget kommer en bergförankrad mur, utan bottenplatta, att konstrueras.

Typ av stödmur: L-stöd
Max höjd: 11,7 m
Min höjd: 4,1 m för
Total längd: 354,5 m

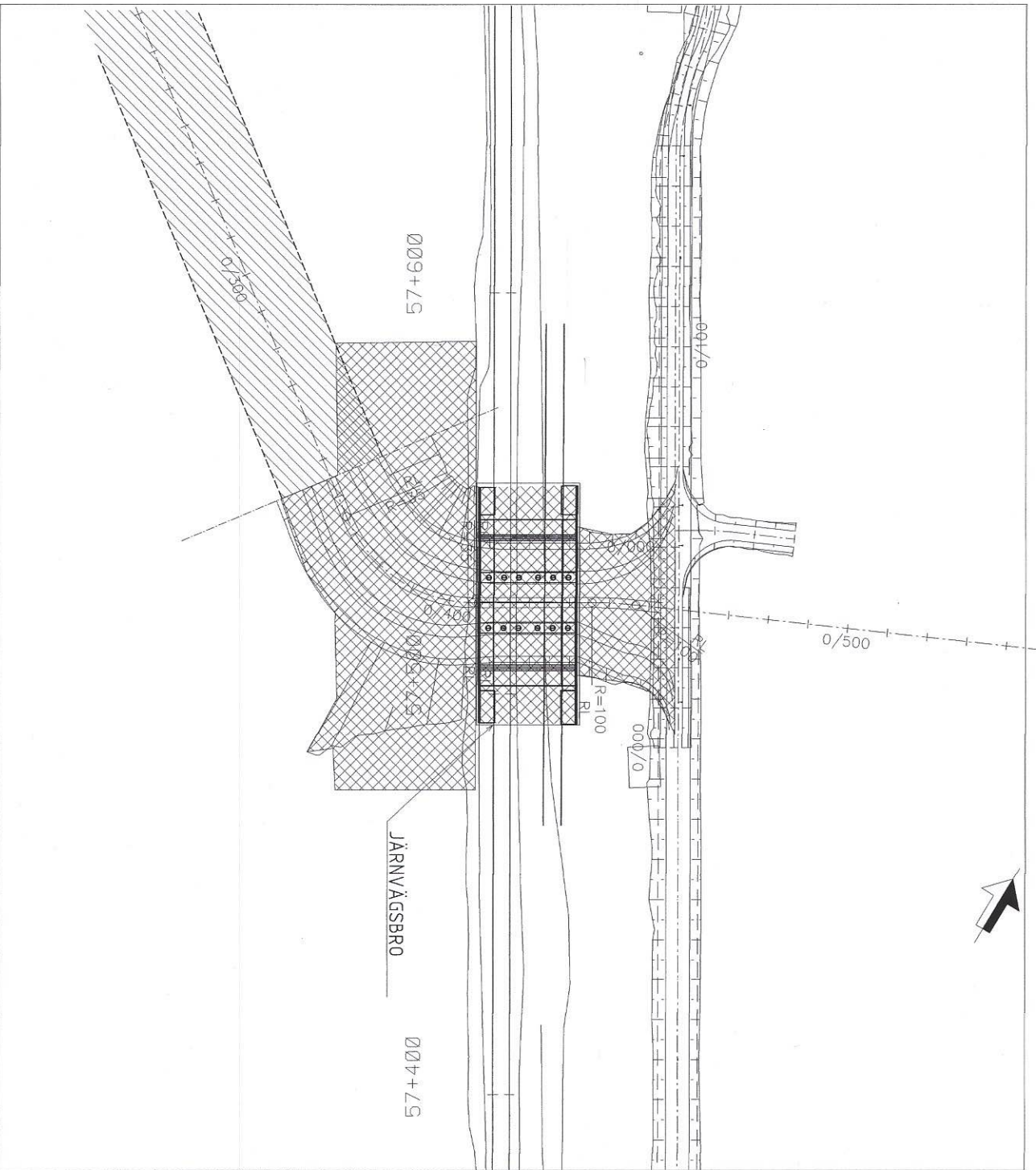
Typ av stödmur: Bergförankrad
Max höjd: 6,3 m
Min höjd: 0,9 m
Total längd: 94,0 m



Stödmurar Uppsala södra



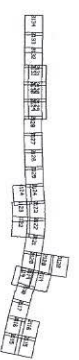
Skiss 2
 Stödmur på östra sidan vid Uppsala södra 57+900 km 57+900 till 58+300

BILAG 8 SÖDRA PASSAGEN



-  TRAFIKVERKET UTFÖR *
-  UPPSALA KOMMUN UTFÖR
- * VÄG UPP TILL OCH MED ASFALTERAD YTA

SKISS 1
SÖDRA PASSAGEN 57+520



Stadsbyggnadsförvaltningen
Bilaga 3 - Ekonomi

Datum:
2023-03-28

Diarienummer:
KSN-2022-02108

Handläggare:
Mårten Dignell

Finansieringsfrågor i Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende sträckan Söder om Bergsbrunna till Uppsala Centralstation

Läsinstruktion och avgränsningar

I detta dokument beskrivs Uppsala kommuns finansiering av de objekt eller delar av objekt som varit föremål för förhandling med Trafikverket. Det innebär att de belopp som presenteras inte ska ses som kommunens totala kostnader för att få lösningen på plats då flera delar legat utanför förhandlingen och således inte beskrivs i denna bilaga. Däremot avser bilagan bidra till att tydliggöra kända delar som ligger utanför förhandlingen men som behöver förtydligas i kommunens arbete med mål och budget.

Principen för Trafikverkets antaganden kring finansiering grundar sig i begreppet grundutförande, vilket kan tolkas som ett basutförande utifrån en genomsnittlig statlig ambitionsnivå. I händelse att kommunen vill ha ett utförande som går utöver grundutförande få kommunen bekosta detta oavsett om det blir en statlig eller kommunal anläggning.

I bilagans grafer och tabeller förkortas av utrymmesskäl Trafikverket till 'TRV' och Uppsala kommun till 'UK'.

Samtliga belopp anges i miljoner kronor och en decimal om inget annat anges.

Bilagan är indelad i fyra huvudblock, en introduktion bestående grundläggande principer och avgränsningar för beräkningarna, ett block som beskriver normering och lagrum, ett block som beskriver de olika objekten ur ett ekonomiskt perspektiv samt slutligen ett block generella risker och osäkerheter.

Beräkningsmetod och antaganden

Stycket avser beskriva vilka antaganden som ligger till grund för bilagans beräkningar.

Byggherrekostnader

Utöver grundkostnaden för utförandet kommer Trafikverket att debitera Uppsala kommun ett påslag om 21 procent för byggherrekostnader för de objekt där Trafikverket utför projektering och byggnation. Undantaget är Plattformsanslutningen Norra gångbron vid Uppsala Central där det ännu inte är klargjort vem som kommer att utföra projekteringen.

Index

Avtalet med Trafikverket har förhandlats i priser per januari 2022, dessa belopp refereras till som 'förhandlingsvärden' i dokumentet. För att göra beskrivningarna av ekonomiska konsekvenser för Uppsala kommun relevanta har beloppen i denna bilaga indexerats till priser per januari 2024 detta för att göra dessa jämförbara med kommunens pågående mål- och budgetarbete. Samtliga belopp i grafer och tabeller anges därför i möjligaste mån i miljontals kronor och fasta priser per januari 2024. För ökad tydlighet innehåller tabeller och grafer fotnoter kring vilket penningvärde som visas.

Avtalen är kopplade till Trafikverkets 'Investeringsindex för banhållning' för 2022 har uppräknings gjorts med 11,5 procent enligt konstaterat utfall och för 2023 har kostnadsökningarna prognostiserats till 8,9 procent.

Mer om indexering står att läsa under rubriken 'Generella risker och osäkerheter'.

Ränta och reinvesteringar

Avskrivningstiden har antagits till genomsnittliga 40 år för samtliga anläggningar vilket innebär att den sista anläggningen skrivs av 2071. Kreditivränta eller ränta på avskrivningar har inte applicerats på beräkningarna. Inte heller bedömningar kring reinvesteringsåtaganden.

Drift av anläggningar

Driftansvaret av de färdigställda anläggningarna regleras i viss utsträckning i avtalen men har inte beräknats och inkluderas därmed inte i bilagans beräkningar.

Tidplan

I detta tidiga skede saknas detaljerade planer för genomförandet, bedömningarna som ligger till underlag för beräkningarna baseras därför på grova uppskattningar för när byggnationerna behöver vara utförda. Kostnaderna har därför fördelats ut med lika stora delar till respektive år som åtgärden ska utföras. Gemensamt för samtliga anläggningar är att medfinansieringsavtal med Trafikverket tecknas under våren 2023.

Tidplan genomförande*		
År	Byggstart	Färdigställande
Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro	2028	2032
Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg	2028	2032
GC-passage Sävja gård	2028	2032
Gårdsvägens fordonspassage	2028	2032
Stödmurar Uppsala S	2028	2032
Södra passagen	2028	2032
Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C	2026	2027
Cykelparkeringar Uppsala C	2026	2027
Cykelvägar Uppsala C	2026	2027

*Medfinansieringsavtal tecknas för samtliga objekt under 2023

Ansvarsfördelning

Vissa objekt finansieras av helt av Trafikverket, några helt av kommunen och vissa av både Trafikverket och kommunen. I de fall där delad finansiering anges beror detta på att differenser uppstått mellan Trafikverkets grundutförande och kommunens önskade tillägg i järnvägsanläggningen.

Ansvarsfördelning*			
	Utförare	Ägare av anläggningen	Finansiär
Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro	TRV	TRV	TRV
Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg	TRV	UK	Delat
GC-passage Sävja gård	TRV	TRV	UK
Gårdsvägens fordonspassage	TRV	TRV	Delat
Stödmurar Uppsala S	TRV	TRV	Delat
Södra passagen	TRV	TRV	UK
Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C	TRV	UK	Delat
Cykelparkeringar Uppsala C	UK	UK	TRV
Cykelvägar Uppsala C	UK	UK	TRV

*Trafikverket (TRV), Uppsala kommun (UK)

Medfinansieringsbegreppet innebär att kommunen gör en tilläggsbetalning i den infrastruktur som Trafikverket bygger. I de fall kommunen medfinansierar byggnation av anläggningar som staten ska äga skickar Trafikverket en rekvisition som kommunen betalar. Plattformsanslutningen Norra gångbron Uppsala C är ett exempel på när Trafikverket bygger vad som ska bli en kommunal anläggning. I det sistnämnda fallet fakturerar Trafikverket kommunen som huvudsakligen bokför detta som en investering.

Normering

Stöd för hur redovisning av medfinansiering ska ske återfinns i skriften 'Redovisning av medfinansiering av infrastruktur då avtalet innehåller klausul om indexreglering av det avtalade bidragsbeloppet' som tagits fram av Rådet för kommunal redovisning (RKR). I dokumentet står att läsa:

”Enligt lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) får bidrag som avses i 2 kap. 1–2 §§ lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter redovisas i balansräkningen under benämningen Bidrag till infrastruktur eller redovisas som en kostnad i resultaträkningen (LKBR 5:7). Det innebär att kommunen i samband med att beslut om avtal fattas och avtalet tecknas, kan välja mellan att redovisa hela medfinansieringskostnaden under beslutsåret eller att fördela (dvs. upplösa) kostnaden med enhetliga belopp under högst 25 år (LKBR 6:9). Upplösningen ska påbörjas det år bidraget beslutats genom att avtal om medfinansiering har tecknats. I not till balans- och resultaträkningen ska man för varje projekt ange det sammanlagda beloppet och vad bidraget avser. Därutöver ska i not till balansräkningen anges den valda tiden för bidragets upplösning, hur mycket av bidraget som upplösts, och i balansräkningen upptaget belopp (LKBR 9:8).”

Det innebär att kommunen redan i samband med att beslutet om medfinansiering fattas behöver välja vilken princip som ska appliceras på den medfinansiering som lämnas. Antingen omedelbar kostnadsföring av hela beloppet som då påverkar resultatet det år då beslutet fattas eller en periodisering på högst 25 år där den första resultat effekten uppstår samma år som beslutet fattas. Detta ställningstagande behöver alltså göras redan under 2023 när avtalet med Trafikverket ska ingås. Principen eller tiden för periodisering kan inte ändras när ett beslut väl fattats. Det innebär också att samma princip behöver vidmakthållas om fördyringar skulle ske. En risk som behöver lyftas fram är att framtida fördyringar också ska hanteras enligt en initialt beslutade principen vilket kan riskera svårhanterliga överraskningar ett enskilt år.

I sammanhanget är det också viktigt att lyfta fram den skillnad i tid för när resultat effekten uppstår mellan medfinansiering och investeringar i egna anläggningar. Medfinansiering skapar en omedelbar effekt kanske flera år innan byggnationen påbörjats medan en investering påverkar resultatet först efter att anläggningen tagits i bruk. Beslutet om medfinansiering kommer få konsekvenser för kommunens resultat 2023 oavsett vilket vägval som tas i periodiseringsfrågan.

Objekten

Detta stycke inleds med en översikt av de olika objekten och dess påverkan på den kommunala ekonomin för att slutligen ge en beskrivning av varje enskilt objekt. Observera att några av de inledande tabellerna relaterar till förhandlingsvärden som anges i 2022 års priser medan efterföljande tabeller som beskriver ekonomiska konsekvenser beskrivs i 2024 års priser.

Översikt

Stycket syftar till att belysa hur kalkylen utvecklats från förhandlingsvärden för genomförandet av objekten oberoende av finansiering och tillägg till en kalkyl för Uppsala kommuns andel inklusive avtalade tillägg.

Totalkostnad per objekt oavsett finansiering och utförare			
Miljoner kronor	Referens avtal	Ägare av anläggningen	Totalkostnad *
Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro**	1.1	TRV	214,6
Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg**	2.4	UK	321,8
GC-passage Sävja gård	1.2	TRV	32,0
Gårdsvägens fordonspassage	1.3	TRV	66,1
Stödmurar Uppsala S	1.4	TRV	111,6
Södra passagen	1.5	TRV	104,0
Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C***	2.1	UK	210,0
Cykelparkeringar Uppsala C	2.2	UK	17,2
Cykelvägar Uppsala C	2.3	UK	6,5
TOTAL			1083,8

*2022 års priser

**Åtgärden ingår i Åtgärd 2 definierad i §§ 5 och 8 och ingår därmed i Fastställd totalkostnad till grund för riskfördelningstrappan.

*** I TRV:s finansiering ingår ett engångsbelopp för den tillkommande nyttan av NGB enligt ASEK à 15,6 mkr som inte indexerar.

Tabellen ovan beskriver förhandlingsvärden exklusive indexering eller påslag för byggherrekostnader samt vilken part som kommer att bygga anläggningen. Vidare anges en referens till numreringen av objekten i avtalet.

Total kostnadsfördelning			
Miljoner kronor	Totala kostnader*	Grundutförande*	Grundkalkyl UK*
Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro	214,6	214,6**	0,0
Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg	321,8	37,4	284,4
GC-passage Sävja gård	32,0	0,0	32,0
Gårdsvägens fordonspassage	66,1	46,3	19,8
Stödmurar Uppsala S	111,6	4,7	106,9
Södra passagen	104,0	0,0	104,0
Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C	210,0	26,4	183,7
Cykelparkeringar Uppsala C	17,2	17,2	0,0
Cykelvägar Uppsala C	6,5	6,5	0,0
TOTAL	1083,8	353,0	730,8

*2022 års priser, exklusive byggherrekostnader

**Grundutförande bro 252,0Mkr. Trafikverket finansierar mellanskillnaden 37,4Mkr i den kommunala anläggningen

Totala uppförandekostnader för objekten samt kommunens kostnad i 2022 års priser utan byggherrekostnader eller indexering.

Totala kostnader Uppsala kommun		
Miljoner kronor	Grundkalkyl UK*	UK totala kostnader**
Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro	0,0	0,0
Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg	284,4	412,3
GC-passage Sävja gård	32,0	47,0
Gårdsvägens fordonspassage	19,8	29,1
Stödmurar Uppsala S	106,9	157,1
Södra passagen	104,0	152,8
Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C	183,7	223,0
Cykelparkeringar Uppsala C	0,0	0,0
Cykelvägar Uppsala C	0,0	0,0
TOTAL	730,8	1021,3

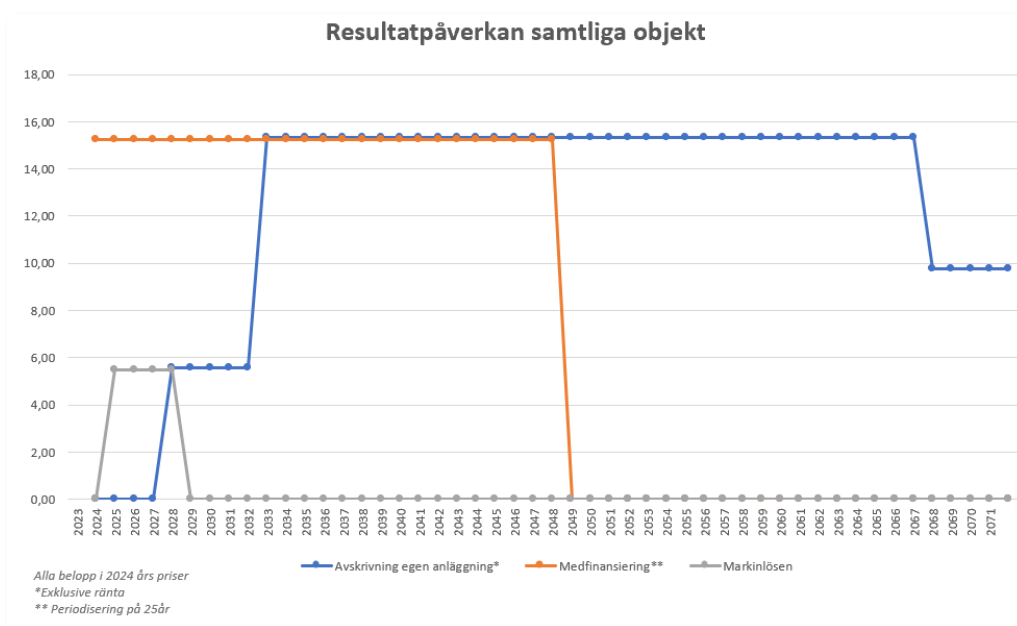
*2022 års priser exklusive byggherrekostnader

**2024 års priser inklusive byggherrekostnader

Uppsala kommuns andel av kostnaderna uppräknade med byggherrekostnader enligt avtal samt indexering till 2024 års priser. Totala driftkostnader uppgår till 408,0 miljoner kronor och investeringar till 613,3 miljoner kronor.

Kostnadssammanställning Uppsala kommun		
Miljoner kronor		
Grundkalkyl		730,8
Byggherrekostnad*		110,3
Oförutsedda kostnader	(utöver eventuella påslag i TRV's kalkyl)	0,0
Indexering	Jan-2022 till 2024	180,2
Totalkostnad ink påslag		1021,3
Varav drift		408,0
Varav investeringar		613,3
Totalkostnad ink påslag		1021,3

* Enl. avtal belastas endast vissa projekt med byggherrekostnader



Diagrammet ovan visar den årliga resultatpåverkan av avtalet. I diagrammet är kostnaden för medfinansiering periodiserad på 25 år och uppgår då till cirka 16,3 miljoner kronor per år. Möjligheten finns som tidigare beskrivits att kostnadsföra hela kostnaden (408 miljoner kronor) under 2023 eller välja en annan periodiseringstid dock max 25 år. För investeringar i kommunala anläggningar är det antaget en genomsnittlig avskrivningstid om 40 år. Den genomsnittliga resultatpåverkan från 2023 fram till sista avskrivningen 2071 uppgår till 20,8 miljoner kronor, störst resultatpåverkan med 30,8 miljoner kronor per år uppstår mellan 2032 och 2047.

Ränta och reinvesteringsantaganden har inte applicerats. På grund av osäkerhet kring vilket år kring Vimpelgatans markförvärv ska ske har kostnaden fördelats ut över fyra år. För ytterligare information kring markförvärvet se rubriken 'Vimpelgatan' nedan.

Vimpelgatan

Hela objektet ska utföras av Trafikverket men kommunen ska äga nedfarter och de delar av tråget som hör till dessa. Övriga bärande delar av tråget ägs av Trafikverket. Grundutförandet av objektet hade varit en bro men förhandlad lösning är tunnel. Eftersom denna lösning är dyrare än bro står kommunen mellanskillnaden på totalt 412,3 miljoner kronor. I detta belopp ingår påslag för byggherrekostnader samt de 22,0 miljoner kronor i merkostnad för markförvärv inom detaljplanen som kommunen ska bekosta. Risk för intrångsersättningar har identifierats men inte kostnadsbedömts.

Markinlösen Vimpelgatan*

Miljoner kronor

Markinlösen tunnel:	85,0
Markinlösen bro (grundutförande)	63,0
Kommunens andel	22,0

*2022 års penningvärde

För Vimpelgatan tillämpas en särskild princip för riskfördelning mellan Trafikverket och Uppsala kommun. I normalfallet kräver Trafikverket att den som påkallar ett tillägg – i

detta fall kommunen – ska stå hela risken för tillägget. I detta fall har Trafikverket emellertid accepterat att bära en del av risken enligt en riskfördelningstrappa. I trappans golv ligger den fördelning som följer av grundutförandets och tilläggets procentuella andelar av totalkostnaden. Grundutförandets andel är 47 % och tilläggets 53 %. Ju mer budget överskrids desto större andel faller på Trafikverket enligt en trappstegsmodell. Kostnader som efter indexering överskrider budget med mer än 100 % bärs till fullo av Trafikverket.

Gång- och cykelpassage Sävja gård

Objektet byggs och ägs av Trafikverket men omfattas inte av grundutförandet. Finansieringen på 47,0 miljoner kronor täcks av Uppsala kommun i form av medfinansiering.

Kommunen har i dagsläget inte rådighet över den mark som krävs för att färdigställa gång- och cykelpassagen. Markförvärvskostnader kommer därför att tillkomma.

Gårdsvägens fordonspassage

Byggs och ägs av Trafikverket, den största delen av utförandet bekostas av Trafikverket. Utöver grundutförandet beräknas Uppsala kommun medfinansiera 29,1 Miljoner kronor för en gång- och cykelpassage i fordonspassagen motsvarande 30 % av kostnaden för passagen.

Trafikverket kommer att behöva lösa in mark för anslutning till passagen. Eventuellt tillkommer en mindre markförvärvskostnad även för kommunen.

Stödmurar

Grundutförande utgörs av naturligt fall i form av slänter, kommunen önskar att i stället uppföra stödmurar för att på så sätt maximera de byggbara ytorna i området. Stödmurarna byggs av och ägs av Trafikverket och kommunens medfinansiering beräknas till 157,1 miljoner kronor.

Södra passagen

Objektet är en fordons- och gång- och cykelpassage förbi järnvägsanläggningen söder om Uppsala S som utgör ett tillägg till Trafikverkets grundutförande och som i sin helhet medfinansieras av kommunen till en beräknad kostnad av 152,8 miljoner kronor. Den kommer att byggas och ägas av Trafikverket.

Utöver åtgärden i järnvägsanläggningen definierad i medfinansieringsavtalen behöver kommunen bygga anslutningsvägar. Väster om järnvägen behöver sådan anslutningsväg sprängas ned i berget, en kostnad som kommer att belasta projekt Sydöstra staden. Sådant schakt får inte innebära vattendränning, varför det kan komma att behöva tätas, vilket kan vara kostsamt.

Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C

Byggs av Trafikverket och ägs av Uppsala kommun, övervägande del av objektet bekostas av Uppsala kommun. Beräknad kostnad 223,0 miljoner kronor varav Trafikverket bidrar med 26,4 miljoner kronor enligt nedan.

Trafikverkets delfinansiering av Norra gångbron*	
Miljoner kronor	
Tillkommande nyttor	15,6
Två hissar	7,0
Avgående gångbro över CP	3,8
Totalt	26,4

*2022 års penningvärde

Cykelparkeringar Uppsala C

Byggs och ägs av Uppsala kommun men bekostas av Trafikverket, kostnaderna beräknas till 17,2 miljoner kronor.

Cykelvägar Uppsala C

Byggs och ägs av Uppsala kommun men bekostas av Trafikverket, kostnaderna beräknas till 6,5 miljoner kronor.

Generella risker och osäkerheter

Stycket beskriver lyfter fram några generella risker för kostnadsökningar för de olika objekten.

Index

För tillfället råder ett osäkert läge kring framtida kostnadsutveckling. Vid en granskning av Trafikverkets 'Investeringsindex banhållning' kan det konstateras att de genomsnittliga kostnadsökningarna legat på 3,0 procent per år mellan 2009 och 2022. Kostnadsutvecklingen under 2022 saknar däremot jämförelse med en total kostnadsökning på 12,0 procent. Prognosen för 2023 har satts till 8,9 procent vilket bygger på ett antagande om en påbörjad återgång mot ett normalläge från och med 2025. Under årets första månader ses dock ännu inga tecken på en sådan utveckling varför indexpåverkan på objektens totala kostnader får anses högst osäker.

Geologi och hydrologi

Uppsala bjuder generellt sett på utmanande mark- och grundvattenförhållanden. Under 2022 inleddes fördjupade undersökningar, i Trafikverkets regi, för att i mer detalj utröna hur de tekniska lösningarna behöver anpassas. Dessa arbeten kommer att fortgå fram till 2024. Efterhand detta arbete fortskrider kommer bilden klarna kring förutsättningarna för genomförandet vilket kan komma att påverka kostnaderna för genomförandet både i positiv och negativ riktning. Det har dock redan nu signalerats att grundvattenfrågorna är särskilt utmanande vid Södra passagen och Vimpelgatan, vilket också är anledningen till att det id den senare avtalats om en risktrappa.

Kostnadskontroll Trafikverket

I Riksrevisionens rapport 'Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar' (RiR 2021:22) kritiseras Trafikverket för att man i mycket stor utsträckning underskattar kostnaderna i sina tidiga kalkyler. Ur rapporten:

"I Trafikverkets förslag till nationell plan för 2022–2033 anges att de beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade projekt ökat med 53 procent i genomsnitt sedan föregående plan fyra år tidigare."

"Pågående projekt ökar i takt med byggindex"

"Investerings- och driftindex är schablonindex för väg- och järnvägsprojekt samt drift och underhållsåtgärder som baseras på entreprenadindex²⁶⁹. Om infrastrukturindex ökar innebär det att insatsvaror till entreprenaderna, och således själva genomförandet, blir dyrare. Utvecklingen av infrastrukturindex har under lång tid varit högre än konsumentprisindex (KPI)."

Det förefaller alltså inte vara under produktionsfasen som kostnadsöverdragen uppstår utan just mellan den typ av tidiga kalkyler som medfinansieringsavtalet beslutas på och starten av produktionsfasen.

Mot bakgrund av denna statistik behöver kommunen överväga vilka riskmarginaler som är skäliga att applicera i sitt mål och budgetarbete, då sådana tillägg för oförutsedda kostnader idag saknas för alla objekt förutom Vimpelgatan där risktrappan tillämpas.

Stadsbyggnadsförvaltningen
Bilaga 4

Datum:
2023-03-28

Diarienummer:
KSN-2022-02108

Handläggare:
Michael Eriksson, Adam Fischer

Översiktskarta

