

## § 79

# Ändringsavtal 1 till Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende järnvägsplan Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation KSN-2022-02108

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna Ändringsavtal 1 till Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation i enlighet med ärendets bilaga 1,
2. **att** delegera till kommunstyrelsen att vid behov göra mindre justeringar i avtalet, samt
3. **att** godkänna att stadsbyggnadsdirektören undertecknar genomförandeavtal som ligger inom ramen för beslutad medfinansiering.

### Sammanfattning

Uppsala kommun 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 (Uppsala S), bostadsbyggande i Bergsbrunna, Sävja, Södra staden och Gottsunda samt byggnation av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Uppsala S och Gottsunda centrum (Ultunalänken).

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

Kommunen och Trafikverket ingick den 9 mars 2023 Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala C-Uppsala S avseende finansieringen av samtliga planerade åtgärder på sträckan och Avtal om fördjupade utredningar (förprojektering) med anledning av tillägg inom järnvägsplanen Uppsala Söder Bergsbrunna—Uppsala Centralstation inom projekt Fyra spår Uppsala.

Medfinansieringsavtalet reglerar finansieringen för samtliga åtgärder i järnvägsanläggningen som Uppsala kommun medfinansierar.

Kommunstyrelsen  
ProtokollsutdragDatum:  
2025-03-05

Aktuellt ärende avser nödvändiga ändringar i medfinansieringsavtalet på grund av ändrade förutsättningar för järnvägsprojektets genomförande.

### Beslutsunderlag

- Mark- och exploateringsutskottets förslag 12 februari 2025 § 8
- Tjänsteskrivelse daterad 5 februari 2024
- Bilaga 1, Ändringsavtal 1 till medfinansieringsavtalet Medfinansiering Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna—Uppsala Centralstation
- Bilaga 1.3, Principiell utformning av fordons-, gång- och cykelbro Vimpelgatan
- Bilaga 1.5, Stationsutformning Uppsala Södra, östra sidan
- Bilaga 1.9, Utökad tabell 1
- Bilaga 1.10, Cykelstråk Bergsbrunna

### Beslutsgång

Ordföranden finner att kommunstyrelsen bifaller mark- och exploateringsutskottets förslag.

### Särskilda yttranden

Maria Rosander (SD) lämnar följande särskilda yttrande:

*Kommunstyrelsen behöver initiera en omförhandling av fyrspårsavtalet. Det är i både statens, regionens och kommunens intresse att säkerställa fyrspårsinvesteringen. Vi behöver inte bygga spårväg eller överexploatera sydöstra staden. Genom BRT kan vi lägga grunden för en både billigare och flexiblare kollektivtrafik. Det är viktigt att vi får till bostäder och kontor vid det nya stationsläget i Bergsbrunna så att platsen blir attraktiv. En betydande del av bostadsplaneringen bör däremot omfördelas till landsbygden och de prioriterade tätorterna för att förhindra en skadlig förtätning av de befintliga stadsdelarna i södra Uppsala. Vi vill bygga ut Uppsala varsamt, inte bygga nya miljonprogram.*

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen**

Datum:  
2025-02-05

Diarienummer:  
KSN-2022-02108

Handläggare:  
Gabriella Burel, Michael Eriksson, Adam Fischer

## Ändringsavtal 1 till Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende järnvägsplan Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** godkänna Ändringsavtal 1 till Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation i enlighet med ärendets bilaga 1,
2. **att** delegera till kommunstyrelsen att vid behov göra mindre justeringar i avtalet, samt
3. **att** godkänna att stadsbyggnadsdirektören undertecknar genomförandeavtal som ligger inom ramen för beslutad medfinansiering.

### Ärendet

Uppsala kommun 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 (Uppsala S), bostadsbyggande i Bergsbrunna, Sävja, Södra staden och Gottsunda samt byggnation av kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Uppsala S och Gottsunda centrum (Ultunalänken).

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

Kommunen och Trafikverket ingick den 9 mars 2023 Medfinansieringsavtal Fyra spår Uppsala C-Uppsala S avseende finansieringen av samtliga planerade åtgärder på sträckan och Avtal om fördjupade utredningar (förprojektering) med anledning av tillägg inom järnvägsplanen Uppsala Söder Bergsbrunna—Uppsala Centralstation inom projekt Fyra spår Uppsala.

Medfinansieringsavtalet reglerar finansieringen för samtliga åtgärder i järnvägsanläggningen som Uppsala kommun medfinansierar.

Aktuellt ärende avser nödvändiga ändringar i medfinansieringsavtalet på grund av ändrade förutsättningar för järnvägsprojektets genomförande.

### **Beredning**

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

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

### **Föredragning**

Uppsala kommun växer och förväntas fortsätta växa kontinuerligt. Detta på grund av näringslivets sammansättning och de goda förutsättningar som finns för utveckling av kommunen. Resandet mellan Uppsala och Stockholm kommer parallellt med kommunens utveckling att fortsätta att öka. För att möjliggöra denna reseökning, samt det nationella och regionala transportbehovet, har staten i 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.

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.

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

De ändringar i järnvägsanläggningen som definieras i bifogat ändringsavtal erbjuder mer kostnadseffektiva förutsättningar för Uppsala att utvecklas i takt med den tillväxt som sker över tid än de kommunala tillägg som definierades i medfinansieringsavtalet.

Det föreslagna ändringsavtalet definierar kommunens och Trafikverkets ändrade avsikter avseende plankorsningen vid Vimpelgatan, östra stödmuren vid Uppsala S och gång- och cykelpassagen vid Sävja gård enligt följande. Medfinansieringsavtalet stipulerar att Trafikverket ska bygga en fordons-, gång- och cykeltunnel under järnvägen vid Vimpelgatan för att ersätta den befintliga plankorsningen. Trafikverket hade inför medfinansieringsavtalet definierat att en bro över järnvägen utgjorde grundutförande eftersom en tunnel skulle bli dyrare. Kommunen ansåg att en tunnel skulle vara så pass mycket bättre ur stads- och kulturmiljöhänseende att kommunal finansiering av mellanskillnaden var motiverad.

I utredningsarbetet har det framkommit att översvämningsrisken i kombination med risker för påverkan på grundvatten är så stora att en tunnel inte är lämplig på platsen. Samtliga befintliga fordonspassager förbi järnvägen i Uppsala är nämligen tunnlar. Genomförda framtidsanalyser visar att staden kommer att drabbas av allt värre

översvämningar. Det finns därför en risk att ambulans och andra utryckningsfordon inte kan ta sig förbi järnvägsanläggningen någonstans i staden vid skyfall om inte Vimpelgatans passage blir en bro.

Trafikverket och kommunen har därför i samverkan utarbetat en fordons-, gång- och cykelbro som bättre infogar sig i stadsmiljön än den som Trafikverket definierade som grundutförande inför det ursprungliga medfinansieringsavtalet, se bilaga 1.3.

Genom att Vimpelgatans planskilda korsning i sin helhet utgör Trafikverkets grundutförande bekostas åtgärden av Trafikverket.

För det fall att kommunen önskar göra ytterligare åtgärder i samband med projektet som ligger utanför Trafikverkets grundutförande, finns möjlighet att avtala med Trafikverket om det i ett senare skede.

Trafikverket ska utan kostnader överlåta den färdigbyggda bron till kommunen, som därefter kommer att vara huvudman för anläggningen och ansvara för drift och underhåll för bron.

I stället för gång- och cykelpassage vid Sävja gård har kommunen identifierat en likvärdig och mer kostnadseffektiv sträckning av det cykelstråk som planeras att byggas mellan Uppsala och Knivsta än den som motiverade gång- och cykelpassagen vid Sävja gård, se bilaga 1.10.

Därmed har gång- och cykelpassagen vid Sävja gård blivit överflödiga och utgår ur medfinansieringsavtalet.

I medfinansieringsavtalet beskrivs en omfattande stödmur på östra sidan om den planerade stationen i Bergsbrunna. Det ursprungliga motivet till att kommunen medfinansierar en omfattande stödmur på östra sidan vid Uppsala S var att vinna exploateringsbar yta. Behovet av sådan yta har sedermera omprövats. Under våren 2024 har det visat sig att stödmurens konstruktion innebär att den frigjorda ytan nedanför stödmuren blir förhöjd mot omgivande allmän plats och att permanenta funktioner inte kan inrymmas på ytan. Effekterna av detta innebär bland annat att stödmuren inte längre i lika hög grad som tidigare bidrar till utvecklingen av den östra sidan av järnvägen och har befunnits onödig på vissa sträckor

De stödmurar som blir kvar möjliggör att plattformanslutningen vid tågstationen och teknikgården vid Valby vägport läggs inom släntfoten. Detta möjliggör en effektiv utformning av stationsmiljön öster om järnvägen respektive en effektivare sträckning av anslutningsvägen norrifrån, se bilaga 1.5.

## Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna av de ändringar som följer av detta ändringsavtal framgår av bilaga 1.9 till ändringsavtalet. Bilaga 1.9 redovisar enbart de värden som framgår i medfinansieringsavtalet, där basmånaden är 2022-01. I denna tjänsteskrivelse anges också dagens penningvärde vilket är 2024-10. Kommunens beräknade ekonomiska åtagande i Vimpelgatan i medfinansieringsavtalets penningvärde minskar med 284,4 miljoner kronor och med 329,3 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Värdet av den bro som Trafikverket 2030 ska överlåta till kommunen beräknas preliminärt till 400 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och till 463,2 miljoner kronor i dagens penningvärde. Därutöver tillkommer kostnader för drift och underhåll vilka inte är beräknade i dagsläget, men bedöms vara i normal omfattning för en bro av detta slag.

Kommunens beräknade ekonomiska åtagande i Sävja gårds gång- och cykelpassage minskar med 32 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och med 37,1 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Kommunens beräknade ekonomiska åtagande i östra stödmuren vid Uppsala S minskar med 54,3 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och med 62,9 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Kommunens beräknade ekonomiska åtagande för Trafikverkets byggherrekostnader för kommunens medfinansiering och investeringar minskar med 34,7 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och med 40,2 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Den totala förväntade besparingen med anledning av det ändrade medfinansieringsavtalet, inklusive förväntad besparing i byggherrekostnader är 405,4 miljoner kronor i medfinansieringsavtalets penningvärde och 469,4 miljoner kronor i dagens penningvärde.

Den andel av dessa kostnader som avser medfinansiering kommer att påverka den avsättning som gjordes när medfinansieringen ursprungligen tecknades. Det innebär att 140,0 miljoner kronor av avsättningen kommer att lösas upp vilket ger en positiv resultatpåverkan under 2025. Samtidigt kommer nya kalkyler tas fram inför tecknande av genomförandeavtal vilket också riskerar att påverka avsättningen. Det är därför för tidigt att säga vad den faktiska nettoeffekten på resultatet kommer att bli när justeringen väl genomförs.

Trafikverket överlåter anläggningar till kommunen utan krav på ersättning, vilket påverkar kommunens resultat positivt när överlåtandet sker varefter anläggningen skrivs av över den beräknade livslängden. Utöver Vimpelgatan enligt ovan, är detta förfarande aktuellt för anläggningar vid passage Gårdsvägens gång- och cykelväg, Södra banvägen inklusive väg i vägport. Värdet på dessa anläggningar kommer kunna beskrivas närmare efter att kalkyler tagits fram under projekteringsarbetet.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 5 februari 2024
- Bilaga 1, Ändringsavtal 1 till medfinansieringsavtalet Medfinansiering Fyra spår Uppsala avseende delen Söder Bergsbrunna—Uppsala Centralstation.
- Bilaga 1.3, Principiell utformning av fordons-, gång- och cykelbro Vimpelgatan
- Bilaga 1.5, Stationsutformning Uppsala Södra, östra sidan
- Bilaga 1.9, Utökad tabell 1
- Bilaga 1.10, Cykelstråk Bergsbrunna

Stadsbyggnadsförvaltningen

Birgitta Pettersson  
Stadsdirektör

Christian Blomberg  
Stadsbyggnadsdirektör

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

Dokumentdatum  
2024-11-26

# Ändringsavtal 1 till medfinansieringsavtal ”Medfinansiering Fyra spår Uppsala C—Uppsala S” daterat 2023-03-09

Nedanstående parter enas härmed om att ändra tidigare tecknat medfinansieringsavtal ”Medfinansiering Fyra spår Uppsala C-Uppsala S” genom tecknande av detta ändringsavtal, kallat ”Ändringsavtalet”.

## §1 Parter

Trafikverket, region Mellersta, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan ”**Trafikverket**”,  
Uppsala kommun, org.nr 212000-3005, 753 75 Uppsala, nedan ”**Kommunen**”,

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

## §2 Definitioner och begrepp

Utöver de definitioner och begrepp som definierats i det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet läggs följande till:

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

**Ursprungligt Medfinansieringsavtal:** Avtal ”Medfinansiering Fyra spår Uppsala C - Uppsala S” ingånget mellan Trafikverket och Kommunen (TRV 2023/30498 / KSN-2022-02108)

## §3 Bakgrund och syfte

Paragrafen ändras i sin helhet till följande innehåll:

### **Bakgrund**

Den 18 december 2017 ingick Kommunen och region Uppsala ett avtal med Staten ”Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivning, 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.



Dokumentdatum  
2024-11-26

*I det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet regleras vad som utgör Grundutförande och vad som utgör Tillägg i järnvägsanläggningen. I det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet stipuleras bland annat*

- *Att den befintliga plankorsningen vid Vimpelgatan ska ersättas med en tunnel;*
- *Att Trafikverket ska utföra och Kommunen medfinansiera en stödmur på järnvägens östra sida vid den nya stationen söder om Bergsbrunna;*
- *Att Trafikverket ska utföra och Kommunen medfinansiera en GC-passage under järnvägen vid Sävja gård, norr om Bergsbrunna*

*Länsstyrelsen i Uppsala län har i yttrande "Länsstyrelsens yttrande över samrådshandling samt samråd för miljökonsekvensbeskrivning för projektet Fyra Spår Uppsala", ärende nummer TRV 2020/21139, 2023-06-30, meddelat att länsstyrelsen vill se ett alternativ till tunnelloösningen vid Vimpelgatan. Med anledning av länsstyrelsens yttrande har ytterligare fakta framkommit som gjort att Parterna dragit slutsatsen att en bro vore att föredra på platsen framför tunnel.*

*Kommunen har prioriterat ned behovet av exploateringsyta på östra sidan om järnvägen vid Uppsala S och är därför inte längre i behov av en sådan omfattande stödmur på den sidan som är överenskommen i det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet.*

*Kommunen har hittat en mer kostnadseffektiv sträckning av gång och cykelstråket mellan Uppsala och Knivsta och är därför inte längre i behov av en gång- och cykelpassage under järnvägen vid Sävja gård.*

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

### **Syfte**

*Syftet med det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet är att reglera respektive Parts åtaganden 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.*

*Syftet med detta Ändringsavtal är inte att ändra syftet med det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet, utan enbart att justera Parternas åtaganden enligt nedan.*

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

Paragrafens innehåll kompletteras med följande:

*Parterna ingick 2023-03-10 Avtal om fördjupade utredningar (förprojektering) med anledning av tillägg inom järnvägsplanen Uppsala Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation inom projekt Fyra spår Uppsala.*

## **§5 Beskrivning av Åtgärder**

Paragrafens innehåll ändras enligt följande:

Dokumentdatum  
2024-11-26

### Åtgärd 1 Plattformsanslutning Uppsala C

Åtgärden ändras enligt följande:

Meningen *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.* ändras till *Parterna är överens om att en överliggande plattformsanslutning över järnvägsanläggningen vid Uppsala C skall projekteras och utföras av Trafikverket som ett Tillägg enligt bilaga 1.*

Åtgärdens innehåll förblir i övrigt oförändrad

### Åtgärd 2 Tunnel Vimpelgatan

Åtgärden ändras i sin helhet till följande innehåll:

**Åtgärd 2 Fordons-, gång- och cykelbro, Vimpelgatan:** Den befintliga plankorsningen ersätts med en bro för fordonstrafik, fotgängare och cykeltrafik.

*Bron utgör Grundutförande. Grundutförandet ska principiellt utformas i enlighet med bilaga 3. Utformningen definieras vidare i genomförandeavtal.*

*Den färdigställda och besiktigade bron ska vederlagsfritt överlåtas till Kommunen. Kommunen ska därefter äga och svara för drift och underhåll av bron. I kommande genomförandeavtal regleras garantifrågor, överlämnande, gränsdragningar mm.*

### Åtgärd 3 Gång- och cykelpassage Sävja gård

Åtgärden utgår.

### Åtgärd 4 Stödmurar östra sidan Uppsala S och brofundament

Åtgärden ändras i sin helhet till följande innehåll:

**Åtgärd 4 Stödmurar östra sidan Uppsala S och brofundament:** Kommunens uppdaterade behov är en begränsad stödmur på östra sidan av järnvägen vid Uppsala S som möjliggör att anslutningen från gata till gångbro och teknikgården vid Valby vägport förläggs inom slänten, se bilaga 5. Kommunen ser även ett behov av att stängsel ersätts med transparent skärm på sträcka definierad i bilaga 5.

*Trafikverkets Grundutförande är slänt 1:2 med ängssådd och stängsel.*

*Kommunens Tillägg enligt bilaga 5 är*

- Stödmurar på den östra sidan markerade med blå och röd färg på bilaga 5
- Transparent skärm
- Brofundament söder om den tänkta stationsanläggningen.

*Slänt, stödmur, transparent skärm ska ägas av Trafikverket. Brofundament ska ägas av Kommunen.*

*Kommunen ansvarar för drift och underhåll för Tillägget vilket innebär stödmurarnas ytskikt, slänt vid markering i bilaga 5, den transparenta skärmens ytskikt samt för brofundamentet*

Dokumentdatum  
2024-11-26

*Drift- och underhållet ska definieras, beskrivas och regleras i ett kommande drift och underhållsavtal Parterna emellan.*

*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. Kommunen erhåller i sådana fall en ändamålsenlig rättighet att nyttja motsvarande del av järnvägsfastigheten*

#### **Åtgärd 5 Gårdsvägen**

Åtgärden ändras inte.

#### **Åtgärd 6 Södra passagen**

Åtgärden ändras inte.

### **§6 Andra planeringsförutsättningar**

Paragrafen ändras inte.

### **§7 Finansiering**

Paragrafen ändras i sin helhet till följande innehåll:

*Den totala kostnaden för samtliga Åtgärder i prisnivå 22-01 (Basmånad) enligt detta Avtal bedöms till:*

**493,5 mkr (fyrahundra nittiotre miljoner femhundra tusen kronor)**

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

**176,4 mkr (ett hundrasjuttiosex miljoner fyrahundra tusen kronor)**

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

**183,6 mkr (ett hundraåttiotre miljoner sju hundra tusen kronor).**

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

**75,6 mkr (sjuttiofem miljoner sjuhundra tusen kronor)**

Dokumentdatum  
2024-11-26

Tabell 1: Bedömda kostnader (exklusive byggherrekostnader) för åtgärderna i §5, prisnivå 22-01, samt dess fördelning (se även bilaga 9):

Åtgärder i den statliga anläggningen (Trafikverkets)			Finansiering				
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr)	Trafikverket (Grundutförande)		Kommunen (Tillägg)	
				Mkr	%	Mkr	%
1.1	Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro (Åtgärd 2)*	TRV	0,0	-	-	-	-
1.2	Gång och cykelpassage Sävja gård (Åtgärd 3)**	TRV	0,0	-	-	-	-
1.3	Gårdsvägens fordonspassage (Åtgärd 5)	TRV	66,1	46,3	70%	19,8	30%
1.4	Stödmurar och brofundament Uppsala S (åtgärd 4)	TRV	89,7	37,1	41,4%	52,6	58,6%
1.5	Södra passagen (Åtgärd 6)	TRV	104,0	0,0	0%	104,0	100%
1.6	TOTAL		259,8			176,4	
Åtgärder i de kommunala anläggningarna			Ersättning				
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr)	TRV (Grundutförande)		Kommunen	
				Mkr	%	Mkr	%
2.1	Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C*** (Åtgärd 1)	TRV	210,0	26,4	-	183,6	-
2.2	Cykelparkeringar Uppsala C (se § 6)	UK	17,2	17,2	-	-	-
2.3	Cykelvägar Uppsala C (se § 6)	UK	6,5	6,5	-	-	-
2.4	Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg* (Åtgärd 2)	TRV	0,0	-	-	-	-
	TOTAL		233,7	50,1		183,6	

\*Åtgärden utgår och ersätts med Trafikverkets Grundutförande bro

\*\* Åtgärden utgår och genomförs ej

\*\*\* I TRV:s finansiering och grundutförande ingår ett engångsbelopp samt en fast del, se §5, Åtgärd 1

Kostnadsbedömningen i punkt 1.3–1.5 och 2.1 i Tabell 1 är baserade på fastställda kalkylsammansättningar inklusive 10 % påslag för ändrings- och tilläggsarbeten. Punkten 2.1 är baserad på en fastställd kalkylsammansättning, punkterna 2.2 och 2.3 är baserade på erfarenhetsbedömningar.

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

Samtliga kostnadsbedömningar i detta avtal är i prisnivå 22-01 för jämförbarhet med Ursprungligt Medfinansieringsavtal.

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. Fasta kostnader i detta avtal regleras med Trafikverkets Infrastruktur Index.

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

Dokumentdatum  
2024-11-26

## §8 Hantering av kostnadsförändringar Åtgärd 2

Paragrafen utgår.

## §9 Ansvarsfördelning

Paragrafen ändras enligt följande:

Delen:

### **Kommunens ansvar**

1. Kommunen ska äga de nya kommunala anläggningarna.
2. Kommunen ska ansvar för drift och underhåll av de kommunala anläggningarna
3. Kommunen ansvarar även 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.

Ändras till:

### **Kommunens ansvar**

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

## §10 Betalning

Paragrafen ändras enligt följande:

Meningen *Rekvirering och fakturering av upparbetade kostnader sker löpande i mars, augusti och december varje år ändras till Rekvirering och fakturering av upparbetade kostnader sker löpande per mars, augusti och december varje år.*

Paragrafens innehåll förblir i övrigt oförändrat.

## §11 Projektorganisation

Paragrafen ändras inte.

## §12 Tidplan

Paragrafen ändras i sin helhet till följande innehåll:

*Preliminär tidplan:*

Dokumentdatum  
2024-11-26

- |   |            |
|---|------------|
| • Beslut systemhandling                   | Våren 2025 |
| • Järnvägsplan inlämnas för fastställelse | Våren 2026 |
| • Förberedande entreprenader              | 2026       |
| • Produktionsstart huvudentreprenader     | 2027/2028  |
| • Öppning för järnvägstrafik              | 2034       |

### §13 Avtalets giltighet

Paragrafens innehåll kompletteras med följande:

*Detta Ändringsavtal gäller från det att det undertecknats av båda Parter och godkänts av Kommunfullmäktige.*

### §14 Övrigt

Paragrafen ändras i sin helhet till följande innehåll:

*Detta Ändringsavtal ersätter de bestämmelser i det Ursprungliga Medfinansieringsavtalets som definierats ovan. I övrigt gäller Ursprungliga Medfinansieringsavtalets bestämmelser.*

*Vid motstridigheter mellan det Ursprungliga Medfinansieringsavtalet och detta Ändringsavtal har detta Ändringsavtal företräde.*

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

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

### §15 Tvistlösning

Paragrafen ändras inte.

Dokumentdatum  
2024-11-26

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

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

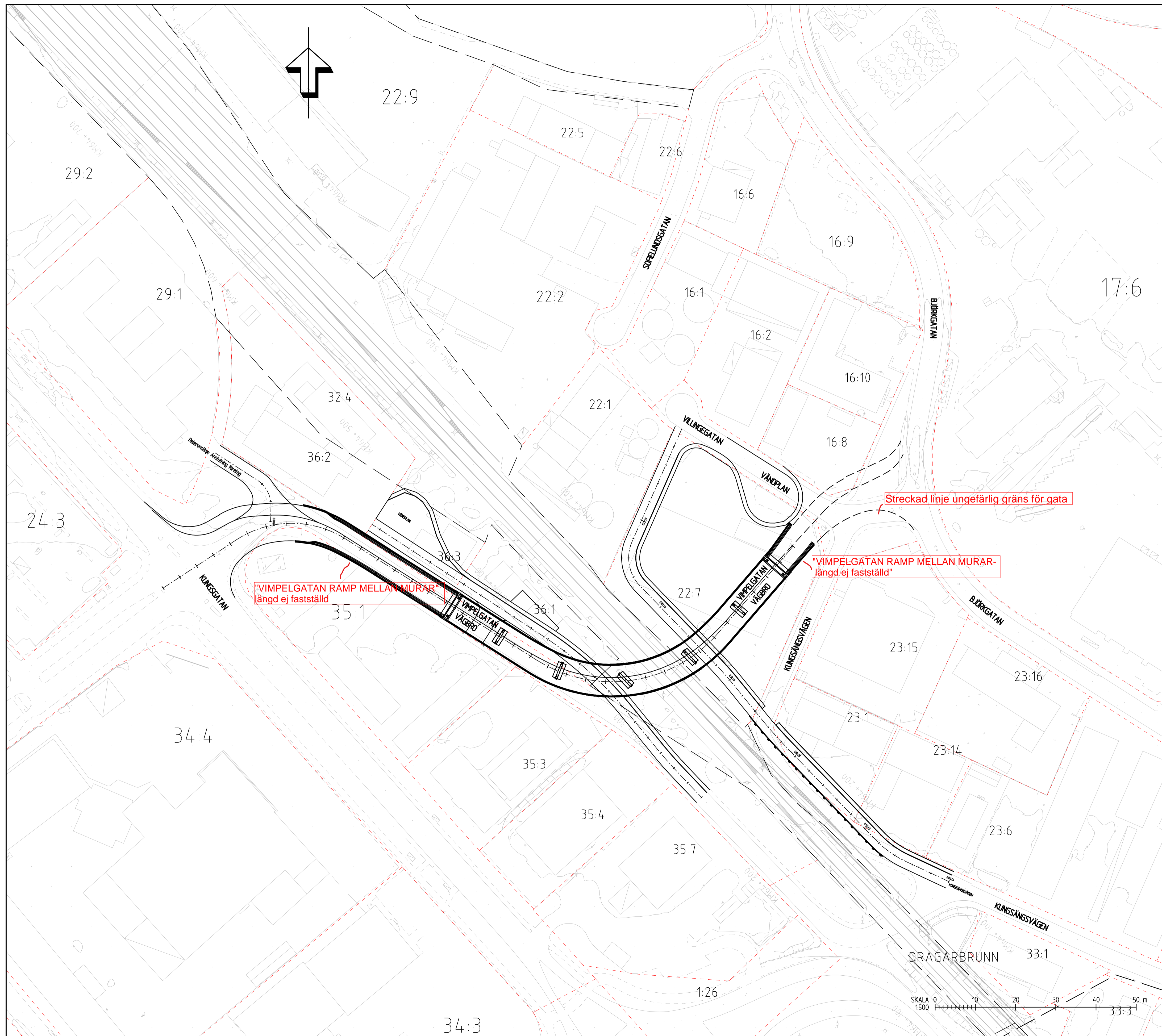
\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Trafikverket

\_\_\_\_\_  
Uppsala kommun

**Bilageförteckningen** ändras enligt följande:

- Bilaga 1.** Kvarstår.
- Bilaga 2.** Kvarstår.
- Bilaga 3.** Ersätts med ny bilaga: *Principiell utformning av fordons-, gång- och cykelbro Vimpelgatan*
- Bilaga 4.** Utgår
- Bilaga 5.** Ersätts med ny bilaga: *Stationsutformningen Uppsala Södra, östra sidan.*
- Bilaga 6.** Kvarstår.
- Bilaga 7.** Kvarstår
- Bilaga 8.** Kvarstår
- Bilaga 9.** *Utökad Tabell 1. Bedömda kostnader inkl. byggherrekostnader*



Dessa ritningar är tillhandahållna som en del av ett utvärderings- och utredningsarbete. De är inte avsedda att användas som byggplaner utan ska ses som vägledande. För ytterligare information kontakta Trafikverket.

### KOORDINATSYSTEM

KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWEREF 99 18 00  
 KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH2000

### TECKENFÖRKLARING

#### BEFINTLIG

- VÄGKANT
- GC-BANA
- HÖJDKURVA
- HUS/BYGGNADER

#### PROJETERAT






- LÄNGDMÄTNING
- NY VÄGKANT
- NY SLÄNT, BANA OCH VÄG
- STÄNGSEL
- NY PROJETERAD GATAHÖJD
- SPÄRMITT
- SPÄRVÄXEL
- LÄNGDMÄTNING (SPÅR)
- FASTIGHETSGRÄNS

SWECO/SKISS  
 VIMPELGATAN VÄGBRO\_ KUNGSÄNGSVÄGEN MED VÄNDPLAN  
 SKALA 1:1000  
 2024-10-18

SKAPAD AV SWECO/INHIMS GRANSKAD AV SWECO/SESHAS FÖRÄNDRING AV SWECO/SEEDI	DATUM 2024-06-26	AVSÄLNING UPPDRAGSNUMMER 30020886	LEVERANS/ÄNDRINGS-PP KONSTRUKTIONSNUMMER	TEKNISKTÄG VÄGUTFORMNING GRANSKAD STATUS / SYFTE GODKÄND SYSTEMHANDLING ANLÄGGNINGSTYP	KLORFOTERMETER 64+500 - 64+750 430 ANLÄGGNINGSPROJEKT FSUR/12-310-0000-64_64 0259
--	---------------------	---	---	---	--



Teckenförklaring

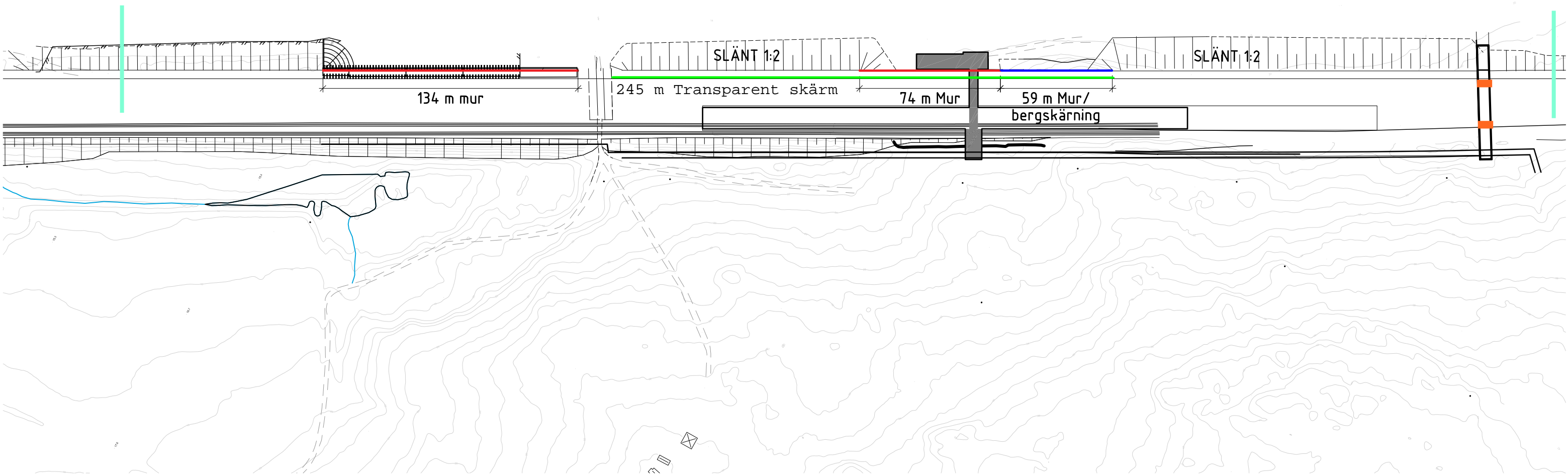
	Transparent skärm
	Mur
	Mur på bergskärning
	Yttre gränser för Åtgärd 4
	Brostöd

TEKNIKGÅRD

VALLBY VÄGPORT

STATIONSPLATSEN

KRISTINAHISSEN



## Bilaga 9 Ändringsavtal 1 till Medfinansiering Fyra Spår Uppsala C-Uppsala S (23-03-09)

		Ursprungligt Medfinansieringsavtal 2024-03-09						Ändringsavtal 1		Ny Total				Fördelning verkligt utfall		Byggherrekostnad på kommunens del 21%	Total kostnad		
Åtgärder i den statliga anläggningen (Trafikverkets)		Finansiering						Avgående	Tillkommande	Belopp		Varav TRV rekvirerar kommuns del		TRV	Kommunen	Kommunen	Kommunen		
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr)	Trafikverket (Grundutförande)		Kommunen (Tillägg)		Rekvirering	Rekvirering										
				Mkr	%	Mkr	%												
1.1	Vimpelgatans tunnel, tråg och järnvägsbro* (Åtgärd 2)	TRV	214,6	252,0	-	0,0	-	-214,6		0,0		0,0		0%	0%				
1.2	Gång och cykelpassage Sävia gård (Åtgärd 3)	TRV	32,0	0,0	0%	32,0	100%	-32,0		0,0		0,0		0%	0%				
1.3	Gårdsvägens fordonspassage (Åtgärd 5)	TRV	66,1	46,3	70%	19,8	30%			66,1		19,8		70%	30%	4,2	24,0		
1.4	Stödmurar och brofundament Uppsala S (åtgärd 4)	TRV	111,6	4,7	4%	106,9	95,79%	-21,9		89,7		52,6		58,6%	41,4%	11,0	63,6		
1.5	Södra passagen (Åtgärd 6)	TRV	104,0	0,0	0%	104,0	100%			104,0		104,0		0%	100%	21,8	125,8		
1.6	TOTAL		528,3			262,7		-268,5	0,0	259,8		176,4				37,0	213,4		
Åtgärder i de kommunala anläggningarna		Ersättning						Avgående	Tillkommande	Belopp		Varav UK rekvirerar		Varav TRV rekvirerar kommuns del		TRV	Kommunen	Kommunen	Kommunen
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad (mkr)	TRV (Grundutförande)		Kommunen		Fakturering	Fakturering										
				Mkr	%	Mkr	%												
2.1	Plattformsanslutning Norra gångbron Uppsala C*** (Åtgärd 1)	TRV	210,0	26,4	-	183,6	-			210,0		183,6					38,6	222,2	
2.2	Cykelparkeringar Uppsala C (se § 6)	UK	17,2	17,2	-	0,0	-			17,2	17,2	0,0		0%	100%				
2.3	Cykelvägar Uppsala C (se § 6)	UK	6,5	6,5	-	0,0	-			6,5	6,5	0,0		0%	100%				
2.4	Vimpelgatans nedfarter och tillhörande tråg* (Åtgärd 2)	TRV	321,8	37,4	-	284,4	-	-321,8		0,0		0,0		0%	0%				
2.5	Södra passagen (Åtgärd 6)	TRV								0,0		0,0		0%	0%				
	TOTAL		555,5	87,5		468,0		-321,8	0,0	233,7	23,7	183,6				38,6	222,2		
Åtgärder som byggs och bekostas av Trafikverket för att överlämnas till kommunen				Ersättning															
Åtgärd		Utförare	Kostnad (mkr)	År för överlämning		Beräknad livslängd													
3.1	Vimpelgatan	TRV	400	2030		120													
	TOTAL																		

Bedömda kostnader i prisnivå 2022-01

\*Åtgärden utgår och ersätts med Trafikverkets Grundutförande bro

\*\* Åtgärden utgår och genomförs ej

\*\*\* I TRV:s finansiering och grundutförande ingår ett engångsbelopp samt en fast del, se §5, Åtgärd 1

# Bilaga 10

Förslag 1 ursprungligt förslag med GC port Sävja som utgång

Förslag 2 ny sträckning med nyttjande av planskildhet Södra passagen

