

Trafikverkets ärendenummer  
TRV 2024/51306  
Kommunens ärendenummer  
23KS516  
Regionens ärendenummer  
HN 2023/161

Dokumentdatum  
2024-05-03

## Samverkans- och med-/samfinansieringavtal Gävle västra, Gävle kommun

Detta avtal avser planlägningsprocessen och/eller byggande för Åtgärder och innefattar:	
<input checked="" type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input checked="" type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
<input checked="" type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input checked="" type="checkbox"/>	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket - får i uppdrag att genomföra Åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal, nedan benämnt ”**Avtalet**” om samverkan och medfinansiering enligt följande:

### §1 Parter

Trafikverket Region Mitt, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan ”**Trafikverket**”;  
Gävle kommun, organisationsnummer 212000-2338, nedan benämnd ”**Kommunen**”  
Region Gävleborg, organisationsnummer 232100-0198, nedan benämnd ”**Regionen**”  
nedan enskilt även benämnd ”**Part**” och gemensamt ”**Parterna**”.

### §2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta Avtal:

**Basmanad:** Basmanad för Trafikverkets Infrastruktur index för investering järnväg är januari 2021 där inte annat särskilt anges.

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

**Grundutförande:** Grundutförandet motsvarar den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation samt Trafikverkets ekonomiska ansvar för ny- och ombyggnad av infrastruktur som utgår från det statliga ansvaret. Grundutförandet finansieras av Staten.

**Gävle västra:** Den nya station som ska anläggas mellan Hamnleden och Lexevägen norr om Gävle sjukhus.

Dokumentdatum  
2024-05-03

**Kommunala anläggningar:** De anläggningar som ska ägas, driftas, underhållas och förnyas av Kommunen enligt tabell 1 i § 6.

**Index:** Trafikverkets Infrastrukturindex, investeringsindex banhållning

**Medfinansiering:** Kommunens finansiering eller delfinansiering av statlig infrastruktur.

**Medfinansieringsavtal:** Avtal om Medfinansiering.

**Norra stationsområdet:** Nytt stationsområde mellan Hamnleden och järnvägen i anslutning till Gävle västra.

**Näringenavtalet:** Avtal avseende bostadsbyggande i Näringen i Gävle kommun N2017/07384/PBB ingånget i december 2017 mellan Staten genom Samordnaren, Kommunen och Region Gävleborg.

**Järnvägsprojektet:** Trafikverkets uppdrag att utveckla järnvägsanläggningen på sträckan Gävle-Kringlan. I uppdraget ingår att utveckla Ostkustbanan, Norra stambanan, Bergslagsbanan i ny dragning, justera trafikplats Gävle Norra på E4:an, Hamnleden, tillskapa en ny anslutning till Tolvforssskogen från Trafikplats 200, Gävle Norra och relaterade åtgärder i statliga anläggningar.

**Samverkan:** Aktiviteter som syftar till att Trafikverket och Kommunen samverkar för att lösa ett identifierat behov som berör:

- både statens och Kommunens anläggning där respektive Part står för sina kostnader, eller
- endast Kommunens anläggning men Trafikverket sköter bevakning eller genomförande av åtgärden. I dessa fall står Kommunen för kostnaderna.

**Samverkansavtal:** Avtal om Samverkan.

**SO-åtgärd:** Små och okomplicerade åtgärder inom väg- och järnväg som kan genomföras utan formell planläggning.

**Statliga anläggningen:** De anläggningar som ska ägas, driftas, underhållas och förnyas av Staten enligt tabell 1 i § 6.

**Södra stationsområdet:** Nytt stationsområde söder om järnvägen i anslutning till Gävle västra.

**Tillägg:** De förbättringar eller anpassningar som Kommunen föreslår för att lösa trafiksituationen utöver vad som ingår i Grundutförandet. Tillägg finansieras av Kommunen.

### §3 Syfte och Bakgrund

Den 18 december 2017 ingick Kommunen och Region Gävleborg Näringenavtalet med Staten. Näringenavtalet stipulerar bland annat att staten ska påbörja utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår med ny sträckning mellan Gävle och Kringlan. Kommunen åtar sig att utveckla bostäder i en större samlad exploatering i Näringen.

Dokumentdatum  
2024-05-03

Trafikverket erhöll därefter ett uppdrag att utföra Järnvägsprojektet i den nationella transportplanen 2022-2033. Region Gävleborg har fattat beslut om ny regional infrastrukturplan 2022-2033 för Gävleborgs län som inbegriper järnvägsstation, Gävle västra, se beslut RS 2022/847 i regionfullmäktige, i form av samfinansiering i Järnvägsprojektet.

Trafikverket är utförare av planläggning, bygghandling och produktion av den nya stationen inom ramen för Järnvägsprojektet. Kommunen är utförare av planläggning, bygghandling och produktion av det nya stationsområdet vid Gävle Västra.

Järnvägsprojektet påverkar intilliggande omgivning. Detta Avtal omfattar och är avgränsat till att reglera de samverkans- och medfinansieringsfrågor som uppstår i området kring den nya järnvägsstationen Gävle Västra. De samverkansfrågor som regleras i detta Avtal är

- Befintliga gång- och cykelvägar som idag passerar Hamnleden och Bergslagsbanan och som inte längre kan kvarstå i befintligt läge och utformning.
- Kommunens planering och exploatering kring stationsområdet av Gävle Västra.

Trafikverkets Grundutförande gällande passager i enlighet med detta Avtal grundar sig på den lösning som Kommunen föreslår och planlägger för området. Detaljplanen redovisar en gång- och cykelport väster om den planerade stationen vid Gävle Västra.

Kommunen har framfört att nuvarande passage mellan Lilla Lexe-Sätra inte längre anses nödvändig efter att ombyggnationen av järnvägen skett. Kommunen har ansett det skäligt att gc-trafikanter istället kan hänvisas till föreslagen port (§5 åtgärd 2). Kommunen har också ansett det skäligt att hänvisa cykeltrafikanter från nuvarande plankorsning av Bergslagsbanan till föreslagen gc- port som en del i ett nytt cykelstråk samt att gångtrafikanter hänvisas till den förlängda brokonstruktionen från plattformsförbindelsen över Hamnleden (§5 åtgärd 5).

Trafikverket kan godta den av Kommunen föreslagna lösningen som ett Grundutförande då den bedömda kostnaden för porten och dess konsekvenser bedöms utgöra en något lägre kostnad än det grundutförande som Trafikverket föreslagit i *PM Grundutförande*. Båda Parter gör en preliminär bedömning att föreslagen lösning inte utgör en oskäligt negativ omgivningspåverkan gällande intrång och barriäreffekter.

Syftet med detta Avtal är

- att reglera respektive Parts åtaganden och finansiella ansvar i varandras projekt;
- att reglera Parternas samverkan för ett effektivt genomförande av Järnvägsprojektet.

I kommande genomförandeavtal kommer Parterna att reglera genomförandet av Åtgärderna enligt § 5.

#### §4 Tidigare avsiktsförklaring och avtal

Följande överenskommelser har föregått detta Avtal:

- *Näringsavtalet*
- *Avsiktsförklaring – Gävle Västra station på Bergslagsbanan/Ostkustbanan* ingånget 2021-10-28 mellan Parterna (TRV 2021/99651; 21KS115; RS2021/1780). Avsiktsförklaringens syfte är att Parterna ska samverka för att nå en överenskommelse över ansvar och finansiering för genomförandet av aktuell åtgärd och, i förekommande fall, hur det framtida ansvaret för infrastrukturen ska fördelas.

Dokumentdatum  
2024-05-03

- *Avtal gällande utredning av planskild passage vid Gävle Västra inom projekt 9937 OKB Gävle-Kringlan dubbelspår* ingånget 2022-10-19 mellan Trafikverket och Kommunen (Ref: TRV 2022/121470). Avtalet reglerar Parternas åtaganden och finansiella ansvar för utredningen av en planskild passage för gång- och cykelpassage vid Gävle västra.
- *Överenskommelse om Mottagningsstation ÄT411 Tolvfors, Gävle kommun, och framtagande av underlag för ansökan om erforderliga tillstånd* ingånget 2021-09-08 mellan Trafikverket, Kommunen och Gävle Energi AB.

## §5 Beskrivning av Åtgärder

Åtgärd 1 och 4 nedan utförs inom Trafikverkets järnvägsplan *Gävle C-Tolvforssskogen*.

Åtgärd 2 nedan utförs inom Trafikverkets järnvägsplan *Bergslagsbanan, nytt dubbelspår Gävle Västra-Forsbacka*

Avtalet omfattar följande åtgärder:

### Åtgärder i den statliga infrastrukturen

#### **Åtgärd 1 Gävle Västra, Stationen**

Stationens plattformsförbindelse ska i enlighet med Grundutförande utformas enligt nedan:

- Entrén mot Södra stationsområdet ska inrymma trappa till och från plattformbron samt 2 st stängbara hissar;
- Öppen plattformsbro med markvärme mellan den södra och norra entrén.
- Anslutning till/från plattformarna i form av en inbyggd och stängbar anläggning med trappa och 2 hissar per plattform;
- Entré mot Norra stationsområdet i form av trappa med tak samt 2 st stängbara hissar
- Trafikinformationsutrustning
- Belysning inom samtliga anläggningsdelar.

Stationen ska ha två plattformar inkl plattformsutrustning såsom väderskydd i form av två kurer på varje plattform, skyltning, och bänkar.

Intill stationen ska dessutom etableras ett uppställningsspår med 225 m hinderfri längd.

En placering av anläggningen finns i bilaga 1. Bilagan anger funktion, inte utformning. Utformningen ska preciseras i genomförandeavtal.

Samtliga anläggningsdelar inom plattformsförbindelsen ska vara statliga och ägas, förnyas, driftas och underhållas av Trafikverket.

Trafikverket (NJVG) finansierar planläggningen av Plattformsförbindelsen. Den regionala infrakurplanen (REGINV) finansierar bygghandling och produktion av Plattformsförbindelsen.

Trafikverket ska inte omöjliggöra ett framtida utförande av plattformstak på båda plattformarna. Plattformarna ska utföras så att en eventuell förlängning i framtiden inte omöjliggörs.

#### **Åtgärd 2. Passage för gång- och cykelfunktion förbi järnvägen mellan trafikplats Sätra och Tolvforsbruk.**

Dokumentdatum  
2024-05-03

För att ersätta befintlig passage förbi järnvägen samt för befintlig passage under Hamnleden ska Trafikverket, i samverkan med Kommunen, projektera och utföra en port inklusive belysning och anslutande samt genomgående gång- och cykelbana under järnvägen mellan Trafikplats Sätra och Tolvfors bruk, se bilaga 1.

Trafikverket ska i samverkan med Kommunen sträva efter att utforma porten så att det skapas en inbjudande gestaltning. Trafikverket bekostar sådan gestaltning som ingår i Grundutförandet. Önskar Kommunen en mer kostsam gestaltning har kommunen möjlighet att föreslå ett Tillägg. Som en del i gestaltningen i Grundutförandet ska Trafikverket sträva efter att skapa ett ljusinsläpp mellan de två järnvägsbroar som tillsammans kommer att utgöra portkonstruktionen. Ljusinsläppet ska möjliggöras om det inte är uppenbart konstruktionstekniskt eller ekonomiskt oförsvarbart. Möjlighet till eventuellt ljusinsläpp kan fastställas först när bygghandlingen färdigställs.

Trafikverkets grundutförande är en port om 8,5 meter fri bredd. Kommunen önskar en port om upp till 11 meter fri bredd och medfinansierar merkostnaden för en sådan breddning av porten om tekniska förutsättningar möjliggör en breddning.

Trafikverket ska utreda förutsättningarna för en port som har upp till 11 meter fri bredd och presentera dessa för Kommunen.

För att Trafikverket ska kunna godta en 11 meter bred port ska de tekniska förutsättningarna inte medverka till en oacceptabelt negativ påverkan på järnvägsanläggningens nödvändiga utformning såsom växlar mm. En breddning av porten får inte heller medverka till försämrade kapacitet på järnvägen i enlighet med projektmålet.

Trafikverket ska framföra sakliga och tekniska argument för varför det skulle innebära en oacceptabelt negativ påverkan på järnvägsanläggningen att bygga bredare än 8,5 meter fri bredd. Kommunen ska beredas möjlighet att invända mot Trafikverkets argument och Trafikverket ska ta dessa invändningar i beaktande. Trafikverket ska därefter ha tolkningsföreträde i bedömningen av vilken bredd som är tekniskt och ekonomiskt genomförbar.

Om en bredare port än 8,5 meter är möjlig endast vid en marginellt justerad placering (rimligen 20 meter österut eller 5 meter västerut) ska Parterna justera portens placering. Skulle det visa sig att porten inte kan byggas ens med 8,5 meter fri bredd inom rimligt avstånd från inritat läge ska Parterna samråda i frågan om den ska byggas i ett annat läge och om de inte kan komma överens om ett sådant annat läge omförhandla denna Åtgärd 2 utan att ändra utformningen på plattformanslutningen.

Beräknad totalkostnad för en 8,5 meter bred port och anslutande och genomgående gång- och cykelväg från Lexevägen i söder till trafikplats Sätra i norr på den planerade platsen är 63,5 miljoner kronor inklusive riskpåslag. Beräknad merkostnad för en breddning upp till 11 meter är 9,6 miljoner kronor inklusive riskpåslag. Enas Parterna om en bredd under 11 meter men över 8,5 meter ska Kommunens medfinansiering justeras proportionellt.

Kostnadsförändringar ska bäras gemensamt av Parterna proportionellt till deras andel av budgeterad totalkostnad för porten. Därvid ska Trafikverket stå för respektive tillgodogöra sig 87 % av kostnadsförändringarna och Kommunen 13 % om en 11 meter bred port utförs. Se vidare under § 7.

Enas Parterna om en bredd under 11 meter men över 8,5 meter ska Kommunens andel justeras proportionellt.

Trafikverket ska drifta, underhålla, förnya och äga den bärande konstruktionen i porten.

Dokumentdatum  
2024-05-03

Trafikverket ska i samverkan med Kommunen projektera och utföra anslutande och genomgående gång- och cykelväg, ytskikt, belysning och slitlager i porten samt pumpanläggning.

Kommunen ska äga, drifta, underhålla och förnya ytskikt, belysning, anslutande och genomgående gång- och cykelväg och slitlager i porten samt pumpanläggningen.

Portens utformning ska definieras i kommande genomförandeavtal mellan Parterna.

Porten kan medverka till försvårande omständigheter gällande bullerskyddsåtgärder i området. Trafikverket ska ensam ansvara för samtliga kostnader av bullerskyddsåtgärder som uppkommer med anledning av porten.

Parterna är medvetna om att en passage under järnvägen kan underkännas av Länsstyrelsen eller annan remissinstans exempelvis på grund av grundvattenförhållandena på platsen. Trafikverket kan därför behöva presentera och utvärdera en alternativ passageutformning i järnvägsplanen. Se vidare § 12.

### **Åtgärd 3. Ny anslutning till trafikplats Sätra.**

När Transformatorstation AT411 flyttar från befintligt läge upphör behovet av åtkomst till området för fordonstrafik i enlighet med grundutförandet. Trafikverket behöver dock skapa en anslutning i form av byggväg till utpekade arbetsområden kring Gävle V. Anslutningen är tänkt att placeras från trafikplats Sättras södra del. Denna byggväg är sedan planerad att omvandlas till en permanent serviceväg för kommande teknikhus på norra sidan järnvägen. Servicevägen är endast avsedd för Trafikverkets egen personal och vägen planeras därför att förses med bom.

Kommunen har i enlighet med detaljplan 1 planer att anlägga en anslutning i form av en kommunal gata till, och in i, Norra stationsområdet. Syftet med gatan är att möjliggöra åtkomst till stationsområdets norra sida i form av parkeringsplatser, busstrafik för ersättningsbussar samt "hämta – lämna" funktion. Anslutningspunkten är tänkt att vara på samma plats där Trafikverket planerar för en serviceväg.

Trafikverket ska i samverkan med Kommunen anlägga en byggväg in i Norra stationsområdet. Trafikverket ska överlåta byggvägen till Kommunen som ska konvertera byggvägen till anslutningsgata från trafikplats Sätra till Norra stationsområdet. . Detaljplanen ska möjliggöra parkeringsplats som ska rymma två större servicebilar för Trafikverkets räkning och vara belägen öster om teknikhuset.

För att möjliggöra en anslutning för trafikering av den kommunala gatan behöver delar av trafikplats Sätra byggas om då nuvarande utformning inte medger en anslutning. Trafikplatsen har statligt väghållarskap och är en del av länsväg 583 (Hamnleden). Trafikalstringen till och från norra stationsområdet är baserad på kommunens uppgifter om 500 parkeringsplatser, busstrafik samt "hämta och lämna" trafik. Utifrån Kommunens uppskattade trafikstring har Trafikverket gjort en preliminär bedömning att en ombyggnation bör ske i form av en droppcirkulation.

Omfattningen av ombyggnationen av trafikplatsen behöver studeras ytterligare. Kommunen ska utföra och bekosta en fördjupad utredning över utformning av trafikplatsen med anledning av anslutningen. Trafikverket ska samverka i utredningsarbetet genom utsedd bevakningsprojektledare. Föreslagna åtgärder ska godkännas av Trafikverket. Samtliga åtgärder som genomförs i trafikplatsens statliga anläggningar ska projekteras och utföras i enlighet med VGU. Eventuella dispenser kan endast godkännas av Trafikverket. Åtgärder får inte heller medverka till att länsväg 583:s (Hamnledens) kapacitet eller trafiksäkerhet försämras.

Dokumentdatum  
2024-05-03

Ombyggnationen av delar av trafikplatsen är en tilläggsåtgärd då den är föranledd av kommunens exploatering på Norra stationsområdet. Ombyggnationen planeras att utformas i enlighet med bilaga 1. Åtgärden är preliminärt bedömd att genomföras utan formell planläggning av vägplan. Trafikverket måste dock göra ett internt ställningstagande om åtgärden medför byggande av väg eller inte och detta sker efter Trafikverkets interna beställning av åtgärden. Det ställningstagandet avgör om en vägplan är nödvändig eller inte. Omfattningen av åtgärden i enlighet med detta Avtal blir endast gällande under förutsättning att åtgärden kan genomföras utan planläggning. Bedömd totalkostnad i enlighet med detta Avtal avser framtagande av bygghandling och produktion, dvs ej framtagande av vägplan.

Om omfattningen av ombyggnationen blir sådan att vägplan behöver upprättas ska en avstämning mellan Trafikverket och Kommunen ske. Parterna ska då komma överens om huruvida en fortsättning av åtgärden ska genomföras eller ej. En fortsättning innebär i så fall att Kommunen även ska bekosta framtagandet av en vägplan. Parterna ska i så fall teckna ett nytt medfinansieringsavtal för åtgärd 3, alternativt ett tilläggsavtal som inkluderar planläggning. Förändringarna/tilläggen blir då att tidplanen utökas samt att kostnaderna för en planläggning läggs till. Om Kommunen väljer att avbryta åtgärden, dvs inte gå vidare med en vägplan, ska de kostnader som dithills nedlagts betalas av Kommunen. Det omfattar samtliga kostnader som Trafikverket har utlägg för kopplat till åtgärden.

Trafikverket ska vara utförare av framtagande av bygghandling samt produktion. Byggnationen får ej påbörjas innan ställningstagandet om SO-åtgärd är beslutat.

Trafikverket ska vara väghållare av den tillkommande väganläggningen inom Trafikplats Sätra och ska därmed ansvara för drift, underhåll och reinvestering av den tillkommande väganläggningen samt för belysning.

Kommunen ska finansiera samtliga omkostnader gällande utredningar, projektering och produktion av åtgärden.

#### **Åtgärd 4. Tillfälliga passager under byggtiden.**

Trafikverket ska som del av sitt Grundutförande säkerställa att det under hela byggtiden finns en passage för gång och cykel förbi spåret mellan E4:an och Skånbergsleden utöver Skånbergsledens gång- och cykelpassage. Ett förslag på hur sådan passage ska utformas ska presenteras Kommunen i tillräcklig tid innan passagen byggs för att möjliggöra synpunkter från Kommunen. Passagen ska byggas innan befintlig passage stängs.

Drift- och underhållsansvar ska regleras i genomförandeavtal.

### **Åtgärder i den kommunala infrastrukturen**

#### **Åtgärd 5**

##### **Förlängd brokonstruktion från plattformsförbindelsen över Hamnleden.**

Parterna är överens om att en gångbro över Hamnleden mot Gävle V plattformsförbindelse ska byggas. Gångbron skapar möjligheter för gående att ta sig till och förbi Gävle Västra. Gångbron är ej avsedd för cyklister och ska heller inte utformas för sådant ändamål. I söder ska gångbron ansluta till Plattformsförbindelsen definierad i Åtgärd 1 och i norr ska den landa i bullervallen mellan Hamnleden och Sätrahöjden i enlighet med bilaga 1.

Parterna ska gemensamt finansiera gångbron. Fördelningen av finansieringen baseras på respektive Parts åtagande. Det kommunala åtagandet och den lokala nyttan av åtgärden baseras på att bron skapar en gen anslutning för fotgängare från stadsdelen Sätra till Gävle Västra. Det statliga åtagandet baseras på att befintlig plankorsning över nuvarande Bergslagsbanan stängs. Trafikverket ska därför ersätta plankorsningens funktion.

Dokumentdatum  
2024-05-03

Trafikverkets grundutförande utgör därmed en passage för gående via denna gångbro. Passagefunktion för cyklister är hänvisade till planerad port, se åtgärd 2.

Uppskattad kostnad för gångbron är 16 miljoner kronor. Kostnaden fördelas lika mellan Parterna (50%/50%). Fördelningen motiveras av att parterna uppskattat att gångbron utgör en lika fördelad nytta för dels gående som passerar som för gående som har Gävle V som målpunkt. Eventuella kostnadsökningar eller besparingar fördelas lika mellan Parterna.

Gångbron ska ha 4 meter fri bredd. Den ska vara öppen och försedd med markvärme. Markvärmerna ska försörjas av det kommunala fjärrvärmesystemet.

Gångbron ska planeras, projekteras, utföras, driftas, underhållas, förnyas och ägas av Kommunen. Kommunen ska samverka med Trafikverket avseende planering, projektering och utförande av gångbron.

Gångbron ska byggas på ett sådant vis att den tillsammans med plattformsförbindelsen med trappor i Åtgärd 1 kan vara öppen dygnet runt. Hissarna ska däremot kunna stängas av när stationsanläggningen är stängd.

Gångbrons utformning ska definieras i kommande genomförandeavtal mellan Parterna.

#### **Åtgärd 6 Gångbro över Sätrahöjden**

Kommunen ska ha rätt att projektera, utföra, drifva, underhålla, förnya och äga ytterligare en förlängning av den gångbro som definieras i Åtgärd 5. Den ytterligare förlängningen ska gå över Sätrahöjden.

Om Kommunen väljer att inte utföra denna förlängning ska Kommunen bekosta ändamålsenliga anslutningar till gångbrons slutpunkt på bullervallen mellan Hamnleden och Sätrahöjden. Dessa anslutningar ska i sådana fall projekteras, utföras, driftas, underhållas, förnyas och ägas av Kommunen. En sådan åtgärd ska i sådana fall samverkas med och godkännas av Trafikverket såsom ägare av bullervallen och väghållare av intilliggande väg 583. Åtgärden får inte medverka till att bullervallens funktion försämras eller försvåras för framtida bullerskyddsåtgärder.

#### **Åtgärd 7. Södra stationsområdet**

Kommunen ska utveckla Södra stationsområdet utanför plattformsförbindelsen definierad i åtgärd 1 i enlighet med bilaga 1. I åtgärden ingår även att justera Lexevägens placering. Placeringen av Trafikverkets södra entré till plattformsförbindelsen förutsätter att Kommunens detaljplan kommer att stödja utformningen och genomför sina åtaganden i enlighet med detaljplan.

Samtliga kostnader för projektering, planläggning och produktion av Södra stationsområdet ska finansieras av Kommunen.

Kommunen ska vara ägare av samtliga anläggningar i Södra stationsområdet, såsom parkeringsytor, cykelparkeringar, planteringar, busshållplatser, belysning mm och ska därmed ansvara för drift underhåll och förnyelse av dem.

Regionen ska mot ersättning överlåta sådan mark som behövs för åtgärden till Kommunen som indikerat i bilaga 1.

#### **Åtgärd 8. Norra stationsområdet.**

Kommunen ska utveckla Norra stationsområdet exklusive plattformsförbindelsen i enlighet med intentionerna i bilaga 1. Placeringen av Trafikverkets norra entré till plattformsförbindelsen förutsätter att Kommunen genomför sina åtaganden i enlighet



Dokumentdatum  
2024-05-03

med framtagen detaljplan. Om Norra stationsområdet inte genomförs av Kommunen i huvudsak i enlighet med intentionerna i bilaga 1 ska entrén till plattformsförbindelsen utgå.

Samtliga kostnader gällande projektering, planläggning och utförande av Norra stationsområdet ska finansieras av Kommunen.

Kommunen ska vara ägare av samtliga anläggningar inom det Norra stationsområdet exklusive plattformsförbindelsen, såsom parkeringsytor, cykelparkeringar, planteringar, busshållplatser för ersättningstrafik, belysning mm och ska därmed ansvara för drift, underhåll och förnyelse av dem.

## §6 Finansiering

Bedömda kostnader definierade i § 5 bygger på kalkyler i tidigt skede samt erfarenhetsvärden från tidigare projekt och är preliminära. De faktiska kostnaderna kan därför komma att förändras i senare skeden på grund av t.ex. rådande marknadsläge och platsspecifika förutsättningar.

Den totala kostnaden för åtgärder som omfattas av detta Avtal uppgår till 492,8 miljoner kronor (mnkr) i angivna basmånader.

Finansieringen av Åtgärderna fördelas mellan Åtgärderna definierade i § 5 enligt följande:

Tabell 1. Beräknade kostnader

Åtgärder i den statliga anläggningen													
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad, mnkr				Totalkostnad	Finansiering					
			Entreprenad	Projektering*	Byggherre	Riskpåslag		NTP		LTP		Gävle Kommun (=Tillägg)	
							Belopp	Procent	Belopp	Procent	Belopp	Procent	
1	Station Gävle Västra**	TRV	198	17,8	41,6	23,2	280,6	0,0	0%	280,6	100%	0,0	0%
2	GC-Passage förbi järnvägen Tolvforsbruk***	TRV	37,5	3,4	7,9	24,4	73,1	63,5	87%	0,0	0%	9,6	13%
3	Ny anslutning till trafikplats Sätra	TRV	5	0,5	1,5	1,8	8,7	0,0	0%	0,0	0%	8,7	100%
4	Tillfälliga passager under byggtiden.	TRV	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100%	0,0	0%	0,0	0%
<b>TOTAL</b>			<b>240,5</b>	<b>3,8</b>	<b>51,0</b>	<b>49,3</b>	<b>362,4</b>	<b>63,5</b>		<b>280,6</b>		<b>18,3</b>	
* Projektering avser bygghandling													
** Basmånad 2022-01													
***kostnad förutsätter att GC-passage utförs 11m bred.													
Åtgärder i den kommunala anläggningen													
Nr	Åtgärd	Utförare	Kostnad, mnkr				Totalkostnad	Finansiering					
			Entreprenad	Projektering*	Byggherre	Riskpåslag		NTP		LTP		Gävle Kommun	
							Belopp	Procent	Belopp	Procent	Belopp	Procent	
5	Förlängd bro från plattform över Hamnleden	GK	8	0,7	1,7	5,2	15,6	7,8	50%	0	0%	7,8	50%
6	Gångbro över Sättrahöjden inkl.lyftpaket	GK	8	0,7	1,7	5,2	15,6	0,0	0%	0	0%	15,6	100%
7	Södra stationsområdet	GK	36,2	3,3	7,6	4,4	51,4	0,0	0%	0	0%	51,4	100%
8	Norra stationsområdet	GK	33,7	3,0	7,1	4,1	47,9	0,0	0%	0	0%	47,9	100%
<b>TOTAL</b>			<b>85,9</b>	<b>7,7</b>	<b>18,0</b>	<b>18,9</b>	<b>130,5</b>	<b>7,8</b>		<b>0</b>		<b>122,7</b>	
* Projektering avser bygghandling													

Kommunen bekostar nya detaljplaner och ändringar och upphävanden av existerande som är nödvändiga för järnvägsplanens antagande. Kostnaden ingår inte i ovan redovisade sammanställning.

Trafikverket bekostar järnvägsplanen för Grundutförandet.

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

Drift- och underhållskostnader som tillkommit hos Trafikverket på grund av Tillägg ska finansieras av Kommunen. I detta fall bedöms Tillägget (åtgärd 2 och 3) inte orsaka Trafikverket någon nämnvärd merkostnad för drift- och underhåll och Trafikverket

Dokumentdatum  
2024-05-03

kommer därmed att svara för dessa framtida kostnader även efter färdigställande av åtgärderna.

TRV kan slå ihop projekterings- och byggherrekostnader i sin kostnadsredovisning.

## §7 Hantering av Kostnadsförändringar

Om de verkliga kostnaderna avviker från § 6 ska finansieringen justeras mellan Parterna i enlighet med den procentuella fördelning som framgår av tabell 1.

Utförande Part ska löpande informera finansierande Part om ekonomin i utförarens åtgärder så att den (med-)finansierande Parten tidigt kan förstå om kostnaderna förväntas överstiga den preliminärt beräknade totalkostnaden enligt tabell 1. Utförande Part ska då redogöra för vilka kostnader som i sådana fall uppkommit eller kan förväntas framöver och motivera varför. Utförande Part ska ge (med-)finansierande Part möjlighet att kommentera ändrings- och tilläggsarbeten som innebär att entreprenadkostnaden enligt tabell 1 överskrids.

Om anbud överstiger bedömd totalkostnad enligt tabell 1 med 15 % i åtgärd som är föremål för (med-)finansiering ska respektive Part ges möjlighet till omförhandling av alternativt avbryta åtgärden. Parterna ska i sådana fall samverka på ett sådant vis att besked kan ges till anbudsgivaren inom ramen för respektive entreprenadupphandling.

Om ändrings- och/eller tilläggskostnader för åtgärd under produktion överstiger ingånget entreprenadavtal med 15 % ska sådana kostnader skriftligen godkännas av den (med-)finansierande Parten i förväg. Sådant godkännande ska i varje fall ges om ändrings- eller tilläggskostnaden beror av tekniska omständigheter som Parterna inte kände till vid entreprenadens ingående. Skriftligt godkännande ska ske skyndsamt.

Om en kostnadsökning, med 50 % utöver ingånget entreprenadavtal uppkommer under produktionsskedet, innebär att finansiering saknas eller inte längre kan motiveras i enlighet med de nyttor som åtgärden syftar till har part rätt att rätt till omförhandling alternativt avbryta Avtalet.

Om arbetet avbryts ska initiativtagande Part finansiera de andra Parternas nedlagda kostnader för projektering, systemhandling mm och eventuella merkostnader/tillkommande kostnader på grund av avbrutna eller förändrade konsult- eller entreprenörsavtal.

Om Parterna är överens och gemensamt säger upp hela eller delar av detta Avtal delar Parterna kostnadsansvaret för verifierade upparbetade och nedlagda kostnader för projektering, systemhandling mm samt merkostnader/tillkommande kostnader på grund av avbrutna eller förändrade konsult- eller entreprenörsavtal etc i enlighet med sitt kostnadsansvar enligt tabell 1.

Kostnadsökningar till följd av Parts ensidigt önskade ändring eller tillägg bekostas till 100 % av den Parten, om inte annat överenskommit skriftligen i förväg.

Kostnaderna enligt § 6 ska justeras med Index efter varje tolv månadersperiod från datum för detta Avtals ingående.

## §8 Ansvarsfördelning

Parterna beslutar självständigt om sina åtgärder enligt §§ 5 och 6 om dessa beslut inte påverkar annan Parts åtgärder negativt. För övrigt gäller följande:

Dokumentdatum  
2024-05-03

### **Trafikverkets ansvar**

1. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas de åtgärderna som Trafikverket ansvarar för.

### **Kommunens ansvar**

1. Kommunen ska mot ersättning tillhandahålla den mark som behövs för Avtalets genomförande. Ersättning för inlösen av mark och nyttjanderätter för tillfälliga etableringar ska förhandlas separat.
2. Kommunen tillhandahåller nödvändigt befintligt kartmaterial utan ersättning.

### **Regionens ansvar**

1. Regionen ska efter samråd med Kommunen mot ersättning överlåta sådan mark som behövs för åtgärden till Kommunen, se bilaga 1. Villkoren för överlåtelsen ska regleras i separat avtal.
2. Regionen ansvarar för att dialog förs med X-trafik.

### **Kommande avtal**

Parterna ska ingå genomförandeavtal för Åtgärderna i § 5 samt i förekommande fall 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.

## **§9 Betalning**

Trafikverket rekviderar medfinansieringen av de anläggningar som ska tillfalla staten och fakturerar kostnaderna för de arbeten som utförs i kommunal anläggning som inte omfattas av Grundutförande. Rekvisering/fakturering sker enligt sådana betalningsplaner som i samverkan mellan Parterna ska upprättas med framtida kontrakterade konsulter och entreprenörer. Rekvisering och fakturering av upparbetade kostnader sker löpande.

Rekvisition och faktura skall skickas med epost till [lg.ekonomi@gavle.se](mailto:lg.ekonomi@gavle.se) och märkas enligt följande:

*Namn: Gävle kommun, FE2120002338/Livsmiljö  
Adress: Box 954  
Postnr: 801 33  
Ort: Gävle*

Referens: 1026ZPERB

Till rekvisition skall bifogas underlag där det ska framgå hur beloppet är uträknat. Till faktura ska bifogas specifikation över upparbetade kostnader. Underlagets detaljeringsgrad överenskommes mellan Parterna genom samverkan.

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

Rekvisering/fakturering till Trafikverket E-fakturaadress:  
Alt. 1: Trafikverket 0088:7350005120115 (via nätverket PEPPOL)  
Alt. 2: Trafikverket 7350005120115 (GLN-nummer via VAN-tjänst)

Dokumentdatum  
2024-05-03

## §10 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.

Trafikverket har etablerat en samverkansgrupp för att tillsammans med Kommunen och Regionen bland annat samordna frågor av samverkanskaraktär, bla utformning och gestaltning-

## §11 Tidplan

Preliminär start- och sluttidpunkt:

- Positivt planbesked, detaljplanen påbörjas	2023 Q1
- Samråd järnvägsplan	2023 Q2
- Samråd detaljplan 1	2024 Q2
- Granskning detaljplan 1	2024 Q4
- Beslut systemhandling OKB	2025 Q1
- Antagande detaljplan 1	2025 Q1
- Detaljprojektering	2025 Q2
- Upphandling etappvis utbyggnad allmän plats	2025 Q3
- Utbyggnad allmän plats	2026 Q2 – 2037 Q2
- Beslut systemhandling BSB	2026 Q2
- Järnvägsplan inlämnas för fastställelse OKB	2026 Q2
- Järnvägsplan inlämnas för fastställelse BSB	2027 Q1
- Produktionsstart OKB	2028 Q1
- Produktionsstart BSB	2029
- Öppning för järnvägstrafik	2037 Q4

## §12 Avtalets giltighet

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

1. Samtliga Parter undertecknar Avtalet senast 2024-10-30.
2. Gävles Kommunfullmäktige godkännt Avtalet senast 2024-08-30;
3. Regionen erhåller erforderliga medel för genomförande genom regional infrastrukturplan samt att regionfullmäktige senast 2026-12-31 beslutar enligt föreslagen revidering av regional infrastrukturplan för åren 2026-2037.;
4. För åtgärden nödvändiga planer och tillstånd vunnit laga kraft;
5. Trafikverket erhåller erforderliga medel för genomförande genom Nationell plan för transportinfrastrukturen.

Om Trafikverket eller Regionen inte erhåller erforderliga medel enligt denna § skall Parterna upprätta ett nytt avtal som ska reglera hur de faktiskt erhållna medlen ska fördelas mellan Åtgärderna.

Det tänkta utförandet enligt detta Avtal är beroende av att lantmåteriförrättningar och järnvägsplanerna för Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan samt Kommunens detaljplaner stödjer utförandet utan oskäligen kostnad och med hänsyn till stads- och landskapsbilden samt natur- och kulturvärden. Skulle någon plan strida mot det tänkta utförandet ska Parterna omförhandla detta Avtal så att utförandet blir i enlighet med samtliga planer med minsta möjliga avvikelse från det tänkta utförandet definierat i detta Avtal. Parterna ansvarar då själva för sina respektive kostnader som en förändrad åtgärd (omprojektering av järnvägsplan, detaljplan mm) medför.

Dokumentdatum  
2024-05-03

Avtalet förblir i övrigt giltigt till dess 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 där inte § 7 stipulerar annorlunda.

### §13 Övrigt

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

Parterna ska samverka gällande genomförandet av respektive Parts åtgärder för att säkerställa att planläggning och byggnation av Parternas anläggningar samordnas.

Om endera Part underlåter att uppfylla sina förpliktelser i någon av åtgärderna i § 5 ska övriga Parter vara befriade från sina förpliktelser i åtgärden och ska ha rätt att kräva ersättning för verifierade och upparbetade/nedlagda kostnader samt merkostnader på grund av avbrutna eller förändrade konsult- eller entreprenörsavtal, justeringar av planlägningshandlingar etc.

Part som inte är byggherre ska ha rätt att på samma grund som Part som är byggherre stoppa pågående entreprenad om företrädare för Part som inte är byggherre (projektledare eller bygglidare) vid tillsyn upptäcker brister i utförandet som kan medföra risk för skada eller olycka. Denna rättighet ska Part som är byggherre i kontrakt eller på annat sätt meddela utsedd entreprenör innan arbeten påbörjas.

Kommunen ska säkerställa att berörda detaljplaner stödjer järnvägsplanens utförande enligt den tidplan som anges i § 9.

### §14 Tvistlösning

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

Dokumentdatum  
2024-05-03

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

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

\_\_\_\_\_  
Trafikverket (Underskrift)

\_\_\_\_\_  
Gävle kommun (Underskrift)

\_\_\_\_\_  
Trafikverket (Namnförtydligande)

\_\_\_\_\_  
Gävle kommun (Namnförtydligande)

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

\_\_\_\_\_  
Region Gävleborg (Underskrift)

\_\_\_\_\_  
Region Gävleborg (Namnförtydligande)

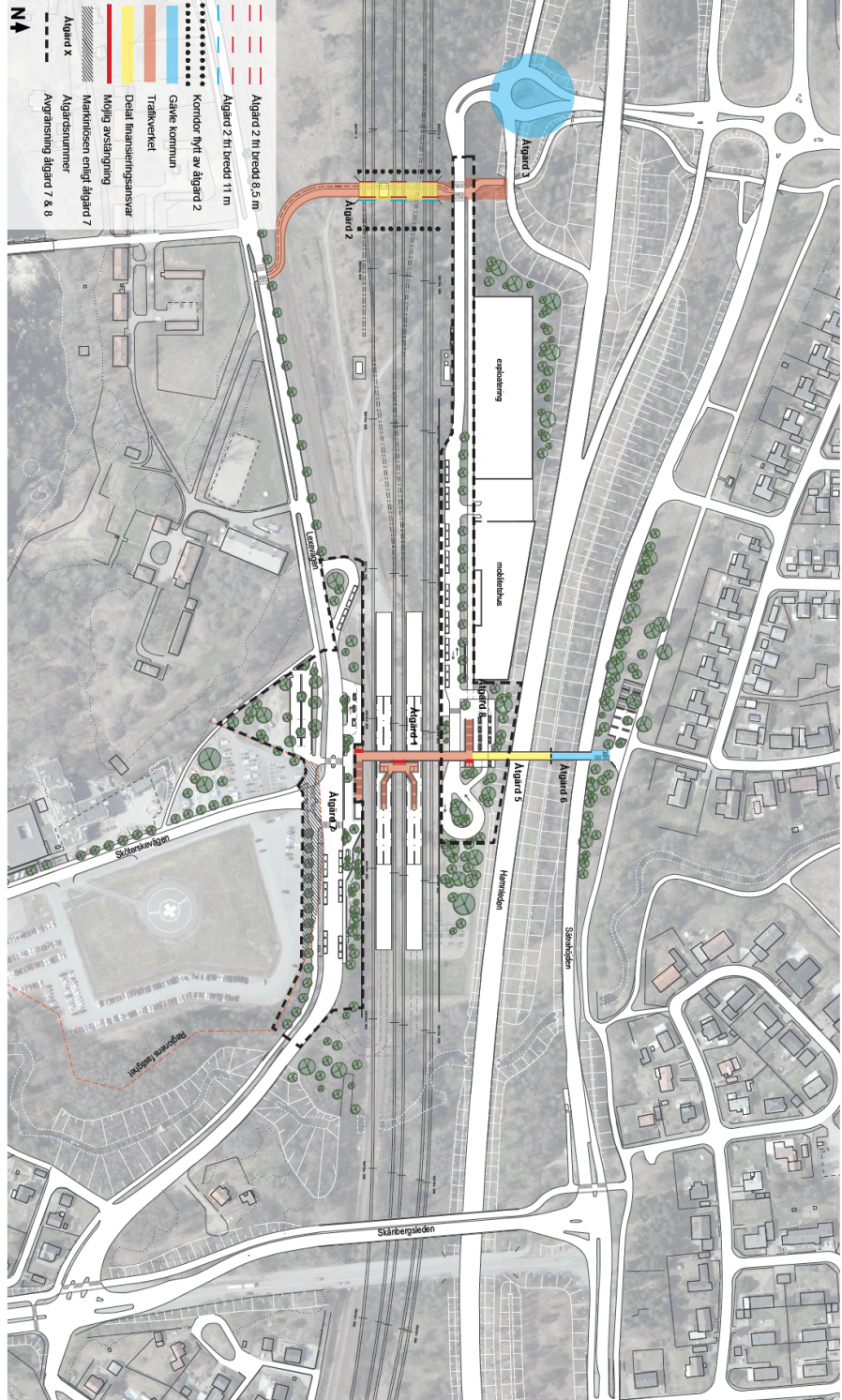
**Bilageförteckning:**

- Bilaga 1.      Finansieringsansvar för plattformsförbindelse, gångbrons förlängning över Hamnleden och Sätrahöjden samt Norra och Södra stationsområdena.



Dokumentdatum  
2024-05-03

Bilaga 1. Medfinansieringsavtal Gävle västra. Finansieringsansvar



Bilaga 1. Samverkans- och Medfinansieringsavtal Gävle Västra – Finansieringsansvar | 2024-03-05