

Ärendenummer	
Trafikverket	TRV-2022/52726
Norrköpings kommun	KS 2022/0502-1

## Medfinansieringsavtal – Tillägg för Ostlänkens passage genom centrala Norrköping

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"> <li>- bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller</li> <li>- får i uppdrag att genomföra åtgärden</li> </ul>

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om medfinansiering enligt följande:

### §1 Parter

Trafikverket, Nya Stambanor, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket

Norrköpings kommun, org.nr. 212 000-0456, Rådhuset, 601 81 Norrköping, 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 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.

**Byggherre Kostnader:**

Kostnad för de aktiviteter som byggherren genomför i egen regi, oberoende av entreprenadform, exkl. skatter och avgifter. Omfattar exempelvis, men är inte begränsat till, projektledning, byggledning, byggkontroller och andra kontroller, eget arbete med fastighetsbildning, bygglov, lagfart samt räntekostnader.

*Bedömd kostnad:* Motsvarar den senaste uppskattning av kostnader för järnvägsanläggningen vid undertecknade av detta avtal. Hur och när uppskattningar är gjorda framgår av referenser under §6.1. När byggherrekostnaden lagts till kallas den bedömd kostnad inkl. byggherrekostnad.

*Fastställd kostnad:* Den kostnad som fastställs för anläggningen vid godkännandet av järnvägsplanens systemhandling. Denna kostnad utgår ifrån en fastställd kalkyl sammanställning (FKS) som även innefattar en osäkerhetsanalys (OSA). Denna kostnad är utgångspunkten för den faktiska medfinansieringen och riskfördelningen enligt §6.2. När byggherrekostnaden lagts till kallas den fastställd kostnad inkl. byggherrekostnad.

*Systemhandling:* Handling som visar hur järnvägsanläggningen kommer att se ut. Den beskriver hur tekniska krav kan uppfyllas och utgör underlag för det markanspråk och annan påverkan som hanteras i järnvägsplanen.

Bilageförteckning:

1. Kartor över stationsområdet Ostlänken Norrköping
2. Definition av byggnadsverket i den upphöjda järnvägsanläggningen
3. Markanvändning och verksamheter under bro

### §3 Syfte och bakgrund

#### §3.1 Syfte

Syftet med detta avtal är att reglera respektive parts finansiella ansvar och åtagande för den statliga infrastrukturen som ska medfinansieras avseende Ostlänkens passage genom centrala Norrköping. I kommande genomförandavtal kommer parterna att reglera fortsatt samarbete i planering och genomförande av Ostlänkens passage genom centrala Norrköping.

#### §3.2 Bakgrund

Genom att bygga Ostlänken får fler möjlighet att resa hållbart. Den regionala pendeltågstrafiken kan fortsätta att växa och det blir möjligt att flytta över fler godstransporter till järnvägen. Hela järnvägssystemet i Stockholm – Mälardalen avlastas och blir mindre känsligt för störningar. Dessutom kortas restiderna mellan Stockholm och Östergötland vilket ökar tågets konkurrenskraft. Ostlänken blir också en viktig del i utvecklingen av nya stambanor mellan Sveriges storstadsregioner.

Stationen i Norrköping är ett nav i infrastrukturen där flera aktörer och intressen möts. En tydlig ansvarsfördelning är grunden för att utveckla samspelet mellan berörda aktörer och därmed bidra till väl fungerande bytespunkter och en god samhällsutveckling.

Kommunen önskar en annan stationslösning än den som Trafikverket tillhandhåller i form av ett grundutförande (se §5).

En gemensam förprojektering har genomförts (Redovisning av förprojektering och kostnadsuppskattning, Trafikverket och Norrköping kommun 2018-08-31) där kostnadsbedömningar av en upphöjd järnvägsanläggning har gjorts utifrån gemensamma funktionskrav. Som referens har en kostnadsbedömning gjorts för en markförlagd anläggning med, i så stor utsträckning som möjligt, motsvarande funktioner. Under 2020 genomfördes ett gemensamt arbete med kvalitetssäkring av kostnadsuppskattningen (Rapportsammanställning: Kvalitetssäkring av kostnadsuppskattning för järnvägen, stationen, bytespunkten och bytespunktens omland, 2020-06-15). En ny vidimering av kvalitetssäkringen har genomförts inför tecknandet av avtalet för att säkerställa att kostnadsuppskattningen är rimlig (22-02-09).



Resultatet av förprojektering, kostnadsuppskattning, kvalitetssäkringen och vidimeringen ligger till grund för avgränsningar och kostnadsfördelning i detta medfinansieringsavtal.

### §3.3 Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt

- Järnvägsutredningen för Ostlänken 2010, TRV 2010/34404
- Fördjupad översiktsplan för Butängen och resecentrum antagen 2010 KS-207/2011
- Övergripande programkrav höghastighetsjärnväg, TRV 2017/56006
- Teknisk systemstandard för höghastighetsbanor TRV/114043
- AKJ, Anläggningsspecifika krav järnväg Ostlänken TRV 2016/76393
- Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer TRV 2017/069
- Sverigeförhandlingen
- Redovisning av förprojektering och kostnadsuppskattning, Trafikverket och Norrköping kommun 2018-08-31
- PM Upphöjt stationsläge – Nya ekonomiska perspektiv, Norrköpings kommun 2018-03-19
- PM Trafikverkets finansiella ansvar utöver grundutförande, 2018-02-27
- Exploatering och möjliga verksamheter under/intill järnvägsbroar, NSSUS (2022-04-20)
- Vidimering - kvalitetssäkring av kostnadsuppskattning – ny (2022-02-09)
- PM-principer för kommunal medfinansiering av statlig anläggning – Ostlänkens passage genom centrala Norrköping 2020-11-27
- Program tillhörande detaljplan för södra Butängen och Johannisborg med närområde i Norrköping, 2022-02-28, SPN 2016/0299

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

Parterna har tidigare träffat:

- Avsiktsförklaring om gemensam planeringsprocess för Ostlänken ref.nr Trv 2014/51841
- Medfinansiering- och samarbetsavtal för förprojektering ref.nr TRV 2017/104153 (Norrköpings kommun KS 2017/1364).

Avsiktsförklaringen fortsätter att gälla som förutsättningar för parternas samarbete. Medfinansiering- och samarbetsavtalet är slutreglerat.

## §5 Beskrivning av åtgärd

Byggande av järnväg genom centrala Norrköping sker genom att Trafikverket tillhandahåller ett grundutförande av en markförlagd stationsanläggning, inkl. ersättning av dagens kommunala passager över dagens stationsområde, dimensionerat utifrån prognosticerat resande till och från Norrköpings station. Kommunen önskar tillägg utöver grundutförande relaterat till funktioner som rör stationen och dess närhet vilket innebär en upphöjd stationsanläggning. Parterna har enats om finansiering av de tillkommande åtgärderna och detta avtal är ett resultat av en sådan dialog.

Dagens kommunala passager Ståthögaleden, Ingelstabron samt Fredriksdalsbron ersätts där Ingelstabron och Ståthögaledens funktioner ersätts av broar över järnvägsanläggningen i nya lägen som anpassats till stadsutvecklingen. Samtliga dessa passager blir även i fortsättningen kommunala anläggningar.

### §5.1 Tillägg av funktion

Tillägg: En upphöjd järnvägsanläggning för passagen genom centrala Norrköping som möjliggör att gator passerar under järnvägen och att stationsfunktioner ryms under spåren.

Norrköping kommun önskar en upphöjd järnvägsanläggning som ger minskade barriärer och effektivare bytespunkt. De nyttor kommunen ser med en sådan lösning är att det bidrar till regional utveckling och bättre förutsättningar för omvandling av omkringliggande område. I "Upphöjt stationsläge – Nya ekonomiska perspektiv, Norrköpings kommun 2018-03-19" redovisas det teoretiska resonemangen bakom dessa motiv och ökade nyttor beräknas. Användningen av marken under den upphöjda järnvägsanläggningen för olika typer av verksamhet är en viktig faktor för att skapa en effektiv och attraktiv bytespunkt.

Parterna är medvetna om att utformning, skyddsåtgärder och tillåten verksamhet regleras i kommande detaljplan och bygglov. Restriktioner för markanvändningen utifrån risk, järnvägens riksintresse och förutsättningar för drift och underhåll kan behövas. En förutsättning för planering och genomförande är att det kommer vara möjligt att utveckla staden intill järnvägsanläggningen och att det under perrongerna blir möjligt att lokalisera olika typer av resenärsservice, såsom parkering, kollektivtrafikhållplatser, vänt utrymmen och kommersiell service riktad till resenärerna i enlighet med bilaga 3.

En upphöjd järnvägsanläggning har förprojekterats och omfattning samt avgränsning beskrivs i bilaga 2.

### §5.2 Övriga planeringsförutsättningar och principer

Nedan följer en kortfattad beskrivning av planeringsförutsättningar och principer som parterna har enats om. Flera principer är beskrivna på en övergripande nivå och behöver definieras tydligare inför kommande avtal mellan parterna. Parterna ser det som relevant att i det här sammanhanget lyfta fram att dialogen har varit konstruktiv och att samverkan mellan parterna har resulterat i tydligare ramar för kommande avtalsskrivningar.

Nedanstående principer ska ligga till grund för parternas förhållningssätt i kommande avtal.

#### *Principer för fastighetsförvärv*

Trafikverket förvärvar normalt den mark som behövs för järnvägsanläggningen med äganderätt. Bestämmelserna om inlösen finns i lagen om byggande av järnväg vilken när det gäller ersättning hänvisar till expropriationslagens regler. Trafikverket arbetar i första hand med att träffa frivilliga överenskommelser med andra parter. Vid överenskommen ersättning utgår inget påslag enligt expropriationslagen. Parterna ska inom ett år från det att detta avtal tecknats gemensamt utrett förutsättningarna för Trafikverkets kommande förvärv av kommunala fastigheter inom Butängen. Förutsättningarna fastslås sedan i ett kompletterande avtal till detta medfinansieringsavtal. Var part står för sina lönekostnader kopplat till utredningen men delar på övriga uppkomna utredningskostnader, som vid behov kan regleras i ett särskilt avtal.

Syftet med det kompletterande avtalet är att underlätta tidiga arbeten innan järnvägs- och detaljplaner vunnit laga kraft genom att klargöra kostnadsfördelning för avflyttning av hyresgäster, ometablering av företag och rivning av byggnader, samt klargöra hantering av tredimensionell fastighetsindelning och fastighetsintrång. Gällande fastigheter där tredimensionella utrymmen kan skapas och båda parter har nytta av fastigheten är inriktningen att kostnader i form av fastighetsförvärv, rivning och avflyttning ska fördelas mellan parterna. Ena parten kommer vidare äga fastigheten och den andra ges ett tredimensionellt utrymme. Tekniska aspekter kan bli avgörande för vilken rollfördelning som ska gälla.

#### *Principer för ersättning för förberedande fastighetsåtgärder*

För att underlätta genomförandet av järnvägen har kommunen gjort strategiska markförvärv och kommer genomföra olika typer av förberedande åtgärder. De förberedande åtgärderna omfattar tomställning av fastigheter, uppsägning av hyresavtal och arrenden, rivning av byggnader och



anläggningar. I dialogen mellan kommunen och Trafikverket har dessa åtgärder bedömts vara gynnsamma för bäge parter och att en ekonomisk ersättning från Trafikverket därför är rimlig.

Ett separat avtal ska tecknas som bl.a. tydliggör ersättning, fördelning och andra förutsättningar. I avtalet ska det framgå vilka fastigheter som berörs samt en beskrivning av kostnader. Kostnaden bedöms i dagsläget uppgå till mellan 100-200 mkr och Trafikverket bedöms preliminärt stå för ca 80% av kostnaderna. Om Kommunen ska göra ytterligare förberedande åtgärder kan liknande ersättningsnivå bli aktuell för kommande åtgärder och dessa ska göras i samråd med Trafikverket.

#### *Principer för saneringsansvar/efterbehandlingsansvar*

Ansvarsfördelning angående sanering utgår från gängse praxis och lag. För mark som övergår från respektive part i detta avtal gäller att frånträdande ägare ansvarar för sanering till nivån mindre känslig markanvändning (MKM). Järnvägsmark och verksamhetsmark har samma saneringskrav. Om tillträdande ägare har högre krav ansvarar den för ytterligare sanering. Det blir viktigt att analysera lämpliga saneringsåtgärder utifrån platsens specifika förutsättningar och en samordning av saneringsåtgärder ska eftersträvas för att minimera kostnaderna.

#### *Principer angående bullerskyddsåtgärder*

Trafikverket ansvarar för bullerskyddsåtgärder utifrån nuvarande markanvändning i närliggande områden. Kompletterande åtgärder blir nödvändiga för att möjliggöra en stationsnära stadsutveckling. Kommunen alternativt privata fastighetsutvecklare blir ansvariga för kompletterande bullerskyddsåtgärder, vilket ska beaktas i framtida detaljplaner. Planering, projektering och genomförandet av bullerskyddsåtgärder ska ske samordnat med utgångspunkten att nå en så effektiv lösning som möjligt oavsett om åtgärderna sker på järnvägsanläggningen eller genom åtgärder i bebyggelsen.

#### *Principer för gestaltning*

Parterna är överens om att gestaltning och utformning av den nya järnvägsstationen i Norrköping C ska ta sin utgångspunkt i Nya Stambanors "Kvalitetsprogram Arkitektur – Nya stambanor" (2021:26). Nya Stambanors övergripande mål för arkitektur är: "De nya stambanorna ska präglas av en förebildlig arkitektur som tydligt bidrar till en hållbar samhällsutveckling och skapar förutsättningar för långsiktigt attraktiva livsmiljöer".

Stationslägen på Nya Stambanor ska möjliggöra hög tillgänglighet och ge stöd för ett stort resande med tåg. Mer preciserat betyder det:

- Stationslägen ska möta ett stort resandeunderlag och/eller möjliggöra effektiva byten som stödjer ett större upptagningsområde
- Stationslägen ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv och möjliggöra effektiva byten mellan tåg eller till andra trafikslag
- Stationslägen ska stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling

De tre övergripande arkitektoniska kvaliteterna som ska genomsyra anläggningen är *robust, förebildlig och sammanhållen*.

Parterna bör i enlighet med kvalitetsprogrammet arbeta fram en samverkansplan som sedan kan utgöra grund för det kommande arbetet. Utformningen av stationsområdet måste ta hänsyn till framtida kommunal och regional utveckling. Kommunens planprogram är ett viktigt dokument som tillsammans med Kvalitetsprogrammets riktlinjer utgör en grund för framtidssäkring.

Kommunens ambition är att den nya centralstationen i Norrköping ska bli en effektiv bytespunkt som kan anpassas för framtida kapacitetsbehov och utgöra en attraktiv och tydlig entré till Norrköping. Bytespunkten utgör både som funktion och byggnadsverk en entré till staden och ska enligt kommunen behandlas som ett betydelsefullt landmärke i staden. Vidare ser kommunen att



arkitekturen ska spegla sin samtid och framtid samtidigt som platsens specifika förutsättningar tas till vara.

Parterna anser att stationsområdet ska vara en värdig symbol för ett modernt och effektivt sätt att resa. Det är främst en plats för resande, men det är också en arbetsplats och en offentlig miljö för det lokala livet. Ett stationsområde som delar ytor och funktioner med ett lokalt sammanhang blir mer befolkat under en större del av dygnets timmar och upplevs därmed som tryggare och mer välkomnade. Stationsområdet måste därför både i innehåll och i gestaltning fungera för människor med många olika behov.

#### *Principer angående detaljplanekostnader*

Trafikverket har tagit fram riktlinjer gällande plankostnader som pekar på att i de fall kommunen på ett tydligt sätt får nytta av infrastrukturen så ska kommunen stå för kostnaderna för de detaljplaner som krävs. Trafikverket och Norrköpings kommun har kommit överens om att kommunen står för detaljplanekostnaderna för järnvägsändamål förutsatt att Trafikverket tar fram nödvändigt underlag kopplat till järnvägsplanerna. Kommunen ansvarar för att genomföra samt bekosta fastställda detaljplaner som tillåter avtalad järnvägsanläggning. Kommunen avser att reda ut förutsättningarna för att möjliggöra järnväg, station och stadsutveckling i ett samlat grepp i samband med detaljplaneprovning.

#### *Principer angående markanvändning under järnvägsanläggning på bro*

Kommunen är ansvarig för att riskhänsyn tas i planeringen kopplat till verksamhet under och nära järnvägsanläggningen. Hantering av risker kopplad till den fysiska planeringen sker primärt genom plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken, vilka fastställer att risker för människors hälsa och säkerhet ska beaktas (2 kap 5 § PBL och 1 kap 1 § miljöbalken). Länsstyrelsen har i sin tur ett ansvar att verka för hälsa och säkerhet, både som regional myndighet i plan- och tillståndsfrågor, samordnare för statliga intressen och som tillsynsorgan över kommunal verksamhet.

Trafikverket har redovisat vissa förutsättningar att ta hänsyn till för kommunen eller annan aktör som önskar utnyttja marken som tillskapas under och intill en järnvägsanläggning och som måste hanteras i planeringen. Det är kommunens eller annan aktörs ansvar att säkerställa att dessa krav är uppfyllda. Dessa förutsättningar redovisas i bilaga 3. Trafikverket ska samverka med kommunen eller annan aktör för att nå effektiva lösningar och på så sätt möjliggöra en hållbar samhällsutveckling genom en ökad nytta av den statliga infrastrukturen.

En upphöjd anläggning medför även i viss mån tillkommande kostnader för Trafikverkets anläggning, jämfört med Trafikverkets grundutförande för stationen. Kommunen är skyldig att ersätta dessa merkostnader vilket dock är beaktat i den preliminära kalkyl som ligger till grund för den bedömda kostnaden. Merkostnaden kan således komma att korrigeras i samband med beslut om en fastställd kostnad.

#### *Kommande avtal*

När medfinansieringsavtalet har tecknats, övergår arbetet till en mer operativ nivå. Under denna fas finns det behov av att reglera olika delar genom andra typer av avtal, som kompletterande medfinansieringsavtal, genomförandeavtal, fastighetsavtal, ledningsavtal m.m. Det omfattar frågor som bl.a. avser punkterna under §5.2 men också:

- Upplåtelse av mark (marklösen, servitut m.m.)
- Övriga fastighetsfrågor
- Ledningsfrågor
- Dagvattenfrågor

Listan är ej uttömmande, utan exempel på troliga kommande avtal.

Parterna ska i bästa mån säkerställa att arbetet i genomförandefasen löper på så smidigt som möjligt och i en anda av att försöka hitta gemensamma vägar framåt.

## §6 Kostnader och finansiering

### §6.1 Fördelning av kostnader

En utgångspunkt för finansiering är Trafikverkets grundutförande vilket innebär att Trafikverket även ska ersätta de passager som bryts genom byggandet av järnvägen. Passagera motsvarar Ståthögaleden, Ingelstabron samt Fredriksdalsbron. Ingelstabron och Ståthögaledens funktioner ersätts av broar över järnvägsanläggningen. Trafikverket ersätter funktionerna för dessa passager genom att finansiera motsvarande kostnad i den upphöjda järnvägsanläggningen (se Rapportsammanställning: Kvalitetssäkring av kostnadsuppskattning för järnvägen, stationen, bytespunkten och bytespunktens omland, 2020-06-15, KS 2020/0605.)

Trafikverkets och Kommunens fördelning av kostnaderna för den upphöjda järnvägsanläggningen bygger dels på principen om grundutförande och tillägg, och dels på de tillkommande nyttor som tillägget (den upphöjda järnvägsanläggningen) genererar.

Tillägget med en upphöjd järnvägsanläggning på bro bedöms enligt båda parter innebära en restidsvinst genom kortare bytestider jämfört med en markförlagd anläggning. Parterna är överens om att det även finns en nationell nytta med denna restidsvinst och att detta innebär att Trafikverket tar kostnadsansvar för 200 miljoner kronor av denna restidsvinst.

Parterna är också överens om ett minskat behov av markarbeten för en upphöjd järnvägsanläggning jämförd med en markförlagd järnvägsanläggning vilket innebär att Trafikverket tar kostnadsansvar för 170 miljoner kronor för detta minskade behov.

Tabellen nedan beskriver beräkningen av medfinansieringen och dess olika delar.

Utformning	Kostnad
Tillägg (upphöjd järnväg på bro)	3,21 miljarder
Grundutförande inkl. passager (markförlagd järnväg)	0,51 miljarder
<b>Differens</b>	<b>2,70 miljarder</b>
<b>Beräknad kostnad för tillägg (upphöjd järnväg på bro)</b>	
Utformning	2,70 miljarder
Statlig nytta av tillägget restidsvinster	-0,20 miljarder
Statlig nytta av tillägget minskat behov av markarbeten	-0,17 miljarder
<b>Summa kostnad för tillägg (upphöjd järnväg på bro)</b>	<b>2,33 miljarder</b>

Tabell 1: Beräkningen för medfinansieringen, bedömda kostnader

De bedömda kostnaderna i tabellen ovan bygger den förprojektering som Parterna har genomfört tillsammans ("Redovisning av förprojektering och kostnadsuppskattning, Trafikverket och Norrköping kommun datum 2018-08-31") och förprojekteringen har under 2020 genomgått en kvalitetssäkring (Rapportsammanställning: Kvalitetssäkring av kostnadsuppskattning för järnvägen, stationen, bytespunkten och bytespunktens omland, 2020-06-15). En ny vidimering av kvalitetssäkringen har genomförts inför tecknandet av detta avtal för att så långt det är möjligt säkerställa att kostnadsuppskattningen är rimlig (22-02-09).

De faktiska kostnaderna kan komma att förändras på grund av t.ex. platsspecifika förutsättningar.



Finansieringen av Tillägget fördelas enligt nedan:

Åtgärder	Utförare	Kostnad (kk)	Finansiär		Summa
			Trafikverket NTP	Norrköpings kommun	
<b>Åtgärder i den statliga infrastrukturen (Trafikverket)</b>					
Upphöjd järnväg på bro	Trafikverket	3210	880*	2330**	3210
	<b>SUMMA</b>	<b>3210</b>			<b>3210</b>

Tabell 2: Bedömda kostnader

\*Denna kostnad motsvarar Trafikverkets grundutförande dvs. kostnaden för en markförlagd stationsanläggning inkl. ersättningen av kommunala passager samt restidsvinster och minskade behov av markarbeten i Tillägget.

\*\*Denna kostnad motsvarar Kommunens Tillägg, dvs kostnaden utöver Trafikverkets grundutförande.

Den fastställda kostnaden sker i samband med godkännandet av systemhandling kopplat till järnvägsplan. Vid det tillfället saknas likvärdigt kalkylunderlag för grundutförandet. Därför behöver en fördelning anges utifrån den kunskap som finns vid avtalstecknandet, där ett likvärdigt kalkylunderlag finns för tillägget och grundutförandet. Parterna är överens om att kommunens andel av tillägget ska utgöra 70% och Trafikverkets andel ska utgöra 30%.

Byggherrekostnad tillkommer med 15% på Tillägget, dvs kommunens del av den upphöjda järnvägsanläggningen.

Parterna deltar i fortsatt projekteringsarbete och medfinansieringen uppdateras och fastställs senare till de kostnader (fastställd kostnad) som anges i systemhandlingen i järnvägsplanen (se §6.2)

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader. Trafikverket svarar för kostnaderna för drift och underhåll för de delar som utgör ett tillägg till den statliga anläggningen. Kommunen svarar för kostnaderna för drift och underhåll för de delar som ingår i den kommunala anläggningen. I ett kommande avtal kommer gränserna för drift- och underhållsansvar att regleras mer i detalj.

### §6.2 Hantering av kostnadsförändringar

Kommunens medfinansiering utgår först från en bedöm kostnad baserat på kostnadsuppskattning vid tecknandet av detta avtal. När järnvägsplanens systemhandling och dess kalkyler är godkänd så är nivån för medfinansieringen också fastställd och kallas då fastställd kostnad. Den fastställda kostnaden kommer att indexeras (Trafikverkets Infrastruktur Index) med basår/månad vid beslut om godkänd systemhandling.

Den slutliga regleringen av medfinansieringen utgår från den fastställda kostnaden samt en överenskommen riskfördelning (se tabell 3) om kostnadsförändringar sker.

Kostnadsförändringar utifrån den fastställda kostnaden för en färdigbyggd anläggning fördelas enligt en trappstegsmodell (tabell 3). Riskfördelningen innebär att båda parter ges incitament att arbeta för kostnadsminimering i projektet. Trappmodellen tillämpas vid kostnadsförändring och gäller även vid kostnadsminskning utifrån fastställd kostnad.

Med utgångspunkt från den fastställda kostnaden fördelas riskerna enligt följande:



Intervall av kostnadsförändring verklig kostnad jmf med fastställd kostnad	Fastställd kostnad Trafikverket 30% Kommunen 70%	Trappsteg1 Trafikverket 30% Kommunen 70%	Trappsteg 2 Trafikverket 50% Kommunen 50%	Trappsteg3 Trafikverket 70% Kommunen 30%	Trappsteg 4 Trafikverket 100% Kommunen 0%
+100%-					
+50-99,99%					
+25-49,99%					
+0-24,99%					
<0%					

Tabell 3 Fördelning av risk utifrån fastställd kostnad

**Exempel 1:** Om den fastställda kostnaden är 100 och den verkliga och slutliga kostnaden blev 150, så fördelas kostnaderna enligt följande:

Kommunen: 70 (fastställd kostnad) + 17,5 (trappsteg 1) + 12,5 (trappsteg 2) = 100

Trafikverket: 30 (fastställd kostnad) + 7,5 (trappsteg1) + 12,5 (trappsteg 2) = 50

**Exempel 2:** Om den fastställda kostnaden är 100 och den verkliga och slutliga kostnaden blev 300 så fördelas kostnaderna enligt följande:

Kommunen: 70 (fastställd kostnad) + 17,5 (trappsteg 1) + 12,5 (trappsteg 2) + 15 (trappsteg 3) = 115

Trafikverket: 30 (fastställd kostnad) + 7,5 (trappsteg 1) + 12,5 (trappsteg 2) + 35 (trappsteg 3) + 100 (trappsteg 4) = 185

Trappan i tabell 3 ska också tillämpas om kostnadsförändringen innebär minskade kostnader i anläggningen upphöjd järnväg på bro jämfört med fastställd kostnad i systemhandlingen. Det betyder att en kostnadsförändring inom spannet 0 till -24,99% innebär att Kommunen får del av 70% av kostnadssänkningen och Trafikverket 30%. Skulle kostnaden för samma anläggning halveras innebär det att parterna delar lika på kostnadssänkningen och så vidare.

Byggherrekostnad tillkommer med 15 procent för Kommunens del.

I exemplen ovan innebär det:

Exempel 1: 100 + 15 % byggherrekostnad

Exempel 2: 115 + 15 % byggherrekostnad

Exempel ovan är exklusive index-justering.

## §7 Ansvarsfördelning

Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive anläggningar enligt § 5 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 som omfattas av detta avtal §5.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas de åtgärderna som Trafikverket ansvarar för.
3. Trafikverket ska äga de nya järnvägsanläggningarna (huvudsystemet) samt ansvara för drift och underhåll av dessa.

**Kommuns ansvar**

1. Kommunen ska utföra eller låta utföra de åtgärder som inte ingår i det statliga åtagandet och som omfattas av detta avtal §5.
2. Kommunen ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för åtgärderna som Kommunen ansvarar för.
3. Kommunen ska äga de nya anläggningar som inte ingår i det statliga åtagandet samt ansvara för drift och underhåll av dessa.

Risk och hantering av skador ska regleras mellan parter och krav ska ställas på att entreprenören uppfyller en minimiomfattning av försäkringsskydd.

**§8 Betalning**

Trafikverket rekviderar medfinansieringen. En prestationsbunden utbetalningsplan upprättas som debiteringen görs emot och vid en årlig avstämning justeras eventuell differens. Rekvisering sker löpande i takt med att kostnaderna upparbetas. Betalningsplanen ska godkännas av båda parter och behöver upprättas snarast efter att detta avtal tecknas.

Rekvisition och fakturering skall sändas till utbetalarens fakturaadress och märkas på rätt sätt så att rekvisitionen och faktureringen hamnar rätt i utbetalarens leverantörssystem. Till rekvisitionen skall bifogas ett underlag där det framgår hur beloppet är uträknat och till fakturan ska bifogas specifikation över upparbetade kostnader. Detaljering i underlaget eller specifikationen överenskomms mellan parterna i ett senare skede.

Rekviseringen/faktureringen adresseras till:

Norrköpings kommun  
Fakturaskanningen  
Referenskod och projektnummer  
601 69 Norrköping

Faktura från kommunen till Trafikverket adresseras till:

Trafikverket  
FE 851  
838 26 Frösön  
Referens: EF+avtalsnummer

**§9 Projektorganisation och former för parternas samarbete**

Parterna kommer i särskilt samverkansavtal avtala om gemensam organisation och ansvarsfördelning i genomförandet av Ostlänken genom Norrköping. Avgränsning av anläggning för gemensamt genomförande kommer klargöras i samband med det avtalet. Preliminärt kommer avtalet omfatta järnvägsanläggning, passager av järnvägen samt de delar av bytespunkten som är direkt beroende av järnvägsanläggningen, dvs. en större omfattning än vad detta medfinansieringsavtal omfattar.

**§10 Tidplan**

Parterna har enats om att samverka för att på kortast möjliga tid skapa förutsättningar för en trafikering av den nya järnvägsanläggningen fram till och med Norrköpings C (Norrköpings nya centralstation) i takt med att Ostlänken byggs norrifrån. Åtgärder som bedöms kunna påskynda denna process ska identifieras, undersökas och i möjligaste mån genomföras. Förutom ett prioriterat arbete att färdigställa järnvägsplanen mellan Lodbby och Norrköping C ska också möjligheten till tidigare trafikering genom provisorisk anslutning till befintlig Södra Stambanan utredas och övervägas utifrån en samlad bedömning.



Hela Ostlänkens sträckning från Järna i norr förbi Linköping i söder planeras att vara färdig år 2035 och en preliminär tidplan för arbetet med passagen genom centrala Norrköping anges nedan.

Preliminär tidplan:

- Beslut systemhandling årsskiftet 2024/2025
- Järnvägsplan inlämnas för fastställelse december 2025
- Produktionsstart 2027-2029
- Öppning för trafik 2035

## §11 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna under förutsättning av:

1. att båda parter undertecknat avtalet senast 2022-06-30
2. att Norrköpings Kommunfullmäktige godkänner medfinansieringsavtalet senast 2022-06-30
3. att Regeringen godkänner åtgärden och finansieringen i beslut om Nationell plan för infrastruktur 2022-2033

## §12 Uppsägning

Part har rätt att skriftligen säga upp detta avtal, vid nedanstående kontrollpunkter, om:

1. de nya bedömda kostnaderna i osäkerhetsanalysen som genomförs under hösten 2022 för Grundutförandet och Tillägget inte kan accepteras. Uppsägningen ska ske senast 3 månader efter genomförd osäkerhetsanalys.
2. den fastställda kostnaden för Tillägget i den beslutade systemhandlingen i järnvägsplanen inte kan accepteras. Uppsägningen ska ske senast 3 månader efter Trafikverkets beslut av systemhandling i järnvägsplanen.
3. kostnaden för Tillägget enligt anbudet som avses tilldelas inte kan accepteras. Uppsägning ska ske senast innan det att entreprenadanbud tilldelas.

Om en part eller båda parter säger upp avtalet med stöd av § 12 punkten 1 svarar respektive part för egna dittills upparbetade kostnader för planering och projektering.

Om parterna tillsammans är överens och säger upp detta avtal med stöd av § 12 punkten 2 gäller att parterna delar lika på båda parternas (egna och konsulter) upparbetade och verifierade kostnader (för byggnadsverket enligt bilaga 2) för projektering, detaljplan, utformningsuppdrag och systemhandling.

Om parterna tillsammans är överens och säger upp detta avtal med stöd av § 12 punkten 3 gäller att parterna delar lika på båda parternas (egna och konsulter) upparbetade och verifierade kostnader (för byggnadsverket enligt bilaga 2) för projektering, detaljplan, utformningsuppdrag och systemhandling samt framtagande av förfrågningsunderlag.

Om en part säger upp detta avtal enligt § 12 punkt 2 ska denna part ersätta den andra parten för (egna och konsulter) upparbetade och verifierade kostnader (för byggnadsverket enligt bilaga 2) för projektering, detaljplan, utformningsuppdrag och systemhandling.

Om en part säger upp detta avtal enligt § 12 punkt 3 ska denna part ersätta den andra parten (egna och konsulter) upparbetade och verifierade kostnader (för byggnadsverket enligt bilaga 2) för projektering, detaljplan, utformningsuppdrag och systemhandling samt framtagande av förfrågningsunderlag.

## §13 Ändringar av avtalet

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

**§14 Tvist**


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

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

Solna 17 Juni 2022  
Ort och datum

  
Roberto Maiorana  
Generaldirektör  
Trafikverket

Norrköping 23.06.20  
Ort och datum

  
Olle Vikmång  
Kommunstyrelsens ordförande  
Norrköpings kommun

