Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2022-09-05

Ärende
TN 2019-0273

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-1233 1651
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-09-27, punkt 11

Information om samverkanssamverkans- och finansieringsavtal avseende utveckling av Station Upplands Väsby inom projekt Väsby Entré

Ärendebeskrivning

Ärendet avser de avtal som tecknats med Upplands Väsby kommun och Trafikverket med anledning av kommunens stadsutvecklingsprojekt Väsby entré som utöver nya bostäder och lokaler inbegriper en ny bussterminal samt ombyggnad av Upplands Väsby station.

Sammanfattning

Tre avtal har förhandlats fram gällande arbetet kring ombyggnad av station och uppförande av ny bussterminal inom projekt Väsby entré. Då projektet i huvudsak är att se som ett stadsutvecklingsprojekt har kommunen det huvudsakliga ansvaret för arbetets genomförande och finansiering, vilket framgår av avtalen.

Bakgrund

Upplands Väsby kommun driver stadsutvecklingsprojektet Väsby entré, i vilket planeras att bygga samman kommundelen Runby med centrala Väsby genom ny bostadsbebyggelse. Inom projektet utvecklas också den befintliga bytespunkten. Under 2015 godkände kommunen planprogram för projektet. År 2018 genomfördes samråd kring detaljplaneförslag. Stationen är Upplands Väsbys enda pendeltågsstation och en given anslutningspunkt för busstrafiken.

Underlag

- Samverkans- och finansieringsavtal avseende utveckling av Station Upplands Väsby inom projekt Väsby Entré. Parter är Trafikverket, Upplands Väsby kommun samt Region Stockholm och AB SL. Avtalet planeras undertecknas under hösten 2022. (Bilaga 1)
- Samverkans- och finansieringsavtal avseende ny bussterminal inom Projekt Väsby Entré. Parter är Upplands Väsby kommun samt Region Stockholm och AB SL. Avtalets undertecknades i november 2021. (Bilaga 2)
- Avtal avseende utveckling av Station Upplands Väsby inom Projekt Väsby entré. Parter är Trafikverket och Upplands Väsby kommun. Avtalet undertecknades i december 2020. (Bilaga 3)

Ärendet

Utvecklingen av bytespunkten inbegriper en ny bussterminal samt nya broförbindelser över järnvägen med nedgångar till järnvägsplattformarna. Den nya bussterminalen planeras att ha inbyggda resenärsmiljöer, trafikala ytor utomhus samt högre kapacitet och kvalitet än den nuvarande. Bytesmöjligheterna inom och mellan de olika transportslagen ska förbättras. Slutmålet är en funktionell och långsiktigt hållbar bytespunkt som kan förvaltas på ett effektivt sätt.

Kommunens genomförande av Projekt Väsby Entré påverkar såväl kollektivtrafiken som Trafikverkets anläggning Ostkustbanan. Därför har i detta ärende listade avtal tecknats mellan kommunen, Trafikverket och Region Stockholm. Syftet med avtalen är att tydliggöra respektive parts ansvar. Eftersom projekt Väsby entré i första hand är ett stadsutvecklingsprojekt har kommunen, förutom att de är drivande part i arbetet, också tagit på sig det huvudsakliga ansvaret för finansieringen.

För den nya bussterminalen har följande mål formulerats:

- Terminalens utformning och kapacitet ska klara de behov som genomförd terminalprocess visar på. Detta medför att även paus/rast måste säkerställas.

- Trafikytor för busstrafiken, inklusive påstigningsytor, ska förläggas utomhus, d.v.s. utan överliggande byggnad innehållande annan verksamhet/ bostäder, och på sådant sätt att Regionens verksamhet inte möter klagomål eller särskilda krav på begränsningar från omkringliggande bostäder och verksamheter. En överbyggnad med endast ett skyddande tak är möjligt.
- Bussterminalen och närliggande konstruktioner ska konstrueras för att klara alla typer av drivmedel och fordonstyper. Detta inkluderar såväl behövliga ytor och volymer för olika funktioner såsom att angränsande konstruktioner ska vara anpassade för de risker som följer med olika drivmedel.
- Terminalen och/eller närliggande gatunät ska inrymma plats även för tidsreglering samt paus och rast.
- Bussterminalen ska utformas i enlighet med Regionens kravställning och behov av flexibilitet, säkerhet, långsiktighet, och framtida kapacitetsbehov.

För stationen fanns redan ett tecknat avtal mellan TRV, som ägare av stationen, och kommunen. Därav har förvaltningens arbete koncentrerats utifrån följande:

- Möjliggöra och bidra till kommunens önskemål om ombyggnad av stationen utan att onödigtvis öka regionens kostnader.
- Säkerställa att regionens kravställning för resenärsmiljöer uppfylls.
- Säkerställa att den nya utformningen klarar prognosticerade ökande resenärsflöden.

Avtal

Mellan kommunen och Trafikverket har ett avtal tecknats om ombyggnad av pendeltågsstationen. Stationen är statens egendom belägen på Ostkustbanans järnvägsfastighet. Region Stockholm/AB SL är inte part i detta avtal. Syftet med avtalet är att reglera formerna för arbetet med stationen mellan kommunen och Trafikverket.

Kommunen och trafikförvaltningen har under många år fört en dialog om uppförande av en ny bussterminal. Under 2021 tecknades ett samverkans- och finansieringsavtal, vars syfte är att reglera formerna för samverkan samt att redan i tidigt skede reglera såväl finansieringsansvar som rådighetsformer för den nya bussterminalen.

- Kommunen ansvarar för och bekostar planering och genomförande av ny bussterminal, förutom interiören i inomhusutrymmen för resenärer och personal som Region Stockholm genomför och bekostar.
- De utrymmen inom bussterminalen som ska utgöra resenärsytor och personallokaler fastighetsbildas och överföras till AB SL för ett symboliskt belopp. Övriga ytor som Region Stockholm behöver permanent tillgång till för sin verksamhet säkras med servitut knutna till den nya fastigheten.
- Kommunen svarar för trafikförvaltningens personkostnader till följd av deltagandet i projektet. Personkostnader avser såväl egen personal som Regionens konsulter.

Då Region Stockholm/AB SL inte var part i det initiala avtalet om stationen fanns ett behov av att även reglera kollektivtrafikens behov i stationen, varvid ett avtal om detta tecknas mellan de tre parterna. Detta avtal är uppbyggt på liknande sätt som ovanstående avtal om bussterminalen. Avtalet omfattar nya broförbindelser över järnvägen, stationsbyggnader med nedgångar till järnvägsplattformarna och koppling mellan broarna och den nya bussterminalen. I korthet kan nedanstående punkter nämnas.

- Kommunen står, som drivande för projektet, för samtliga konsultkostnader. Kommunen ersätter Region Stockholm för personal- och konsultkostnader. Parterna överenskommer årsvis om omfattning.
- Kommunen ersätter Regionen för de investeringskostnader som uppstår för verksamhetsanknuten utrustning. Befintlig verksamhetsanknuten utrustning ska återanvändas så långt som möjligt. Eventuella tekniskt standardhöjande investeringar som initieras av regionen vad gäller den verksamhetsanknutna utrustningen bekostar Region Stockholm.

Kvarstår att fastställa ägandet till stationsbyggnaderna ovan järnvägsspåren, gränsdragning mellan byggnaderna, plattformarna och plattformsförbindelserna samt ansvar för drift och underhåll av de olika anläggningsdelarna, vilket ska fastställas i kommande avtal.

Ekonomiska konsekvenser
Trafikförvaltningens utgångspunkt i förhandlingsarbetet har varit att tillmötesgå och möjliggöra kommunens intentioner med Projekt Väsby entré, men samtidigt så långt möjligt bibehålla nuvarande ansvarsfördelning mellan parterna och inte öka på kollektivtrafikens kostnadsbörda mer än nödvändigt. Kostnader för verksamhetsanknuten utrustning för bussterminalen inryms inom beslutad budget 2022-2031 inom ramen för samlingsprojektet

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2022-09-05

Ärende
TN 2019-0273

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Bussterminaler. I övrigt bär kommunen de huvudsakliga kostnaderna för projektet.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikverkets ärendenummer
TRV 2022/82326
Kommunens ärendenummer
KS/2022:282
Regionens ärendenummer
Dnr TN 2019-0273

Dokumentdatum
2022-08-08

Samverkans- och finansieringsavtal avseende utveckling av Station Upplands Väsby inom projekt Väsby Entré

Mellan nedanstående parter träffas härmed avtal om samverkan och finansiering enligt följande:

§1 Parter

Parter, gemensamt **"Parterna"** och var för sig **"Part"** i detta trepartsavtal är:

Region Stockholm, org.nr. 232100–0016, samt Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik, org.nr. 556013-0683 genom Trafiknämnden, nedan benämnd **"Regionen"**,

Trafikverket, Region Stockholm, org.nr. 202100–6297, nedan benämnd **"Trafikverket"**, och

Upplands Väsby kommun, org.nr. 212000–0019, nedan benämnd **"Kommunen"**.

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal:

Området: Det geografiska område som omfattas av kommunens planer på att bygga samman Runby med centrala Väsby och utveckla det befintliga stationsområdet. Se karta i Bilaga 1.

Projekt Väsby Entré: Stadsutvecklingsprojekt inom vilket kommunen driver arbetet med utvecklingen av Området.

Bytespunkt: Den del inom Projekt Väsby Entré som omfattar järnvägsstation, bussterminal och körvägar, kommunens anslutande ytor och funktioner, samt de ytterligare anläggningar som förvaltas av Trafikverket och Regionen.

Stationen: Järnvägsstationen och omstigningsfunktioner.

§3 Syfte och bakgrund

Kommunen har som målsättning att dels bygga samman Runby med centrala Väsby genom ny bostadsbebyggelse och dels utveckla det befintliga stationsområdet. I syfte att uppnå dessa mål har Kommunen under 2015 godkänt planprogram för Området och 2018 genomfört samråd kring detaljplaneförslag omfattande Området. Kommunen driver arbetet med utvecklingen av Området inom stadsutvecklingsprojektet Väsby Entré (nedan benämnt "Projekt Väsby Entré"). Detta samverkans- och finansieringsavtal gäller järnvägsstationen samt omstigningsfunktioner till den angränsande planerade nya bussterminalen.

Stationen är Kommunens enda pendeltågsstation och en given anslutningspunkt för busstrafiken. Utvecklingen av Stationen kommer bland annat att innebära nya broförbindelser över järnvägen med nedgångar till järnvägsplattformarna. I nära anslutning till spåren avser Kommunen att utföra en ny bussterminal med inbyggda resenärsmiljöer och trafikala ytor utomhus samt med högre kapacitet och kvalitet än den nuvarande. Bytesmöjligheterna inom och mellan de olika transportslagen avses förbättras. Slutmålet är en funktionell och långsiktigt hållbar Bytespunkt som kan förvaltas på ett effektivt sätt.

Trafikverket har under 2016 tagit fram en riksintressepreciseringför Ostkustbanan (sträckan Solna-Uppsala) som tydliggör och beskriver det riksintresse som Ostkustbanan utgör. Preciseringen syftar till att säkerställa möjligheten att förstärka kapaciteten med ytterligare två spår på sträckan. En sådan spårutbyggnad påverkar förutsättningarna för genomförandet av Projekt Väsby Entré och ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Genomförandet av Projekt Väsby Entré, och då särskilt åtgärder inom Stationen, kommer att påverka de verksamheter som Regionen och Trafikverket bedriver inom Stationen i dag. Syftet med detta samverkans- och finansieringsavtal är att tydliggöra respektive Parts ansvar i utvecklingen av Stationen till den Bytespunkt som anges i slutmålet.

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan gällande Bytespunkten

Parterna har tidigare träffat följande avseende samverkan och finansiering av Bytespunkten:

Samverkans- och finansieringsavtal avseende ny bussterminal Projekt Väsby Entré mellan Kommunen och Regionen, Dnr TN 2019-0273 samt KF 2021-10-18 § 97 (KS/2021:363), tecknat 2021-11-29.

Avtal avseende utveckling av Station Upplands Väsby inom Projekt Väsby Entré mellan Kommunen och Trafikverket, ärendenummer TRV 2020/129379 samt (KS/2018:389), tecknat 2020-12-14.

Ovan uppräknade avtal gäller fortsatt och kompletteras av detta avtal.

§5 Beskrivning av åtgärder

Utvecklingen av Stationen innefattar:

- nya broförbindelser över järnvägen,
- stationsbyggnader med nedgångar till järnvägsplattformarna och
- koppling mellan broarna och den bussterminal som Kommunen avser att utföra i nära anslutning till spåren.

Bussterminalen regleras i ***"Samverkans- och finansieringsavtal avseende ny bussterminal Projekt Väsby Entré"*** mellan Kommunen och Regionen.

§6 Finansiering

Varje Part står för sina egna kostnader för deltagande med egen anställd personal om inte annat överenskommes i detta eller annat särskilt avtal.

Kommunen står, som drivande för projektet, för samtliga konsultkostnader. Detta inbegriper även att Kommunen ersätter Regionen för de personal- och konsultkostnader som Regionen kommer att ha med anledning av detta projekt. Parterna överenskommer årsvis om omfattning. Kommunen kommer stå för framtida genomförandekostnader.

Trafikverkets kostnader för bevakning av Kommunens arbete finansieras av Kommunen i enlighet med "**Avtal avseende utveckling av Station Upplands Väsby inom Projekt Väsby Entré**", som tecknats mellan Trafikverket och Kommunen.

Kommunen ersätter Regionen för de investeringskostnader som uppstår för verksamhetsanknuten utrustning. Befintlig verksamhetsanknuten utrustning ska återanvändas så långt som möjligt. Eventuella tekniskt standardhöjande investeringar som initieras av Regionen vad gäller den verksamhetsanknutna utrustningen står Regionen för.

§7 Ansvarsfördelning

Parterna avtalar om att samverka i utvecklingen av Stationen genom att:

- Gemensamt identifiera de avtal och samarbetsformer som behövs för planering och genomförande av Stationen.
- Arbeta för att prioritera resurser så att en god samverkan kan upprätthållas genom hela projektet.
- Beakta den riksintressepreciseringen som har gjorts för Ostkustbanan och samverka för att bland annat hantera de effekter som en framtida spårutbyggnad kan få för järnvägsområdet i anslutning till Stationen.

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ansvarar för att bevaka den statliga järnvägens intressen. Detta innefattar bland annat påverkan på järnvägstrafiken samt fungerande plattformar och plattformsförbindelser fram till allmän plats.

Kommunens ansvar

1. Kommunen ansvarar för inledande utredningar och projektering fram till systemhandling omfattande bland annat broar, lyftpaket och anläggning i spår. När systemhandlingen är klar ska samverkansgruppen föreslå om Kommunen eller Trafikverket ska ansvara för den fortsatta projekteringen. Kommunen ska dock som längst driva projekteringen till och med bygghandlingsprojektering.
2. Följa Trafikverkets och Regionens kravställningar. Regionens kravställning och riktlinjer listas i Bilaga 2 till detta samverkans- och finansieringsavtal. Trafikverkets krav levereras inom ramen för det bevakningsuppdrag som avtalats om i "**Avtal avseende utveckling av Station Upplands Väsby inom Projekt Väsby Entré**" mellan Kommunen och Trafikverket.
3. Kommunen har höga ambitioner gällande gestaltning och utformning av och kring Stationen, bland annat genom formspråk utformat av Zaha Hadid Architects. Kommunen svarar för eventuella merkostnader som detta skapar i förvaltningsskedet jämförelse med en normalt utformad stationsbyggnad. Kollektivtrafikens verksamhetsanknutna utrustning, inklusive skyltning och reklam, ska över tid kunna inrymmas och förändras i resenärsmiljön. Myndighetskrav, anpassningar p.g.a. trygghetsbehov, säkerhet och arbetsmiljö m.m. kan påkalla behov av förändringar över tid, vilka Kommunen ska tillse att Regionen och Trafikverket ska kunna genomföra.
4. Kommunen ska förse stationsentréerna med offentlig konst i enlighet med trafikförvaltningens kravställning i Riktlinjer Utformning av fasta resenärsmiljöer.

TMALL 0462 Medfinansiering och samverkansavtal 3.0

ER

Regionens ansvar

1. Den samordnare som Regionen utser att samordna arbetet med bussterminal och omstigningsfunktioner med mera i "**Samverkans- och finansieringsavtal avseende ny bussterminal Projekt Väsby Entré**", ska även samordna regionens arbete enligt detta avtal.
2. Regionen ansvarar preliminärt för förvaltning av kommande resenärsmiljöer.

§8 Ägande, drift och underhåll

Kommunen ska vara ägare till de två broförbindelserna över järnvägen. Ägandet till stationsbyggnaderna ovan järnvägsspåren, gränsdragning mellan byggnaderna, plattformarna och plattformsförbindelserna samt ansvar för drift och underhåll av de olika anläggningsdelarna ska fastställas i kommande avtal.

§9 Betalning

Om inte annat avtalats i separat avtal ska fakturering ske månadsvis och baseras på upparbetade kostnader.
Trafikverket och Regionen fakturerar Kommunen. Fakturering som avser nedlagda tid ska preciseras i dagbok där datum, antal timmar samt utfört arbete redovisas.
I de fall projektet avbryts eller avtalet upphör att gälla kvarstår Kommunens finansieringsansvar enligt §§ 6 och 7, för de kostnader som dittills nedlagts.

§10 Projektorganisation och former för Parternas samarbete

För Bytespunkten finns en projektgrupp och en samverkansgrupp etablerad.

Samverkansgruppen består av representanter från Parterna och har till uppgift att säkerställa att projektgruppen får och följer de direktiv som är nödvändiga för att uppnå Parternas gemensamma avsikter. Vid behov ska samverkansgruppen avgränsa och förtydliga direktiven.

Projektgruppen ska bestå av representanter från Parterna, eller av Parterna utpekade personer. Projektgruppen har till uppgift att genomföra samverkan mellan Parterna utifrån samverkansgruppens direktiv. Projektgruppens huvudsakliga arbetsuppgifter är att:

- Verka för att lösa frågor av gemensamt intresse för Parterna, inte minst i fråga om kopplingen mellan respektive Parts anläggningar och verksamhet
- Ta fram underlag för nödvändiga avtal mellan Parterna
- Identifiera de risker och behov som behöver hanteras respektive tillgodoses för att trygga respektive Parts verksamhet under och efter projektets genomförande
- Identifiera behov av utredningar
- Identifiera behov av projektering
- Utarbeta tidplan och säkerställa att den följs i enlighet med § 11
- Biträda Kommunen vid ansökan om stadsmiljöavtal

§11 Tidplan

Projektet pågår och beräknas pågå till och med 2029 då Stationen planeras stå klar.
Tidplan på översiktlig nivå ser ut enligt följande:

- Ansökan om stadsmiljöavtal, kv 4 2022

TMALL 0462 Medfinansiering och samverkansavtal 3.0

- Lagakraftvunnen detaljplan, kv 1 2024
- Flytt av Väsbyån påbörjas, 2024
- Byggstart av Bytespunkt, 2025
- Bytespunkten färdigställd, 2029

§12 Övrigt

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

Avtal om genomförande, drift och underhåll kommer att tecknas separat.

§13 Tvistlösning

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

§14 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av Parterna och under förutsättning av att övergripande överenskommelse om ägande, drift och underhåll i enlighet med §8 har nåtts innan 2023-03-31

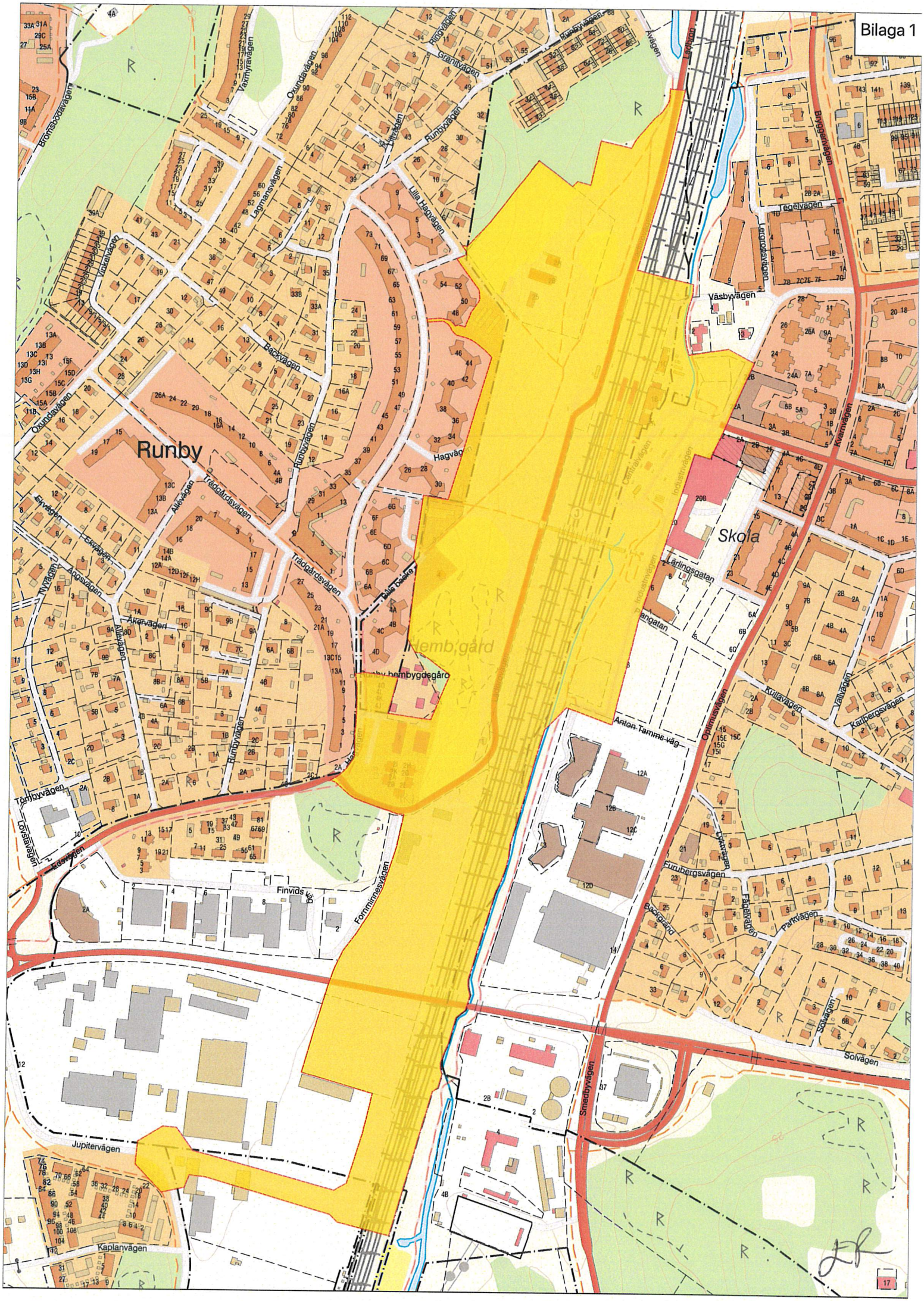
Detta avtal är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

		Solna 2022-08-10
Ort och datum	Ort och datum	Ort och datum
		[signature]
För Region Stockholm och AB SL	För Region Stockholm och AB SL	Trafikverket
		ERIKA RIBBHAGEN
Namnförtydligande	Namnförtydligande	Namnförtydligande

TMALL 0462 Medfinansiering och samverkansavtal 3.0

Ort och datum	Ort och datum
Upplands Väsby kommun	Upplands Väsby kommun
Namnförtydligande	Namnförtydligande

Bilaga 1


Runby
Skola
Hembygdsgård
Runby hembygdsgård
Bromsbodavägen
Växtmyravägen
Oxundavägen
Granitvägen
Ringvägen
Runbyvägen
Lilla Hagvägen
Lagmansvägen
Vinkelvägen
Backvägen
Hagvägen
Trädgårdsvägen
Allévägen
Ekvägen
Ängsvägen
Åkervägen
Tullbacksvägen
Tornbyvägen
Lövstavägen
Edsvägen
Finvids väg
Fornminnesvägen
Jupitervägen
Kaplanvägen
Avloppsvägen
Ladbron
Byggelevägen
Tegelvägen
Legotorpsvägen
Väsbyvägen
Kvarnvägen
Cementvägen
Industrivägen
Lärlingsgatan
Ångatan
Anton Tammes väg
Oxhagsvägen
Kullavägen
Vallvägen
Kalfbergsvägen
Fäbergsvägen
Backgränd
Fäbovägen
Parkvägen
Solvägen
Smedbyvägen

Bilaga 2

Förteckning över trafikförvaltningen Region Stockholms riktlinjer:

- Riktlinjer Brandskydd(1773423)
- Riktlinjer Buller och vibrationer(SL-S-419701)
- Riktlinjer Resenärsmiljö - utformning av fasta resenärsmiljöer(SL-S-419813)
- Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning(SL-S-419765)
- Riktlinjer Utformning av terminaler(SL-S-419821)

Förteckning över typhandlingar pendeltåg:

- Spärrkiosk
- Informationstavlor
- Plattform
- Reklamplats
- Biljetthallsmått
- Butiker
- Papperskorgar
- Trappa
- Spärrlinje
- Väderskydd

Övrig kravställning pendeltågstationer:

TF funktionsprogram pendeltåg

TMALL 0462 Medfinansiering och samverkansavtal 3.0

Samverkans- och finansieringsavtal

avseende ny bussterminal inom Projekt Väsby Entré

Mellan nedanstående parter, gemensamt benämnda "**Parterna**" och var för sig **"Part"**, träffas härmed följande samverkans- och finansieringsavtal

§ 1 Parter

Region Stockholm, org.nr. 232100–0016 och AB Storstockholms lokaltrafik org.nr. 556013-0683, nedan benämnd **"Regionen"**, samt
Upplands Väsby kommun org.nr. 212000–0019, nedan benämnd **"Kommunen"**.

§ 2 Inledning och syfte

Kommunen har initierat och driver ett stadsbyggnadsprojekt, nedan benämnt **"Projekt Väsby Entré"** som avser att möjliggöra nya bostäder och arbetsplatser samt utveckla befintligt stationsområde. Utvecklingen av stationsområdet omfattar bl.a. ett nytt resecentrum med bussterminal och servicefunktioner, pendeltågsstation, omstigningsfunktioner, samt provisorier och temporära trafiklösningar under utbyggnaden. Den del av Projekt Väsby Entré, liksom det markområde, som avser stationsområdet och som innehåller Trafikverkets och Trafikförvaltningens anläggningar och funktioner, benämns nedan **"Station Upplands Väsby"**.

Syftet med detta samverkans- och finansieringsavtal är att reglera formerna för samverkan mellan Parterna samt identifiera huvudsakliga ansvarsområden för det gemensamma samverkansarbetet. Vidare är parterna överens om vikten av att redan i detta tidiga skede reglera såväl finansieringsansvar som rådighetsformer för den nya bussterminalen, varför detta regleras i detta avtal.

§ 3 Bakgrund

Kommunen antog 2015 ett planprogram i syfte att dels bygga samman de stadsdelar som skiljs åt av järnvägen och dels för att utveckla det befintliga stationsområdet. Den planerade bebyggelsen omfattar ett stort antal bostäder och arbetsplatser. Under 2018 genomfördes samråd för det som i dag benämns *Detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde*. I både planprogrammet och detaljplanen planeras för en ny bussterminal samt två broförbindelser över järnvägen med nedgångar till pendeltågens plattformar. Kommunens vilja och intention är att samförlägga bussterminalen med ett bebyggt kvarter i direkt anslutning till pendeltågstationen.

Kommunen, Trafikverket och av Kommunen i markanvisningsavtal utpekad exploatör kommer att vara byggherrar för olika delar inom Station Upplands Väsby. Då avsikten är att Kommunen även fortsättningsvis är huvudman för körytorna inom bussterminalen behöver samverkan ske mellan Kommunen och Regionen.

§ 4 Omfattning

Detta samverkans- och finansieringsavtal omfattar en ny bussterminal med kör-ytor, resenärsytor, personalutrymmen och servicefunktioner inom Station Upplands Väsby samt omstigningsfunktioner mellan pendeltåg och bussterminal och temporära trafiklösningar under utbyggnaden. Det reglerar även det ekonomiska ansvaret för utförande och drift samt framtida rådighet över anläggningarna.

§ 5 Samverkan och organisation

En partssammansatt **samverkansgrupp** med representanter från Regionen och Kommunen upprättas med ansvar att säkerställa att detta samverkans- och finansieringsavtal följs. Samverkansgruppen ska klargöra samverkansformerna och vid behov utveckla dessa.

Samverkansarbete ska bedrivas genom en gemensam **projektgrupp.** Projektgruppen ska bestå av representanter från Parterna, eller av Parterna utpekade resurser. Respektive Part ska utse en ansvarig som samordnar och identifierar behovet av resurser inom respektive organisation. Den gemensamma projektgruppen leds av den samordnare som utses av Kommunen. Parternas samordnare ansvarar gemensamt för att den gemensamma projektgruppens arbetsform och organisation vidareutvecklas. Den gemensamma projektgruppen rapporterar till samverkansgruppen. Den gemensamma projektgruppens huvudsakliga ansvarsområden i detta skede är:

- Identifiera behov av och ta fram förslag på kommande avtal
- Upprätta en gemensam tidplan, i vilken det ska säkerställas att kollektivtrafiken fungerar under genomförandetiden.
- Identifiera respektive Parts beslutsprocesser och nödvändiga beslut i enlighet med upprättad tidplan
- Verka för medfinansiering
- Kravställning och utformning av omstigningsfunktioner till pendeltåg
- Fortsatt arbete med kravställning och utformning av den nya bussterminalen
- Identifiera behovet av och ta fram lösningar för temporära trafiklösningar under byggtid
- Ta fram genomförandeformer inklusive skeden för genomförandet

- Ta fram en successiv kalkyl för kostnader uppförande och drift av den nya bussterminalen. Kommunen står samtliga kostnader för uppförande av den nya bussterminalen, inklusive provisorier under byggskedet. Om projektet inte får statlig medfinansiering står kommunen även dessa kostnader.

- Bedriva riskarbete för alla skeden rörande bussterminalen inkluderande identifiering och hantering av risker.

Parterna förbinder sig att ta ansvar för sitt deltagande i enlighet med detta avtal, varvid Parterna aktivt ska delta i och effektivt bidra till bästa möjliga lösningar vad avser bussterminalens utformning, kollektivtrafiken i övrigt, trafikmiljö samt stadsmiljö.

§ 6 Utformning, konstruktion och förvaltning

Den slutliga utformningen och konstruktionen av bussterminalen ska klargöras inom ramen för samverkan. Parterna är överens om att följande principer ska vara styrande vid framtida val.

<u>Utformning och konstruktion</u>
Trafikytor, inklusive påstigningsytor, för busstrafiken, ska förläggas utomhus, d.v.s. utan överliggande byggnad innehållande annan verksamhet / bostäder, och på sådant sätt att Regionens verksamhet inte möter klagomål eller särskilda krav på begränsningar från omkringliggande bostäder och verksamheter. En överbyggnad med endast ett skyddande tak är möjligt.

Bussterminalen och närliggande konstruktioner ska konstrueras för att klara alla typer av drivmedel och bussar. Detta inkluderar såväl behövliga ytor och volymer för olika funktioner såsom att angränsande konstruktioner ska vara anpassade för de risker som följer med olika drivmedel.

Bussterminalen ska utformas i enlighet med Regionens kravställning och behov av flexibilitet, säkerhet , långsiktighet, och framtida kapacitetsbehov.

Parterna har genomfört ett arbete i enlighet med terminalprocessen i Regionens Riktlinje för utformning av bussterminaler. Här har definierats antal hållplatslägen, reglerplatser och uppställningsplatser som ska inrymmas i den nya terminalen eller i nära anslutning.

Förvaltning
Förvaltningen av den framtida bussterminalen, d.v.s. ansvarsfördelningen mellan Regionen och Kommunen, ska följa samma principer som gäller för dagens anläggning. Parterna ska gemensamt ta fram en gränsdragningslista, baserad på samma ansvarsfördelning som gäller för nuvarande utomhusterminal.

§ 7 Finansiering

Kommunen ansvarar för och bekostar planering och genomförande av ny bussterminal, förutom verksamhetsanknuten utrustning som Regionen tillför och bekostar.

Kommunen svarar, i relation till Regionen, för de samtliga anläggningskostnader inklusive provisorier som följer av projektet. Kommunen står också merkostnader för trafikdriften som uppstår under den tid provisoriska anläggningar nyttjas.

Regionen ansvarar och bekostar drift och förvaltning av resenärsytor och personalutrymmen inomhus. För drift och förvaltning av körytor ska samma ansvarsfördelning gälla som för nuvarande terminal.

Kommunen svarar för Regionens samtliga personkostnader till följd av Regionens deltagande i utvecklingen av Station Upplands Väsby enligt § 5 ovan. Personkostnader avser såväl Regionens egen personal som Regionens konsulter.

Regionen står för egen tid och eventuella konsultkostnader som krävs för att besvara frågor gällande Kommunens detaljplanearbete.
Regionen tillför bussterminalen till kollektivtrafiken hörande verksamhetsanknuten utrustning.

Parterna ska gemensamt utreda och verka för möjliga medfinansieringsformer, exempelvis genom länsplan eller statlig medfinansiering. Om projektet inte får medfinansiering står kommunen dessa kostnader.

Fakturering av Regionens kostnader ska ske månadsvis och baseras på upparbetade kostnader. Fakturering som avser nedlagd tid ska specificeras i dagbok där datum, antal timmar samt utfört arbete redovisas samt ev. övriga verifikat, som biläggs fakturan.

§ 8 Rådighet

De utrymmen inom bussterminalen som ska utgöra resenärsytor och personallokaler ska fastighetsbildas och överföras till Regionen för ett symboliskt belopp. Övriga ytor som Regionen behöver permanent tillgång till för sin verksamhet ska säkras med officialservitut knutna till Regionens fastighet. För dessa ytor ska servitutsändamålet formuleras enligt följande:

"Rätt att inom servitutsutrymmet bibehålla, använda, underhålla och utveckla bussterminalanläggning med tillhörande funktioner, skyddsanordningar och andra anordningar för bussterminaländamål och därtill kompletterande ändamål såsom ledningsförläggningar, resenärsservice, information och reklam.
Ägaren av belastad fastighet får inte inom servitutsutrymmet, utan medgivande från ägaren av förmånsfastigheten, utföra ingrepp eller arbeten som på något sätt kan påverka bussterminalverksamheten"

Då resenärsyta och personallokaler kommer att utgöras av en 3D-fastighet dikt an annan bebyggelse kommer en ansvarsfördelning vad gäller bärande konstruktioner mm behöva göras. Parterna är här överens om så långt som det är möjligt hålla separata konstruktioner.

Mervärdesskatt
Överlåtelse av 3D-fastighet från Kommunen till Regionen är en transaktion undantagen från moms. Regionen ska ersätta Kommunen för sådan moms som har belöpt på uppförandet av 3D-fastigheten och som Kommunen inte har haft rätt till vare sig avdrag för enligt momslagen eller ersättning för enligt lagen om ersättning för viss mervärdesskatt för kommuner, regioner, kommunalförbund och samordningsförbund. Ersättning ska krona för krona i samma utsträckning som Regionen genom jämkning återfår ingående moms kopplad till uppförandet av 3D-fastigheten från Skatteverket. Detta sker under en korrigeringstid om tio år.
Kommunen ska utge en jämkningshandling till Regionen som uppfyller kraven i momslagen 15 kap 15-17 §§.

§ 9 Riskhantering

Inom ramen för samverkansformen ska ett gemensamt riskarbete genomföras. Riskarbete ska ansluta såväl till Projekt Väsby Entrés riskhanteringsprocess som till Regionens process för riskhantering. Kommunen ska stå kostnaderna för hantering av uppkomna risker.

§ 10 Tidplan

Den gemensamma projektgruppen ska ta fram en gemensam tidplan för projektets samtliga skeden. Tidplanen ska även innefatta de åtgärder som krävs för att säkerställa bussterminalfunktionen under genomförandet av den nya bussterminalen samt överlämnande, mottagning och ibruktagande av bussterminalen. Tidplanen ska ansluta till den av Projekt Väsby Entré framtagna huvudtidplanen.

§ 11 Ändringar, tillägg

Ändringar och tillägg till detta samverkans- och finansieringsavtal ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda Parterna.

§ 12 Kommande avtal

Parterna är överens om att det i detta skede är för tidigt att överenskomma om kommande avtal. Utgångspunkten är dock att följande avtal senare ska upprättas:

- Genomförandeavtal

Den gemensamma projektgruppen ansvarar för att identifiera och upprätta förslag på kommande avtal.

Detta Samverkans- och finansieringsavtal ska kompletteras med genomförandeavtal innan detaljplanen antas av Uppland Väsby kommuns fullmäktige.

§ 13 Giltighet

Detta Samverkans- och finansieringsavtal förutsätter för sin giltighet att :

att Upplands Väsby kommun på behörig nivå godkänner överenskommelsen senast 2021-12-31.

samt

att Regionen på behörig nivå godkänner överenskommelsen senast 2021-12-31

Denna avsiktsförklaring har upprättats i två (2) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

För Region Stockholm och AB SL:

STOCKHOLM 2021-11-29

Ort och datum

För Upplands Väsby kommun:

Upplands Väsby 2021-10-20

Ort och datum

Oskar Weinmar
Kommunstyrelsens ordförande

Regina Kevius
Kommundirektör

Ärendenummer	
Trafikverket	TRV 2020/129379

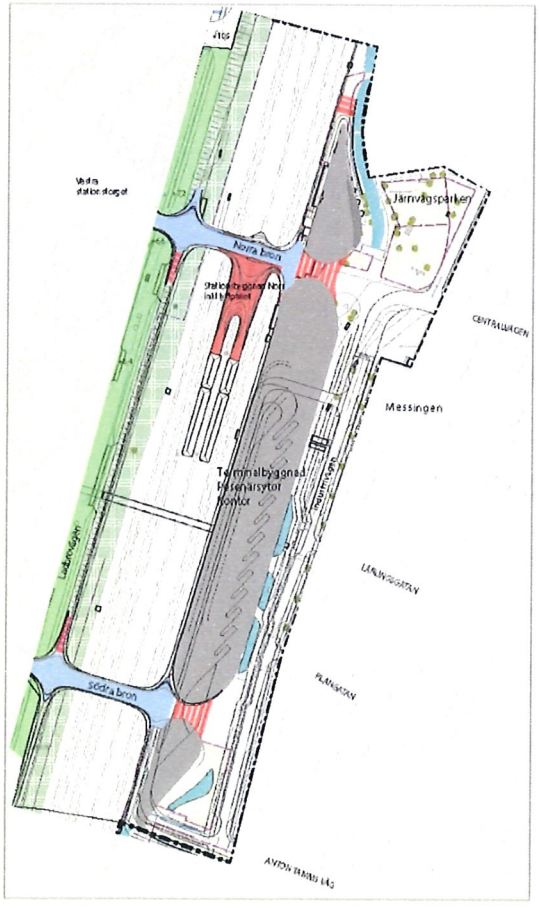
Avtal

Avseende utveckling av Station Upplands Väsby inom Projekt Väsby Entré

Mellan nedanstående parter, gemensamt benämnda **"Parterna"** och var för sig **"Part",** träffas härmed följande avtal om samverkan och bevakningsuppdrag enligt följande;

§ 1 Parter
Trafikverket, Region Stockholm, org.nr. 202100–6297, nedan benämnd **"Trafikverket"**, och
Upplands Väsby kommun org.nr. 212000–0019, nedan benämnd **"Kommunen"**.

§ 2 Syfte och bakgrund
Kommunen har initierat och driver ett stadsbyggnadsprojekt, nedan benämnt **"Projekt Väsby Entré"** som avser att möjliggöra ca 1 400 nya bostäder, 10 000 – 60 000 kvadratmeter centrum/kontor och utveckla det befintliga stationsområdet. Utvecklingen av stationsområdet omfattar flera nya anläggningar, bl.a. resecentrum, bussterminal, servicefunktioner, pendeltågsstation, omstigningsfunktioner, broar över järnvägen och biljetthallar till järnvägsstationen.



Den del av Projekt Väsby Entré, liksom det markområde, som avser stationsområdet och som innehåller Trafikverkets och Trafikförvaltningens anläggningar och funktioner, benämns nedan **"Station Upplands Väsby"**. Nedan illustreras planområdets gräns och planerade anläggningar.

Trafikförvaltningen och Trafikverket är huvudintressenter vid utvecklingen av Station Upplands Väsby, men Kommunen bär ansvaret för att driva projektet framåt.

Kommunen, Trafikverket och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) har, med anledning av projektet, bedrivit samverkan under flera år, bl.a. kring bussterminalen, stationsområdet, utvecklingen av Ostkustbanan samt de planerade broarna över spåren. Under 2016 skedde granskning av riskutredningar avseende bebyggelse

nära järnvägen. Ett separat samverkansavtal mellan de tre parterna ska tecknas för att reglera samverkan.

Trafikverket tog under 2016 fram en riksintresseprecisering av Ostkustbanan för en framtida plan för utbyggd Ostkustbana. Spårområdet är anpassat för att busstationen på östra sidan ska finnas kvar på befintlig yta varför spårområdet utökas västerut.

Kommunen antog 2015 ett planprogram och under 2018 genomfördes samråd för det som i dag benämns *Detaljplan för Östra Runby med Väsby stationsområde.*

Syftet med detta avtal är att reglera formerna för den fortsatta samverkan kring Projekt Väsby Entré.

§ 3 Omfattning

Detta avtal innehåller dels ett bevakningsuppdrag (§ 5) och dels en övergripande reglering av genomförandefrågorna (§ 6) samt överenskommelse om finansiering (§ 7). Bevakningsavtalet reglerar Parternas ansvar vid planering och projektering till och med systemhandling för åtgärder i eller i närheten av Trafikverkets anläggningar inom ramen för Projekt Väsby Entré.

Projekt Väsby Entré innefattar (men begränsas inte till):

- Nya broar över spårområdet (inklusive tillfällig placering av brostöd)
- Lyftpaket som sammanbinder broar och perronger
- Förlängning av perrongerna
- Teknikutrymmen i anslutning till spåren och tillgängligheten till dessa
- Utveckling av stationsbyggnaden
- Cykelparkeringar i anslutning till spårområdet
- Ladbrovägens utforming och avstånd till spårområdet
- Ett frilastområde

Projektering och utförande av eventuella skydds- och förstärkningsåtgärder i Trafikverkets anläggningar ska baseras på en riskanalys; för byggnadsarbeten inom 20 m, och sprängningsarbeten inom ett avstånd av 100 m från berörd anläggning. Trafikverket ska ges möjlighet att granska och lämna synpunkter på handlingarna.

Exploatören ska anlita en SoS-planerare (Skydds- och säkerhetsplanerare) för att göra en riskbedömning.
Trafikverkets BAS-U ska informeras om arbetet.

§ 4 Samverkan och organisation

Parterna ska, inom ramen för sina respektive verksamheter och intressen, gemensamt verka för att Projekt Väsby Entré genomförs. Detta ska ske genom samverkan under detaljplaneprocessen, vid detaljplanens genomförande och vid utbyggnaden av järnvägsanläggningen.

Kommunen ansvarar för detaljplanering och Trafikverket ansvarar för genomförande av åtgärder inom spårområdet samt bevakning av åtgärder i anslutning till spårområdet.

Parternas samverkan ska ske genom en styrgrupp och en projektgrupp.

Styrgruppen ska bestå av representanter från Parterna och har till uppgift att säkerställa att projektgruppen får och följer de direktiv som är nödvändiga för att uppnå Parternas gemensamma avsikter. Vid behov ska styrgruppen avgränsa och förtydliga direktiven.

Projektgruppen ska bestå av representanter från Parterna, eller av Parterna utpekade personer. Projektgruppen har till uppgift att genomföra samverkan mellan Parterna utifrån styrgruppens direktiv. Projektgruppens huvudsakliga arbetsuppgifter är att:

- Verka för att lösa frågor av gemensamt intresse för Parterna, inte minst i fråga om kopplingen mellan respektive Parts anläggningar och verksamhet
- Ta fram underlag för nödvändiga avtal mellan Parterna
- Identifiera de risker och behov som behöver hanteras respektive tillgodoses för att trygga respektive parts verksamhet under och efter projektets genomförande
- Identifiera behov av utredningar
- Identifiera behov av projektering
- Utarbeta tidplan och säkerställa att den följs i enlighet med 8 §
- Verka för medfinansiering

Respektive Part ska utse en person som är ansvarig för att samordna projektgruppens arbete med den egna organisationen. Projektgruppen ska ledas av den samordnare som utses för att företräda Kommunen.

§ 5 Trafikverkets bevakningsuppdrag

Trafikverkets ansvar i bevakningsuppdraget, d.v.s. i fråga om kommunens åtgärder, utgår från att vara kontaktperson och samrådande part gentemot Kommunen under projektet. Bevakningsuppdraget består huvudsakligen av att granska handlingar, utföra platsbesök, delta i syner och besiktningar som berör Trafikverkets anläggningar samt vid behov medverka i byggmöten och förhandla genomförandeavtal samt eventuella övriga avtal. Trafikverket utser en projektledare som ansvarar.

§ 6 Genomförande

Kommunen ansvarar för inledande utredningar och projektering fram till systemhandling omfattande bl.a. broar, lyftpaket och anläggning i spår. Trafikverket ska bistå med teknik- och expertkompetens i framtagande av handlingar, medverka på möten och kvalitetsgranska handlingarna. Preciseringen av anläggningens omfattning kommer att förtydligas i kommande avtal efter utredning- och systemhandlingsskedet är färdigställd.

När systemhandlingen är klar ska styrgruppen föreslå om Kommunen eller Trafikverket ska svara för den fortsatta projekteringen. Kommunen ska dock som längst driva projekteringen till och med bygghandlingsprojektering.

KUSTA RK

Trafikverket ska vara byggherre för de två broarna, lyftpaketen som förenar broarna med perrongerna och arbete i spår.

Kommunen ska äga broarna, som avses utföras på allmän plats, och som regleras i avtal. Trafikverkets äganderätt i fråga om anläggningar ska avgränsas i enlighet med nuvarande stationsavtal.

Genomförandefrågorna ska fördjupas och förtydligas i kommande genomförandeavtal.

§6.1 Tågförseningar

Då detta avtal berör järnvägen ska tågförseningar, ersättningstransporter samt skada på järnvägsanläggningen beröras i genomförandeavtalet.

Genomförandeavtalet ska beskriva ersättningskostnader så som; Trafikverket ska ersättas med 15 000 kr för varje påbörjad tiominutersperiod per tåg som försenas. Ersättningen maximeras till tolvmiljoner (12 000 000) kronor för varje förseningstillfälle.
Om tågförsening enligt ovan blir så stor att trafikutövaren enligt gällande regelverk måste omdirigera tåg eller erbjuda tågoperatörerna annat färd-/transportmedel, eller på grund härav åsamkas extra kostnader, ska Trafikverket utöver ersättningen för tågförseningen även ersättas för verifierade skäliga faktiska kostnader för detta.
Vid skada på järnvägsanläggningen som uppstår genom av entreprenörs direkta vållande, ska reparation utföras av Trafikverket på exploatörens skäliga bekostnad.

§ 7 Finansiering

Bevakningsuppdraget

Kommunen har ansvar för finansieringen av bevakningsuppdraget i enlighet med § 5 för åtgärder inom järnvägsområdet. Trafikverket fakturerar Kommunen för den i bevakningsuppdraget nedlagda tiden avseende projektledare samt eventuell ytterligare tid för specialister. Fakturering av kostnader ska ske halvårsvis och baseras på upparbetade kostnader. Ekonomiuppföljning sker månadsvis och nedlagd tid ska specificeras i dagbok där datum, antal timmar samt utfört arbete redovisas samt ev. övriga verifikat, som biläggs fakturan.

Trafikverkets timtaxa är följande:

- Projektledare 1000 kr/h

Faktureringsadress:
Kontoret för samhällsbyggnad
Upplands Väsby kommun

Trafikverket står för egen tid och eventuella konsultkostnader som krävs för att besvara frågor gällande Kommunens detaljplanearbete och i övrigt för att delta i samverkansarbetet. Medfinansieringsavtal tas fram efter att detta avtal är fastlagt och som reglerar kostnader för genomförande. Kommunen kommer stå för framtida genomförandekostnader.

Parterna ska gemensamt utreda och verka för möjliga medfinanseringsformer.

Genomförandefrågor
Kommunen bekostar sina och Trafikverkets kostnader för utrednings- och projekteringsarbetet t.o.m. systemhandling i enlighet med § 6.

§ 8 Tidplan
Bevakningsuppdraget
Arbetena som berör Trafikverket bedöms pågå till år 2029. En övergripande projekttidplan biläggs avtalet. En detaljerad tidplan ska upprättas av Kommunen i samverkan med Trafikverket.

Genomförandefrågor
Parterna ska gemensamt upprätta en utrednings- och projekteringstidplan för de olika anläggningarna. Parterna ska verka för att tidplanen hålls.

§ 9 Kommande avtal
Vidare arbete i enlighet med § 2, detaljplan och riskanalys,ska tillsammans med detta avtal utgöra underlag för medfinansieringsavtal och genomförandeavtal mellan Parterna. Genomförandeavtalet ska bland annat reglera byggnadstekniska detaljer, den närmare kostnadsfördelningen, garantitider samt trafikföring under byggnadstiden

Parterna ska i samverkan arbeta med att identifiera eventuella ytterligare kommande avtal. Det kan till exempel innefatta drifts- eller underhållsavtal.

§ 10 Giltighet
Detta avtal är giltig under förutsättning att båda Parterna godkänt och undertecknat avsiktsförklaringen.

§ 11 Övrigt
Parterna får inte överlåta sina rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal på någon annan, utan respektive Parts skriftliga medgivande. Ändringar och tillägg ska vara skriftliga och godkännas av båda parter.

§ 12 Tvist
Tvist rörande tolkning av detta avtal eller något av dess beståndsdelar ska tolkas enligt svensk lag och hänskjutas till allmän domstol.

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna erhållit var sitt.

Upplands Väsby 2020-12-14
Ort och datum

Upplands Väsby kommun
Kontoret för samhällsbyggnad
Tf. samhällsbyggnadschef/
kommundirektör

2020-12-02
Ort och datum

Trafikverket region Stockholm
Planering