Mellan Stockholms läns landsting (org.nr: 232100-0016) genom Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) nedan kallad **SLL** och Trafikverket genom Planering region Stockholm (org.nr: 202100-6297) nedan kallat **Trafikverket**, nedan gemensamt kallat **Parterna**, har träffats följande

Genomförandeavtal för byggnation av Ny bytespunkt Barkarby station

vid tunnelbanans och järnvägens korsnings- och omstigningspunkt på Barkarby station

FÖRSLAG

Bakgrund

Den 7 januari 2014 undertecknades ett avtal mellan staten, SLL, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun om utbyggnad av tunnelbanan och nya bostäder kallat Stockholmsförhandlingen, även kallat Huvudavtalet och till detta har även tecknats det s k Delprojektavtalet.

Stockholmsförhandlingen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till Arenastaden, Barkarby och Nacka, samt att Nackagrenen byggs ut till Gullmarsplan och kopplas samman med Hagsätralinjen. Stockholmsförhandlingen innebär därutöver byggnation av erforderlig depåkapacitet för utbyggnaden av tunnelbanan.

Den 14 mars 2017 undertecknades sedan ett genomförandeavtal mellan SLL, Stockholm Stad och Järfälla kommun om utbyggnaden av tunnelbanan till Barkarby (här kallat ”Generella genomförandeavtalet”), som bl a reglerar läget för Barkarby tunnelbanestation.

Den 7 mars 2017 undertecknades i anslutning till Generella genomförandeavtalet det som kallas Reviderad Avsiktsförklaring, Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Barkarby station – framtida utformning (ÅVS:en).

ÅVS:en visar en gemensam målbild för den framtida bytespunkten vid Barkarby station och vilka funktioner som ska finnas vid stationen och hur de samverkar med varandra samt med intilliggande bebyggelse. ÅVS:en har vidare definierat vilka åtgärder som ska genomföras för att nå målbilden samt vilken part som äger och finansierar varje åtgärd samt vilka avtal som erfordras för att uppnå målbilden. Föreliggande avtal är ett steg i SLL och Trafikverkets process för att uppfylla sina delar av målbilden.

Ett avtal (kallat Tillägg till Principöverenskommelsen) planeras också att träffas mellan Järfälla kommun, SLL och ägaren till fastigheten Veddesta 1:13, för närvarande Marcato Förvaltnings AB, c/o AB Sagax om utformningen av till stationen anslutande ytor.

1 Syfte

Detta avtal reglerar och tydliggör de genomförandefrågor med avseende på projektering och produktion vid Barkarby station som berör parterna gemensamt inklusive hithörande frågor om samordning, utförande, kontroll och reglering av överenskomna finansieringsposter. I avtalet tydliggörs också ägandefrågor.

2 Förutsättningar

SLL ansvarar för kollektivtrafiken inom Stockholms län. SLL, genom FUT, har ansvaret för planering och byggande av ny tunnelbana med tillhörande anläggningar inom Stockholms län. Beräknat färdigställande för tunnelbanan är 6 år efter byggstart som preliminärt är satt till 2018.

Trafikverket genomför en utbyggnad till fyrspår på sträckan mellan Tomteboda – Kallhäll. Etappen mellan Barkarby – Kallhäll är färdigställd sedan 2016. Resterande delar pågår i olika etapper som produktion eller planering. Trafikverket bygger åt kommunen del av en vägbro över järnvägen och E18 i Barkarby, kallad Veddestabron. Trafikverkets del beräknas vara färdigställd 2021.

Utbyggnad av tunnelbanan kommer enligt förslag till järnvägsplan att ske under Mälarbanan genom olika arbetstunnlar samt med kontinuerlig framdrift av själva tunneln för tunnelbanan.

En systemhandling för ny bytespunkt på Barkarby station har tagits fram av SLL.

I ovan nämnda Tilläggsavtal till Principöverenskommelse, som planeras att tecknas under 2018, om utbyggnad av bussterminalen vid Barkarby station och anslutningen mot den planerade centrumanläggning föreslås också det utrymme som i detta avtal kallas ”Noden”, att med äganderätt i särskilt avtal överlåtas till SLL.

Utbyggnaden av Veddestabron genomförs av Trafikverket och Järfälla kommun och har viss påverkan på arbetena med utsprängningen av tunnelbanans biljetthall som planeras under bron och fordrar samordning i utförandet. Samordning och genomförande av förberedande arbeten för Veddestabron regleras i ett separat avtal mellan SLL och Trafikverket, *Överenskommelse om förberedande arbeten för tunnelbanans uppgång under Veddestabron*.

För närvarande upprättar SLL en järnvägsplan för tunnelbana till Barkarby som planeras för fastställelse 2018.

För Mälarbanan har Trafikverket upprättat järnvägsplan som är laga kraftvunnen, beteckning JVG plan Barkarby-Kallhäll TRV2010/32686

Kommunen upprättar detaljplan för Veddesta, kallad Veddesta 1.

FÖRSLAG

3 Projektering och utförande

3.1 Omfattning

Avtalet omfattar projektering och byggande av ny bytespunkt på Barkarby station inom det område som på bilagda ritning, bilaga 1, markerats med orange begränsningslinje och inom detta område uppdelat enligt följande;

- lila snedskraffering för Trafikverkets byggnation av bl a stationen, detta inkluderar området med blå kantlinje, ”Noden”, varom särskilda villkor gäller enlig 3.5 nedan.

- lila snedskraffering korsad med blå snedskraffering för Trafikverkets byggnation av kilen exklusive ytskikt och som ansluter mot Veddestabron,

- grön snedskraffering för SLLs byggnation av tunnelbanans uppgång,

Inom området med lila snedskraffering tar Trafikverket ett helhetsansvar för bygghandlingsprojektering och byggande, medan SLL tar ett helhetsansvar för området med grön snedskraffering (tunnelbanans uppgång).

SLL tar fram systemhandling med erforderliga justeringar och överlämnar denna till Trafikverket.

Trafikverket tar utifrån SLL’s överlämnade systemhandling fram erforderliga handlingar samt bygghandling.

- (övriga färglagda ytor och skrafferingar upplyser om vad som härutöver planeras ske i området)

3.2 Samverkan

Parterna ska samverka kring utformning och projektering av konstruktion och inredning av stationen.

Vid byggnation ska samordning ske i gränssnitten mellan parternas byggnationer dels mellan stationen (Trafikverket) och tunnelbanans uppgång (SLL), dels mellan stationen (Trafikverket) och busstерminalen (SLL – gul markering i bilaga 1).

Om så erfordras åligger det Trafikverket att samordna arbetena mot övriga aktörer i området. Dels i gränssnittet mot de kommersiella ytorna (röd heltäckande färg i bilaga 1), och dels i gränssnitten mot kommunens anläggningar – områden med blå respektive röd skraffering (se bilaga 1).

För samverkan och samordning tillsätter parterna en gemensam ”Styrgrupp” och sättet för detta regleras nedan under punkt 5.

3.3 Krav på Utförande

Anläggningen ska uppfylla de tekniska krav som såväl SLL som Trafikverket har för sina respektive stationer. Skulle motstridiga krav uppstå ska parterna samverka genom Styrgruppen för att lösa detta.

FÖRSLAG

Gemensam upphandling ska övervägas i enlighet med EG-domstolens dom 2007-01-18 mål C-220/05 och beslut fattas i styrgruppen. Med gemensam upphandling menas i detta avtal att SLL deltar i Trafikverkets upphandling genom insyn.

Parterna ska samverka kring trafikinformationsutrustning och skyltning.

3.4 Arbets- och etableringsytor

För genomförande av byggnationerna enligt detta avtal planerar SLL att disponera arbetsväg samt arbets- och etableringsytor enligt förslag till järnvägsplan, bilaga 2.

SLL medger för sin del att delar av dessa ytor under vissa tider även kan få nyttjas av Trafikverkets entreprenör för arbeten enligt detta avtal. Omfattning och tider för detta kan överenskommas i den gemensamma Styrgruppen enligt punkt 5 nedan.

Även ett särskilt avtal om skedesindelning och arbetsmiljösamordning kan komma att erfordras inför SLLs kommande arbeten med bl a biljetthallen till Barkarby tunnelbanestation. Samordning behöver även ske med SLLs utbyggnad av ny bussterminal.

3.5 Ändring av utförandet

Enligt 3.1 ovan ingår byggandet av Noden, markerad med blå kantlinjer på bilaga 1, i Trafikverkets åtagande enligt detta avtal.

För det fall utförandet av Noden ej kan rymmas inom den avtalade tidsplanen kan byggnationen av Noden övertas av SLL. Beslut om detta ska tas i den gemensamma Styrgruppen enligt punkt 5 nedan.

4 Finansiering, budget och betalning

4.1 Principer för finansieringsfördelning

SLL och Trafikverket finansierar projektet tillsammans och kostnaderna ska delas lika, SLL betalar 50 % och Trafikverket betalar 50 % inom området markerat med orange ram på bilaga 1.

En förutsättning för en delad finansiering är att Trafikverket tilldelas medel för detta ändamål genom beslut i Nationell Plan 2018-2029. Medel finns upptaget i Trafikverkets Förslag till Nationell Plan 2018-2029.

Tidplanen för genomförande och osäkerhet avseende finansieringens omfattning inom beslutad Nationell Plan 2018-2029 innebär att finansieringen kan behöva fördelas olika över tiden mellan parterna för att en rationell byggnation ska kunna upprätthållas.

Trafikverket avser lösa sin del av finansieringen i den interna VP-planeringen. SLL avser lösa sin del av finansieringen genom den fastställda budgeten.

FÖRSLAG

För det fall det likvida flödet inte harmonierar med upparbetade entreprenadkostnader avser parterna lösa detta gemensamt i Styrgruppen.

4.2 Budget

Beräknad budget för bytespunkten är 400 miljoner kronor i prisnivå 2016-01. I budgeterad summa ingår samtliga kostnader för projektering, upphandling, byggande samt byggherrekostnad. Med byggherrekostnad avses kostnader för projektledning, projekteringsledning, kontroll, hjälpmedel och administration.

Den budgeterade summan grundas på systemhandlingen för ”Mälarbanans biljetthall” med tillhörande kalkylhandling och komplement, daterad 2017-06-02

Parterna ska arbeta för en kostnadseffektiv anläggning

Trafikverkets andel i budgeten uppgår till 200 miljoner kronor.

SLLs andel i budgeten uppgår till 200 miljoner kronor.

Eventuella kostnadsökningar och kostnadsminskningar i projektets genomförande delas mellan parterna enligt principen i punkt 4.1.

4.3 Betalning

Trafikverket fakturerar SLL för verifierade nedlagda kostnader i enlighet med pkt 3 och 4. SLL betalar inom 30 dagar.

- Rörligt pris gäller för projektering och produktion.
- Fast pris gäller för interna administrativa kostnader (byggherre och byggledning).

Betalning och betalningstakt ska överenskommas i styrgruppen när finansiering är klar på så sätt att det likvida flödet kan överblickas.

Slutreglering överenskommes vid samordningsmöte enligt punkt 5 nedan.

5 Samordning och organisation

Samordning av arbetena för projektering, upphandling och utförande ska ske i en mellan parterna gemensam styrgrupp, kallad Styrgruppen för Ny bytespunkt Barkarby station.

Styrgruppen ansvara också för samordningen av de system som ska vara gemensamma för tunnelbanans och Mälarbanans biljetthallar, så som ventilation, brandgasevakuering och trafikantinformation m.m.

Kontaktpersoner för denna är:

Trafikverket Projektchef Eva Nordberg och representant för Planering Sofia Lindblad.

SLL Projektchef Anna Nylén och Avdelningschef Jörgen Niklasson.

Sammankallande är Projektchef Eva Nordberg.

FÖRSLAG

I Styrgruppen skall protokoll föras av ena parten och justeras av andra parten.

Föredragande till Styrgruppen är projektledare Henrik Laurell, SLL, och projektledare Olga Hedenstedt, Trafikverket.

6 Tidsplan och risker

Det är parternas gemensamma ansvar att anläggningen går att ta i drift senast när nya tunnelbanan öppnar för trafik. Dock att senast 6 månader innan denna trafikstart ska Trafikförvaltningen (SLL) ha tillträde för sina erforderliga installationsarbeten.

En mer detaljerad tidsplan ska upprättas och samordnas i styrgruppen enligt punkt 5 ovan.

Parterna ska även ta fram en gemensam riskanalys.

7 Ägande och förvaltning samt tillkommande avtal

Trafikverket ska äga den nya stationsbyggnaden samt att drift och förvaltning av stationen ska ske enligt tidigare avtalad ansvarsfördelning mellan SLL Trafikförvaltningen och Trafikverket (Avtal pendeltåg). Trafikverket har i särskilt beslut godkänt övertagandet av ägandet, jfr Bilaga 3, Trafikverkets beslut 2017-12-12.

För att uppnå detta planeras en succesiv fastighetsbildning att genomföras.

När SLL förvärvat Noden ska avtal om överlåtelse av denna till Trafikverket upprättas. Inom Noden planeras härefter utrymme upplåtas med servitut eller urholkas som ett 3D-utrymme för angöringen till centrumanläggningen inom nivån plus 22 m. Alternativ kan Noden komma att utgöra ett 3D-urymme som tillhör Trafikverkets fastighet och urholka Veddesta 1:13.

Vidare planeras utrymme upplåtas för kommunens gc-väg i markplanet under stationshuset.

De olika anläggningsdelarna kring bytespunkten kommer således att ha olika ägare. Den tänkta ägarbilden illustreras i Bilaga 4 enlig följande.

- markering med grön färg visar Trafikverkets anläggning och att hela stationsbyggnaden inkl Noden med rulltrappor ägs av Trafikverket.

- markering med lila-streckad linje visar SLLs anläggningar där tunnelbanan och bussterminalen är upplåtna med servitutsrätt för SLL.

FÖRSLAG

- Övriga färglagda ytor och linjer upplyser om vad andra parternas ägande och rättigheter i området kan komma att omfatta.

Gränssnitten mellan de olika delarna kan kräva särskilda tilläggsavtal för nyttjande, drift, underhåll och framtida förnyelse.

8 Giltighet

Detta avtal gäller från och med undertecknande men kan sägas upp om någon av förutsättningarna nedan inte uppfylls:

Att järnvägsplanen för tunnelbanans utbyggnad vinner laga kraft.

Att detaljplanen Veddesta 1 vinner laga kraft.

Att Trafikverket erhåller erforderliga medel enligt punkt 4.1 andra stycket.

Att Trafiknämnden godkänner SLL's del i detta genomförandeavtal enligt punkt 4.1 fjärde stycket.

****

Detta genomförandeavtal är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den / 2018	Stockholm den / 2018
För Trafikverket	För Stockholms läns landsting
.....	.....
Helena Sundberg	**Mårten Frumerie**
Regional direktör Stockholm	Förvaltningschef Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Bilagor

Bilaga 1 Områden med ansvar för byggande
Bilaga 2 Etableringsyta m m enligt tunnelbanans järnvägsplan
Bilaga 3 Trafikverkets beslut 2017-12-12 om ägande av stationen
Bilaga 4 Det framtida ägandet och servitut

FÖRSLAG