Stockholms läns landsting

FÖRSLAG 2016:29

LS 2016-0190

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

§ 86
Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

LS 2016-0190

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottets protokollsutdrag den 8 mars 2016 med
V-ersättarens ersättaryttrande
Beredningen för utbyggd tunnelbanas protokollsutdrag den 8 mars 2016 med
V-ledamotens särskilda uttalande
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 18 februari 2016
Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station, inklusive tilläggsavtal
Ansvarsförsäkran angående Principöverenskommelse om utveckling av Veddesta 1:13 vid Barkarby station
Trafiknämndens protokollsutdrag den 4 februari 2016, med
V-ledamotens särskilda uttalande, S-ledamöternas protokollsanteckning
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 22 december 2015

Förslag och yrkande

På sammanträdet föreligger landstingsrådsberedningens förslag i skrivelse den 30 mars 2016 (bilaga).

Landstingsstyrelsens beslut

Landstingsstyrelsen beslutar enligt landstingsrådsberedningens förslag föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

att investeringsutgiften behandlas och inarbetas inom landstingets investeringsram i samband med beslut om budget 2017 med planåren 2018-2021.

Särskilt uttalande
Gunilla Roxby Cromvall (V) anmäler ett särskilt uttalande till protokollet från Vänsterpartiet (bilaga).

Beslutsexpediering:
Landstingsfullmäktige, Akt

Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2016-03-30

LS 2016-0190

Landstingsstyrelsen

Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

Föredragande landstingsråd: Kristoffer Tamsons

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

att investeringsutgiften behandlas och inarbetas inom landstingets investeringsram i samband med beslut om budget 2017 med planåren 2018-2021.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms läns landsting genomför inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse utbyggnad av tunnelbanan. En av sträckorna avser utbyggnaden från Akalla till Barkarby med stationer i Barkarbystaden och Barkarby station. För att möjliggöra omstigning mellan buss, tunnelbana och pendeltåg planeras uppförande av bussterminalen Barkarby vid Barkarby station.

Detta ärende behandlar en principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun samt Marcato Förvaltnings AB/AB Sagax. Principöverenskommelsens giltighet förutsätter godkännande i landstingsfullmäktige.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottets protokollsutdrag den 8 mars 2016 med
V-ersättarens ersättaryttrande
Beredningen för utbyggd tunnelbanas protokollsutdrag den 8 mars 2016 med V-ledamotens särskilda uttalande
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 18 februari 2016
Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station, inklusive tilläggsavtal
Ansvarsförsäkran angående Principöverenskommelse om utveckling av Veddesta 1:13 vid Barkarby station
Trafiknämndens protokollsutdrag den 4 februari 2016, med
V-ledamotens särskilda uttalande och
S-ledamöternas protokollsanteckning
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 22 december 2015

Torbjörn Rosdahl

Kristoffer Tamsons

Carl Rydingstam

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE Bilaga § 86

LANDSTINGSSTYRELSEN
Vänsterpartiet

2016-04-04

Ärende 19
LS 2016-0190

Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barbarby station

För att målet om att andelen som reser med kollektivtrafiken i Stockholms län ska öka måste kollektivtrafiken förbättras och byggas ut. Utbyggnaden av blå linjen från Akalla till Barkarby kommer att öka tillgängligheten runt Järvafältet och underlätta byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Vänsterpartiet vill även att blå linjens ändstation Hjulsta ska dras vidare till Barkarby station och på så sätt skapa en blå ringlinje via Barkarby pendeltågsstation.

Bussterminalen vid Barkarby station har en viktig roll som bytespunkt för resenärer till pendeltåg (och framtida tunnelbana och regiontåg) till arbete, service, utbildning vid Barkarby centrum. Det måste vara snabbt och lätt för resenärerna att röra sig mellan trafikslagen.

Eftersom denna investering inte är inarbetad i de beslutade investeringsplaner som finns oroar det oss att redan beslutade och prioriterade objekt i länsplanen kan skjutas på framtiden.

§ 27
Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station
LS 2016-0190

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 18 februari 2016
Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station, inklusive tilläggsavtal
Trafiknämndens protokollsutdrag den 4 februari 2016, med
V-ledamotens särskilda uttalande och
S-ledamöternas protokollsanteckning
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 22 december 2015
Beredningen för utbyggd tunnelbanas protokollsutdrag 8 mars 2016

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet beslutar föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

att investeringsutgiften behandlas och inarbetas inom landstingets investeringsram i samband med beslut om budget 2017 med planåren 2018-2021.

Ersättaryttrande

Håkan Jörnehed (V) lämnar ett ersättaryttrande till protokollet (bilaga)

Beslutsexpediering:
Landstingsstyrelsen
Akt

Stockholms läns landsting

ERSÄTTARYTTRANDE

LANDSTINGSSTYRELSENS ARBETSUTSKOTT
VÄNSTERPARTIET

2016-03-08

Ärende 4

LS 2016-0190

Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barbarby station

För att målet om att andelen som reser med kollektivtrafiken i Stockholms län ska öka måste kollektivtrafiken förbättras och byggas ut. Utbyggnaden av blå linjen från Akalla till Barkarby kommer att öka tillgängligheten runt Järvafältet och underlätta byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Vänsterpartiet vill även att blå linjens ändstation Hjulsta ska dras vidare till Barkarby station och på så sätt skapa en blå ringlinje via Barkarby pendeltågsstation.

Bussterminalen vid Barkarby station har en viktig roll som bytespunkt för resenärer till pendeltåg (och framtida tunnelbana och regiontåg) till arbete, service, utbildning vid Barkarby centrum. Det måste vara snabbt och lätt för resenärerna att röra sig mellan trafikslagen.

Eftersom denna investering inte är inarbetad i de beslutade investeringsplaner som finns oroar det oss att redan beslutade och prioriterade objekt i länsplanen kan skjutas på framtiden.

§ 6
Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station
LS 2016-0190

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 18 februari 2016
Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station, inklusive tilläggsavtal
Trafiknämndens protokollsutdrag den 4 februari 2016, med V-ledamotens särskilda uttalande och S-ledamöternas protokollsanteckning
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 22 december 2015

Förslag och yrkande

Ordföranden föreslår att beredningen föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta
att godkänna principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station samt
att investeringsutgiften behandlas och inarbetas inom landstingets investeringsram i samband med beslut om budget 2017 med planåren 2018-2021.

Proposition

Ordföranden frågar om beredningen bifaller ordförandens förslag.
Beredningen bifaller förslaget.

Beredningen för utbyggd tunnelbanas beslut

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

att investeringsutgiften behandlas och inarbetas inom landstingets investeringsram i samband med beslut om budget 2017 med planåren 2018-2021.

Särskilt uttalande
Gunilla Roxby Cromvall (V) lägger ett särskilt uttalande till protokollet från Vänsterpartiet (bilaga).

Beslutsexpediering:
Arbetsutskottet
Akt

Stockholms läns landsting

SÄRSKILT UTTALANDE

BEREDNINGEN FÖR UTBYGGD TUNNELBANA
VÄNSTERPARTIET

2016-03-08

Ärende 2

LS 2016-0190

Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barbarby station

För att målet om att andelen som reser med kollektivtrafiken i Stockholms län ska öka måste kollektivtrafiken förbättras och byggas ut. Utbyggnaden av blå linjen från Akalla till Barkarby kommer att öka tillgängligheten runt Järvafältet och underlätta byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Vänsterpartiet vill även att blå linjens ändstation Hjulsta ska dras vidare till Barkarby station och på så sätt skapa en blå ringlinje via Barkarby pendeltågsstation.

Busssterminalen vid Barkarby station har en viktig roll som bytespunkt för resenärer till pendeltåg (och framtida tunnelbana och regiontåg) till arbete, service, utbildning vid Barkarby centrum. Det måste vara snabbt och lätt för resenärerna att röra sig mellan trafikslagen.

Eftersom denna investering inte är inarbetad i de beslutade investeringsplaner som finns oroar det oss att redan beslutade och prioriterade objekt i länsplanen kan skjutas på framtiden.

Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Styrning och ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-02-18

LS 2016-0190

Landstingsstyrelsens beredning för utbyggd tunnelbana

Ankom
Stockholms läns landsting
2016 -02- 26
Dnr LS 2016-0190
Rotel VI

Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 18 februari 2016
Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station, inklusive tilläggsavtal
Trafiknämndens protokollsutdrag den 4 februari 2016, med
V-ledamotens särskilda uttalande och
S-ledamöternas protokollsanteckning
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 22 december 2015

Förslag till beslut

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

att investeringsutgiften behandlas och inarbetas inom landstingets investeringsram i samband med beslut om budget 2017 med planåren 2018-2021.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Trafiknämnden föreslår att landstingsfullmäktige godkänner genomförande av investeringsobjekt bussterminal Barkarby till en maximal utgift om 104 miljoner kronor, varav medfinansiering är 52 miljoner kronor samt att godkänna principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt.

Utredning kring utformning och dimensionering av bussterminalen Barkarby pågår och planeras vara färdig under april 2016. Principöverenskommelsens giltighet förutsätter godkännande i landstingsfullmäktige.

Bakgrund
Stockholms läns landsting genomför inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse utbyggnad av tunnelbanan. En av sträckorna avser utbyggnaden från Akalla till Barkarby med stationer i Barkarbystaden och Barkarby station. För att möjliggöra omstigning mellan buss, tunnelbana och pendeltåg planeras uppförande av bussterminalen Barkarby vid Barkarby station för cirka 104 miljoner kronor.

Enligt Stockholmsöverenskommelsen ska berörd kommun och landstinget gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen trafik och tunnelbanan.

Överväganden
Principöverenskommelsen innebär i korthet att AB Sagax som är fastighetsägaren till Veddesta 1:13 vederlagsfritt lämnar den mark som behövs för utbyggnad av den nya tunnelbanan inklusive ny bussterminal. Sagax står även för 52 miljoner kronor av Järfälla kommuns åtagande vad gäller finansiering av bussterminalen. Landstinget står för resterande 52 miljoner kronor motsvarande 50 procent. Överenskommelsens giltighet förutsätter godkännande i landstingsfullmäktige.

Vad gäller genomförandebeslut för bussterminalen Barkarby pågår för närvarande en utredning enligt fullmäktiges beslut i 2015 års budget. I beslut om 2016 års budget angavs att bytespunkt Barkarby bereds för inriktningsbeslut. Utredningen planeras vara färdig under april 2016 och först då kan erforderliga underlag för inriktningsbeslut och vidare för genomförandebeslut erhållas.

Av trafiknämndens underlag framgår att investeringen i bussterminal Barkarby inte finns med i 2016-2020 års investeringsplan. Det innebär att en omprioritering behöver göras i trafiknämndens investeringsbudget för att täcka investeringskostnader för bussterminalen Barkarby. I samband med beslut om 2016 års budget gav landstingsfullmäktige i uppdrag till landstingsstyrelsen att se över ambitionsnivåer avseende beslutade och planerade investeringar så att investeringsramen för perioden 2017-2020 ej överskrids. Detta arbete pågår och kommer att redovisas i samband med landstingsdirektörens planeringsunderlag för 2017 års budget.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Principöverenskommelse om Barkarby bytespunkt minskar landstingets framtida kostnader till följd av medfinansiering motsvarande 50 procent av investeringsutgiften. Den fullständiga kostnadsbilden till följd av genomförande av bussterminalen Barkarby kommer att redovisas i underlaget för beslut om genomförande.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har miljökonsekvenser av beslutet beaktats. Godkännande av principöverenskommelse medför inga miljökonsekvenser.

Genomförandet av bussterminalen Barkarby kan antas medföra viss miljöpåverkan vilket kommer att belysas i underlaget för beslut om genomförande.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Henrik Gaunitz
Ekonomidirektör

Diarienummer:FUT 1511-0212

Mellan Stockholms läns landsting org.nr: 232100-0016 genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och Trafikförvaltningen (TF) nedan gemensamt kallade SLL, och Järfälla kommun, org.nr: 212000-0043 nedan kallad Järfälla samt AB Sagax som genom Marcato Förvaltnings AB äger fastigheten Veddesta 1:13 org.nr: 556248-7982 nedan kallad Sagax, nedan gemensamt kallat "Parterna", har träffats följande

Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

Bakgrund

Stockholmsförhandlingen
Den 7 januari 2014 undertecknades ett avtal mellan staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun om utbyggnad av tunnelbanan och nya bostäder kallat Stockholmsförhandlingen.
Stockholmsförhandlingen innebär att Stockholms tunnelbana bla byggs ut till Barkarby från Akalla. Utbyggnaden av tunnelbanan för denna delsträcka startar 2016 med planerad trafikstart 2021.

SLL ansvarar för kollektivtrafiken inom Stockholms län. SLL, genom FUT, har ansvaret för planering och byggande av ny tunnelbana med tillhörande anläggningar från Akalla till Barkarby. SLL, genom TF, har ansvaret för planering och byggande av ny bussterminal i Järfälla kommun.

Järfälla kommun ansvarar för bostadsbyggandet kopplat till tunnelbanans utbyggnad. I Stockholmsförhandlingen fastslås att Järfälla kommun ska medfinansiera utbyggnaden av tunnelbana med 800 mkr samt enligt samma avtal tillsammans med SLL jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan, vilket i detta fall inbegriper bussterminalen vid Barkarby station.

Åtgärdsvalsstudie för Barkarby station
Det pågår i Järfälla kommun flera projekt kring Barkarby station såsom Trafikverkets utbyggnad till fyra spår på Mälarbanan, tunnelbana från Akalla till Barkarby och flera omkringliggande stadsutvecklingsprojekt. Projekten tillsammans innebär att kollektivtrafikresandet till och från Barkarby station kommer att öka.
En åtgärdsvalsstudie vid Barkarby station har med anledning av detta tagits fram i Trafikverkets regi. Syftet med åtgärdsvalsstudien är att landa i en mellan parterna gemensam målbild för en framtida Barkarby station. Studien visar på vilka funktioner som ska finnas vid stationen och hur de samverkar med varandra samt med omkringliggande bebyggelse.

Parterna i Åtgärdsvalsstudien är Trafikverket, Järfälla kommun samt Stockholms läns Landsting.

Järfälla Veddesta 1:13
Järfälla kommun har tagit fram och godkänt ett planprogram för Veddesta området som inbegriper Järfälla Veddesta 1:13. Planprogrammet anger inriktningen tät blandstad och beskriver att fastighetsägare som får del av de fördelar som utbyggnaden av infrastruktur medför ska vara med och medfinansiera densamma. Området vid kollektivtrafiknoden Barkarby station ska enligt planprogrammet ges en hög exploatering med en tydlig urban karaktär med exempelvis kontor i skyltlägen mot E18 och Mälarbanan. Området knyts ihop med Barkarbystaden med en ny bro. Ett högt våningsantal och tätheten på bebyggelsen markerar denna viktiga plats i den regionala stadskärnan. I denna del kan ett nytt landmärke utvecklas. Områdets kollektivtrafikläge gör det attraktivt för både bostäder och verksamheter.

Sagax äger Veddesta 1:13 som berörs av planerade utbyggnader. Fastigheten är idag bebyggd och på fastigheten bedrivs det sedan många år bilhandel och verkstadsrörelse. En detaljplan för kollektivtrafikändamål i syfte att anlägga en bussterminal på del av fastigheten antogs 2011-06-15 (Laga kraft 2012-07-12). Detaljplanens genomförandetid startar 2017-01-01 med en genomförandetid på 10 år.

Sagax önskar utveckla Veddesta 1:13 med bostäder, handel och kontor i linje med kommunens planprogram vilket dagens detaljplan ej tillåter.

1 Syfte och omfattning

Syftet med denna principöverenskommelse är att lägga fast utformningen av platsen på Veddesta 1:13 vid Barkarby Station så att alla parter gynnas.

Avtalet omfattar samverkan kring framtagandet och genomförandet av en ny detaljplan för bussterminal, ny tunnelbaneuppgång samt blandad bostads- handels- och kontorsbebyggelse.

Syftet nås genom att parterna i denna principöverenskommelse reglerar principer för utformningen av platsen, finansiering och genomförande mellan parterna.

2 Samverkan

För att nå syftet är parterna ense om att det är av yttersta vikt att samverka kring för parterna gemensamma frågor. Parterna förbinder sig att aktivt delta i samverkansarbetet och effektivt bidra till att lösa gemensamma frågor så att optimala lösningar erhålls och att de projekt och verksamheter som berörs kan fortlöpa enligt tidplaner och med minsta möjliga inverkan på respektive parts verksamhet. Parterna ska därtill verka för att begränsa eventuella intrång och kostnader.

3 SLLs åtaganden

Planera och bygga ut tunnelbana med tunnelbaneuppgång i anslutning till planerad bussterminal i enlighet med pågående Järnvägsplan bilaga 2.

Planera och bygga bussterminal i huvudsaklig överensstämmelse med bifogad ritning, bilaga 1.

Teckna genomförandeavtal med Sagax i enlighet med principerna i detta avtal.

Teckna ett Tillfälligt Nyttjanderättsavtal med Sagax för SLLs förtida tillträde till mark för tunnelbaneuppgång.

4 Järfälla kommuns åtaganden

Ta fram förslag på planuppdrag i enlighet med principerna i denna principöverenskommelse till kommunstyrelsen under december 2015, för att omgående påbörja ett planarbete för en ny detaljplan för bussterminal, ny tunnelbaneuppgång samt blandad bostads-, handels- och kontorsbebyggelse. Genom planarbetet ska en exploatering motsvarande minst 50 000 m² sammanlagd byggrätt ljus BTA samt bussterminal prövas. Planen skall vara i huvudsaklig överensstämmelse med de av White redovisade skisserna, Volymstudie Veddesta 1:13 daterad 2015-10-01, med planerad bussterminal och planerad tunnelbaneuppgång enligt bifogade ritningar bilaga 1 och 2 samt 5.

Teckna Plankostnadsavtal med Sagax.

Teckna Exploateringsavtal med Sagax. Exploateringsavtalet ska reglera eventuella marköverlåtelser, ansvar för genomförande av detaljplanen, uttag av gatuavgifter m.m.

Kommunen ska medverka till markförvärv för Sagax inom Stäkets verksamhetsområde för att underlätta avveckling av Sagax hyresgäster på Veddesta 1.13.

5 Sagax åtaganden

Medverka till att utbyggnaden av de kollektiva färdmedlen, tåg, tunnelbana och buss, med dess uppgångar och övriga markanspråk kan ske på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt för samtliga parter inom redovisade tidplaner.

Teckna plankostnadsavtal med kommunen för framtagande av ny detaljplan enligt principerna ovan.

Teckna genomförandeavtal med SLL i enlighet med principerna i detta avtal.

Teckna Exploateringsavtal med kommunen. Exploateringsavtalet ska reglera eventuella marköverlåtelser, ansvar för genomförande av detaljplanen, uttag av gatuavgifter m.m.

Överlåta mark permanent för SLLs behov för tunnelbanan till SLL utan kostnad för SLL.

Överlåta mark permanent för bussterminalen till SLL utan kostnad för SLL.

Genom en aktiv förvaltning av befintlig byggnad och hyresgäster ska Sagax, med stöd av kommunen underlätta och minimera eventuella kostnader för avveckling av hyresgästernas verksamheter inom fastigheten avseende SLLs behov av tillfälliga markanspråk och permanenta. SLL ska bistå med att planera behovet av tillfälliga markanspråk i dialog med Sagax för att hitta kostnadseffektiva lösningar för båda parter utifrån situation och behov.

6 Principer för gemensamma åtaganden

Tillfälliga markanspråk
Tillfälliga markanspråk som behövs för tunnelbanans byggnation för planerad uppgång samt övrig etablering för bodar och upplagsplats m.m regleras i separat nyttjanderättsavtal för tillfälliga etableringar mellan Sagax och SLL med utformning i huvudsak enligt bilaga 2. Nyttjanderättsavtal tecknas preliminärt Q1 2016 i samband med granskning av järnvägsplan.

Tillfälliga markanspråk behövs även för bussterminalen inom Veddesta 1:13, vilket löses gemensamt i samband med planering av byggnation av bussterminalen och Sagax övriga byggnader.

Pågående planarbeten
Parterna ska medverka till att pågående planarbete avseende nödvändiga ändringar i befintlig detaljplan (D 120712 Mälarbanan) kan genomföras enligt tidplan för att inte omöjliggöra järnvägsplan för tunnelbanan som är under framtagande. Ny detaljplan i och med denna principöverenskommelse tas fram parallellt och kommer sedermera ersätta befintlig detaljplan med ändringar för tunnelbanan.

Permanent markanspråk
Sagax och SLL ska sommaren 2016 förutsatt en lagakraftvunnen Järnvägsplan, teckna separat fastighetsöverlåtelseavtal rörande omfattning och utbredning av utrymme för den 3D fastighet som kommer att fastighetsbildas för tunnelbaneändamål i huvudsak enligt Bilaga 2. Principen är att utrymmet överlåts utan kostnad och kommer att innehålla rulltrappor och andra nödvändiga tillhörande utrymmen mellan biljetthall och upp till marknivå och entréer på +12. Där placeras en tillfällig entré, en så kallad "holk". När fastigheten bebyggs och entrén kan komma att flyttas upp till +18, där bl.a. access till Veddestabron sker, ska detta regleras mellan parterna genom nya avtal med samma principer.

Sagax, SLL och Järfälla ska teckna separata fastighetsöverlåtelseavtal rörande överlåtelse utan kostnad av den mark som i detaljplan ska läggas ut som egen fastighet för bussterminalen respektive allmän platsmark för gator och torg i huvudsak enligt Bilaga 1.

Principen i kommande planarbete är att bussterminalen ska planläggas och fungera i denna framtida bytespunkt smidigt ur ett resenärsperspektiv. Det ska på Veddesta 1:13 gå att röra sig mellan de olika trafikslagen till och från entrén till bytespunkten via de olika plusnivåer +5, +12 och +18 under hela trafikdygnet utifrån SL:s standard på denna typ av anläggning.

Genomförandefrågor
Genomförandeavtal mellan SLL och Sagax för genomförandefrågor avseende bussterminal ska tecknas.

Genomförandeavtal mellan SLL och Sagax för genomförandefrågor avseende tunnelbana ska tecknas.

För tider avseende dessa processer se tidplan Bilaga 4 Tidplan, processer och avtal.

7 Finansiering

Utöver parternas åtagande enligt ovan ska finansiering ske enligt nedan:

Sagax tar på sig Järfälla kommuns kostnadsansvar gentemot SLL för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan, i enlighet med Stockholmsförhandlingens huvudavtal. Sagax medfinansiering är därmed 50 % av den nya bussterminalens kostnad. Därigenom ska Järfälla kommun i kommande Exploateringsavtal med Sagax inte ha några anspråk på medfinansiering av tunnelbanan gentemot Sagax. Bussterminalens omfattning och vilken part som står vilken kostnad redovisas i gränsdragningslista, bilaga 3.

Kostnaderna för att bygga bussterminalen, omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan, uppgår preliminärt till 104 miljoner kronor, exklusive moms (huvudalternativ). 104 miljoner kronor avser de kostnader för bussterminalen som skall delas mellan parterna i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen.

Sagax, som inte kommer att projektera eller utföra entreprenaden av själva bussterminalen, betalar ett belopp om 52 miljoner kronor för sin del av kostnaderna för bussterminalen. Beloppet om 52 miljoner kronor inkluderar samtliga skatter och avgifter som kan tillkomma, såvida inte Sagax själva beställer något tilläggsarbete i samband med bussterminalentreprenadens utförande.

Om det enklare lyftpaketet (lyftpaket C) från +12 till +18 från bussterminalen utgår, betalar Sagax 50 miljoner kronor (sidoalternativ). Den preliminära kostnaden för bussterminalen blir då 100 miljoner kronor, exklusive moms.

Skulle kostnaden för bussterminalen överstiga eller understiga 104 miljoner kronor för huvudalternativet eller 100 miljoner kronor för sidoalternativet skall den ökade eller minskade kostnaden för utförande av bussterminalen delas jämnt mellan Järfälla kommun och SLL. SLL skall ge Järfälla kommun full insyn och kommunen får vara delaktiga i upphandlingen och i genomförandet av bussterminalens byggande. SLL är skyldiga att meddela Järfälla kommun om något kostnadsöverskridande förväntas ske och skall inhämta synpunkter från kommunen vid sådana tillfällen.

Oaktat att Sagax skall hantera avflytt av hyresgäster enligt deras åtagande ovan, så skall kostnaderna för evakueringen delas mellan SLL och Sagax. Järfälla kommun bidrar till en smidigare avflytt genom att verka för att alternativa platser ställs till hyresgästernas förfogande.

Sagax överlåter mark åt SLL för tunnelbana samt busterminal vederlagsfritt. Sagax åtagande om att överlåta mark vederlagsfritt till SLL för tunnelbanan kommer att effektueras när järnvägsplan och fastighetsbildningsbeslut enligt denna vinner laga kraft och överlåtelsen kommer bestå permanent.

Sagax åtagande om att överlåta mark vederlagsfritt till SLL för bussterminalen upphör om inte den nya detaljplanen vinner laga kraft.

Om inte den nya detaljplanen för fastigheten Veddesta 1:13 enligt Järfälla kommuns åtaganden ovan vinner laga kraft så skall SLL ersätta Sagax för den ianspråktagna marken för tunnelbaneuppgången dvs ytor under och ovan jord. Ersättningen skall uppgå till skillnaden före ianspråktagandet, dvs värdet av pågående markanvändning, industriändamål, jämfört med värdet efter ianspråktagandet, dvs värdet av pågående markanvändning, industriändamål, för en mindre fastighet med en tunnelbaneuppgång och troligtvis en till viss del riven byggnad. Parterna är överens om att värdet skall tas fram av två av varandra oberoende auktoriserade värderingsföretag.

7

8 Organisation

Kontaktpersoner rörande denna principöverenskommelse är:

SLL/Förvaltning för utbyggd tunnelbana: Anna Nylén, projektchef Akalla-Barkarby

SLL/Trafikförvaltningen: Eva Leijon, sektionschef Fastighetsutveckling

Järfälla kommun: Emelie Grind, samhällsbyggnadsdirektör

AB Sagax: Urban Sjölund, fastighetschef

Parterna ska meddela varandra skriftligt via mail eller brev vid byte av kontaktpersoner.

9 Tidplan

Parterna är överens om att följa den preliminära tidplanen för processer och avtal som framgår av bilaga 4.

10 Överlåtelse

Sagax ska vid framtida överlåtelse av Veddesta 1:13 säkerställa och skriftligen för övriga parter visa att innehållet i denna principöverenskommelse överförts på nästa ägare, samt omgående informera SLL och Järfälla kommun om överlåtelsen.

Såväl SLL som Järfälla kommun skall godkänna överlåtelsen, men skall visa starka objektiva skäl för att inte godkänna en sådan överlåtelse i syfte att säkerställa denna principöverenskommelse.

11 Giltighet

Ovanstående principöverenskommelses giltighet förutsätter:

- Dels att Järfälla kommunstyrelse godkänner principöverenskommelsen
- Dels att Sagax styrelse godkänt principöverenskommelsen
- Dels att landstingsfullmäktige godkänner principöverenskommelsen

senast 1 maj 2016.

- Dels att Järnvägsplanen vinner laga kraft.

Om denna principöverenskommelse faller ska alla parter stå sina egna nedlagda kostnader.

.....

Denna principöverenskommelse är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 2 / 12 2015

För Marcato Förvaltnings AB

.....

Peter Larsen

Marcato Förvaltnings AB

Stockholm den 3 / 12 2015

För Stockholms läns landsting

.....

Toivo Heinsoo

Landstingsdirektör

Stockholm den / 2015

För Järfälla kommun

.....

Claes Thunblad

Kommunstyrelsens ordförande

BILAGOR

Bilaga 1	Volymstudie Veddesta 1:13, genomförd av White på uppdrag av AB Sagax, 2015-10-01
Bilaga 2	Arbetsutkast Järnvägsplan Tunnelbana med permanenta och tillfälliga markanspråk 2015-11-20
Bilaga 3	Gränsdragningslista Bytespunkt Barkarby Norra 2015-11-23
Bilaga 4	Tidplan processer och avtal 2015-11-23
Bilaga 5	Kartöversikt Bytespunkt Barkarby Norra Nivå +5 2015-11-19

AB | SAGAX

Ankom
Stockholms läns landsting
2016 -03- 22
Dnr LS 2016-0190

Angående Principöverenskommelse om utveckling av Veddesta 1:13 vid Barkarby Station

Marcato Förvaltnings AB är ett helägt dotterbolag till AB Sagax. Marcato Förvaltnings AB har ingått "Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station" tillsammans med Järfälla Kommun och Stockholms läns landsting.

AB Sagax säkerställer härmed de förpliktelser som Marcato Förvaltnings AB har iklätt sig, enligt Principöverenskommelsen, fullt ut.

Stockholm 2016-03-22
AB Sagax

David Mindus
Vd

AB SAGAX
Org. nr. 556520-0028
Engelbrektsplan 1, 6 tr, 114 34 Stockholm, Sweden
Telefon +46 (0)8 545 83 540, Telefax +46 (0)8 545 83 549

Bilaga 1


VOLYMSTUDIE
VEDDESTA 1:13
SLUTREDOVISNING 2015.04.22
REVIDERAD 2015.10.01
AB | SAGAX
white

UPPDRAG

Bebyggelsens täthet, volym och uttryck ska generera största möjliga mervärde – på kort och lång sikt.

4

METOD

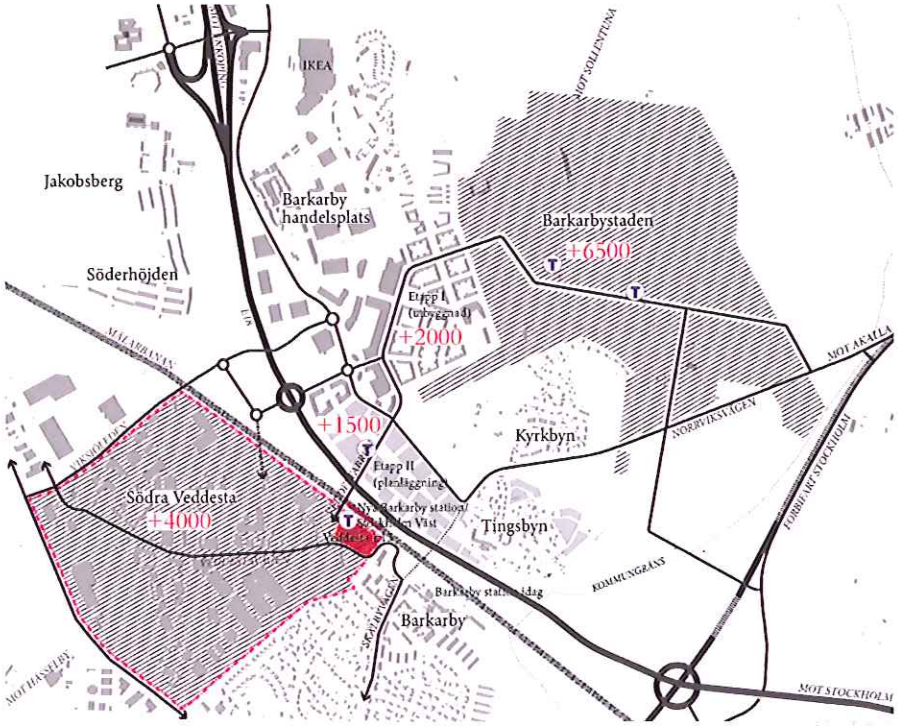
Bakgrund
- förutsättningar för att skapa en urban struktur

Volymstudier
- fastighetens möjligheter och begränsningar

Fastighetsberäkningar
- intäkter/kostnader som parameter

↓

5 strategier för blandstad
- ett förslag med största möjliga mervärde





Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01

BAKGRUND

Vision +18 000 bostäder

Järfälla kommun växer näst mest i landet, mycket tack vare tunnelbaneutbyggnaden (utbyggnad av tunnelbanans blå linje från Akalla till Barkarby, som beräkas vara i trafik år 2021) och Stockholmsöverenskommelsen.

Järfälla kommun har genom överenskommelsen ansvar för att ca 14 000 bostäder uppförs i tunnelbanans influensområde med en årlig takt som i genomsnitt ska vara ca 825 bostäder/år.

Med liggande detaljplaneprogram är syftet att ge Södra Veddesta förutsättningar att utvecklas till **blandstad** samt tillvarata och utveckla goda **kollektivtrafikmöjligheter**.

I samband med utbyggnaden av Mälarbanan, flytt av Barkarby station och utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till **nya Barkarby station/ Stockholm väst får Veddesta och Veddesta 1:13 i synnerhet ett mer strategiskt läge än tidigare.**

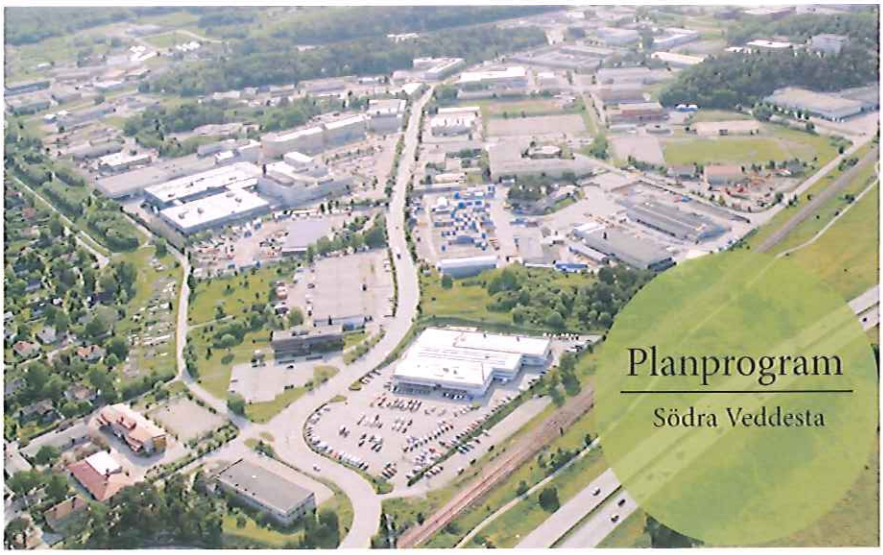
Samtidigt utvecklas Barkarbystaden på andra sidan E18, med ett stadscentrum/nav för utbildning, teknikutveckling, kultur och eventuellt vård som kompletterar kommande centrumbildning kring Stockholm väst.

Tillsammans med Jakobsberg och Barkarby handelsplats bildar området en av länets åtta regionala kärnor. Inom regionkärnan planeras för 18 000 nya bostäder till 2030.

Visionen är en tät, sammanhängande och upplevelserik stadsmiljö med urbana kvaliteter, fler boendemöjligheter, fler arbetsplatser och en bättre kollektivtrafik.

JÄRFÄLLA KOMMUN

Dnr Kst 2013/301
2015-01-07



BAKGRUND

Planprogram

SÖDRA VEDDESTA

Med liggande detaljplaneprogram är syftet att ge Södra Veddesta förutsättningar att utvecklas till **blandstad** samt tillvarata och utveckla goda **kollektivtrafikmöjligheter**.

Planprogrammet antogs 2015.01.07 och har legat till grund för förslaget Fullriggaren, för Veddesta 1:13.

Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01

4



BAKGRUND

Veddesta idag

Veddesta ska gå från ett renodlat industriområde (kommunens första och största, idag ca 300 företag) till att bli centrum för närmare 45 000 invånare.

VEDDESTA 1:13

Fastigheteten Veddesta 1:13 (ca 14 800 kvm), i etapp 2 platsen för bytespunkten nya Barkarby station / Stockholm Väst (på sikt en av de tyngsta noderna för kollektivtrafik i norra Stor-Stockholm). Idag bilhandel (Riddermarks bil och Kindwalls bil) om 4800 kvm.

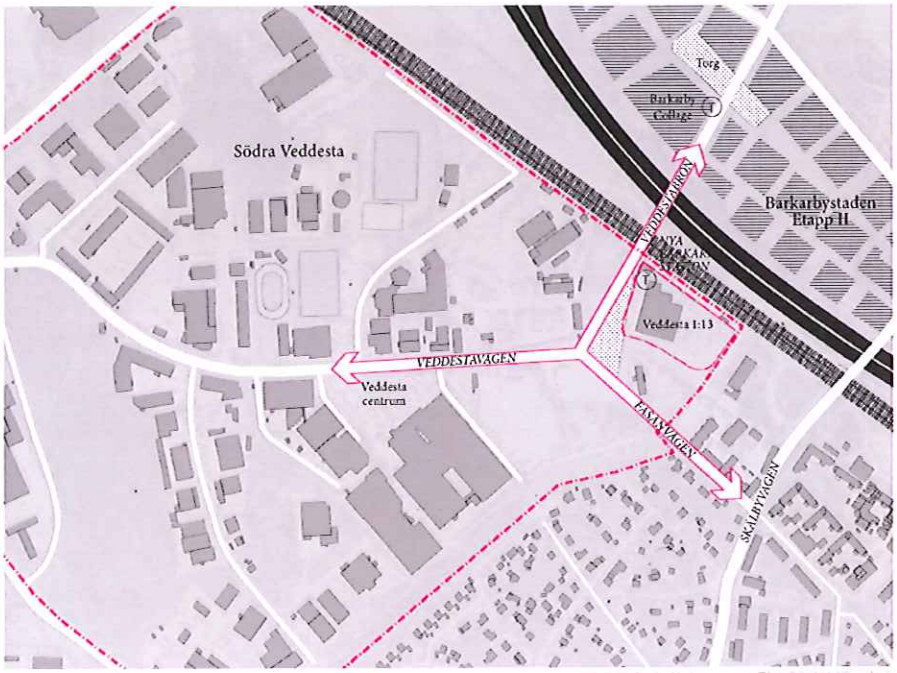
VEDDESTA CENTRUM

I Veddesta kopcentrum finns ett blandat utbud av handel med bland annat blomsterbutik, restauranger samt livsmedelsbutik. Veddesta centrum är med sitt läge intill E18 och de kommunala huvudvägarna lättillgängligt för bil.

VEDDESTAVÄGEN

Veddestavägen är områdets huvudgata, med en relativt hög andel trafik. Vägnätet är förenklat uttryck uppbyggt kring Veddestavägen, ifrån vilket det utgår ett antal återvändsgator. Fyrvägskorsningar saknas inom området. Istället förekommer förskjutna trevägskors – trafiksäkra, men främjar inte stadsliv.

5



STRATEGI 1

Koppla samman huvudstråk!

Möjliggör samband, urbanitet och rörelse över hela stadsdelen, med en tydlig stadskärna.

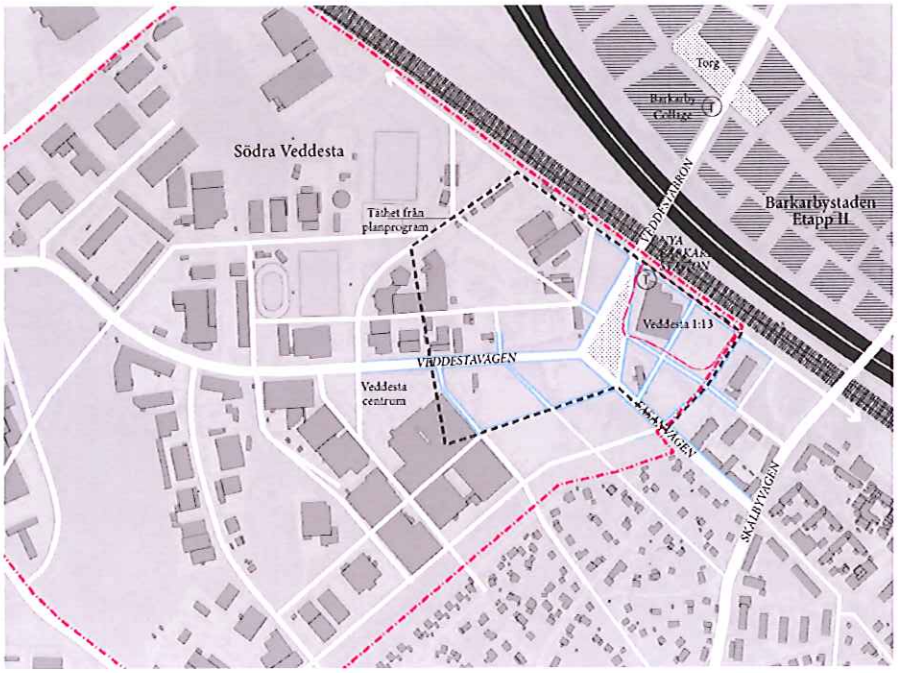
VEDDESTAVÄGEN / VEDDESTABRON

Veddestavägen är områdets pulsåder. Genom att tydligt kopplas på Nya Veddestabron och Barkarbystaden får Veddestavägen bibehållen, och förstärkt, funktion i den nya strukturen. Dagens förskjutna T-korsningar kan successivt byggas om i takt med att området utvecklas.

SKÄLBYVÄGEN

Skälbyvägen kopplas till kärnan/Veddestavägen genom en förlängning av Fasanvägen. Via Nya Barkarbybron (för gång och cykel) finns starka kopplingar till Norrviksvägen.

Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01



Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01

STRATEGI 2

Skapa framsidor!

Stationsområdet, för många entrén till området, är en särskilt strategisk del av den nya stadskärnan. Dess utformning ska bidra till en på samma gång hållbar som levande stadsdel.

LOKALA KOPPLINGAR

Nya och utvecklade lokala kopplingar, stadsgator, bildar täta kvarter och möjliggör ökade rörelser. Genom att prioritera trafikslagen gående, cykel och buss främjas stadsliv.

LEVANDE BOTTENVÅNINGAR

Ett levande gatuliv med samspel mellan byggnad och gata skapas genom att lokaler i bottenvåningar utformas flexibla för olika typer av verksamheter och service.

TÄTHET

En hög exploatering föreslås för området "då ett högt våningstal och tätheten på bebyggelsen markerar den viktiga platsen för den regionala stadskärnan" (Detaljplaneprogrammet, sid 20).

Förtätning är särskilt lämpligt stationsnära. Det är miljösmart förtätning, då arbetsplatser och bostäder attraherar företag, arbetskraft och boende från hela regionen.

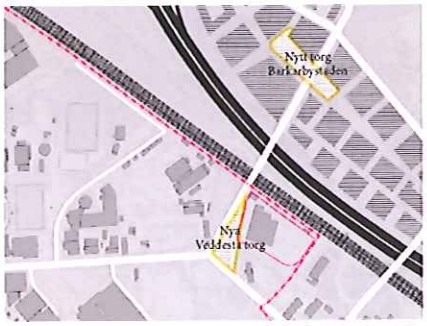
I en hållbar, levande och tät stadsdel samsas olika funktioner på små ytor – blandstad. Att skapa framsidor innebär en finmaskig gatustruktur, en tät fastighetsindelning och ett program som innefattar bostäder.



STRATEGI 3

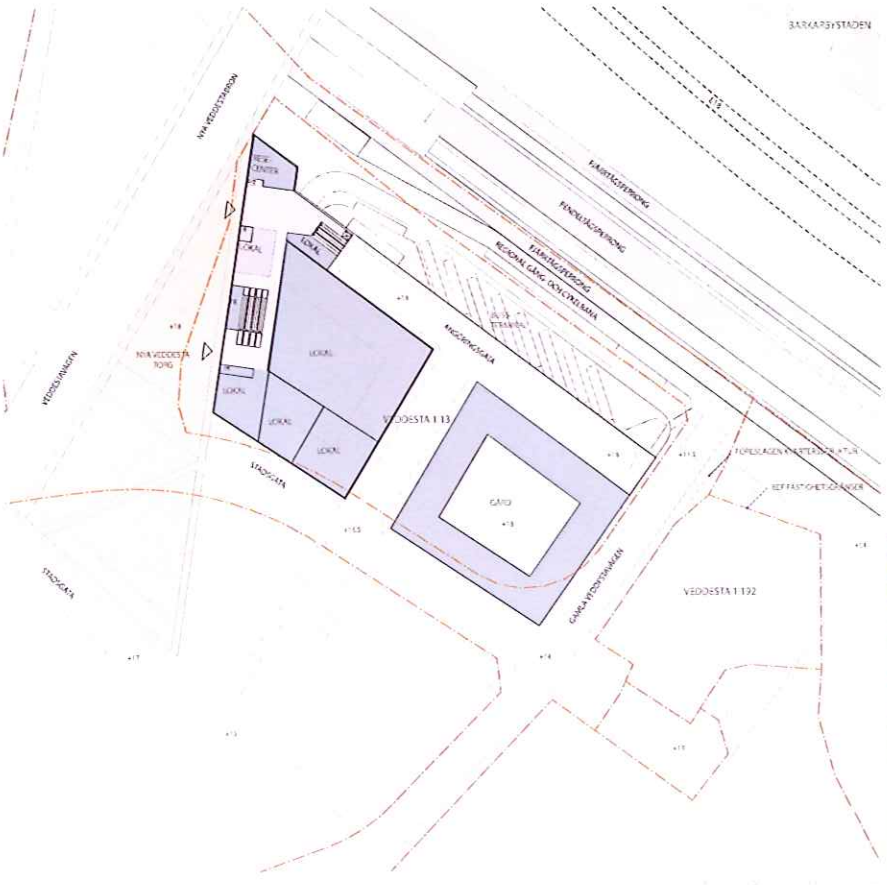
Ett nytt torg!

Stationsområdet ska vara en urban mötesplats som bidrar till områdets attraktivitet och rörelse. Nya Veddesta torg är navet som kopplar Barkarbystaden till Veddesta och vidare till Barkarby.





Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01



Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01

STRATEGI 3

Ett nytt torg!

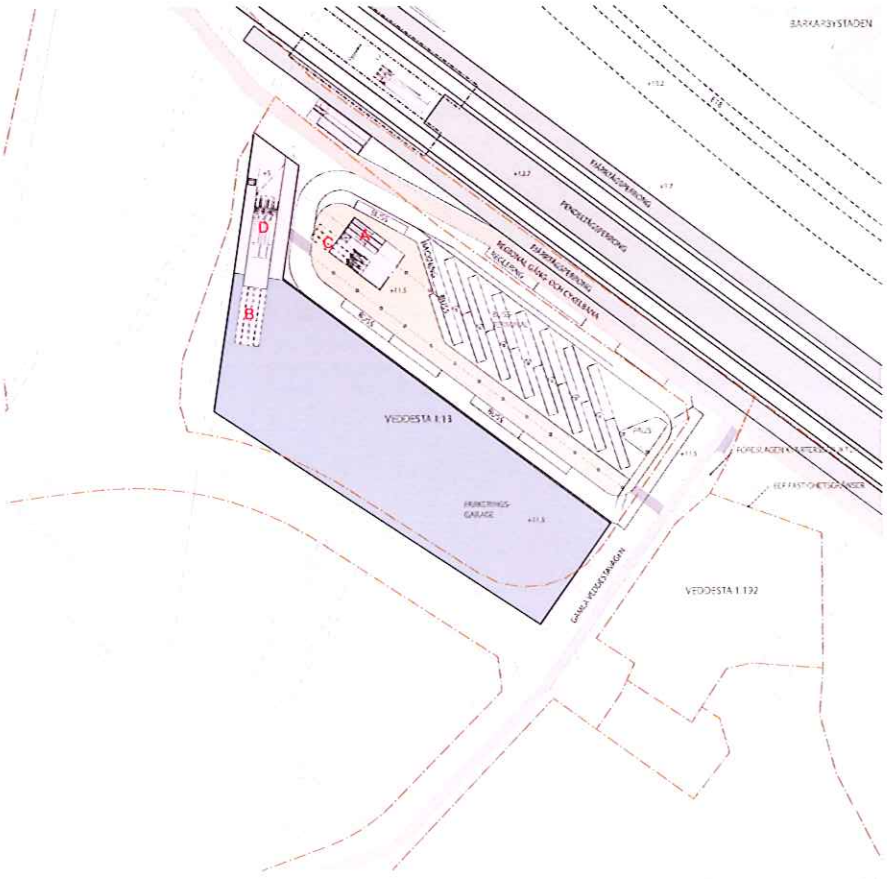
NYA VEDDESTA TORG

Veddestatorget ska vara en urban mötesplats som bidrar till områdets attraktivitet och värde. Det centrala läget motiverar en tydlig urban gestaltning. Veddestas mest offentliga rum – ett attraktivt stadsrum med potential att bli samlingspunkt.

Torget kantas av levande bottenvåningar, med lokaler för olika typer av service och småskalig handel.

Som medlare mellan områdets flöden och nya Barkarby station/Stockholm Väst ska torget också möjliggöra nära och effektiv angöring.





Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01

STRATEGI 4

En effektiv nod!

En tillgänglig nod som möjliggör effektiva byten – med balans mellan trafiktekniska krav och ett attraktivt och användbart stadsrum.

TILLGÄNGLIGHET

Med stationskvarteret i en väl integrerad struktur, i ett framtida gatunät för en tät stadsbebyggelse, ges resenären trygga, bekväma och direkta förbindelser. Cykelparkering i nära anslutning till stationen är högt prioriterad. Angöring för taxi, färdtjänst och bilar (Kiss and ride) ligger vid nya Veddesta torg.

Bussterminalen ligger på nivå +12, i nära anslutning till järnvägen (norra änden av pendeltågsplattformen).

EFFEKTIVITET

Stationen utformas med en gemensam biljetthall på nivå +5, för direkt omstigning mellan T-bana och pendeltåg. Hallen dimensioneras med en kapacitet för framtida reseströmmar.

Bussterminalen har angöringsmöjligheter för 13 busslinjer/ hållplatser. Resenärer ansluter till terminalen planskilt, från biljetthall (+5) samt direkt från torgentrén (+18). Möjlighet finns att ansluta även i plan (+12) med övergångsställen.

Terminalen ska hantera såväl vändande som genomgående linjer medan den genomgående stombusslinjen får en hållplats på nya Veddesta torg (+18), nära stationsentrén.





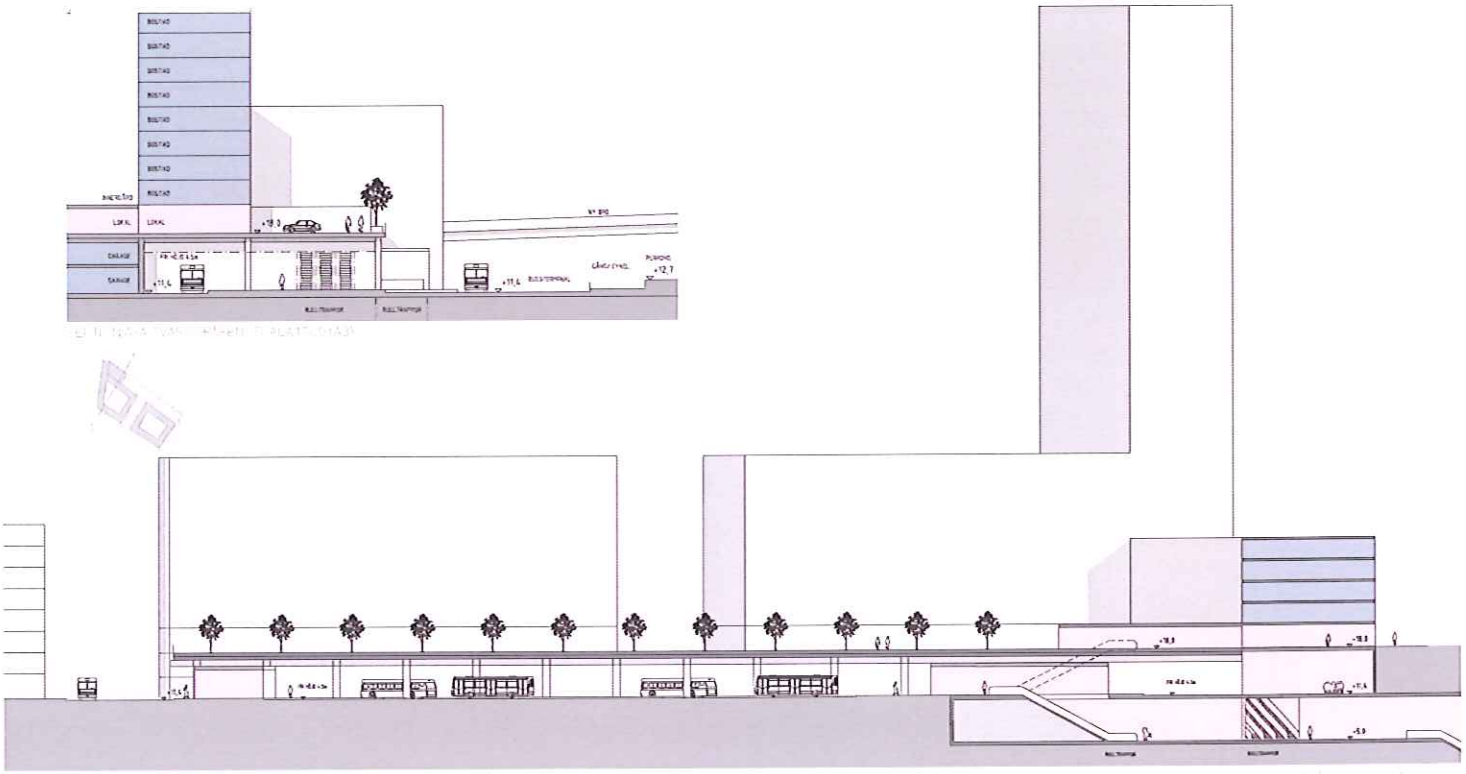
STRATEGI 4

En effektiv nod!

Förslaget innebär en delvis överdäckad terminallösning där busstrafiken bedrivs utomhus och samtidigt möjliggör generella blandstadskvarter.



Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01



Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01

STRATEGI 5

Förutsättningar för blandstad!

Tät stadsbebyggelse i en särskilt strategisk del av den nya stadskärnan.

RISK/BULLER

En miljösmart förtätning där slutna kvarter möjliggör skyddade innegårdar. Bebyggelse i huvudsak utanför 50m-risk.
Kvartersformen ger en attraktiv miljö, klimatanpassad och med minsta risk, buller och luftförorening.

BOSTÄDER

Bostäder är ett villkor för blandstad och av särskild betydelse på denna strategiska fastighet. Förslaget redovisar ca 460 lgh, med bra boendekvaliteter, med tillgång till både stadsliv och lugn. Grönska på gårdar och tak.

Vissa lägen inom kvarteren är särskilt lämpliga för smålägenheter/studentlägenheter.



LANDMÄRKE

Ett grönskande bostadstorn som kopplar samman Veddesta med Barkarbystaden.
Bottenvåningen aktiverar torget i mötet med bron.

BUSSTERMINAL

En trafiksäker lösning med planskild ö (+12). Huvudsaklig entré från biljetthall (+5) och från Veddesta torg (+18). En delvis överdäckad terminallösning möjliggör generella fastigheter för blandstad. Infart från gamla Veddestavägen.

PARKERING

Fastighetens höjdskillnader möjliggör ett effektivt parkeringsgarage (390 pl) , i två plan, på cirka nivå +12 och +15.

P-norm bostäder 0,6-0,8 (320 pl) tillgodoses i garage. Handelns behov om 135 pl tillgodoses dels i garage (70 pl), dels angöringsgata (40 pl) och angöringsparkering stadsgata (25 pl).

EN EFFEKTIV NOD

Med stationskvarteret i en väl integrerad struktur, i ett framtida gatunät för en tät stadsbebyggelse, erbjuds resenären trygga, bekväma och direkta förbindelser.

FASTIGHETSINDELNING

Kvartersstrukturen möjliggör en flexibel fastighetsindelning och varierade utbyggnadmöjligheter och bostadstypologier.

ETT NYTT TORG

Veddestatorget är navet och entrépunkten som kopplar Barkarbystaden till Veddesta och vidare till Barkarby.

Veddestas mest offentliga rum – ett attraktivt stadsrum med potential att bli samlingspunkt.

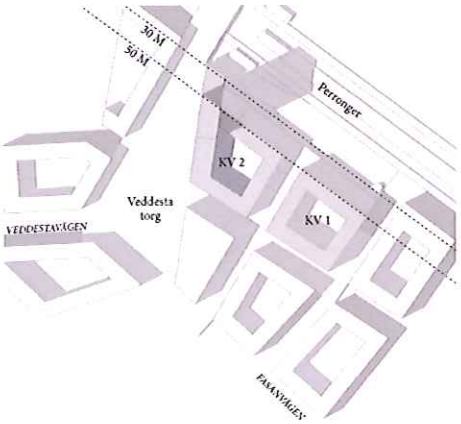
LEVANDE BOTTENVÅNINGAR

Ett levande gatuliv med samspel mellan byggnad och gata skapas genom att lokaler i bottenvåningar utformas flexibla för olika typer av verksamheter och service.

EXPLOATERING

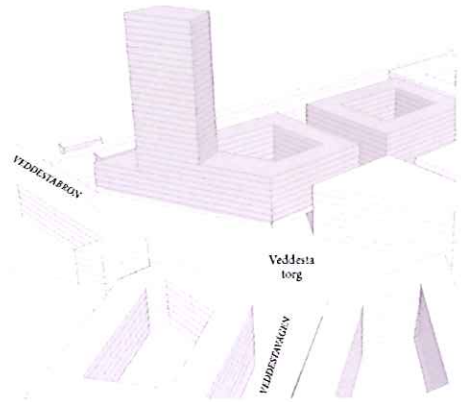
I förslaget redovisas en max-exploatering med i snitt 8 vån i kvarter samt ett 30-vån landmärke mot torget/Veddestabron.
Exploateringen är ungefär jämförbar med Liljeholmskajen, Kajen 5 - 24 vån landmärke (ingen jämförelse i övrigt).

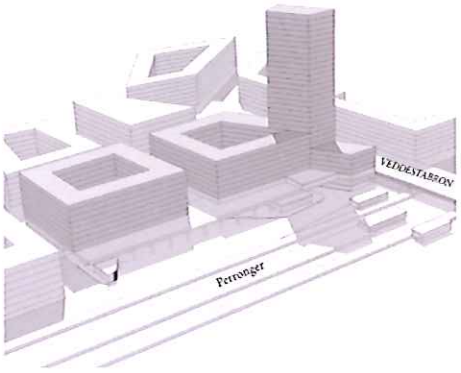
Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01



FÖRSLAGET FULLRIGGAREN - 30 VÅN

KVARTER 1	AREA KVM	PROGRAM
KVARTER 2		
TOTAL BTA	51935 KVM	EXKL. GARAGE
GARAGE		





Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01

FÖRSLAG VEDDESTA 1:13

Fullriggaren

På nyckelfastigheten Veddesta 1:13 utvecklas två blandstadskvarter som utgör navet i en robust och levande stadsdel.



medverkande

- WHITE
Robert Schmitz
Britta Holmblad
Astrid Gabrielsson
Katharina Björlin Wiklund, Whiteview

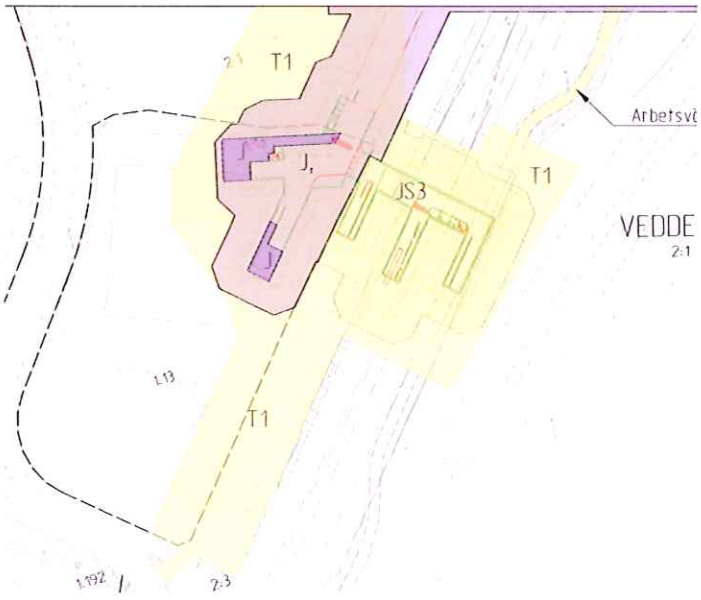
- EVIDENS
Anna Rogberg
Henrik Österberg

- LRg-konsult
Leif Rurling

white

Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01

Bilaga 2 Arbetsutkast Järnvägsplan tunnelbana permanenta och tillfälliga markanspråk



Teckenförklaring

PERMANENTA MARKANSPRÅK ÄGANDERÄTT

- J_1 Ny järnvägsmark med permanent äganderätt under mark
- J Ny järnvägsmark med permanent äganderätt över mark

PERMANENTA MARKANSPRÅK MED SERVITUTSRÄTT

- J_s Område med servitutsrätt under mark
- J_{sv} Servitut för serviceväg
- J_{su} Servitut för utrymningsväg
- J_{sk} Servitut för grundkonstruktioner och skyddszon
- J_{sl} Servitut för anläggande och vidmakthållande av ledningar och fördröjningsmagasin för anläggningsvatten

TILLFÄLLIGA MARKANSPRÅK

- T Område med tillfällig nyttjanderätt. Gäller 7 år från byggstart
- T_1 Bygg- och etableringsområde samt byggväg
- T_2 Byggväg även öppen för annan trafik, får ej blockeras
- T_3 Tillfälligt upplag

GRÄNSER

- Gräns för järnvägsmark
- Gräns för område med servitutsrätt
- Traktgräns
- Fastighetsgräns/kvartersgräns
- Gräns för tillfällig nyttjanderätt

2015-11-20

2015-11-23

Bilaga 3

	Gränsdragningslista Bytespunkt Barkarby Norra	Utgör del av bussterminalen eller av Sagax byggnad	Utgör del av tunnelbanan eller av Sagax byggnad	Ägande	Investering	Utföres av	Drift	
T0.	Tillhörande kringliggande konstruktion							
	Grundläggande förstärkningsarbeten som beror på överliggande byggnadskonstruktioner	Sagax		Sagax	Sagax	Sagax		
	Väggar och bjälklag, angränsande bussterminalen med lyftpaket B och C, vars syfte är att bära upp ovanliggande konstruktion	Sagax		Sagax	Sagax	Sagax	Sagax	
	Pelare från ovanstående konstruktion	Sagax		Sagax	Sagax	Sagax	Sagax	
	Tätskikt som skyddar från läckage från ovanstående ytor utgörande kvartersmark	Sagax		Sagax	Sagax	Sagax	Sagax	
	Tätskikt som skyddar från läckage från ovanstående ytor utgörande allmän platsmark	Kommunens allmänplats-mark		Kommunen	Sagax	Sagax	Kommunen	
	Gångytor i Sagax byggnad från nivå +12 till +18 som leder från biljetthall till torgyta	Sagax	Sagax	Sagax/SLL	Sagax	Sagax	SLL	
T0 1	Angränsande underliggande konstruktion							
	Markunderbyggnad som bär upp Sagax ovanliggande byggnader	Sagax		Sagax	Sagax	Sagax		
	Markunderbyggnad som endast bär upp bussterminalen	SLL		SLL	50/50 i enlighet med avtalet	SLL		
	Bärande konstruktion för lyftpaket A från +5 till +12 mot bussterminalen		Tunnelbanan	SLL	SLL	SLL	SLL	
	Övriga delar av biljetthallen från +5 till +12 inklusive lyftpaket D söder om järnvägsspåren (jmf Mälarbanans järnvägsplan). Bärande konstruktioner samt inredning och installationer.		Tunnelbanan	SLL (I dialog med TRV)	SLL (I dialog med TRV)	SLL (I dialog med TRV)	SLL (I dialog med TRV)	Se sida 11 i Bilaga 1
T1.	UTEMILJÖ							
T1 1.	Vegetationsytor							
	Vegetation inom bussterminalens område	Kommer inte att finnas något						
T1 2.	Markbeläggningar							
	Markvärmeanläggning	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL	
	Ytbeläggning inklusive slitlager körbana och tungor	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL	
	Kantsten	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL	
	Trafikanordningar,t ex övergångsställen	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL	
	Anläggning för dagvattenavrinning inkl oljeavskiljare	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL	
	Refuger	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL	
	Tillgänglighetsanpassning	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL	
T1 3	Fast utrustning							
	Cykelparkering,skärmtak,cykelställ			Kommunen	Kommunen		Kommunen	
	Väggbeklädnad	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL	
	hållplatsstolpar på terminal	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet		SLL/TF	
	Bänkar vid busshållplatser	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet			
	Informationstavlor, skyltar inklusive ledningar	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet			
	papperskorgar	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet			
	klockor inklusive ledningar	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet			
	Väderskydd kommer att finnas vid ersättningsbusshållplatser som stomlinje	Bussterminalen			50/50 i enlighet med avtalet			
	Digital trafikinformation	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet			
	Ventilationssystem	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet			
	Belysningsarmatur (i tak)	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtalet			
	Anslutande gång- och cykelväg till bussterminalen			Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	
	Vägmärken			Kommunen	Kommunen	Kommunen	Kommunen	
T.2.	INNEMILJÖ							
T 2.1	Fast utrustning klimatskyddade resenärsytor							
	Vänthall inkl glasparti och entrédörrar samt belysning ("Molken")	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
	Personalutrymme; pentry, pausutrymme, wc	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
	Bänkar i vänthall	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
	Klockor	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
	Anslagstavlor, skyltar inklusive ledningar i vänthall	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
	Digital trafikinformation	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
	Papperskorgar	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
	Lyftpaket A: Lyftpaket (inkluderar rulltrappor, hiss och teknikrum) från + 5 till + 12	Bussterminalen		SLL	SLL	SLL	SLL	Se sida 11 i Bilaga 1
	Lyftpaket B: Lyftpaket (Rulltrappa och/eller hiss och teknikrum och/eller trappa) från + 12 till + 18	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	Se sida 11 i Bilaga 1
	Lyftpaket C: Lyftpaket (inkluderar rulltrappor, hiss och teknikrum) från + 12 till + 18	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	Se sida 11 i Bilaga 1
	Konst	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
T.3	Kanalisation	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal			
T.4.	VA- VVS System inkl teknikrum	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
T.5.	Elsystem inkl teknikrum	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	
T.6.	Telesystem inkl teknikrum	Bussterminalen		SLL	50/50 i enlighet med avtal	SLL	SLL	

Väggbeklädnad Bussterminalen:

SLL ger fastighetsägaren rätt att på väggen ut mot bussterminalen informera genom skyltning om de verksamheter som kommer att finnas i kvarteret. Placeringen av såväl skyltar som ev informationstavlor ska ske i samråd mellan parterna.

Om användningsområdet på det våningsplan som gränsar mot bussterminalen ändras från garage till butikslokal eller liknande är parterna överens om att fönsteröppningar kan vara positiva för bägge parter. Antal öppningar och placering av dessa ska parterna skriftligen överenskomma om i god tid innan de genomförs. Genomförande av, ansvar och kostnader för eventuella fönsteröppningar bärs av fastighetsägaren.

Skyltningen och fönster får inte påverka verksamheten i bussterminalen på ett negativt sätt, exempelvis genom störande ljussken eller liknande. SLL äger rätten till eventuell externt reklam som placeras på väggen mot bussterminalen.

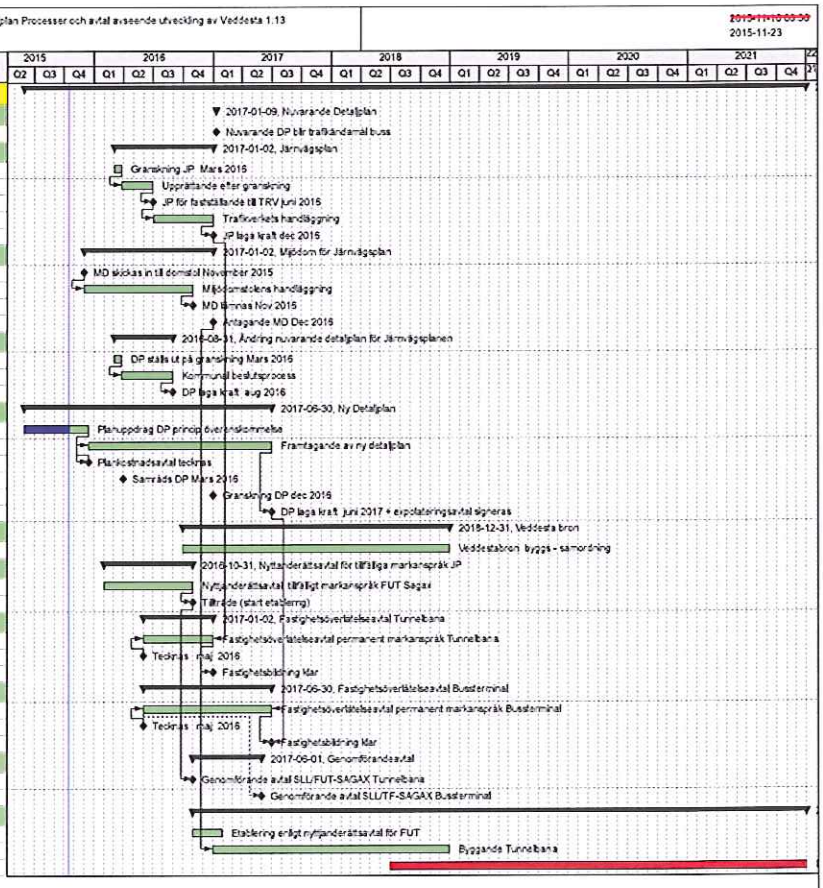
Bilaga 4

Tidplan Processer och avtal avseende utveckling av Veddesta 1.13
(preliminär)

Tidplan Processer och avtal avseende utveckling av Veddesta 1.13

2015-11-23

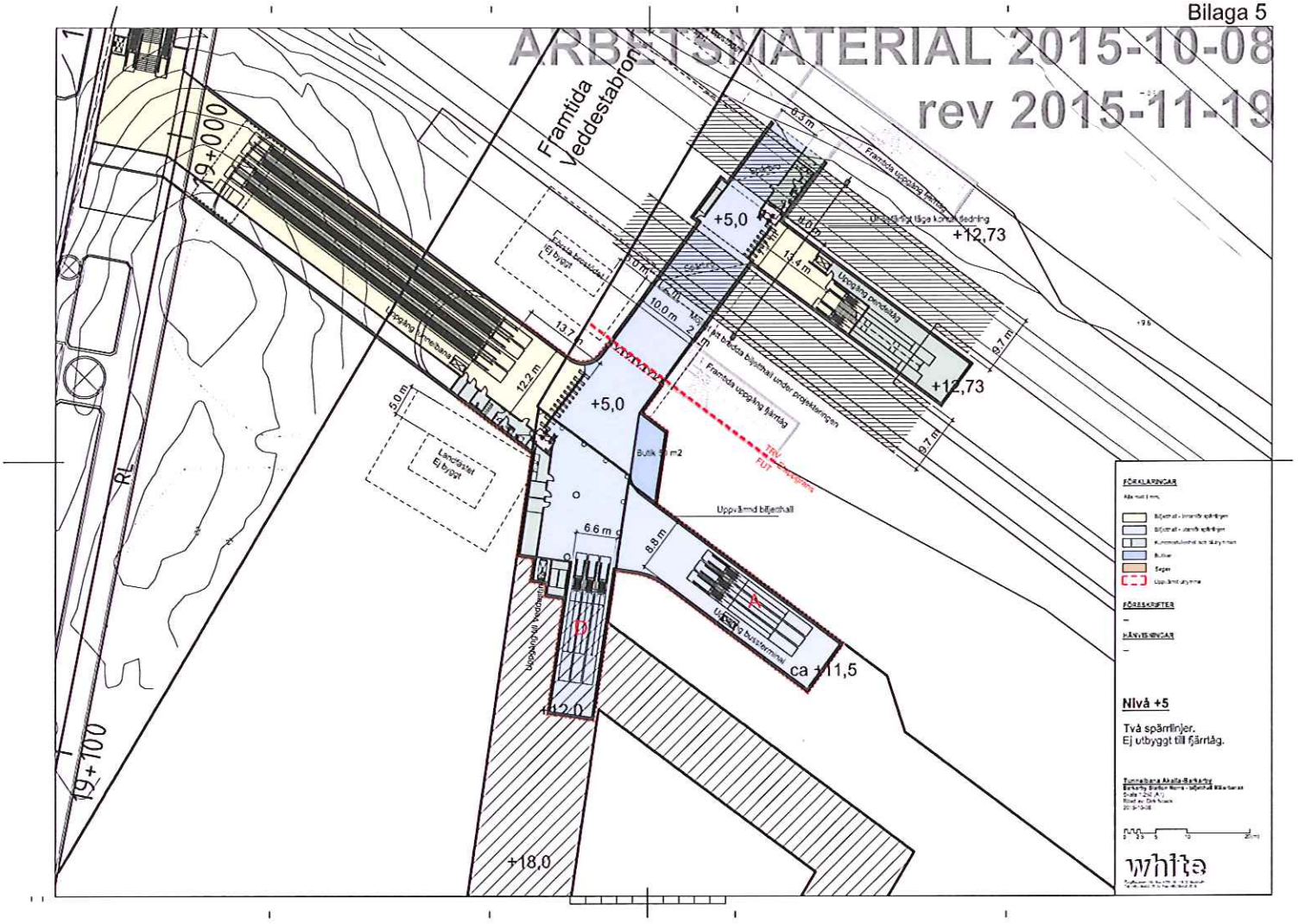
Activity Name	Start	Finish
Tidplan Processer och avtal avseende utveckling av V	2015-05-31 A	2021-12-31
Nuvarande Detaljplan	2017-01-09	2017-01-09
Nuvarande DP blir trafikändamål buss		2017-01-09*
Järnvägsplan	2016-03-04	2017-01-02
Granskning JP Mars 2016	2016-03-04*	2016-03-24
Upprättande efter granskning	2016-03-25	2016-06-30
JP för fastställande till TRV juni 2016		2016-06-30*
Trafikverkets handläggning	2016-07-01	2017-01-02
JP laga kraft dec 2016		2017-01-02*
Miljödom för Järnvägsplan	2015-11-30	2017-01-02
MD skickas in till domstol November 2015		2015-11-30*
Miljödomstolens handläggning	2015-12-01	2016-11-01
MD lämnas Nov 2016		2016-11-01*
Antagande MD Dec 2016		2017-01-02*
Ändring nuvarande detaljplan för Järnvägsplanen	2016-03-04	2016-08-31
DP ställs ut på granskning Mars 2016	2016-03-04*	2016-03-24
Kommunal beslutsprocess	2016-03-25	2016-08-31
DP laga kraft aug 2016		2016-08-31*
Ny Detaljplan	2015-05-31 A	2017-06-30
Planuppdrag DP princip överenskommelse	2015-05-31 A	2015-12-14
Framtagande av ny detaljplan	2015-12-15	2017-06-30
Plankostnadsavtal tecknas	~~2015-12-15~~	2016-01-15
Samråds DP Mars 2016 alt maj 2016		2016-03-31*
Granskning DP dec 2016		2017-01-02*
DP laga kraft juni 2017 + expolateringsavtal signeras		2017-06-30*
Veddesta bron	2018-09-30	2018-12-31
Veddestabron bygga - samordning	2018-09-30*	2018-12-31
Nyttanderättsavtal för tillfälliga markanspråk JP	2016-02-02	2016-10-31
Nyttanderättsavtal tillfälligt markanspråk FUT Sagax	2016-02-02*	2016-10-31
Tillträde (start etablerng)		2016-10-31
Fastighetsöverlåtelseavtal Tunnelbana	2016-05-31	2017-01-02
Fastighetsöverlåtelseavtal permanent markanspråk Tunnelbana	2016-05-31	2017-01-02
Tecknas maj 2016	2016-05-31*	
Fastighetsbildning klar		2017-01-02
Fastighetsöverlåtelseavtal Busterminal	2016-05-31	2017-06-30
Fastighetsöverlåtelseavtal permanent markanspråk Busterminal	2016-05-31*	2017-06-30
Tecknas maj 2016	2016-05-31*	
Fastighetsbildning klar		2017-06-30
Genomförandeavtal	2016-10-31	2017-06-01
Genomförande avtal SLL/FUT-SAGAX Tunnelbana		2016-10-31
Genomförande avtal SLL/TF-SAGAX Busterminal		2017-06-01*
Byggande	2016-11-01	2021-12-31
Etablering enligt nyttjanderättsavtal för FUT	2016-11-01*	2017-01-31
Byggande Tunnelbana bärande konstruktioner på Veddesta 1.13	2017-01-02*	2018-12-31
Byggande Busterminal och Hus /Stadskvarter	2018-07-02*	2021-12-31



Actual Work
Remaining Work
Critical Remaining Work
Milestone
Summary

FUT

Bilaga 5


ARBETSMATERIAL 2015-10-08
rev 2015-11-19
Framtida Veddestabron
19+000
19+100
RL
+5,0
+12,73
+5,0
+12,73
+12,0
ca +11,5
+18,0
Uppvärmd biljetthall
Uppställning bussterminal
Uppställning fordonståg
Landstel Ej byggt
Nivå +5
Två spärrlinjer.
Ej utbyggt till fjärrtåg.

Ankom
Stockholms läns landsting
2016 -02- 18
Dnr LS 2016-0190

Tilläggsavtal

mellan

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen, nedan gemensamt SLL och Järfälla kommun samt AB Sagax genom Marcato Förvaltnings AB.

Till

"Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Järfälla Veddesta 1:13 vid Barkarby Station"

1 Bakgrund och syfte

1.1 SLL, Järfälla kommun och AB Sagax genom Marcato Förvaltnings AB, nedan Parterna, har i december 2015 ingått en principöverenskommelse som avser hur Parterna avser att exploatera och bebygga vissa fastigheter vid Barkarby Station.

1.2 Principöverenskommelsen villkorades av, i enlighet med Kap 11 i Principöverenskommelsen, att
- dels att landstingsfullmäktige godkänner Principöverenskommelsen senast den 1 maj 2016.

1.3 Pga interna rutiner, mötestider och övriga ledtider kommer inte Principöverenskommelsen att hinna godkännas av landstingsfullmäktige före den 15 maj 2016.

1.4 Då parterna inte vill äventyra Principöverenskommelsens bestånd pga ovanstående, så överenskommer parterna följande:

2 Framflyttning av tidpunkten för landstingsfullmäktiges godkännande

2.1 Parterna godkänner att tidpunkten för landstingsfullmäktiges godkännande flyttas fram till den 1 juni 2016.

2.2 Principöverenskommelsen gäller i övrigt oförändrat.

47

Underskrifter

Detta avtal har upprättats i tre likalydande exemplar, varav Parterna tagit varsitt.

Stockholm den 5/2 2016

Stockholm läns landsting

Toivo Heinsoo

Stockholm 17/2 2016

Marcato Förvaltnings AB

Peter Larsen

Järfälla den 10/2 2016

Järfälla kommun

Emelie Grind

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 1/2016

Sammanträdesdatum
2016-01-19

Datum för justering: 2016-01-26

Datum för anslag: 2016-01-27

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

Ankom
Stockholms läns landsting
2016 -02- 04
Dnr. LS 2016-0190

---

§ 6

Genomförandebeslut avseende Barkarby bussterminal
(TN 2015-0993)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande 2015-12-22 från förvaltningschefen.

I ärendet yttrade sig Gunilla Roxby Cromvall (V), Niklas Gladh (MP), Kristoffer Tamsons (M), Gustav Hemming (C), Karl Henriksson (KD), Viktor Ellström (S).

BESLUT

Trafiknämnden beslöt föreslå landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförande av investeringsobjekt bussterminal Barkarby till en maximal utgift om 104 miljoner kronor, varav medfinansiering är 52 miljoner kronor

att godkänna principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt enligt bilaga till ärendet

att uppdra till trafiknämnden att genomföra utbyggnad av bussterminal Barkarby i samråd med förvaltningen för utbyggd tunnelbana

UTTALANDEN

V-ledamoten lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 3.

PROTOKOLLSANTECKNING

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna följande protokollsanteckning.

Vi tycker att det är oroväckande att man lägger fram förslag på ofinansierade investeringar i trafiknämnden. Då förvaltningen bedömer att det inte finns ekonomiska medel inom ramen för investeringsplan för 2016 ställer vi oss frågande kring hur moderaterna tänker

finansiera byggandet av Barbarby bussterminal. Som förvaltningen bedömer så måste ekonomiska medel tas genom att skjuta upp andra infrastrukturprojekt och därför ställer vi oss frågande om vilka andra projekt som kommer att drabbas framöver.

Vid protokollet

Daniela Eriksson

Exp.
LSF registratur

VÄNSTERPARTIET

SÄRSKILT UTTALANDE

2016-01-19
Ärende nr 5 (TN 2015-0993)

Genomförandebeslut avseende Barkarby bussterminal

För att målet om att andelen som reser med kollektivtrafiken i Stockholms län ska öka måste kollektivtrafiken förbättras och byggas ut. Utbyggnaden av blå linjen från Akalla till Barkarby kommer att öka tillgängligheten runt Järvafältet och underlätta byten mellan tunnelbana och pendeltåg. Vänsterpartiet vill även att blå linjens ändstation Hjulsta ska dras vidare till Barkarby station och på så sätt skapa en blå ringlinje via Barkarby pendeltågsstation.

Bussterminalen vid Barkarby station har en viktig roll som bytespunkt för resenärer till pendeltåg (och framtida tunnelbana och regiontåg) till arbete, service, utbildning vid Barkarby centrum. Det måste vara snabbt och lätt för resenärerna att röra sig mellan trafikslagen.

Eftersom denna investering inte är inarbetad i de beslutade investeringsplaner som finns oroar det oss att redan beslutade och prioriterade objekt i länsplanen kan skjutas på framtiden.

Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
070-786 1651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-12-22

Trafiknämnden
2015-01-19, punkt 5

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0993

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2016 -02- 04
Dnr LS 2016-0190

Genomförandebeslut avseende Barkarby bussterminal

Ärendebeskrivning

Förslag till genomförandebeslut avseende Barkarby bussterminal

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 22 december 2015, TN 2015-0993.

Bilaga	Principöverenskommelse mellan SLL, Järfälla kommun och AB Sagax
Bilaga 1	Parallella uppdrag White, volymstudie Veddesta 1:13
Bilaga 2	Arbetsutkast Järnvägsplan Tunnelbana med tillfälliga och permanenta markanspråk
Bilaga 3	Gränsdragningslista Bytespunkt Barkarby Norra
Bilaga 4	Tidplan Processer och avtal
Bilaga 5	Kartöversikt Bytespunkt Barkarby Norra

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna genomförande av investeringsobjekt bussterminal Barkarby till en maximal utgift om 104 miljoner kronor, varav medfinansiering är 52 miljoner kronor

att godkänna principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt enligt bilaga

att uppdra till trafiknämnden att genomföra utbyggnad av bussterminal Barkarby i samråd med förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Stockholms läns landsting (SLL) genomför inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse utbyggnad av tunnelbanan. En av utbyggnadssträckorna avser utbyggnaden av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station med stationer i Barkarbystaden och Barkarby station.

Upprättad principöverenskommelse mellan SLL, Järfälla kommun samt AB Sagax är en förutsättning för att säkerställa det markbehov och ny detaljplan som krävs för att åstadkomma inlämnandet av järnvägsplan för utbyggnad av tunnelbana till Barkarby i enlighet med den tidplan som avtalats inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Principöverenskommelsen innebär i korthet att den berörda fastighetsägaren till Veddesta 1:13, AB Sagax, vederlagsfritt kommer att släppa ifrån sig den mark som behövs för såväl tillfälliga som permanenta markanspråk för utbyggnad av den nya tunnelbanan som för bytespunkten inklusive ny bussterminal. Järfälla kommun åtar sig att påbörja planarbetet för detta samt för övriga tillkommande byggrätter. SLL bygger ut tunnelbana och bussterminal. AB Sagax står även för 52 miljoner kronor av Järfälla kommuns åtagande vad gäller finansiering av bussterminalen. Därmed står SLL för resterande 50%, det vill säga 52 miljoner kronor.

Genom principöverenskommelsen förbinder sig SLL att genomföra investeringsobjekt Bussterminal Barkarby inom ramen för upprättade principer varför genomförandebeslut i enlighet med SLLs investeringsstrategi föreslås fattas i samband med godkännande av principöverenskommelsen. Den övergripande orsaken till att upprätta principöverenskommelsen i detta tidiga skede är att säkra den tidplan som avtalats inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Bussterminalen, såsom den beskrivs i principöverenskommelsen, möjliggör ett effektivt byte mellan de trafikslag som kommer att sammanstråla i kollektivtrafiknoden. Den ligger centralt placerad vid nya Veddestabrons södra landfäste, mitt emellan Södra Veddesta och nya Barkarbystaden, där Järfälla kommun planerar en betydande utbyggnad av bostäder, verksamheter och

service. Bytespunktens lokalisering och utformning kommer att ge möjlighet till en god kollektivtrafikförsörjning.

Den goda kollektivtrafikförsörjningen bedöms som positiv både ur miljöperspektivet och ur ett socialt perspektiv. Förändringen av markanvändningen på Veddesta 1:13 skapar värde för fastighetsägaren både genom de tillkommande byggrätter som skapas och genom de resenärsströmmar som kommer att röra sig i området i och med kollektivtrafiknodens lokalisering. Principöverenskommelsen är upprättad med ovan angivna parter. SLL som part har företrätts av trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana. En nära samverkan har skett mellan båda förvaltningar vid upprättandet av principöverenskommelsen samt vid framtagande av detta tjänsteutlåtande.

Trafikförvaltningen föreslår med utgångspunkt i ärendet att principöverenskommelse mellan SLL, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt godkänns samt att genomförande av investeringsobjekt Bussterminal Barkarby till en maximal utgift motsvarande 104 miljoner kronor beslutas.

Bakgrund

Utifrån 2013 års Stockholmsöverenskommelse, som undertecknades den 11 november 2013, av regeringens förhandlare och SLL, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun ska Stockholms tunnelbana byggas ut. Överenskommelsen innebär att Stockholms tunnelbana byggs ut till bland annat Barkarby, vilket skapar ökad kapacitet för den befintliga tunnelbanan och ger en ökad tillgänglighet för boende och verksamma inom Stockholmsregionen.

Inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse ska berörd kommun och SLL gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana ansvarar för genomförandet av avtalen enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Trafikförvaltningen har i budget 2015 uppdragits att utreda Bussterminal Barkarby som är att anse som en förutsättning för omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbana. Utredningen planeras vara färdig under april 2016. En nära samverkan sker kontinuerligt mellan de båda förvaltningarna i det arbetet.

Överväganden
Principöverenskommelsen mellan SLL, Järfälla kommun samt AB Sagax är en förutsättning för att säkerställa det markbehov och ny detaljplan som krävs för att åstadkomma inlämnandet av järnvägsplan i enlighet med den tidplan som avtalats inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Genom principöverenskommelsen förbinder sig SLL att genomföra investeringsobjekt Bussterminal Barkarby inom ramen för upprättade principer, varför genomförandebeslut i enlighet med SLLs investeringsstrategi föreslås fattas redan i samband med godkännande av principöverenskommelsen för att säkra tidplanen i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen.

Nuvarande bussterminal är en sedvanlig utomhusterminal på kommunal mark. Om denna även fortsättningsvis skulle utgöra bussangöring till Barkarby, skulle det innebära ett avstånd på dryga 400 m mellan t-bana och buss, vilket inte bedöms som ett rationellt byte mellan just dessa trafikslag, även om bussterminalen ligger i anslutning till den sydöstra uppgången från tågplattformarna. Då den framtida busstrafiken över järnväg och E18 ska gå via nya Veddestabron, innebär det att den befintliga placeringen inte heller är optimal utifrån ett trafikeringsperspektiv.

Det förslagna alternativet, på fastigheten Veddesta 1:13, innebär en möjlighet till en integrerad bytespunkt mellan trafikslagen buss, tunnelbana och pendeltåg samt ger även en möjlighet till en koppling till eventuella framtida regionaltågstopp. Föreslagen placering inom ramen för principöverenskommelsen ligger i direkt anslutning till Veddesta-bron, där bussarna kommer att förbinda nya Barkarbystaden norr om E18 med kommundelarna söder därom. Här kan även busshållplats för genomgående linjer placeras in. Denna placering förespråkas i såväl Järfälla kommuns planprogram som i den åtgärdsvalsstudie som genomförts av Trafikverket, kommunen och SLL i samarbete.

Med utgångspunkt i ovanstående föreslår trafikförvaltningen, efter samråd med förvaltning för utbyggd tunnelbana, trafiknämnden besluta föreslå landstingsstyrelsen besluta föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänna principöverenskommelsen.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Principöverenskommelse om Barkarby bytespunkt medför inga tillkommande kostnader utöver 2013 års Stockholmsöverenskommelse med undantag för investeringsobjekt bussterminal Barkarby.

Vad gäller bussterminalen bygger principöverenskommelsen i korthet på att mark styckas av från Veddesta 1:13 och överlämnas vederlagsfritt till SLL. Fastighetsägaren anlägger och bekostar allt som har med den egna fastigheten att göra, samt övertar Järfälla kommuns finansieringsansvar gentemot SLL med motsvarande 52 miljoner kronor inklusive samtliga skatter och avgifter som kan tillkomma. Därmed står SLL för resterande 50%, det vill säga 52 miljoner kronor. Skulle den slutgiltiga kostnaden av någon anledning överstiga eller understiga 104 miljoner kronor ska det överstigande eller understigande beloppet delas lika mellan Järfälla kommun och SLL. Det totala beloppet om 104 miljoner kronor är baserat på den gränssnittlista som ligger som bilaga till principöverenskommelsen, och är kostnadsberäknad av kalkylerare upphandlad av SLL.

Genomförandekostnaden för investeringsobjekt bussterminal Barkarby finns ej med i 2016 års beslutade investeringsplan. Nya medel måste tillföras alternativt förskjuta andra pågående projekt.

I enlighet med SLL:s budget 2015 har trafikförvaltningen uppdraget att utreda Bussterminal Barkarby. Utredningen planeras vara färdig under april 2016 och kommer att innefatta en utökad riskanalys samt driftskostnader.

Sociala konsekvenser
Placering av bussterminalen på Veddesta 1:13 ger en direkt koppling mellan tunnelbana, pendeltåg och bussterminal vilket ur ett resenärsperspektiv är att föredra. Placering och nuvarande utformning stämmer överens med berörda riktlinjer. Järfälla kommuns betydande utbyggnadsplaner för nya bostäder i såväl Veddesta som nya Barkarbystaden får på detta sätt möjlighet till en mycket god kollektivtrafikförsörjning.

Konsekvenser för miljön
Den föreslagna placeringen och utformningen av bussterminalen innebär att den ligger i direkt anslutning till och vetter med sin öppna sida mot järnvägen. I det kvarter som terminalen kommer att befinna sig planeras på samma nivå lokaler för parkeringsverksamhet eller annan verksamhet som inte störs av busstrafiken. Överliggande bebyggelse kommer att utformas så att de buller och vibrationer som bussterminalen alstrar hanteras.

Då bussterminalen befinner sig i ett av de kvarter som först planläggs i närområdet, har kommunen goda möjligheter att utforma såväl angränsande kvarters- som gatumark så att bytespunkten, inklusive bussterminalen huvudsakligen blir ett positivt inslag i området.

Riskbedömning

Principöverenskommelsen mellan parterna har tagits fram i ett tidigt planeringsskede. En risk för att beslutet inte kan genomföras är att planarbetet av någon anledning inte går att genomföra, så att detaljplaner som behövs inte vinner laga kraft. Detaljplaneprocessen är en demokratisk process, vars utgång inte går att förutspå. Utgångspunkten är dock att föreslagen placering av bytespunkten stämmer med av kommunen fastställt planprogram, vilket är första steget i planprocessen.

Det föreligger även en risk att utgiften för investeringsobjekt Bussterminal Barkarby kan komma att överstiga 104 miljoner kronor. För att i detta tidiga skede uppskatta ett rimligt belopp har beloppet baserats på framtagen gränssnittslista för bussterminaler, föreslagen ungefärlig utformning av den specifika teminalen samt kalkylerats av SLL upphandlad kalkylerare. Ett eventuellt överskridande delas dock lika mellan SLL och Järfälla kommun i enlighet med principöverenskommelsen vars villkor tar sin utgångspunkt i 2013 års Stockholmsöverenskommelse.

Ragna Forslund
Tf. Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling