Investeringsprojekt

Handläggare
John Söderberg

john.soderberg@regionstockholm.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-04-21

Trafiknämnden
2022-05-23, punkt 7

Ärende
TN 2015-0993

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Genomförandebeslut Bussterminal Barkarby

Ärendebeskrivning

Ärendet avser godkännande av investeringsutgift avseende Bussterminal Barkarby.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt följande bilagor.

- Investeringskalkyl för genomförandebeslut Bussterminal Barkarby, Bilaga 1
- Huvudrapport från planeringsfasen avseende Barkarby bussterminal, Bilaga 2
- Principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt, Bilaga 3.
- Barkarby Hållbarhetsinriktning, Bilaga 4
- Tilläggsavtal till principöverenskommelse avseende finansiering av ny bussterminal i Barkarby i Järfälla kommun, Bilaga 5

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande:

1. Genomförandebeslut avseende investeringen av Bussterminal Barkarby godkänns, med en total budgetram om 243,8 miljoner kronor inklusive index, varav investeringen uppgår till 230,3 miljoner kronor, inom ramen för 2022 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2023-2031, varav medfinansiering från Järfälla kommun uppgår till 50 % av investeringsutgiften för genomförandefasen.
2. Förvaltningschefen ges i uppdrag, med rätt att besluta om vidaredelegering, att inom ramen för ovan angiven total budget upphandla, tilldela samt teckna och förvalta erforderliga kontrakt och övriga avtal.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Bakgrund

Utifrån 2013 års Stockholmsöverenskommelse, som undertecknats 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. I Barkarby innebär detta en ny bussterminal i den nya bytespunkten. Järfälla kommun och Trafikförvaltningen finansierar bussterminalen 50/50.

Tunnelbanan byggs ut av Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana (FUT). I Barkarby byggs en ny pendeltågsuppgång och nya regionaltågsplattformar, båda av Trafikverket. Järfälla kommun och Trafikverket bygger en ny bro, Veddestabron, över järnvägen och motorvägen. Järfälla kommun bygger även ny kommunal infrastruktur och tillskapar möjligheter för nya bostäder. Nya bytespunkten i Barkarby kommer innehålla tunnelbana, pendeltåg, bussterminal och regionaltåg, där beräknad trafikstart är slutet av 2026. Fastigheten som utgörs av bussterminalen ägs idag av AB SL. Bussterminalen kommer delvis överdäckas av bostadshus och en gata, som Peab uppför. Peab har under 2021 förvärvat fastighet med tillhörande projektet av AB Sagax.

Trafikförvaltningen har utrett ny Bussterminal i Barkarby som är att anse som en förutsättning för omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbana. En planeringsstudie för bussterminalen har pågått sedan 2018, se bilaga 2. En nära samverkan sker kontinuerligt mellan TF, FUT, Trafikverket, Järfälla kommun och Peab. För byggnation av tunnelbana, pendeltågsuppgång, regionaltågsplattform, gång- och cykelväg och Peabs bostadsexploatering behöver FUT, Trafikverket, Järfälla kommun och Peab nyttja ytan som bussterminalen ska uppföras på. Ledningsförläggning till tunnelbana, pendeltåg, regionaltåg och bussterminal behöver samförläggas igenom bussterminalen.

Tidigare beslut som är väsentligt för detta beslut:

Datum	Diarienr	Instans	Beslut
2015	TN 2015-0993-1	TN	att genomföra en förstudie för en kostnad av 2 miljoner kronor för att utreda behov, kapacitet, kostnader och utformning för Barkarby bussterminal
2016	TN 2015-0993-8	LF	att godkänna principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt enligt bilaga
2017	TN 2015-0993-12.1	LS	att fatta ett inriktningsbeslut för planeringsfasen avseende bussterminal Barkarby station till en investeringsutgift om högst 10 miljoner kronor inklusive index inom beslutad ram i 2017 års investeringsbudget.

Utredningsstudie (förstudie) för Barkarby bussterminal pågick 2015-2017 och planeringsstudien påbörjades 2018 och avslutas under 2022. Under planeringsstudien har en samverkansorganisation mellan Trafikförvaltningen, FUT, Järfälla kommun, Trafikverket och Peab etablerats. Parterna medverkar på projektnivå. Samverkan i bytespunkten rör frågor såsom:

- Utformning av projekten
- Byggproduktionsplanering
- Miljö
- Trygghet
- Kommunikation
- Modellsamverkan
- Riskhantering
- Kris och incident

Bussterminalen är en del av den nya bytespunkten. För att kunna göra avväganden och anpassningar för bytespunkten som helhet krävs att projekteringen av bussterminalen utförts relativt tidigt i förhållande till byggstart.

Uppskattad byggstart för bussterminalen är Q1 2025 och avslut Q4 2026. Före byggstart för bussterminalen behöver vissa förberedande arbeten utföras under 2022-2024.

Överväganden och motivering

Region Stockholm har inom ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse och i Principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax kommit överens om att Trafikförvaltningen och Järfälla kommun, finansierar en ny bussterminal i nya bytespunkten Barkarby, med en fördelning om 50/50.

Ekonomiska konsekvenser
Bussterminal Barkarby är medtagen som objekt i 2022 års investeringsbudget med inriktningsnivåer för planåren 2023-2031, med en total investeringsutgift om 212,2 miljoner kronor.

Detta beslut ger Bussterminal Barkarby en ny total budgetram om 243,8 miljoner kronor inklusive index, varav 230,3 miljoner kronor är investering och 13,6 miljoner kronor är driftkostnad.

Totalutgiften från Principöverenskommelsen har ökat pga bedömningar för index och risk som inte funnits med i tidigare beslut. I arbetets planeringsfas med bl a succesivanalys har en nu en ny och mera fullständig bedömning gjorts inkluderade risk och indexberäkningar.
Detta tjänsteutlåtande syftar till att gå vidare med genomförandefasen för objektet. *Tabell 1* nedan redovisar tidigare beslutade faser, samt nu föreslagen investeringsutgift för genomförande.

Tabell 1. Tidigare beslutad, samt nu föreslagen investeringsutgift för genomförande:

Beslut (Miljoner kronor)	Investeringsutgift	Kostnad	Totalt
Inriktning	2,2	0,0	2,2
Planering	11,2	0,0	11,2
Genomförande	216,9	13,6	230,5
Totalt	230,3	13,6	243,8

De driftkostnader som beräknas uppstå efter ibruktagning 2027 består av, drift och underhåll av bussterminal om 1,2 miljoner kronor per år med en bedömd antagen ökning av underhållskostnad med 1,2 procent per år. Intäkter för

kommersiell lokal beräknas uppgå till ca 0,6 miljoner kronor per år. Avskrivningskostnader beräknas uppgå till 3,1 miljoner kronor per år i 40 år (beräknad livslängd) exkl räntekostnad, efter att hänsyn är tagen till medfinansiering. Nuvarande tillfälliga terminal kommer avvecklas i samband med ibruktagandet av nya bussterminalen där utrangeringskostnaden beräknas till ca 0,3 miljoner kronor i 2027 års prisnivå.

Se Bilaga 1, Investeringskalkyl för genomförandebeslut Bussterminal Barkarby, för detaljer.

Riskbedömning
Trafikförvaltningen arbetar med successiva kalkyler för att få fram osäkerheterna i investeringskalkylen. Dessa visar tydligt att de största osäkerheterna ligger inom produktion, upphandling och tid. Trafikförvaltningen och Järfälla kommun strävar dock i det gemensamma projektet Bussterminal Barkarby att arbeta bort osäkerheterna och riskerna för att nå en så låg totalutgift som möjligt, där överenskommen funktion och kvalitet bibehålls.

Även om Trafikförvaltningen har en ökad insikt i var de ekonomiska osäkerheterna ligger så försvinner dock inte riskerna för ökningar av investeringsutgiften. Uppdraget är utmanande i utförandet, komplexa entreprenadsdelar behöver utföras och projektet utförs i en miljö där bl.a. andra byggherrar behöver framkomlighet över den blivande bussterminalen för uppförande av sina projekt. Med insikten från de successiva kalkylerna kommer Trafikförvaltningen och Järfälla kommun att jobba prioriterat med att minska osäkerheterna.

Riskbeskrivning	**Riskens ekonomiska konsekvens**
Om andra aktörer (så som Peab, FUT, Trafikverket och Järfälla kommun) blir försenade påverkas byggentreprenadtiden för bussterminalen. Konsekvensen blir att bussterminalens genomförandetid förkortas med forceringskostnader som följd.	5-15 MSEK
Om andra aktörer blir försenade (så som Peab, FUT, Trafikverket och Järfälla kommun), kan konsekvensen bli att utbyggnaden behöver delas upp ytterligare.	5-15 MSEK

Ovanstående risker, är de största identifierade riskerna inom detta projekt och är medtagna i bifogad investeringskalkyl.

Upphandlingsstrategi
Upphandlingar som omfattas av detta genomförandebeslut ska utformas på ett rättssäkert sätt i enlighet med gällande lagstiftning samt interna riktlinjer och styrdokument. Vidare ska upphandlingarna skapa förutsättningar för god konkurrens genom att ställa proportionerliga och funktionella krav.

Inledande arbeten under 2022-2023 kommer att utföras gemensamt med andra byggherrar i bytespunkten. Dessa arbeten kommer att upphandlas gemensamt med t ex FUT och Trafikverket.

Byggproduktionen för bussterminalen planeras utföras i huvudsak i etapper. Främst för att FUT och Trafikverket behöver utnyttja halva ytan för etablering och transporter, under hela byggtiden. Det innebär att de första etapperna kommer att omfatta schaktningsarbeten för delar av ytan. Senare etapper omfattar asfaltering, installationer, SL-specifik utrustning, inredning bussvänthall inkl förarlokal mm.

Upphandlingsform kan vara en generalentreprenad med entreprenadformen totalentreprenad där entreprenören projekterar och föreslår tekniska lösningar.

Systemhandling
Trafikförvaltningen har inom ramen för planeringsfasen för detta investeringsobjekt tagit fram en systemhandling. Detta har gjorts i samverkan med Järfälla kommun. Systemhandlingen är baserad på riktlinjer från år 2019. Bussterminalen är en så kallad sågtandslösning och trafikeras enkelriktad i ett motsolsvarv. Systemhandlingen bedöms omfatta en dubbel avstigningshållplats, tre dubbla påstigningsplatser, en enkel påstigningsplats samt sju uppställningsplatser. Det planeras för en inomhusyta som möjliggör en bussvänthall, rastlokal för bussförare, och kommersiella lokaler placeras i anslutning till bussterminalen. Totalt utgör bussterminalen ca 6 000 kvadratmeter, varav ca 200 kvadratmeter är inomhusytor.

Utformningen bedöms få bl.a. följande effekter:

- effektiv anslutning till pendeltåg och tunnelbana
- tillsammans med hållplatser i det kommunala vägnätet ges tillräcklig kapacitet för busstrafiken 2030 och 2050.

Terminalens område kan inte utökas så därför behöver eventuella framtida tillkommande busslinjer angöra hållplatser i det kommunala gatunätet.

Verifiering och överlämning
Verifieringen av slutresultatet planeras att ske enligt de riktlinjer och processer som beskrivs i plan och bygglagen, t.ex. med hjälp av kontrollprogram, kontrollplaner och egenkontroller samt besiktningar. Projekterade handlingar skall granskas av sakkunniga. Projektet kommer i god tid innan driftsättning fastställa överlämnandet av bussterminal Barkarby till mottagande och förvaltande organisation inom Trafikförvaltningen. Denna organisation kommer att inkluderas i tidigt projektskede för att säkerställa att förväntningarna på slutresultatet blir uppfyllt.

Intressentanalys
En intressentanalys har skapats och uppdateras kontinuerligt. Resenärerna och mottagande organisation bedöms som prioriterade eftersom det är dessa som kommer leva med och nyttja bussterminal Barkarby. Under byggandet av bussterminalen så behöver starkt samarbete ske med de intressenter som är involverade, bl.a. Järfälla kommun, FUT, Trafikverket och Peab.

Resenärspåverkan
Vid en eventuell försening av driftsättningen av bussterminal Barkarby så innebär detta också att byggandet av bytespunkt Barkarby försenas, vilket i sin tur innebär att provisoriska lösningar för t.ex. kollektivtrafiken behöver användas.

Konsekvenser för miljön
Miljöåtgärder har projekterats i systemhandlingen. Det finns en framtagen miljöplan som i sin tur bygger på Trafikförvaltningens gällande riktlinjer för miljö och buller. Den största miljöaspekten för projektet är dagvattenhantering från den öppna delen av terminalen. På körytorna uppstår förorenat vatten som renas innan det kan tillåtas släppas ut i den kommunala dagvatten-anläggningen. Detta löses genom en växtbädd i mitten av terminalen.
En miljöbedömning för investeringen är gjord, genom utarbetandet av en Hållbarhetsinriktning.

Sociala konsekvenser
Bussterminal Barkarby projekteras med utgångspunkt ifrån Trafikförvaltningens riktlinjer, t.ex. Riktlinje för social hållbarhet och Riktlinje för tillgänglighet. Terminalens utformning ger en väderskyddad och trafiksäker miljö med så effektiva byten mellan buss, tunnelbana och pendeltåg som det är möjligt med hänsyn till platsen som helhet.

Bilagor

Bilaga 1, Investeringskalkyl för Genomförandebeslut Bussterminal Barkarby.
Bilaga 2, Huvudrapport från planeringsfasen avseende Barkarby bussterminal
Bilaga 3, Principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Järfälla kommun och AB Sagax om Barkarby bytespunkt.
Bilaga 4, Barkarby Hållbarhetsinriktning
Bilaga 5, Tilläggsavtal till principöverenskommelse avseende finansiering av ny bussterminal i Barkarby i Järfälla kommun

Expedieras till

-

David Lagneholm
Förvaltningschef

John Söderberg
Avdelningschef, Investeringsprojekt

Region Stockholm
Trafikförvaltningen

KALKYL
2021-08-26
Version 1.0

Handläggare:

Totalekonomiska konsekvenser

Syftet med detta dokument är att fungera som kalkylunderlag inför beslut om finansiering av projekt.
Dokumentet ingår som en del av Ekonomihandboken under avsnitt "investeringar".
För instruktioner kring användandet av kalkylmallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för Totalekonomiska konsekvenser", Ekonomihandboken.

Länk till Ekonomihandboken: Ekonomihandboken

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringblanketten användas.
Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningen Excel-mallar i menyn ovan.

Majoriteten av antaganden är sådana som användaren själv anger. Följande antaganden är dock gemensamma för alla användare:
Index: Indextakten satt som generellt antagande till 3% under hela kalkylperioden
Ränta: Räntan satt som generellt antagande till 2% under hela kalkylperioden
Kalkylränta: Enligt riktlinjer från Region Stockholm är kalkylräntan 4%

De totalekonomiska konsekvenserna ska redovisas från och med beslut om Inriktning och sedan uppdateras i varje fas med successivt säkrare underlag. I varje fas ska kalkyl för samtliga faser i projektet uppdateras.

2. Information

Program (namn)	Delportfölj Buss / IP
Program (nummer)	30009
Huvudprojekt (namn)	Bussterminal Barkarby
Huvudprojekt (nummer)	10272
Projekt (namn)	Barkarby Bussterminal
Projekt (nummer)	501071
Ärendenummer för beslut - Åtgärdsval	
Ärendenummer för beslut - Inriktning	TN 2015-0993-1
Ärendenummer för beslut - Planering	TN 2015-0993-12.1
Ärendenummer för beslut - Genomföran	ej erhållit

Observera att vid initiering av ett beslutat projekt så ska den för detta avsedda projektregistreringsblanketten användas. Denna blankett hittas som mall bland trafikförvaltningens Excel-mallar i menyn ovan.

För instruktioner kring användandet av mallen hänvisas till dokumentet "Instruktion för totalekonomiska konsekvenser", Ekonomihandboken alternativt kontakta handläggaren enligt kontaktuppgifter ovan.

Länk till instruktion: **Ekonomihandboken**

Kalkyl utförd av: Kent Hietala

3. Åtgärdsval

Program: Delportfölj Buss / IP
Huvudprojekt: Bussterminal Barkarby
Projekt: Barkarby Bussterminal
Ärendenr: 0

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för
Avslutad fas

Kalkylår	2021

Kostnader exkl. index (tkr)	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Totalt**
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Total beslut inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kommentarer

r denna fas:

4. Inriktning

Program: Delportfölj Buss / IP
Huvudprojekt: Bussterminal Barkarby
Projekt: Barkarby Bussterminal
Ärendenr: TN 2015-0993-1

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för
Avslutad fas

Kalkylår	2015

Investeringar exkl. index (tkr)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totalt
Inriktningsfas	640	695	831								2 166
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**640**	**695**	**831**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2 166**
Indexprognos	0%	0%	0%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	
Total investeringar inkl. index	**640**	**695**	**831**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2 166**

Kostnader exkl. index (tkr)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totalt
[Kostnadspost]											0
											0
											0
											0
											0
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**640**	**695**	**831**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2 166**

Kommentarer

r denna fas:

5. Planering

Program: Delportfölj Buss / IP
Huvudprojekt: Bussterminal Barkarby
Projekt: Barkarby Bussterminal
Ärendenr: 2015-0993-12.1

Ange om informationen utgör beslut: Prognos

Kalkylår	2017

Investeringar exkl. index (tkr)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Planeringsfas	130	921	3 513	5 373	540	723				
Total exkl. index	**130**	**921**	**3 513**	**5 373**	**540**	**723**	**0**	**0**	**0**	**0**
Indexprognos	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	3%	3%
Totalt indexpåslag (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	103%	106%	109%	113%
Total investeringar inkl. index	**130**	**921**	**3 513**	**5 373**	**540**	**723**	**0**	**0**	**0**	**0**

Kostnader exkl. index (tkr)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Total exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Total beslut inkl. index	**130**	**921**	**3 513**	**5 373**	**540**	**723**	**0**	**0**	**0**	**0**

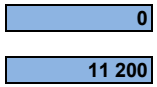
Kommentarer

t eller prognos för

Totalt
11 200
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
11 200

11 200

Totalt
0
0
0
0
0
0


0
11 200

r denna fas:

6. Genomförande och Överlämnande

Program: Delportfölj Buss / IP
Huvudprojekt: Bussterminal Barkarby
Projekt: Barkarby Bussterminal
Ärendenr: ej erhållit

Ange om informationen utgör beslut eller prognos för denna fas:
Beslut

Kalkylår	2020

Investeringar exkl. index (tkr)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**Totalt**
010 Byggherrekostnader			1 000	3 000	4 000	6 000	6 000	2 000								22 000
060 Detaljplan			795													795
090 Ledningsentreprenad			6 000													6 000
090 Byggkostnad				3 600	3 000	45 000	50 000									101 600
160 Risker					3 000	25 000	27 400									55 400
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
																0
Total exkl. index	**0**	**0**	**7 795**	**6 600**	**10 000**	**76 000**	**83 400**	**2 000**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**185 795**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	134%	138%	143%	147%	151%	
Total investeringar inkl. index	**0**	**0**	**8 270**	**7 212**	**11 255**	**88 105**	**99 584**	**2 460**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**216 885**

Kostnader exkl. index (tkr)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**Totalt**
Övriga entreprenader			5 000	7 568												12 568
																0
																0
																0
																0
Total exkl. index	**0**	**0**	**5 000**	**7 568**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**12 568**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%	134%	138%	143%	147%	151%	
Total kostnader inkl. index	**0**	**0**	**5 305**	**8 270**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13 574**

Total beslut inkl. index	**0**	**0**	**13 574**	**15 482**	**11 255**	**88 105**	**99 584**	**2 460**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**230 460**

	2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**Totalt**	
Andel aktiverat (Alla faser)							40%	20%	20%	20%						100%	0,00%

Medfinansiering

Investeringsbidrag (tkr)			**4 135**	**3 606**	**5 628**	**44 052**	**49 792**	**1 230**								108 443

Kommentarer

Investeringsbidrag avser medfinansiering enligt Finansieringsavtal med Järfälla Kommun

7. Avskrivningstider

Avskrivningstiderna justeras efter behov

	Avskrivnings-tid	Andel (%)	Värde
Spåranläggningar	20		0
Fordon	30		0
Stationer/terminaler	40	100%	230 251
Depåer	20		0
Fartyg	30		0
Mark- och kajanläggningar	20		0
Maskiner och inventarier	10		0
Övriga investeringar	5		0
		100,0%	*230 251*
	Kvar att allokera:	*0,0%*	*0*

Investeringar

Inriktning	2 166
Planering	11 200
Genomförande och Överlämnande	216 885
Total investeringsutgift	**230 251**

8. Driftkonsekvenser

Driftstart	2027

Prognos exkl. index (tkr)	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**
Intäktsökning	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
[Biljettintäkter]										
[Uthyrning fordon]										
[Uthyrning lokaler]	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
[Reklam]										
[Andra intäkter]										
Intäktsbortfall	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
[Biljettintäkter]										
[Uthyrning fordon]										
[Uthyrning lokaler]										
[Reklam]										
[Andra intäktsbortfall]										
Kostnadsökningar	-1 200	-1 224	-1 248	-1 273	-1 299	-1 325	-1 351	-1 378	-1 406	-1 434
[Köpt trafik]										
[Drift]	1 200	1 224	1 248	1 273	1 299	1 325	1 351	1 378	1 406	1 434
[Underhåll]										
[Övrigt]										
Kostnadsreduktioner	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
[Köpt trafik]										
[Drift]										
[Underhåll]										
[Övriga kostnadsreduktioner]										
Total exkl. index	**-600**	**-624**	**-648**	**-673**	**-699**	**-725**	**-751**	**-778**	**-806**	**-834**
Indexprognos	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Totalt indexpåslag (%)	100%	103%	106%	109%	113%	116%	119%	123%	127%	130%
Total Intäktsökning inkl. index	600	618	637	656	675	696	716	738	760	783
Total Intäktsbortfall inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Kostnadsökningar inkl. index	-1 200	-1 261	-1 325	-1 392	-1 462	-1 536	-1 614	-1 695	-1 781	-1 871
Total Kostnadsreduktioner inkl. index	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totala intäkter/kostnader inkl. index	**-600**	**-643**	**-688**	**-736**	**-787**	**-840**	**-897**	**-957**	**-1 021**	**-1 088**

Utrangering av tillgång (tkr)	300									
Avskrivningar	**3 454**	**4 605**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**
Nedskrivning av investeringsbidrag	**1 627**	**2 169**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**
Räntekostnader	**2 322**	**2 229**	**2 114**	**1 999**	**1 884**	**1 769**	**1 654**	**1 539**	**1 424**	**1 308**

Kommentarer

2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-1 463	-1 492	-1 522	-1 552	-1 583	-1 615	-1 647	-1 680	-1 714	-1 748	-1 783	-1 819	-1 855	-1 892	-1 930
1 463	1 492	1 522	1 552	1 583	1 615	1 647	1 680	1 714	1 748	1 783	1 819	1 855	1 892	1 930
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-863	**-892**	**-922**	**-952**	**-983**	**-1 015**	**-1 047**	**-1 080**	**-1 114**	**-1 148**	**-1 183**	**-1 219**	**-1 255**	**-1 292**	**-1 330**
3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
134%	138%	143%	147%	151%	156%	160%	165%	170%	175%	181%	186%	192%	197%	203%
806	831	855	881	908	935	963	992	1 021	1 052	1 084	1 116	1 150	1 184	1 220
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-1 966	-2 065	-2 170	-2 280	-2 395	-2 516	-2 644	-2 777	-2 918	-3 065	-3 221	-3 384	-3 555	-3 735	-3 924
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-1 160	**-1 235**	**-1 314**	**-1 399**	**-1 487**	**-1 581**	**-1 681**	**-1 786**	**-1 896**	**-2 013**	**-2 137**	**-2 267**	**-2 405**	**-2 550**	**-2 704**
5 756	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**
2 711	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**
1 193	**1 078**	**963**	**848**	**733**	**618**	**503**	**387**	**272**	**157**	**42**	**0**	**0**	**0**	**0**

2052	2053	2054	2055	2056	Totalt
600	600	600	600	600	18 000
					0
					0
600	600	600	600	600	18 000
					0
					0
0	0	0	0	0	0
					0
					0
					0
					0
					0
-1 969	-2 008	-2 048	-2 089	-2 131	-48 682
					0
1 969	2 008	2 048	2 089	2 131	48 682
					0
					0
0	0	0	0	0	0
					0
					0
					0
					0
-1 369	**-1 408**	**-1 448**	**-1 489**	**-1 531**	**-30 682**
3%	3%	3%	3%	3%	
209%	216%	222%	229%	236%	
1 256	1 294	1 333	1 373	1 414	28 545
0	0	0	0	0	0
-4 122	-4 331	-4 550	-4 780	-5 022	-80 553
0	0	0	0	0	0
-2 866	**-3 037**	**-3 217**	**-3 407**	**-3 608**	**-52 008**
					300
5 756	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**5 756**	**169 235**
2 711	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**2 711**	**79 706**
0	**0**	**0**	**0**	**0**	**25 036**

Region Stockholm

Sammanfattning

Alla belopp i tusen kronor

Program	Delportfölj Buss / IP
Huvudprojekt	Bussterminal Barkarby
Projekt	Barkarby Bussterminal

Åtgärdsval

Avslutad fas

Kalkylår	2021
Kostnader	0
Åtgärdsvalsbeslut	**0**

Tidigare beslut

Totala kostnader	

Utfall

Totala kostnader	

Inriktning

Avslutad fas

Kalkylår	2015
Investeringar	2 166
Kostnader	0
Inriktningsbeslut	**2 166**

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totalt	**0**

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totalt	**0**

Planering

Prognos

Kalkylår	2017
Investeringar	11 200
Kostnader	0
Planeringsbeslut	**11 200**

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totalt	**0**

Utfall

Investeringar	
Kostnader	
Totalt	**0**

Genomförande och Överlämnande

Beslut

Kalkylår	2020
Driftstart	2026
Investeringar	216 885
Kostnader	13 574
Genomförandebeslut	**230 460**

Medfinansiering totalt	108 443

Tidigare beslut

Investeringar	
Kostnader	
Totala utgifter	**0**

Driftkonsekvenser

Driftstart	2027
Intäktsökning	6 878
Intäktsbortfall	0
Kostnadsökning	-15 136
Kostnadsreduktion	0
Utrangering av anläggningstillgång	-300
Avskrivningar	-54 109
Nedskrivning av investeringsbidrag	25 485
Räntekostnader	-18 242
Drift och Underhåll 10 år	**-55 424**

Driftstart	2027
Intäktsökning	16 122
Intäktsbortfall	0
Kostnadsökning	-39 932
Kostnadsreduktion	0
Utrangering av anläggningstillgång	-300
Avskrivningar	-111 672
Nedskrivning av investeringsbidrag	52 595
Räntekostnader	-24 994
Drift och Underhåll 20 år	**-108 180**

Nuvärde inkl. Investeringsbidrag	-119 887
Nuvärde exkl. Investeringsbidrag	-208 219
Internränta inkl. Investeringsbidrag	0%
Internränta exkl. Investeringsbidrag	0%

År noll = start för genomförande (inte vid start för åtgärdsval)

Tar ej hänsyn till utgifter under åtgärdsval, inriktning och planering

Totalt alla faser

Tidigare beslut	**Investeringutgift**	**Kostnad**	**Totalt beslut**
Åtgärdsval		0	0
Inriktning	0	0	0
Planering	0	0	0
Genomförande och Överlämnande	0	0	0
Totalt (tkr)	**0**	**0**	**0**

Detta beslut	**Investeringsutgift**	**Kostnad**	**Totalt beslut**	
Åtgärdsval		0	0	**Avslutad fas**
Inriktning	2 166	0	2 166	**Avslutad fas**
Planering	11 200	0	11 200	**Prognos**
Genomförande och Överlämnande	216 885	13 574	230 460	**Beslut**
Totalt (tkr)	**230 251**	**13 574**	**243 826**	

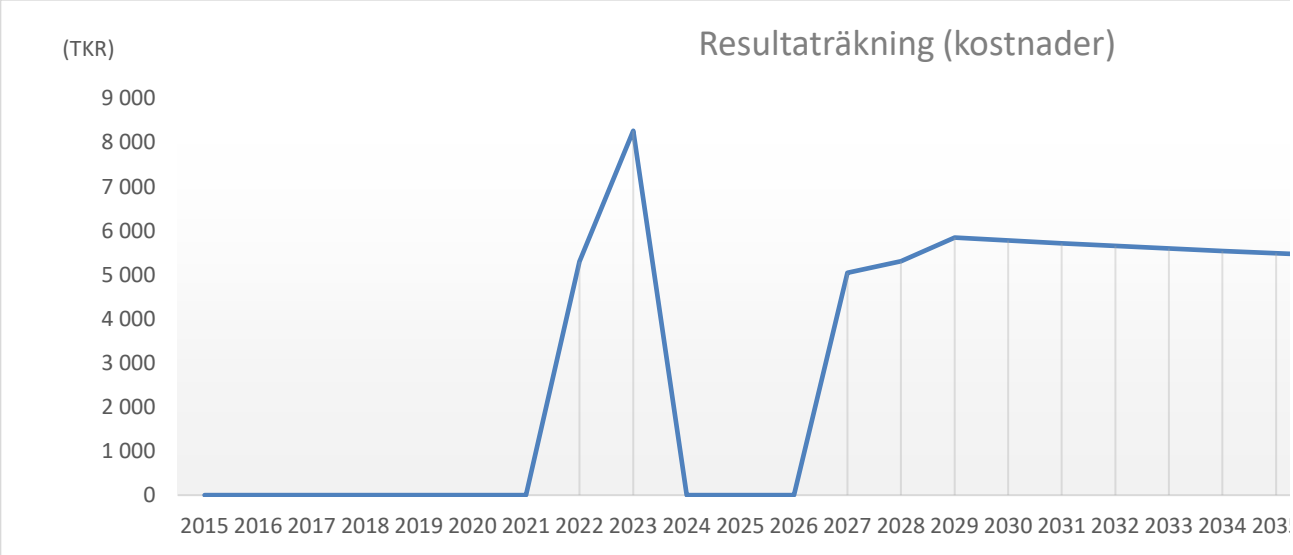
Varav medfinansiering	**108 443**	**108 443**

Årsvis sammanställning

Alla belopp i tusen kronor

Resultaträkning (kostnader)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Åtgärdsval	0	0	0	0	0	0	0
Inriktning	0	0	0	0	0	0	0
Planering	0	0	0	0	0	0	0
Genomförande och överlämnand	0	0	0	0	0	0	0
Driftkonsekvenser	0	0	0	0	0	0	0
Utrangering	0	0	0	0	0	0	0
Avskrivningar	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivning av investeringsbidra	0	0	0	0	0	0	0
Räntekostnader	0	0	0	0	0	0	0
Total inkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

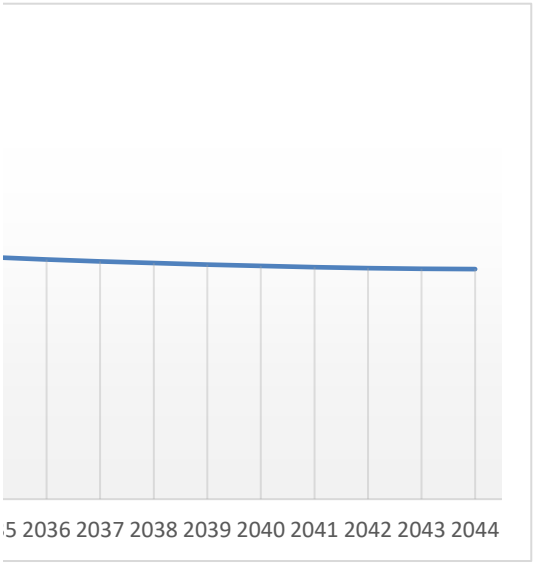
Balansräkning (utgifter)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inriktning	640	695	831	0	0	0	0
Planering	0	0	130	921	3 513	5 373	540
Genomförande och överlämnand	0	0	0	0	0	0	0
Total inkl. index	**640**	**695**	**961**	**921**	**3 513**	**5 373**	**540**
Varav medfinansiering	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

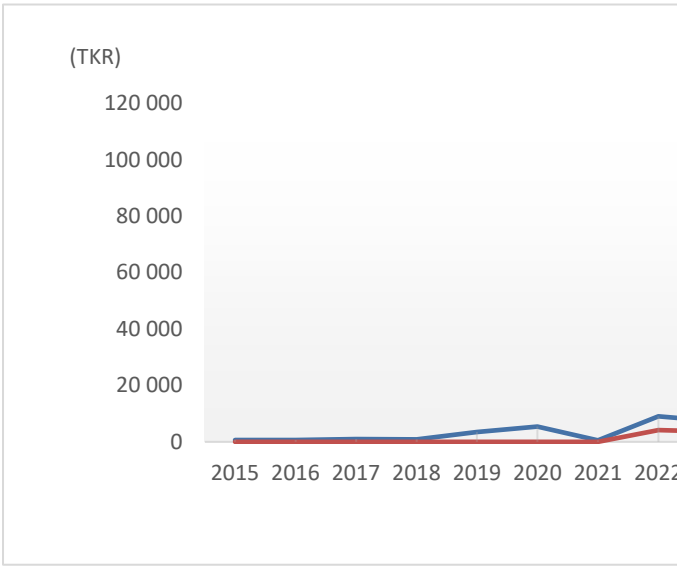


2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 305	8 270	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	600	643	688	736	787
0	0	0	0	0	300	0	0	0	0
0	0	0	0	0	3 454	4 605	5 756	5 756	5 756
0	0	0	0	0	-1 627	-2 169	-2 711	-2 711	-2 711
0	0	0	0	0	2 322	2 229	2 114	1 999	1 884
5 305	**8 270**	**0**	**0**	**0**	**5 048**	**5 308**	**5 848**	**5 780**	**5 716**

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
723	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 270	7 212	11 255	88 105	99 584	2 460	0	0	0	0
8 993	**7 212**	**11 255**	**88 105**	**99 584**	**2 460**	**0**	**0**	**0**	**0**

4 135	**3 606**	**5 628**	**44 052**	**49 792**	**1 230**	**0**	**0**	**0**	**0**

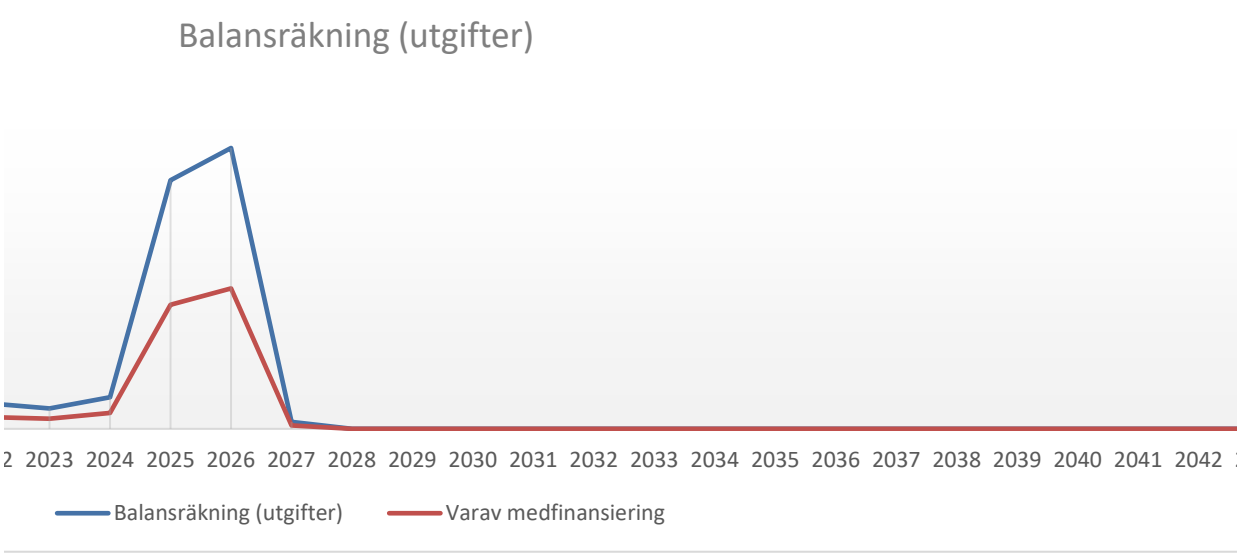




2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
840	897	957	1 021	1 088	1 160	1 235	1 314	1 399	1 487
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 756	5 756	5 756	5 756	5 756	5 756	5 756	5 756	5 756	5 756
-2 711	-2 711	-2 711	-2 711	-2 711	-2 711	-2 711	-2 711	-2 711	-2 711
1 769	1 654	1 539	1 424	1 308	1 193	1 078	963	848	733
5 655	**5 596**	**5 541**	**5 490**	**5 442**	**5 398**	**5 358**	**5 323**	**5 292**	**5 265**

2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

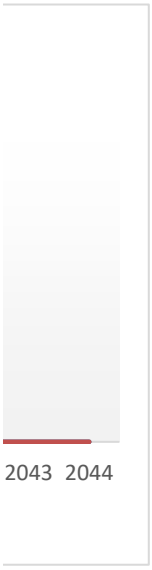
0	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**



2042	2043	2044
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
1 581	1 681	1 786
0	0	0
5 756	5 756	5 756
-2 711	-2 711	-2 711
618	503	387
5 244	**5 228**	**5 218**

2042	2043	2044
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	**0**	**0**

0	**0**	**0**



Trafikförvaltningen
Sektion Buss, Pendeltåg och Bytespunkter
Program UTB

Handläggare
Linnea Wetterberg
+46 761 251 334
linnea.dessi-wetterberg@sll.se

RAPPORT
2021-03-11
Version

Ärende/Dok. id.
2351915

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 1 TF, Systemhandling, Ahnborg arkitekter

Slutrapport planeringsstudie -Barkarby Bussterminal

Innehållsförteckning

1.1 Bakgrund....3
1.2 Omfattning och avgränsning....4
1.3 Arbetsprocess....5
2 Mål....7
3 Nuläge och förutsättningar....9
3.1 Tagna beslut som styrt bussterminalens utformning....9
3.2 Samverkan i Barkarby Bytespunkt....10
4 Krav....12
5 Åtgärder och utredningsalternativ....13
5.1 Genomförda trafikanalyser....13
5.2 Systemhandling....14
5.3 Avtal och överenskommelser....17
6 Fortsatt arbete för projektet....19
6.1 Rekommendation om fortsatt arbete:....19

1.1 Bakgrund

I 2013 års Stockholmsförhandling har staten träffat en överenskommelse med Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun om att tillsammans finansiera en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm. Region Stockholm ansvarar för genomförandet av utbygganden av tunnelbanan genom FUT, Förvaltning för Utbyggd Tunnelbana. Uppgiften innebär att regionen nu bygger nästan två mil ny tunnelbana, elva nya stationer och utbyggd depå. Utöver detta tillkommer bytespunkter med sina bussterminaler varav en är Barkarby Bussterminal.
Planeringen och utbyggnaden av tunnelbanan leds av FUT men arbetet sker genom samverkan med en rad avtalsparter, organisationer och inte minst med Trafikförvaltningen. De anläggningar som förvaltningen ska bygga kommer efter färdigställandet att överlämnas till Trafikförvaltningen.

En av de nya tunnelbanestationerna är Barkarby i Järfälla kommun. Här uppför även Trafikverket ny uppgång för pendeltågen samt nya plattformar och uppgångar för regionaltågen. Barkarby kommer bli en ny bytespunkt för buss, tunnelbana, pendeltåg och regionaltåg. Trafikförvaltningen ansvarar för att genomföra bussterminalen. Bussterminalen kommer uppföras på fastigheten Veddesta 1:13. Denna fastighet ägs idag av privata fastighetsägaren Sagax. Fastighetsbildning för bussterminalen är inledd och bussterminalen kommer ägas i sin helhet av Region Stockholm genom AB SL.

Utredningen för Barkarby Bussterminal pågick 2015-2018 (SL-2016-0151). I utredningen togs en tidig utformning av bussterminalen fram utifrån ÅVS-arbetet 2015/2016 samt den givna ytans storlek. Utredningsstudien Ny bussterminal Barkarby – Veddesta 1:13, godkändes av Trafiknämnden 2017-06-27. Inriktningsbeslut för planeringsfasen avseende bussterminal Barkarby station (LS 2017-0545) togs 2017-09-28. Beslutet omfattade en investeringsutgift om 10 miljoner kr.
Planeringsstudien för Barkarby Bussterminal påbörjades på TF, Strategisk utveckling, under 2018. Under april 2019 överfördes projektet till avdelningen för Investeringsprojekt. TFs investeringsprojekt är Bussterminalen och projektet ingick fram till december 2020 i Program UTB, Utbyggd Tunnelbana och Bytespunkter. Nu ingår projektet i Program Buss.

Under 2015 tecknades Principöverenskommelse avseende utvecklandet av fastigheten Veddesta 1:13 vid Barkarby Station, TN 2015-0993. 2018 tecknades Tilläggsavtal till Principöverenskommelse avseende utvecklandet av fastigheten Veddesta 1:13 vid Barkarby Station, TN 2015-0993. Principöverenskommelsen och dess tillägg tecknades mellan Trafikförvaltningen, Förvaltning Utbyggd

Tunnelbana, Järfälla kommun och Sagax. Järfälla kommun och Sagax har tecknat exploateringsavtal. Dessa överenskommelser omfattar gränsdragnings frågor och även beslut om medfinansiering, där kommunen medfinansierar 50% av bussterminalens genomförande.
Järfälla kommun antog ny detaljplan, Veddesta I, 2020-05-11. Detaljplanen vann laga kraft 2020-06-05.

1.2 Omfattning och avgränsning

Effektmålet för Bytespunkten i Barkarby är en trygg, säker, tillgänglig bytespunkt som möjliggör byten mellan olika kollektivtrafikslag och med en trafikeringslösning som omhändertar behovet i närområdet.

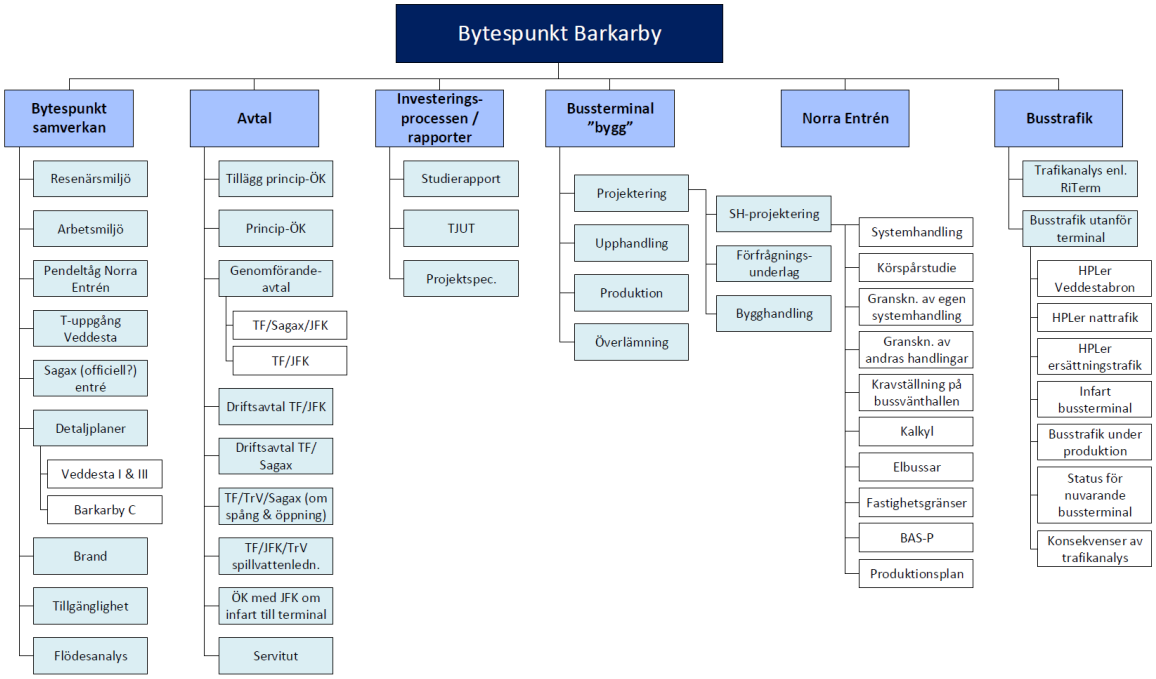
Bytespunkten i Barkarby består av bland annat följande delprojekt:

Delprojekt	**Investering**	**Byggherre**	**Drift och förvaltning**
Tunnelbana	Enligt Stockholms-överenskommelsen	FUT (AB SL)	TF
Pendeltåg, ny entré (Norra entrén)	FUT & TrV (50/50)	TrV	TF
Regionaltåg, plattformar och lyftpaket	TrV	TrV	TrV
Bussterminal	TF & Järfälla (50/50)	TF (AB SL)	TF
Veddestabron	TrV, Järfälla mfl	Trv, Järfälla mfl	Järfälla
Sagax kvarter ovan bussterminal (har anslutning till bytespunkten)	Sagax	Sagax	Sagax
Serneke kvarter (har anslutning till bytespunkten)	Serneke	Serneke	Serneke
GC-väg mellan bussterminal och Mälarbanan	Järfälla	Järfälla	Järfälla
Infart bussterminal	Järfälla	Järfälla	Järfälla
Infrastruktur i närområdet	Järfälla	Järfälla	Järfälla

Planeringsstudien har bland annat omfattat investeringsprojektet Barkarby Bussterminal, Trafikanalyser för bussar samt aktivt deltagande i samverkansarbetet i Bytespunkten.

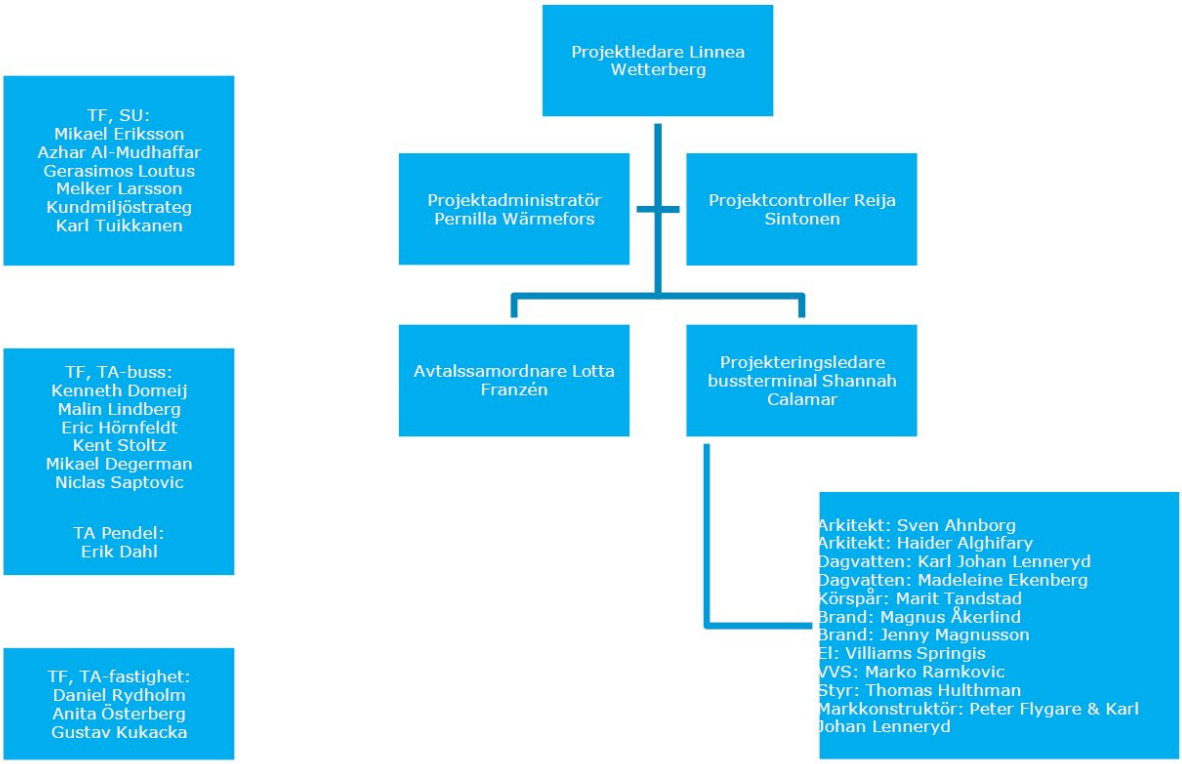
1.3 Arbetsprocess

Investeringsprojektet har varit en stor del av arbetet med Bytespunkten Barkarby. Nedanstående WBS (Work breakdown structure) har tagits fram för att strukturera projekten i arbetspaket.



Figur 2 WBS för Bytespunkt Barkarby

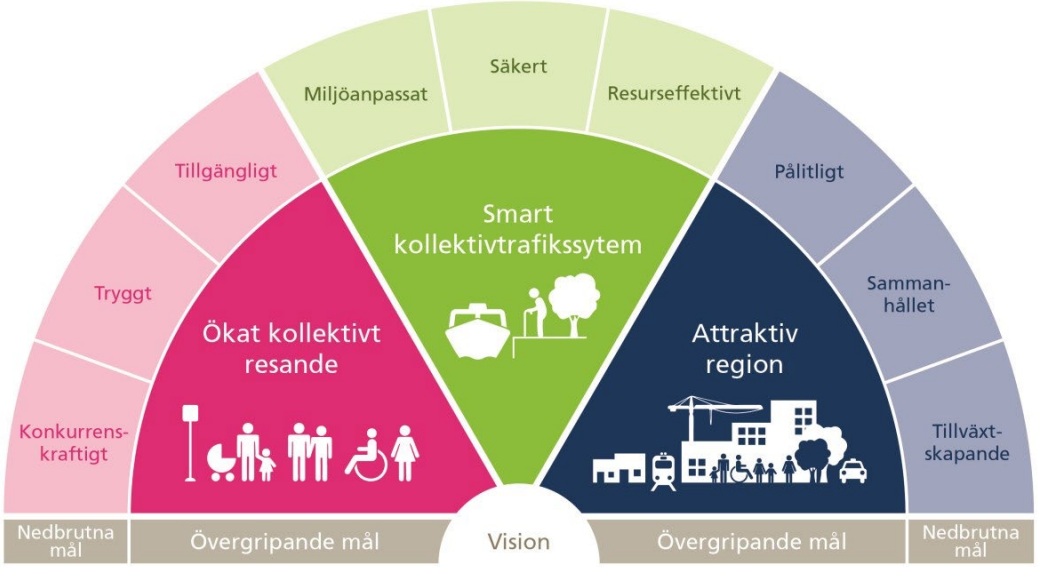
Bytespunkten Barkarby har till större delen ingått i program UTB på avdelningen för Investeringsprojekt på Trafikförvaltningen. Projektet har haft samma styrgrupp som program UTB och projektledaren har regelbundet haft avstämning med programledaren på UTB.



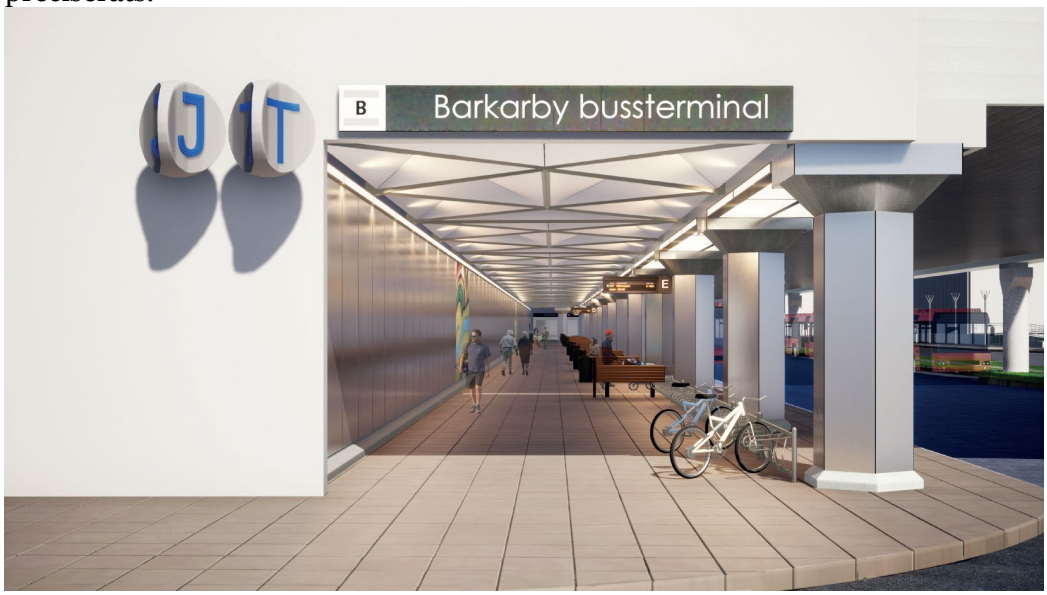
Figur 3 Projekt Bytespunkt Barkarby organisation TF

2 Mål

Under 2018 hölls workshop gällande bussterminalens mål. Arbetet hade Trafikförsörjningsprogrammets målmodell som ursprung.



Resultatet från WS mynnade ut i ett dokument som använts som ett tidigt program för bussterminalen (se Ny Bussterminal Barkarby – program). Under arbetets gång med planeringsstudien har framtagna mål utvecklas och preciserats.



Figur 4 TF, Systemhandling, Ahnborg arkitekter

Övergripande syfte och mål för projektet är att skapa en attraktiv bytespunkt i Barkarby.
Andra projektmål är att:

- Trafikanalys ska tas fram som visar på minimibehovet av antal hållplatser/uppställningsplatser för bussar i bytespunkten. Detta behov ska uppfyllas i bytespunkten.
- Genomföra bussterminalen inom planerade investeringsramar.
- Bytespunkten utformas mht driftbudget som ska tas fram.

Dessa har delats upp i mätbara mål:

	Mål	Kommentar
1	Attraktiv bytespunkt: Definieras av att BP har hög upplevd trygghet, är trafiksäker, har minimerat väderpåverkan, är rent & snyggt samt har tydlig orienterbarhet. Detta definieras nedan:	
1.1	Upplevd trygghet: följs upp via att antal pelare ska ej överstiga tillägget till principöverenskommelsen samt 0% skapande av dolda ytor.	Följs upp i genomförandeavtal med Sagax
1.2	Trafiksäkert: följs upp via 100% av ytor avsedda för resenärer kan tänkas gena ska ha hinder utsatta.	Följs upp vid detaljprojekteringen
1.3	Trafiksäkert: tillräckligt stora ytor för busstrafik	Körspårstudie genomförs under systemhandlingsprojekteringen och följs upp vid detaljprojekteringen
1.4	Minimera väderpåverkan: Resenärer ska gå torrskodda från buss till noden (90% ska vara under tak)	Följs upp vid detaljprojekteringen
1.5	Rent och snyggt: 100% av resenär- och körytor ska kunna städas med maskin	Följs upp vid detaljprojekteringen
2	Trafikanalys ska tas fram som visar på minimibehovet av antal hållplatser och uppställningsplatser för bussar i bytespunkten. Detta behov ska uppfyllas i bytespunkten.	Stäms av löpande med SU och TA.
3	Genomföra bussterminalen inom planerade investeringsramar	Succesiva kalkyler kommer genomföras under projekttiden.
4	Bytespunkten utformas mht till driftbudget som tas fram	Preciseras vid detaljprojekteringen.

(För ytterligare information se SMARTA projektmål bby)

3 Nuläge och förutsättningar

I Barkarby finns idag en tillfällig bussterminal vid pendeltågets södra entré. Tunnelbanans entré kommer placeras vid den nya tillskapade norra pendeltågsentrén. Vid det nya läget, där omstigning sker mellan pendeltåg och tunnelbana, placeras nya bussterminalen.
Yta som idag används för tillfällig bussterminal planerar Järfälla kommun för bostadsexploatering. Tillfälliga bussterminalen behöver flytta senast årsskiftet 2026/2027.

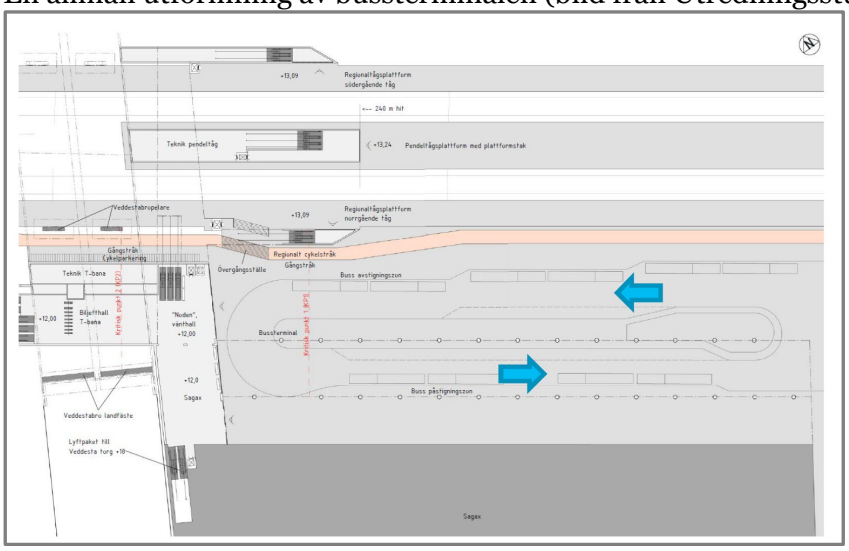
Ingångna överenskommelser, så som Principöverenskommelsen från 2015 och Tillägg till principöverenskommelsen från 2018 har gett många förutsättningar gällande nya terminalens utformning, storlek och placering.

Under hösten 2019 blev det känt att tunnelbanans utbyggnad kräver ytterligare två år. Trafikstart för tunnelbanan uppskattas idag till december 2026. Bussterminalen ska öppna i samband med tunnelbanans öppnande.

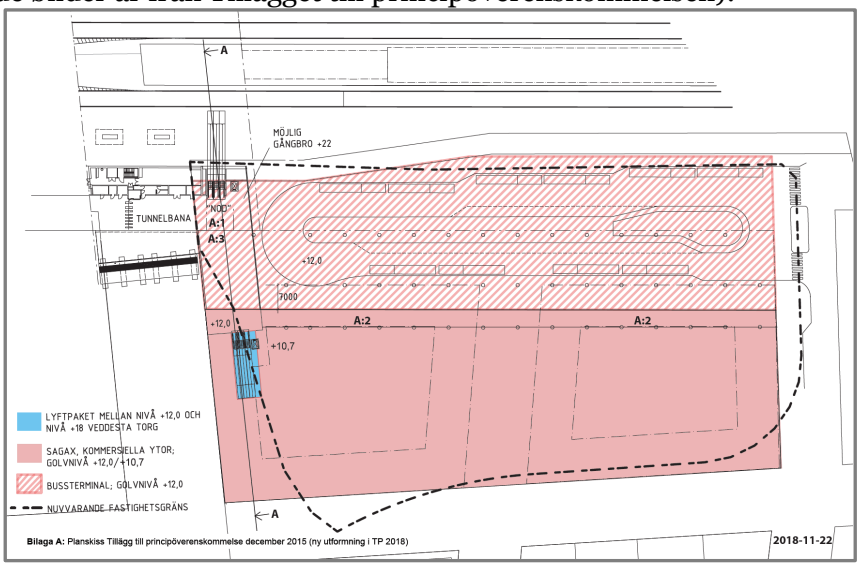
3.1 Tagna beslut som styrt bussterminalens utformning.

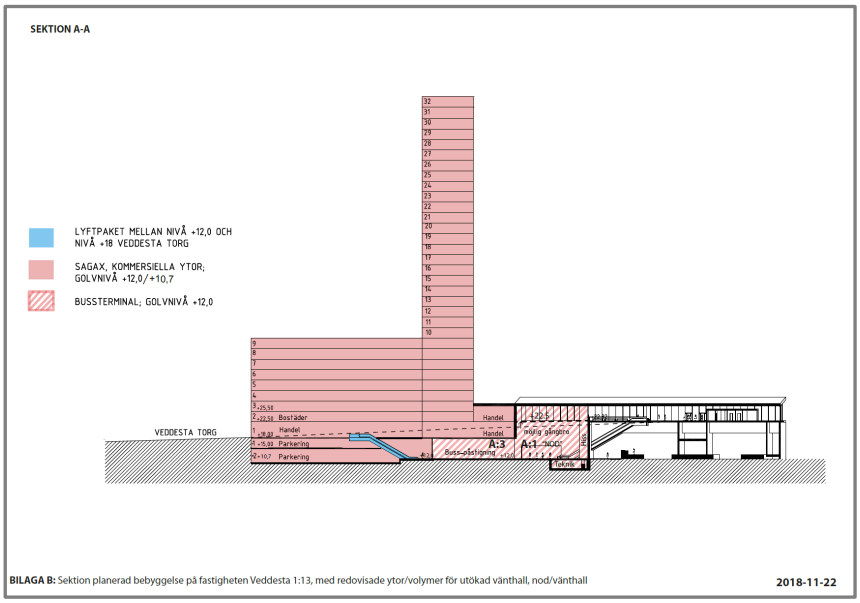
Trafiknämnden godkänner utredningsstudien TN 2015-0993, (2017-06-27) innebär bland annat:

- Att landstinget (nuv Regionen) ska äga terminalen
- En bestämd yta definieras för bussterminalen
- Eventuella stombussar kommer trafikera på Veddestabron och ej i terminalen.
- En allmän utformning av bussterminalen (bild från Utredningsstudien):



Principöverenskommelsen undertecknas och godkänns av Trafiknämnden TN 2015-0993-2. Efter FUTs optimeringsarbete tas Tillägg till Principöverenskommelsen fram och undertecknas i slutet av 2018. Detta innebär ytterligare utformningar av bussterminalen och bytespunkten låses (följande bilder är från Tillägget till principöverenskommelsen):



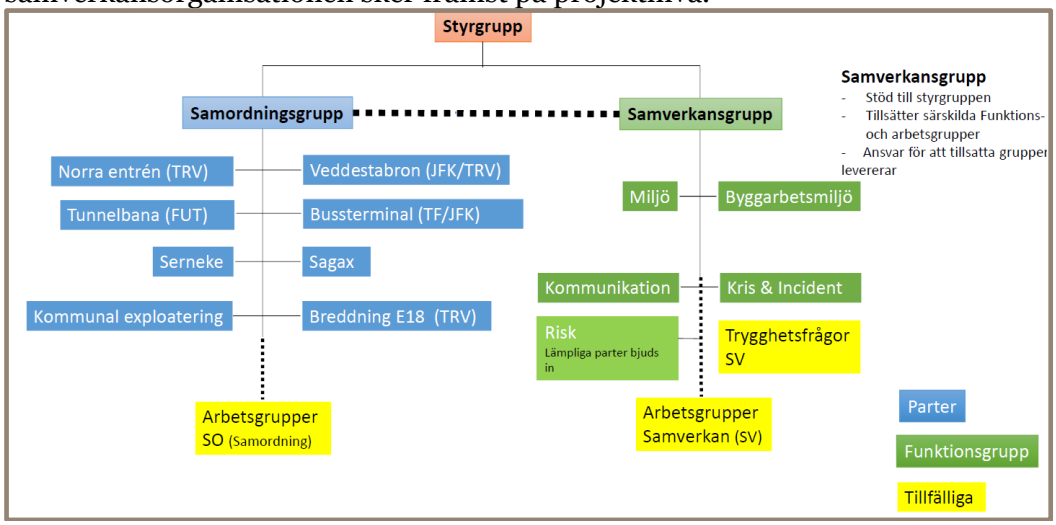


Stora delar av utformningen är beroende av att samtliga parter i bytespunkten är överens. Därför är samverkan mellan byggherrarna av yttersta vikt.

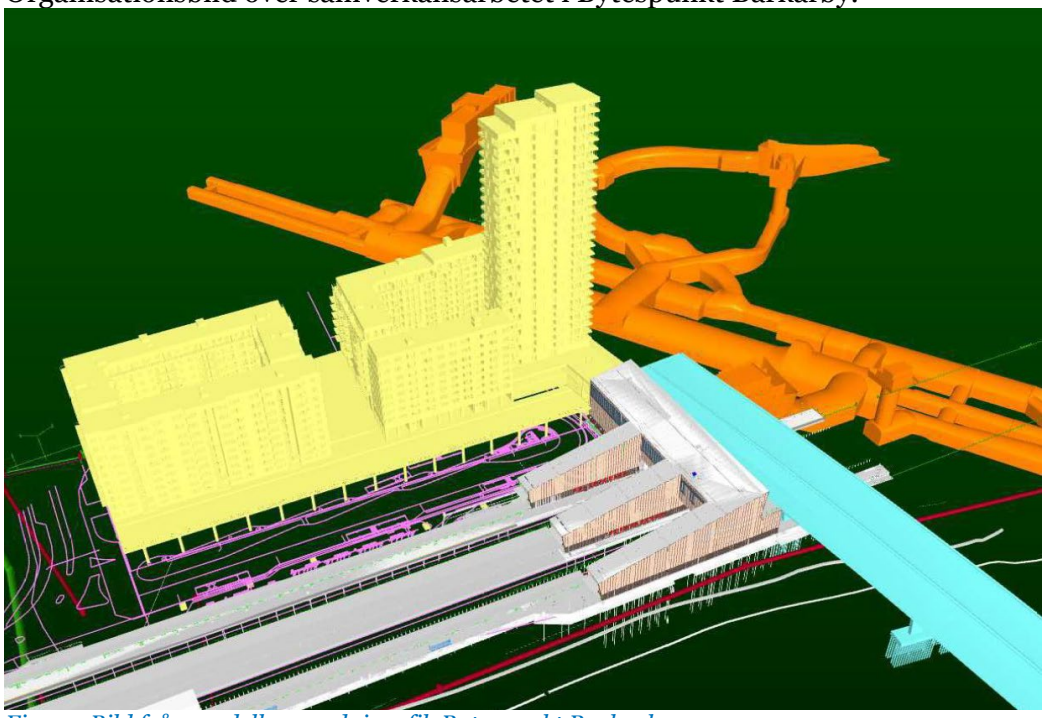
3.2 Samverkan i Barkarby Bytespunkt

Byggandet av bytespunkten är komplext. Flera byggherrar behöver nyttja samma yta samtidigt. För att möjliggöra byggandet krävs samverkan mellan

samtliga byggherrar för detta har man bildat en Samverkansorganisation mellan Järfälla kommun, FUT, TF, Trafikverket, Sagax och Serneke. Deltagande i samverkansorganisationen sker främst på projektnivå.



Organisationsbild över samverkansarbetet i Bytespunkt Barkarby.



Figur 5 Bild från modellsamordningsfil, Bytespunkt Barkarby

Ovanstående bild är framarbetad tillsammans med övriga aktörer i bytespunkten. Den är en del av modellsamordningen. Den visar följande

projekt: Orange – tunnelbana, turkos – del av Veddestabron, grått – pendel- och regionaltåg, gult – Sagax exploatering, rosa linjer – bussterminalen.

4 Krav

Följande av TFs riktlinjer har identifierats som berör projektet.

Riktlinje	**Fastställt datum**
Riktlinjer Utformning av terminaler	2019-02-08
Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik	2019-05-20
Riktlinjer Resenärsmiljö – utformning av fasta resenärsmiljöer	2019-05-26
Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning	2019-01-16
Riktlinjer Brandskydd i byggnad, anläggning och fordon	2018-01-16
Riktlinjer Anläggning	2018-01-16
Riktlinjer Affärer inom bygg- och anläggningsprojekt	2018-01-18
Riktlinjer BEST (Bana, El, Signal, Tele)	2019-01-16
Riktlinjer Buller och vibrationer	2019-01-11
Riktlinjer Fastighet (rådighet, rättigheter och innehav)	2019-06-04
Riktlinjer Miljö	2019-02-27
Riktlinjer Lås och tillträde till trafikförvaltningens byggnader, anläggningar och lokaler	2018-06-26
Riktlinjer Social hållbarhet	2019-01-11
Riktlinjer Trafikinformation	2019-01-16
Riktlinjer Infartsparkering	2019-06-03

Utifrån ovannämnda riktlinjer har en kravdatabas tagits fram och stämts av med framtagen systemhandling.

Lagar som gäller för projektet är bland annat:
Plan- och bygglagen, Arbetsmiljölagen, Fastighetsbildningslagen, Kommunallagen, upphandlingslagstiftning mfl
Myndighetskrav för projektet finner man ibland annat BBR, AFS mfl

5 Åtgärder och utredningsalternativ

Projektet har under planeringsfasen bland annat arbetat och tagit fram:

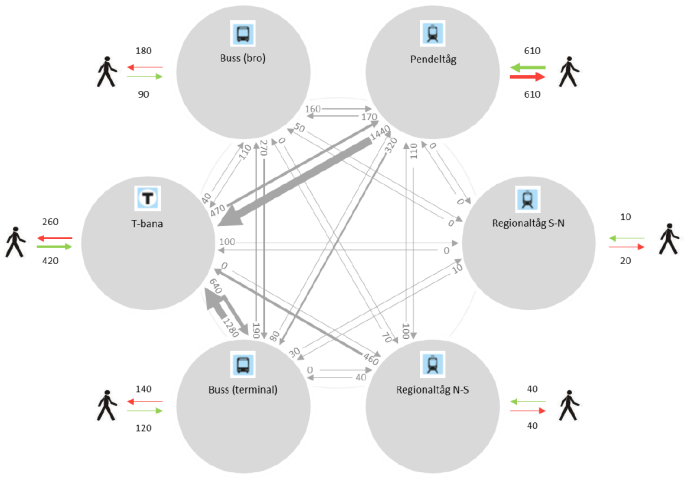
- Trafikanalyser
- Systemhandling – inkl körspårstudier
- Avtal och överenskommelser

5.1 Genomförda trafikanalyser

Planeringstudien har tagit fram trafikanalyser och en systemhandling över bussterminalen.
Enligt *Riktlinjer Utformning av terminaler (RiTerm)* ska trafikanalyser genomföras vid byggandet av nya terminaler. I huvudsak är det två anlyser; en på macronivå och en på micronivå. Kortfattat kan man säja att den första är för bussarna, den andra för resenärsrörelser.
Under våren 2019 genomfördes en trafikanalys för busstrafikering. Analysen innehåller kapacitetsutredning och förslag till justerade linjenät i Barkarby. Behovet av busstrafikerings- och resenärsfunktioner som är nödvändiga för att skapa en attraktiv och hållbar trafikering, för ett långsiktigt perspektiv (år 2050), var också en del av trafikanalysen.
Under 2020 genomfördes en trafikanalys på micronivå över de delar som samverkansparterna gjort bedömningar över att sk flaskhalsar kan uppstå. Det innebär över resenärsflöden. Analysen visar att resenärsflöden under förmiddagens maxtimme är full acceptabla.

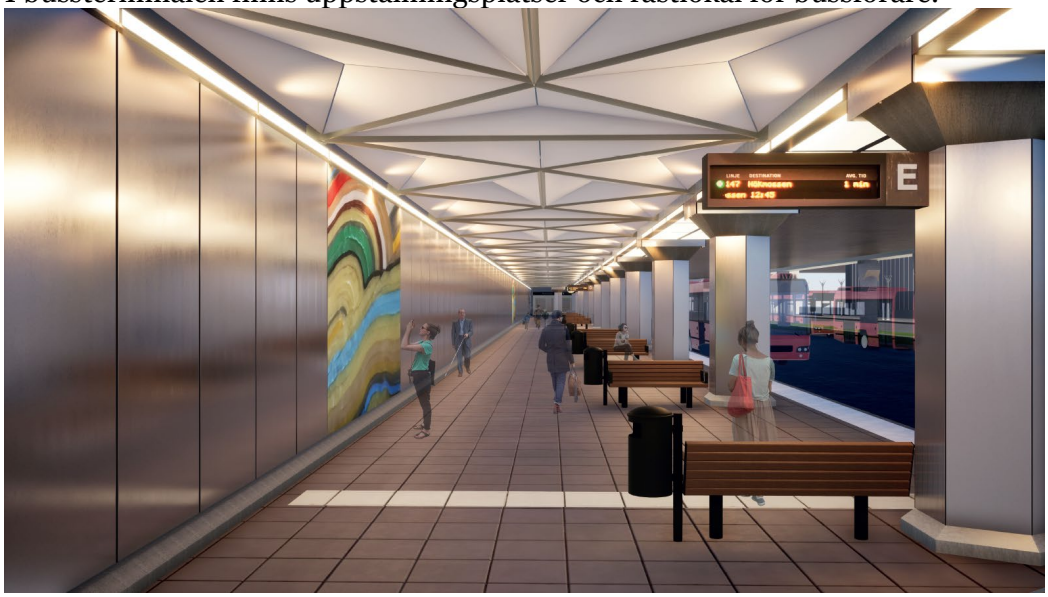
Resenärsflöden under förmiddagens maxtimme 2050

Ca 8500 rörelse inom bytespunkten*



* Det är på samma nivå som Danderyds sjukhus (7400), Alvik (8600) och Ropsten (9000) i maxtimme år 2018 (Fakta om SL och länet). Gullmarsplan bytespunkt har 20800 rörelse i jämförelse år 2018.

Trafikanalyser gjorda för busstrafikering visade att terminalen hade viss kapacitetsbrist. Detta har resulterat till att enbart vändande linjer trafikerar bussterminalen. Genomgående linjer trafikerar bytespunkten på Veddestabron. I bussterminalen finns uppställningsplatser och rastlokal för bussförare.



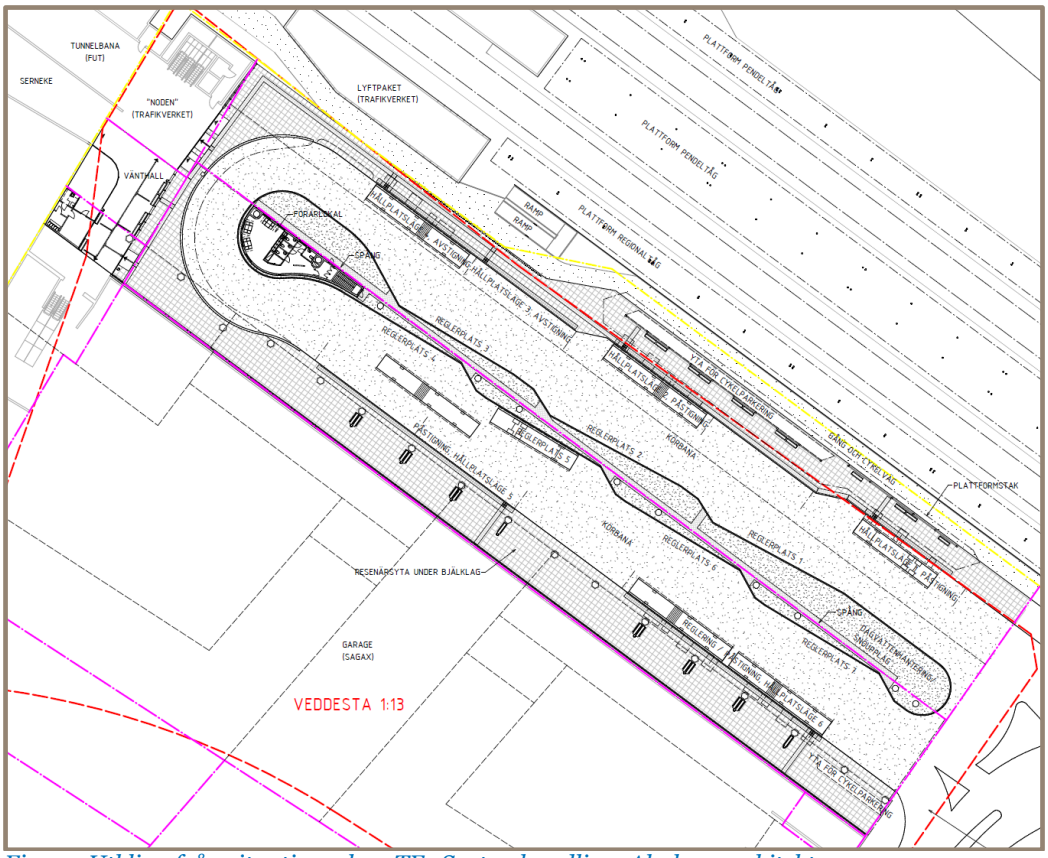
Figur 6 TF, Systemhandling, Ahnborg arkitekter

5.2 Systemhandling

Först en förenklad systemhandling 2019

Arbetet med systemhandlingen påbörjades under 2018. Fram till sommaren 2019 hade en förenklad systemhandling tagits fram med arkitekt och dagvattenkonsult. Under hösten 2019 fortsatte arbetet med systemhandlingen och under första halvåret 2020 arbetades systemhandlingen fram i sin helhet. I arbetet har samarbete skett regelbundet inom TF, främst med Trafikavdelningen och Strategiskutveckling.

Under sommaren 2020 granskades systemhandlingen (18 maj – 5 juni) och en sista version har tagits fram efter detta. Systemhandlingen finns i sin helhet på projektets yta på Atlas, Webbforum.



Figur 7 Utklipp från situationsplan, TF , Systemhandling, Ahnborg arkitekter

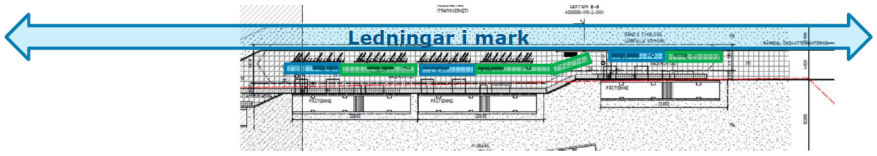
5.2.1 *Byggskedet*

Byggskedet i Bytespunkt Barkarby är komplext. Främst då flera andra byggherrar behöver nyttja bussterminalfastigheten. Projektet deltar i flera samverkansforum för planering av bytespunkten. Detta innebär att utformningen och genomförandet av bussterminalen behöver vara flexibel, och vi behöver se bytespunkten som helhet och inte enbart bussterminalen som en isolerad anläggning.

5.2.2 *Föreslagna förändringar i bussterminalens utformning (efter systemhandlingen)*

Efter framtagningen av systemhandlingen föreslås vissa förändringar i utformningen av bussterminalen. Det är för att bland annat möjliggöra ledningsförläggning till FUT och Trafikverkets anläggningar. Andra förändringar är för kostnadseffektivisering och delvis kvalitetshöjning av terminalen.

Anpassning för FUT och Trafikverkets projekt:
Trafikverket och FUT behöver kunna dra ledningar till sina anläggningar genom bussterminalen. För att kunna göra detta mer kostnadseffektivt för skattebetalarna föreslås att projekterat tak över nordöstra bussterminalen ändras till ’vanliga’ väderskydd. Denna förändring av terminalen innebär att mer plats i marken finns för ledningsgrav.



- Plattformstaket tas bort och ersätts med ’vanliga, stora’ väderskydd ca 3-6 st, ovan i blått. Innebär att dessa väderskydd kan ställas ovan ledningsgrav och ledningsgraven därmed kan breddas till viss del. Konstruktionen för ledningsförläggningen förenklas likaså.
- Konsekvenser för bussterminalen är att fördröjningsmagasin för dagvattenhanteringen behöver tillskapas. Detta kan lösas med tex, nergrävda dv-rör breddas eller växtbäddar tillskapas ’mellan väderskydden’ (ovan i grönt).

Flytta förarlokal och undercentral in i bussvänthallen:
Projekterad plats för förarlokal och undercentral har varit i mitten av terminalen. Under projekteringens arbete visade det sig att källarvåning krävs för att få plats med undercentral. Källarvåningen skulle kräva avsevärt större bergschakt och även att byggnaden då placeras under grundvattennivån. Vidare så blockerar en byggnad i mitten av terminalen siktlinjer och resenärer riskerar att inte bli sedda i hela terminalen. Nedanstående bild visar att detta är möjligt:

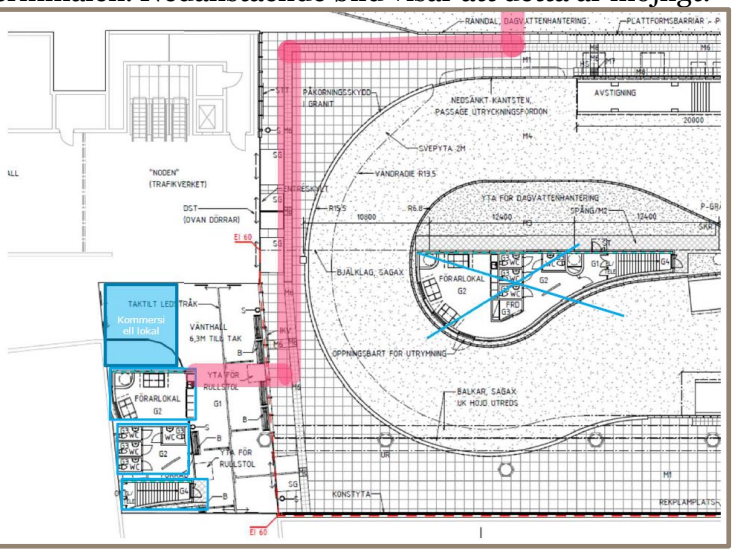
Ändringsförslag

Förutsättningar: 3D-fastigheten för bussvänthallen är mellan +12 och +18. Innebär att två våningar får plats. Byggnaden för förarlokalen tas bort.

UC placeras i bussvänthallen +12 - +14,5. Ovan detta mellan +15 - +18 placeras förarlokal (pentry, rast och wc)

Det finns även kvar en yta för kommersiella lokaler.

Ny ledningsdragning från TrVs fastighet i rött



För mer se ’Barkarby Bussterminal PM systemhandling’.

5.3 Avtal och överenskommelser

Ett antal överenskommelser och avtal har tagits fram, varav tre utgör större påverkan för projektet.

1. Fastighetsbildning
2. Genomförandeavtal med Järfälla kommun
3. Genomförandeavtal med Sagax och Järfälla kommun

5.3.1 Fastighetsbildning

I samverkan med Järfälla kommun och Sagax beslutades att bästa lösningen för tillskapandet av bussterminalfastigheten, Veddesta 2:98, var att först bilda fastigheten Veddesta 2:98 genom köp av del av fastigheten Veddesta 2:1 från Järfälla kommun för en köpeskilling om 1 kr. Resterande del av bussterminalfastigheten kommer att vederlagsfritt fastighetsregleras från Veddesta 1:13 (Sagax fastighet) till Veddesta 2:98. Fastighetsbildningen för Veddesta 2:98 genomfördes våren 2020 och del som regleras från Veddesta 1:13 tillträder SL 2022-01-01 enligt pågående lantmäteriförrättning.
Veddesta 2:98, bussterminalfastigheten, kommer utgöras av ca 6000 kvm, ca hälften av ytan utgörs av en 3D-fastighet under Sagax blivande bjälklag.

5.3.2 Genomförandeavtal med Järfälla kommun

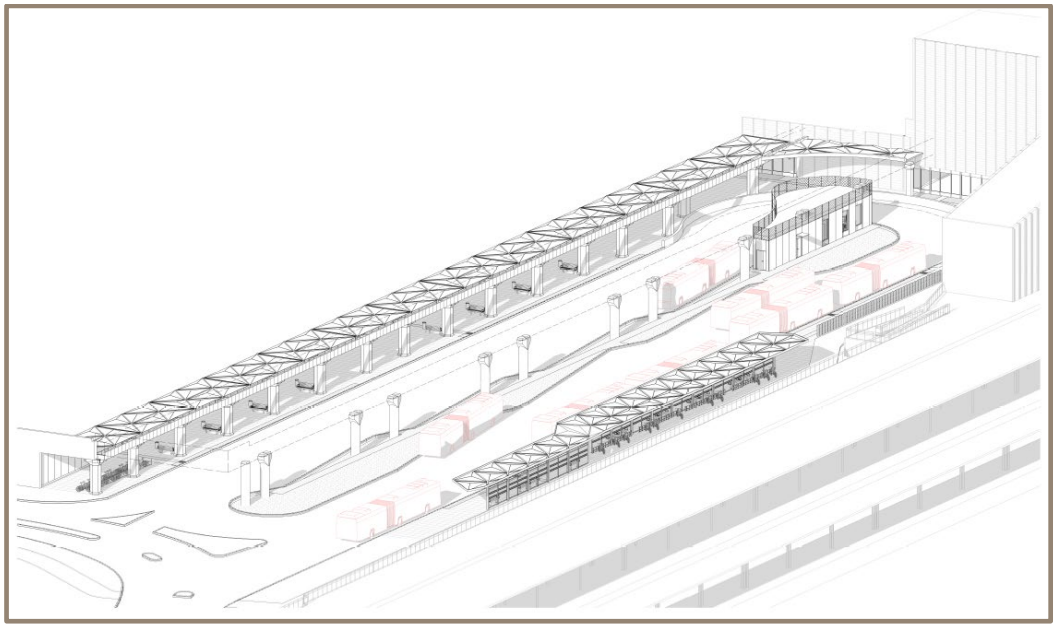
Enligt tidigare överenskommelser ska investeringen för bussterminalen delas lika mellan TF och Järfälla kommun. I överenskommen gränsdragningslista finns definition över vad som ingår i bussterminalprojektet. För att tydliggöra innehållet i bussterminalen, att TF projektleder och är formell byggherre, och betalningsflöden mellan kommunen och TF har ett utkast till genomförandeavtal tagits fram. En uppskattning är att avtalet är klar för underskrift av Järfälla kommun och TF under våren 2021.

5.3.3 Genomförandeavtal med Sagax och Järfälla kommun

Som en följd av Principöverenskommelsen 2015 och dess Tillägg 2018 ska ett genomförandeavtal träffas mellan Sagax, TF och Järfälla kommun. Avtalet kommer innehålla hur Sagax ska kunna bygga sina delar samtidigt som TF bygger bussterminalen. Hänsyn behöver också tas till delar som Trafikverket, FUT och Järfälla kommun bygger.
Inför kommunens antagande av detaljplanen våren 2020 tecknades ’Barkarby Kompletterande avtal’ mellan Järfälla kommun, Sagax och TF. Avtalet innehöll i huvudsak tre punkter:

1. Överenskommelse om fastighetsreglering (del av fastighet överförs från Sagax till SLs nybildade fastighet)
2. Principer för servitutsbildning och fastighetsreglering av 3D-fastighetsgräns
3. Ett genomförandeavtal ska tecknas

Avtalsdiskussionerna med Sagax har återupptagits under mars 2021. En tidplan för framtagning av genomförandeavtal har tagits fram, och en uppskattning ar att genomförandeavtal finns klart innan sommaren 2021.



Figur 8 TF, Systemhandling, Ahnborg arkitekter

6 Fortsatt arbete för projektet

Utvecklingen av en gemensam bytespunkt kräver att alla deltar i samverkansarbetet, därför är det viktigt att TF fortsätter med sin medverkan. Även om projektet för nya bussterminalen inte har någon aktiv pågående projektering är det viktigt att delta i samverkan.

Uppskattad byggstart för bussterminalen är ca 2024. Före byggstart för bussterminalen behöver vissa förberedande arbeten utföras under 2021-2023. Förberedande arbeten är tex ledningsförläggning och bergschakt. Förberedande arbeten planeras utföras gemensamt med FUT, Trafikverket, Järfälla kommun och Sagax.

6.1 Rekommendation om fortsatt arbete:

- Fortsatt deltagande i Samverkansarbetet för bytespunkten. Frågor som kräver samverkan är tex: Utformning av projekten, Byggproduktionsplanering, Miljö, Trygghet, Kommunikation, Modellsamverkan, Riskhantering, Kris och incident
- Slutföra arbetet med genomförandeavtal med Sagax och Järfälla
- Slutföra arbetet med genomförandeavtal med Järfälla
- Delta i samverkan för förberedandearbeten för bussterminalen

Kst 2015/469-4

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 bussterminal 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.

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 11 /12 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

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.

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.**

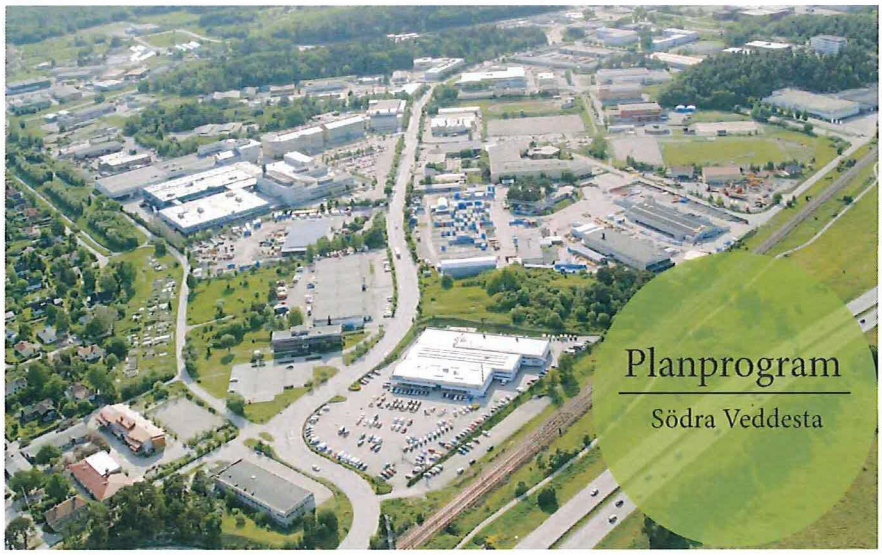
Samtidigt utvecklas Barkarbystaden på andra sidan E18, med ett stadscentrum/nav för utbildning, teknikutveckling, kultur och eventuellt vård som kompletterar kommande centrumbildning kring Stockholm väst.

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

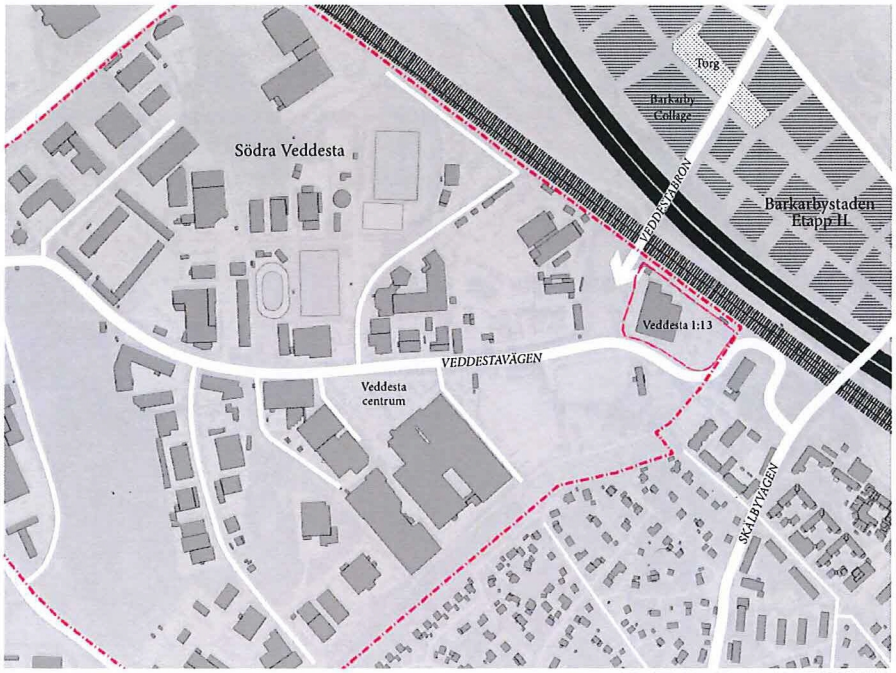
Planprogram

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



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

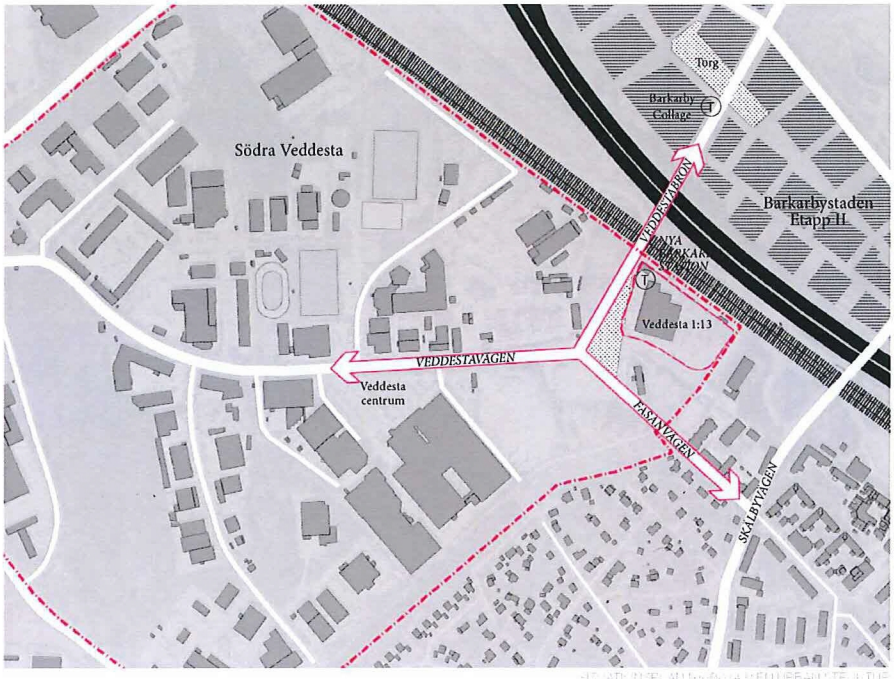
Fastigheteten Veddesta 1:13 (ca 14 800 kvm), i etapp 2 platsen för bytespunkten nya Barkarby station / Stockholm Väst (på sikt en av de tyngsta noderna för kollektivtrafik i norra Stor-Stockholm). Idag bilhandel (Riddermarks bil och Kindwalls bil) om 4800 kvm.

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.



STRATEGI 1

Koppla samman huvudstråk!

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

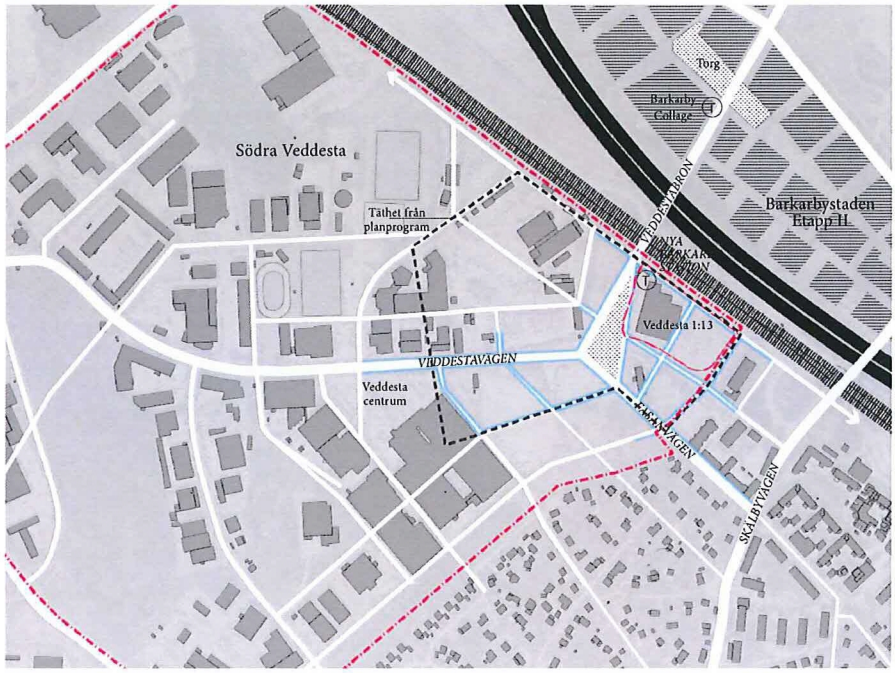
VEDDESTAVÄGEN / VEDDESTABRON

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



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.

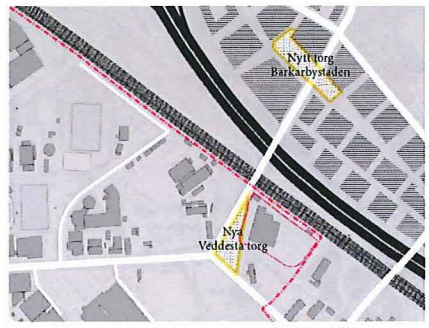
Volymstudie Veddesta 1:13
Parallella uppdrag White 2015.10.01



STRATEGI 3

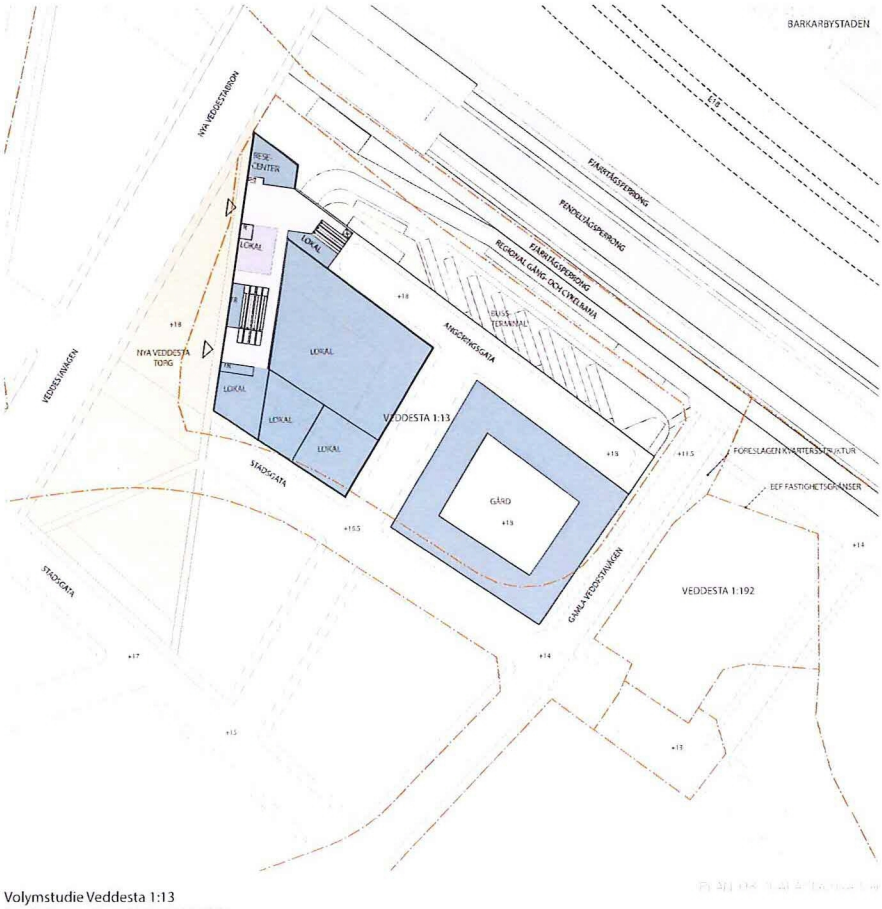
Ett nytt torg!

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!

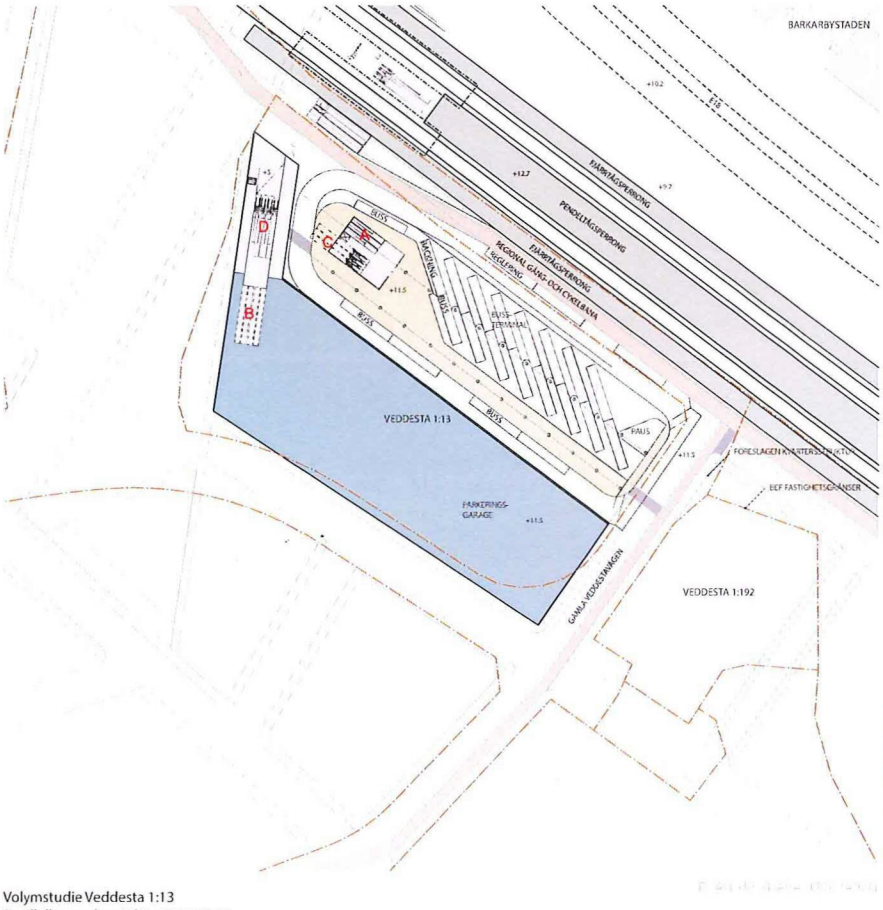
NYA VEDDESTA TORG

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.





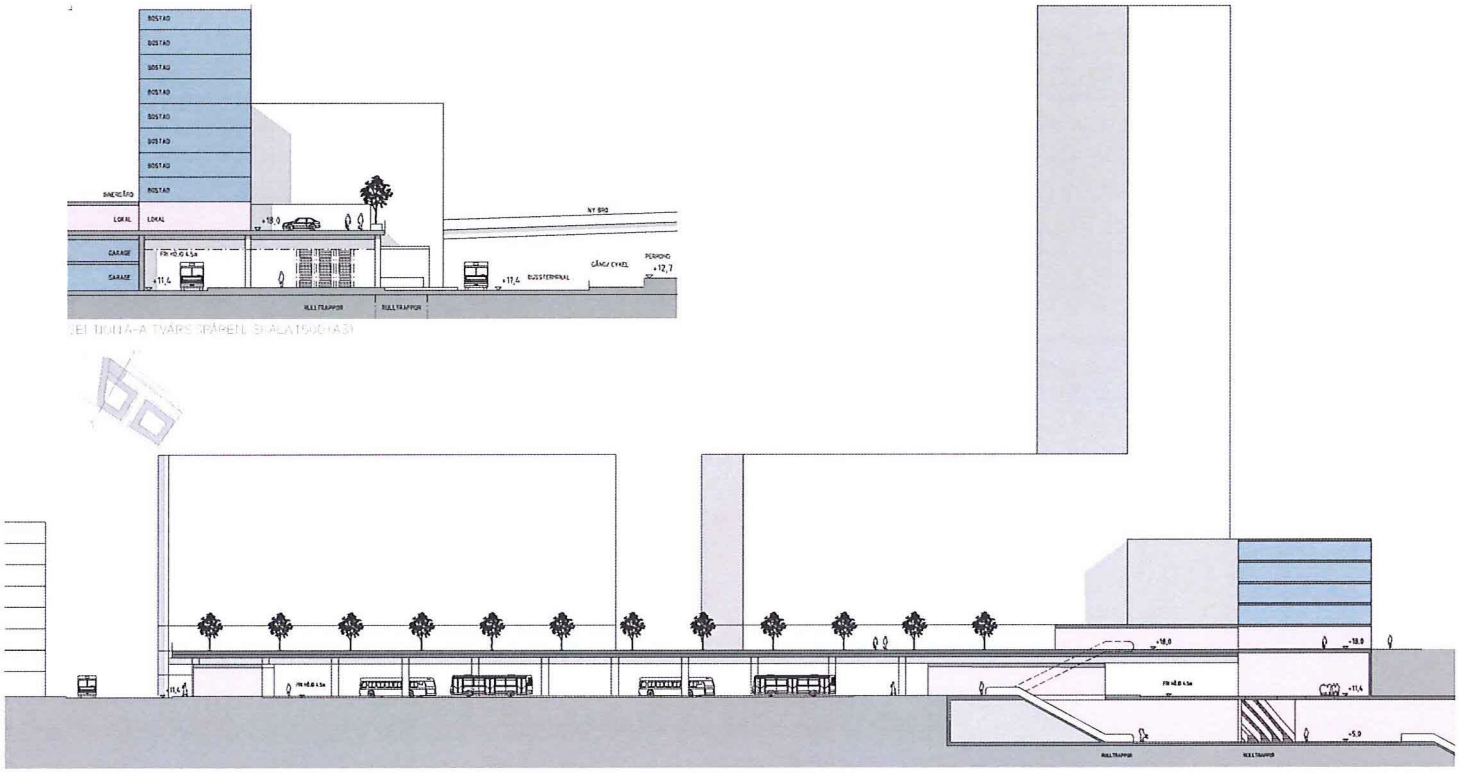
STRATEGI 4

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 tillgodses 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.

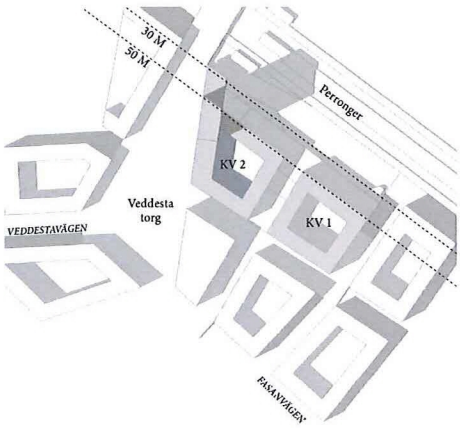
LEVANDE BOTTENVÅNINGAR

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

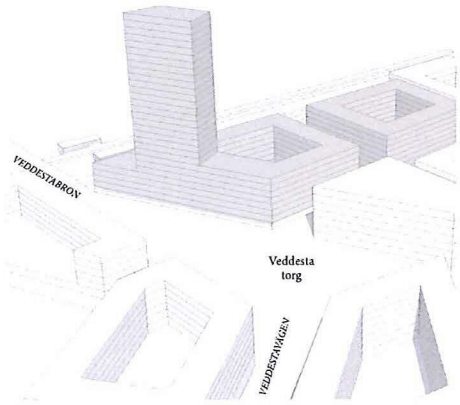
KVARTER 1	AREA KVM	PROGRAM
PLAN 1	2 [illegible]	HANDEL/KONTOR
PLAN 2-8	8 [illegible]	BOSTÄDER
9	1 [illegible]	

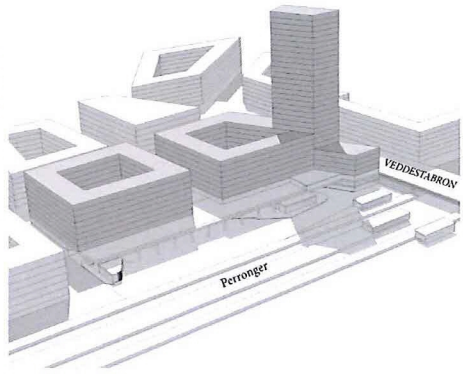
KVARTER 2		
PLAN 1-2	6 [illegible]	FÖRSKOLA/SKOLA
PLAN 1	4 [illegible]	HANDEL/KONTOR
PLAN 2-5	12 [illegible]	BOSTÄDER
PLAN 6-8	7 [illegible]	BOSTÄDER
PLAN 9-30	9 [illegible]	BOSTÄDER
10	1 [illegible]	

TOTAL BTA	54235 KVM	EXKL. GARAGE

GARAGE		
[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	

KONSEKVENSANALYS





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

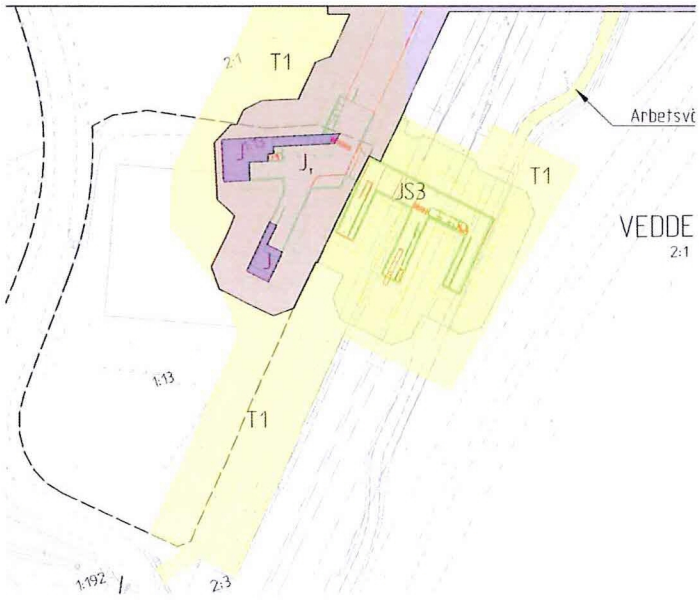
- EVIDENS
Anna Rogberg
Henrik Österberg

- 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

- J1 Ny järnvägsmark med permanent äganderätt under mark
- J Ny järnvägsmark med permanent äganderätt över mark

PERMANENTA MARKANSPRÅK MED SERVITUTSRÄTT

- J1 Område med servitutsrätt under mark
- J2 Servitut för serviceväg
- J3 Servitut för utrymningsväg
- J4 Servitut för grundkonstruktioner och skyddszon
- J5 Servitut för anläggande och vidmakthållande av ledningar och fördröjningsmagasin för anläggningsvatten

TILLFÄLLIGA MARKANSPRÅK

- T Område med tillfällig nyttjanderätt. Gäller 7 år från byggstart
- T1 Bygg- och etableringsområde samt byggväg
- T2 Byggväg även öppen för annan trafik, får ej blockeras
- T3 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 ("Holken")	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	

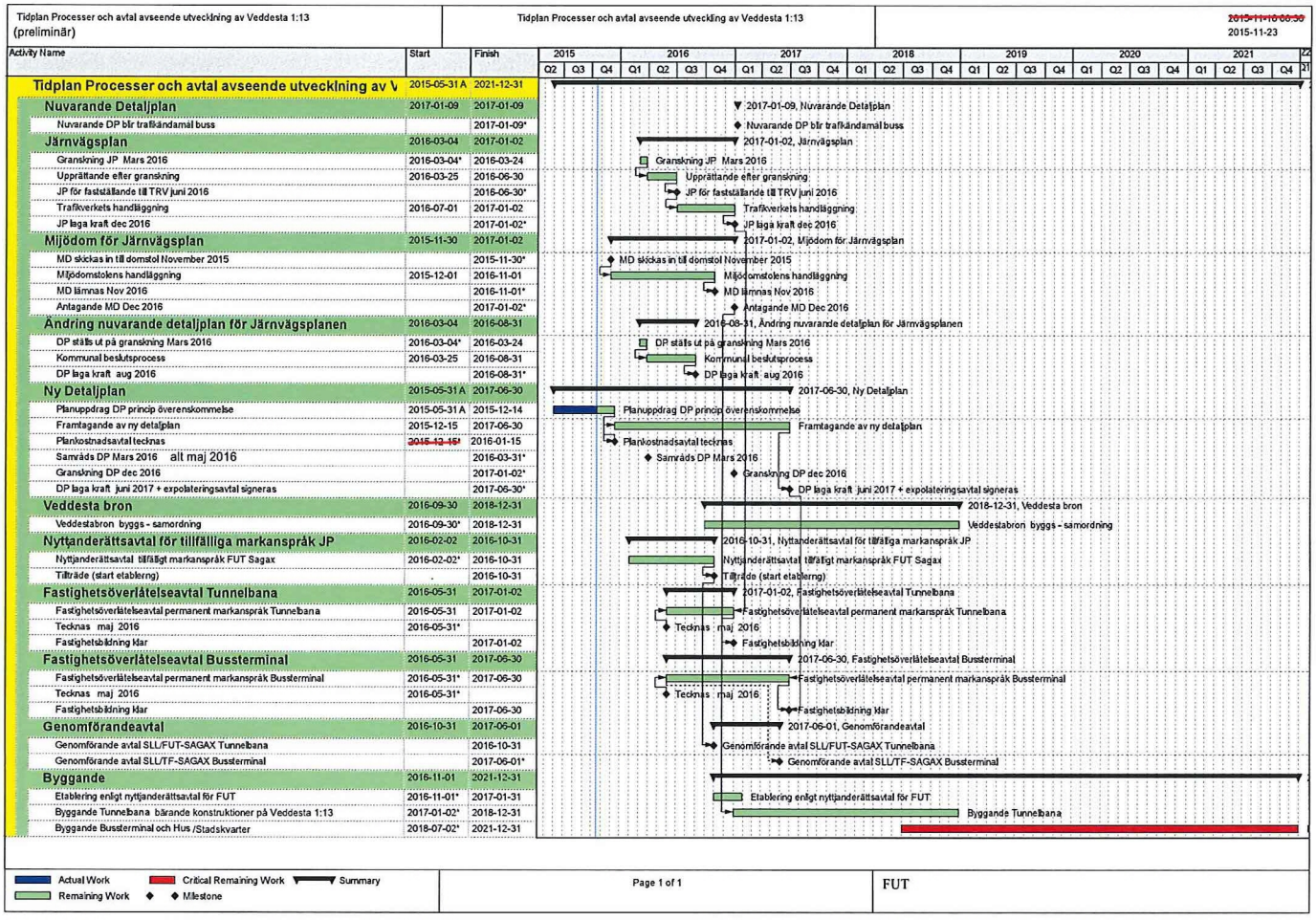
Väggbeklädnad Bussterminalen:

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.

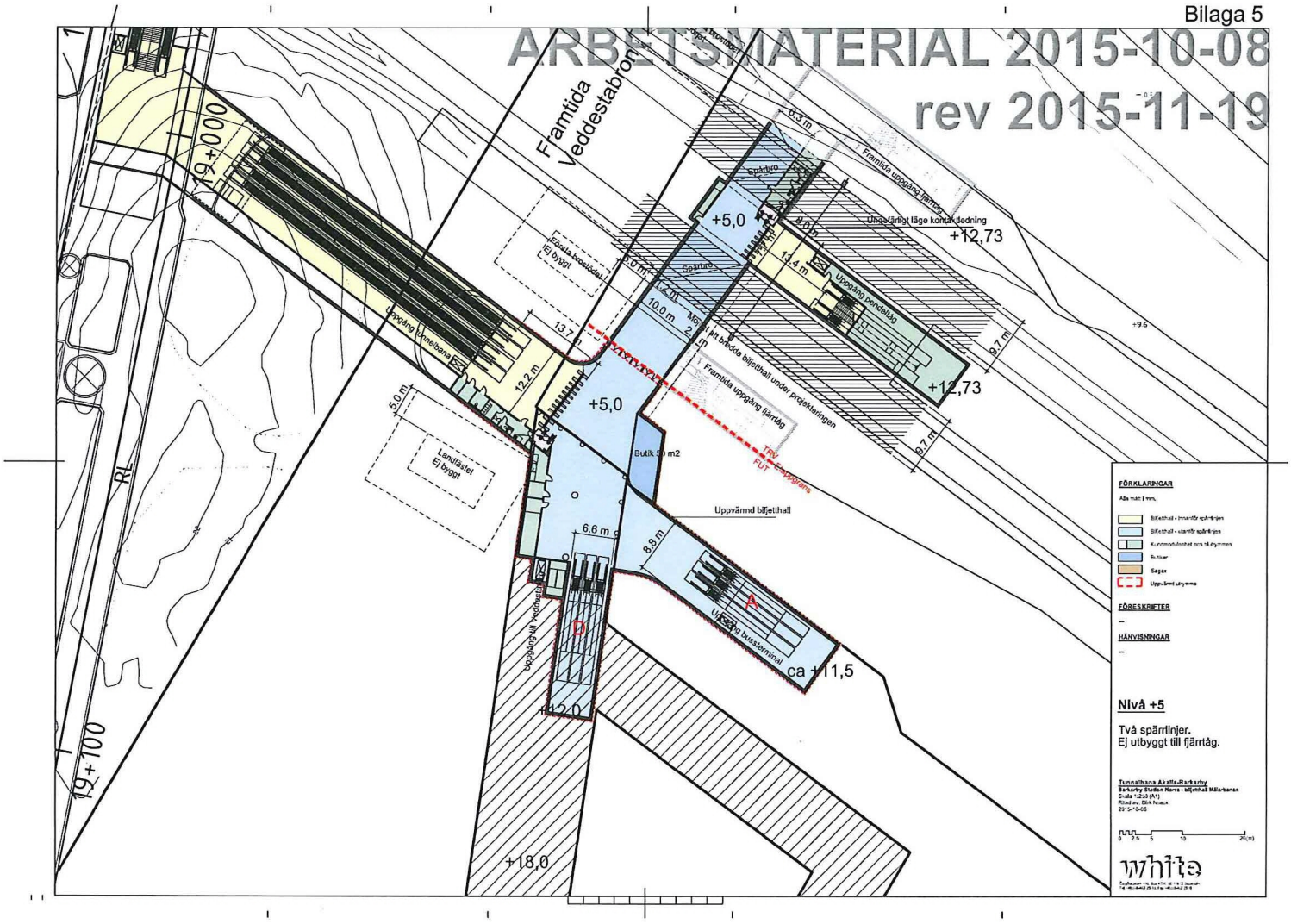
Om användningsområdet på det våningsplan som gränsar mot bussterminalen ändras från garage till butikslokal eller liknande är parterna överens om att fönsteröppningar kan vara positiva för bägge parter. Antal öppningar och placering av dessa ska parterna skriftligen överenskomma om i god tid innan de 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
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
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 all maj 2016 2016-03-31*
Granskning DP dec 2016 2017-01-02*
DP laga kraft juni 2017 + expolateringsavtal signeras 2017-06-30*
Veddesta bron 2016-09-30 2018-12-31
Veddestabron byggs - samordning 2016-09-30* 2018-12-31
Nyttjanderättsavtal för tillfälliga markanspråk JP 2016-02-02 2016-10-31
Nyttjanderättsavtal tillfälligt markanspråk FUT Sagax 2016-02-02* 2016-10-31
Tillträde (start etablering) 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 Bussterminal 2016-05-31 2017-06-30
Fastighetsöverlåtelseavtal permanent markanspråk Bussterminal 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 Bussterminal 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 Bussterminal och Hus /Stadskvarter 2018-07-02* 2021-12-31
2017-01-09, Nuvarande Detaljplan
Nuvarande DP blir trafikändamål buss
2017-01-02, Järnvägsplan
Granskning JP Mars 2016
Upprättande efter granskning
JP för fastställande till TRV juni 2016
Trafikverkets handläggning
JP laga kraft dec 2016
2017-01-02, Miljödom för Järnvägsplan
MD skickas in till domstol November 2015
Miljödomstolens handläggning
MD lämnas Nov 2016
Antagande MD Dec 2016
2016-08-31, Ändring nuvarande detaljplan för Järnvägsplanen
DP ställs ut på granskning Mars 2016
Kommunal beslutsprocess
DP laga kraft aug 2016
2017-06-30, Ny Detaljplan
Planuppdrag DP princip överenskommelse
Framtagande av ny detaljplan
Plankostnadsavtal tecknas
Samråds DP Mars 2016
Granskning DP dec 2016
DP laga kraft juni 2017 + expolateringsavtal signeras
2018-12-31, Veddesta bron
Veddestabron byggs - samordning
2016-10-31, Nyttjanderättsavtal för tillfälliga markanspråk JP
Nyttjanderättsavtal tillfälligt markanspråk FUT Sagax
Tillträde (start etablering)
2017-01-02, Fastighetsöverlåtelseavtal Tunnelbana
Fastighetsöverlåtelseavtal permanent markanspråk Tunnelbana
Tecknas maj 2016
Fastighetsbildning klar
2017-06-30, Fastighetsöverlåtelseavtal Bussterminal
Fastighetsöverlåtelseavtal permanent markanspråk Bussterminal
Tecknas maj 2016
Fastighetsbildning klar
2017-06-01, Genomförandeavtal
Genomförande avtal SLL/FUT-SAGAX Tunnelbana
Genomförande avtal SLL/TF-SAGAX Bussterminal
Etablering enligt nyttjanderättsavtal för FUT
Byggande Tunnelbana
Actual Work
Remaining Work
Critical Remaining Work
Milestone
Summary
Page 1 of 1
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
+18,0
ca +11,5
+12,0
Framtida uppgång fjärrtåg
Uppgång pendeltåg
Uppgång tunnelbana
Uppgång busstermina
Spårbro
Spårbro
Befintlig uppgång
Framtida uppgång fjärrtåg
Framtida uppgång fjärrtåg
Befintlig uppgång
Landfästet Ej byggt
Landfästet Ej byggt
Butik 50 m2
Uppvärmd biljetthall
Mellanliggande biljetthall under projekteringen
TRV FUT Gränsgräns
8,3 m
8,0 m
13,4 m
10,0 m
12,2 m
13,7
5,0 m
6,6 m
8,8 m
9,7 m
9,7 m
FÖRKLARINGAR
Alla mått i mm.
Biljetthall - innanför spärrlinjen
Biljetthall - utanför spärrlinjen
Kommoduletthet och tillbyrimmen
Butiker
Sagar
Uppvärmt utrymme
FÖRESKRIFTER
–
HÄNVISNINGAR
–
Nivå +5
Två spärrlinjer.
Ej utbyggt till fjärrtåg.
Tunnelbana Akalla-Barkarby
Barkarby Station Norra - biljetthall Millerbanan
Skala 1:250 (A1)
Ritad av: Dirk Kraus
2015-10-08
0 2,5 5 10 20(m)
white

JÄRFÄLLA KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Sammanträdesdag
2015-12-07

Nämnd e. dyl.	Kommunfullmäktige
Plats och tid	Järfällasalen, kommunalhuset, Jakobsberg, 18.30 – 22.15
Beslutande	Se bilaga 1.
Övriga närvarande	Ej tjänstgörande ersättare Agnita Wärn (MP) Politisk sekreterare Fredrik Ståhl (S) Kommundirektör Christina Rapp Lundahl, ekonomidirektör Ingvar Håkansson, kommunikationsdirektör Mats O Johansson, socialdirektör Johan Bergman, kommunjurist Frederic Klinghoffer, kommunsekreterare Kristofer Duarte, sekreterare Ella-Britt Örnstedt
Justerare	Anita Mickos (L) och Anneli Johansson (S)
Justeringens plats och tid	Måndagen den 14 december 2015, kl. 16.00
Underskrifter	Sekreterare Ella-Britt Örnstedt Ella-Britt Örnstedt Paragrafer 158-189 Ordförande Anette Lindered Anette Lindered (S) Justerande Anita Mickos Anneli Johansson Anita Mickos (L) Anneli Johansson (S)

ANSLAG

Kommunfullmäktiges protokoll från sammanträdet 2015-12-07 är justerat och finns hos registrator.

Ella-Britt Örnstedt
Ella-Britt Örnstedt

Detta anslag sätts upp	2015-12-15	Anslaget tas ned	2016-01-05

Expedieras till
Claes Thunblad
Christina Rapp Lundahl
Göran Persson
Emelie Grind
Carolina Bjurling
Ingvar Håkansson
Axel Bernhult
Claes Wester
Birgit Reinbrand
Susanne Norén
Birgitta Forslund
Solveig Nilsson
Annette Liljestrand
Yvonne Danielsson
Lilian Rosenberg
Lucia Mecea
Karina Karro
Christina Larsson
Birgitta Vesström Eklund
Monica Djerf
Claire Thom Lönn
Kristina Grübb
Akten

§ 29
Firmatecknare för avtal, köpehandingar, fullmakter och dylikt

Dnr Kst 2015/233

Arbetsutskottets beslut

1. Kommunens firma i fråga om avtal, köpehandlingar, fullmakter och andra liknande handlingar tecknas av kommunstyrelsens ordförande Claes Thunblad, kommundirektör Christina Rapp Lundahl, biträdande kommundirektör Göran Persson, samhällsbyggnadsdirektör Emelie Grind och kvalitetsdirektör Carolina Bjurling, två i förening.
2. Kommunens firma i fråga om låneförbindelser för upptagande av lån och borgensåtaganden tecknas av kommundirektör Christina Rapp Lundahl, vik ekonomidirektör Ingvar Håkansson, finanschef Axel Bernhut och redovisningschef Claes Wester, två i förening.
3. Kommunens firma i fråga om plusgiro, bankgiro, samtliga bankkonton och bankfack tecknas av kommundirektör Christina Rapp Lundahl, vik ekonomidirektör Ingvar Håkansson, finanschef Axel Bernhult och redovisningschef Claes Wester två i förening eller en av ovanstående personer med kontrasignation av förvaltningscontroller Birgit Reinbrand, ekonom Susanne Norén, ekonomisekreterare Birgitta Forslund, ekonomisekreterare Solveig Nilsson

eller ekonomisekreterare Annette Liljestrand.

4. Kommunens firma för momsredovisning tecknas av vik ekonomidirektör Ingvar Håkansson, finanschef Axel Bernhult, redovisningschef Claes Wester, ekonom Susanne Norén, ekonomisekreterare Yvonne Danielsson och ekonomisekreterare Solveig Nilsson, var för sig.
5. Kommunens checkkonto 3529 18 18827 i Nordea avseende kommunens löneenhet tecknas av Lilian Rosenberg, Lucia Mecea, Karina Karro, Christina Larsson, Birgitta Vesström Eklund, Monica Djerf, Clarie Thom Lönn och Kristina Grübb, var för sig.
6. Detta beslut gäller fr o m 15 juni 2015 då Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut den 1 april 2015, § 15, ska upphöra att gälla.

Ärendet i korthet

Med anledning av personalförändringar föreslås ändring av gällande beslut om firmatecknare för avtal, köpehandlingar, fullmakter och dylikt.

Handlingar

1. Kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2015-05-20

Arbetsutskottets behandling

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar enligt kommunstyrelseförvaltningens förslag.

Expedieras till
Samhällsbyggnadskontoret
Sagax
Landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana FUT
Landstingets trafikförvaltning
Akten

§ 163
Principöverenskommelse och utökat planuppdrag för Veddesta 1:13

Dnr Kst 2015/469

Kommunstyrelsens beslut

1. Det av kommunstyrelsen 2015-02-02 givna planuppdraget för Södra Veddesta, etapp 1 utökas till att omfatta fastigheten Veddesta 1:13.
2. Upprättat förslag till principöverenskommelse mellan landstinget, Sagax och Järfälla kommun avseende utveckling av fastigheten Veddesta 1:13 vid Barkarby station godkänns.

Ärendet i korthet

Fastighetsägaren Sagax, landstinget genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana och trafikförvaltningen och Järfälla kommun har gemensamt tagit fram ett förslag på hur fastigheten Veddesta 1:13 kan utvecklas för att inrymma bussterminal och ny bebyggelse i stadskvarter ovanpå bussterminalen vid Barkarby station. Förslaget till principöverenskommelse reglerar gestaltning, finansiering och genomförande. Överenskommelsen förutsätter utökat planuppdrag för Södra Veddesta etapp 1.

Handlingar

1. Kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2015-11-23
2. Bilagor 1 - 5, volymstudier Veddesta 1:13
3. Principöverenskommelse avseende utveckling av fastigheten Veddesta 1:13

Kommunstyrelsens behandling

Lämnade förslag

Mikael Jämtsved (MP) yrkar bifall till kommunstyrelseförvaltningens förslag.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att kommunstyrelsen beslutar enligt kommunstyrelseförvaltningens förslag.

Trafikförvaltningen
Sektion Buss, Pendeltåg och Bytespunkter
Delportfölj Buss

ANALYS/ANALYS/PLAN
2022-03-16
Version

Ärende/Dok. id.
2351913
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Linnea Wetterberg
+46 761 251 334
linnea.dessi-wetterberg@regionstockholm.se

Barkarby Bussterminal

☐Hållbarhetsanalys i planeringsbeslut
☒Hållbarhetsinriktning i genomförandebeslut

Kortfattad projektinformation

Projektnamn:	Barkarby Bussterminal	**Projektnr:**	501071
Huvudprojekt:		**Ingår i program:**	Program Buss
Sponsor:	Christian Herold	**Programledare**:	Kent Hietala
Projektledare:	Linnea Wetterberg		
Beställare:	Fredrik Cawalli Björkman	**Mottagare:**	Anna Mostert
Styrgrupp:	Styrgrupp Delportfölj Buss		
Kort beskrivning av projektet:	Ny bussterminal vid nya bytespunkten i Barkarby. Bussterminalen byggs vid nya tunnelbanans uppgång. Bussterminalen kommer delvis vara överbyggd av privat exploatering.		

- *Rapporten är en del av beslutsunderlaget för Trafiknämnden eller Regionfullmäktige vid planeringsbeslut (s.k. Hållbarhetsanalys) respektive genomförandebeslut (s.k. Hållbarhetsinriktning)*
- *Rapporten skall redovisa projektets hållbarhetsstatus samt visa på eventuella ambitionsförändringar i förhållande till tidigare beslut.*

Trafikförvaltningen
Sektion Buss, Pendeltåg och Bytespunkter
Delportfölj Buss

ANALYS/PLAN
2022-03-16
Version

Ärende/Dok. id.

Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1 Kortfattad redovisning av projektets hållbarhetsaspekter 3
1.1 Miljömässiga hållbarhetsaspekter 3
1.2 Sociala hållbarhetsaspekter 5
2 Redovisning av projektets utvalda hållbarhetsindikatorer 8

Trafikförvaltningen
Choose an item
Sektion Buss, Pendeltåg och Bytespunkter
Delportfölj Buss

ANALYS/PLAN
2022-03-16
Version

Ärende/Dok. id.

Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1 Kortfattad redovisning av projektets hållbarhetsaspekter

1.1 Miljömässiga hållbarhetsaspekter

Aspekt	**Kort beskrivning av relevans** (varför relevant och viktig att jobba med alt. irrelevant för projektet)	**Beskriv hur projektet omhändertar aspekten i *-projektering* (*bygg/anläggningar) eller* *-produkt/kravspecifikation* (*fordon och system*) *utifrån följande "faser":***		
		System och designval och lokalisering.	*Byggnation/Produktion*	*Drift och avveckling/skrotning*
Begränsa klimatpåverkan Minimera utsläpp av växthusgaser från material och byggprodukter, bygg-etableringen, drift samt avveckling av projektets anläggningar	Låg relevans. Endast val av ytbeläggning i bussterminalen kan påverkas. Bussterminalen uppförs på en befintlig industritomt. Projektet beroende av intilliggande projekt vars schaktningsarbeten är avsevärt större.	Dagvattenanläggningen är anpassad efter behov och placeras för att minska sprängningsarbeten. Utred behov och konsekvenser av markvärme.	Kravställning på entreprenören enligt RiMiljö. Masshanteringsplan kommer att begäras från entreprenör.	Vid eventuell avveckling är det markbeläggning och väderskydd som behöver omhändertas. Konstruktionerna är lätta att riva. Ovanpåliggande konstruktioner ansvarar annan fastighetsägare för.
Energi: Effektiva system samt förnybara energibärare.	Låg relevans. Bussterminalen är främst placerad utomhus. Inomhusdelar består av bussvänthall med pauslokal för förare.	Se punkt om markvärme ovan.	Kravställning på entreprenören enligt RiMiljö.	Fortsätta utredning av laddning av el-bussar. Utred effektivaste system för uppvärmning av inomhusytor.
Klimatanpassning: Vattennivåer, skyfall, värmeeffekter, vindlaster, snölaster, fuktighet slagregn samt risk för ras, erosion, sättningar, föroreningsspridning	Relevant. Projektet kommer omfatta en dagvattenanläggning med växtbäddar som renar dagvattnet från körytorna.	Lösning med växtbäddar för dagvattenhantering är framtagen.		

Resurs-användning: Materialflöden under produktion och drift, återvinning och återbruk	Låg relevans.	Utred om möjligt att återanvända väderskydd från tillfällig terminal. Betongplattor troligen inte möjliga att återanvända från tillfällig terminal eftersom denna måste vara i drift fram tills nya är invigd.	Se punkt om masshantering ovan.	
Ekologiska värden: Påverkan på naturmark och naturvärden samt biologisk mångfald. Befintliga ekosystem-tjänster samt förstärkning av dessa.	Relevant. Bussterminalen byggs på en yta som idag består av parkeringsyta och bilförsäljning. I och med anläggandet av dagvattenanläggningen torde utsläppen till naturen minska.	Lösning för med växtbäddar för dagvattenhantering framtagen.		Skötselplan för dagvattenanläggningens underhåll och ekologiska värde.
Effektiv markanvändning: Lokalisering för optimering av kollektivtrafik samt minimering av markanspråk	Bussterminalen uppförs vid tunnelbanans och pendeltågets utgångar.	Bussterminalen uppförs yteffektivt på en befintlig industritomt.		
Kulturmiljö: Påverkan på bevarandevärd bebyggelse och fornlämningar	Ej relevant.			
Ljud och vibrationer: Bullerskydds-åtgärder, minimera vibrationer och stomljud	Låg relevans. Ovanpåliggande konstruktioner och byggnader ska anpassas efter bussterminalen, har säkerställts i detaljplan.	Utred ljudmiljön för resenärer.		
Lokala utsläpp och emissioner: Till luft, mark, yt- och grundvatten	Relevant. Bussterminalen renar sitt eget dagvatten innan det släpps ut i kommunens system.			Dagvatten rening.
Hydrologiska förhållanden	Mindre relevant. Schaktningsarbeten kommer ske ovan grundvattennivån.	Bussterminalens lägsta punkt är placerad för att minimera påverkan vid eventuella	Schaktning sker ovan grundvattennivån. Grundvattennivån mäts	

Påverkan på grundvatten och ytvatten.	Kommunen har tagit fram flertalet utredningar gällande översvämning i området.	översvämningar (minimera påverkan för tunnelbana eller stambana).	kontinuerligt tillsammans med andra aktörer i bytespunkten.	
Övrigt projekt-specifikt	Samverkan sker mellan FUT, Järfälla kommun och Trafikverket där utsedda arbetsgrupper arbetar med specifika funktioner, tex arbetsgrupp miljö.		Informationsutbyte mellan byggherrarna i miljöarbetet sker kontinuerligt i arbetsgrupp miljö. Bland annat information om grundvattenmätningar och förekomst av markföroreningar.	

1.2 Sociala hållbarhetsaspekter

Aspekt	**Kort beskrivning av relevans** (varför relevant och viktig att jobba med alt. irrelevant för projektet)	**Beskriv hur projektet omhändertar aspekten i *-projektering*** (*bygg/anläggningar) eller* ***-produkt/kravspecifikation*** *(fordon och system)* ***utifrån följande "faser":***		
		System och designval och lokalisering.	*Byggnation/Produktion*	*Drift och avveckling/skrotning*
Mobilitet; -Prioritera gång, cykel, kollektivtrafik (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll) -Öka kollektivtrafikens marknadsandel -Digitalisering	Bussterminalen är placerad för att minimera avståndet för byten mellan spårbunden trafik och busstrafik.	Kommunen planerar flera gång- och cykelvägar till bytespunkten. I bussterminalen finns visst utrymme för cykelparkering.	Se tillgänglighet nedan.	
Jämställdhet och jämlikhet; -Jämlikhet - lika påverkansmöjligheter (samråd) -Jämställdhet - lika påverkansmöjligheter (inom projektet) -Lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjligheter)			Kravställning till entreprenör.	

Folkhälsa; -Hälsofrämjande arbetsmiljö inom investeringen (byggnation, drift och underhåll) - Främja hälsosamma levnadsanor och människors hälsa som vistas och rör sig i och/eller i närheten av kollektivtrafiken (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll)	Relevant	Arbetsmiljöprojektering genomförd och följs upp. Kommunen anordnar cykelparkering i anslutning till nya bytespunkten samt anordnar trygga gång- och cykelvägar till bytespunkten.	Aktivt arbete med byggarbetsmiljön i byggproduktionsskedet.	
Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning; - Tillgänglighetsaspekter inom investeringen och möjlighet till Universell utformning - Tillgänglighetsaspekter för investeringens påverkan på färdtjänsten	Relevant Under drift, men ej under byggproduktion.	Utforma en tillgänglighetsanpassad bussterminal. Samverkan med andra byggherrar i bytespunkten för t ex skyltning och tillgänglighet.		Samverkan med andra byggherrar i bytespunkten för t ex skyltning och tillgänglighet.
Barnperspektiv; -Inhämta och prioritera barns och ungas synpunkter -Barn och ungas möjlighet att använda investeringen (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll)	Relevant	TF kommer förorda att en Barnkonsekvensanalys görs för hela bytespunkten.		
Integration; -Främja ett förenklat vardagsliv genom ökad tillgänglighet till arbete och utbildning, service och rekreation -Bidra till en sammanhållen region -Minska barriäreffekter (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll)	Relevant. Bussterminalen binderihop Barkarby.		Sysselsättningsklausul förordas för upphandlade entreprenörer.	
Trygghet; -Trygghet till och från kollektivtrafiken inom investeringen(byggnation, drift och	Relevant Projektet har initierat arbetsgrupp för trygghets frågor i hela bytespunkten.	Samverkar med flertalet byggherrar i bytespunkten för trygghetsfrågorna.	Fortsätta samverkan med byggherrar i bytespunkten för trygghetsfrågorna	

underhåll) -Trygghet inom trafik och kundmiljö inom investeringen (utformning av tjänst, byggnation, drift och underhåll)"				
Övrigt projekt-specifikt				

2 Redovisning av projektets utvalda hållbarhetsindikatorer

Prio- aspekt	**Indikator**	**Målinriktning** *(Planeringsbeslut)* **Målvärde** *(Genomförandebeslut)*	**Ambitions-förändring samt motivering**	**Mål som indikator kopplar till** *(dvs till övergripande mål, riktvärde e.dyl)*
1 Lokala utsläpp och emissioner	Kommunens gränsvärden för dagvattenutsläpp klaras.	Ja	Ej applicerbar	RiMiljö och kommunens dagvattenpolicy.
2 Trygghet	Anläggningen upplevs som trygg.	Ja	Oförändrad	RiSoc, RiTill

Tilläggsavtal till principöverenskommelse avseende finansiering av ny bussterminal i Barkarby i Järfälla kommun

Bilagor

Bilaga 1, Gränsdragningslista
Bilaga 2, Principskisser

1 Parter

Detta tilläggsavtal avseende finansiering av ny bussterminal i Barkarby i Järfälla Kommun (”**Avtalet**”) har denna dag träffats mellan

AB Storstockholms Lokaltrafik, org. nr. 556013-0683 och Trafiknämnden inom Region Stockholm (tidigare SLL), org. nr. 232100-0016, (gemensamt kallade ”**Regionen**”)

och

Järfälla kommun, org. nr. 212000-0043 (”**Kommunen**”)

Regionen och Kommunen kallas i det följande var för sig för ”**Part**” och gemensamt för ”**Parterna**”.

2 Bakgrund

I Barkarby, i Järfälla Kommun, byggs en ny bytespunkt för kollektivtrafiken. Bussterminalen är ett av Regionens projekt i bytespunkten.

I avtalet från 2013-års Stockholmsförhandling anges att ”Berörd(a) Kommun(er) och Landstinget ska gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen kollektivtrafik, pendeltåg och tunnelbanan.” Parterna har därefter träffat Principöverenskommelse och tillägg till denna enligt § 7.1. Detta avtal tecknas som ett tillägg till tidigare tecknade avtal.

Detta tilläggsavtal och tidigare tecknade avtal gäller med följande prioritering: detta avtal gäller i första hand och därefter gäller tidigare tecknade avtal i omvänd kronologisk ordning.

3 Definitioner

I Barkarby byggs en ny bytespunkt för kollektivtrafiken som omfattar tunnelbana, pendeltåg, regionaltåg och buss (”**Bytespunkten**”). Bussterminalen är en så kallad sågtandslösning och trafikeras enkelriktad i ett motsolsvarv. Den omfattar en dubbel avstigningshållplats, tre dubbla påstigningsplatser, en enkel påstigningsplats samt sju uppställningsplatser. Till bussterminalen hör en inomhusyta som möjliggör en bussvänthall, rastlokal för bussförare samt kommersiella lokaler. Totalt utgör bussterminalen ca 6000 kvadratmeter, varav ca 200 kvadratmeter är inomhusytor. Bussterminalen byggs inom fastigheten Veddesta 2:98 som ägs av AB SL.

Bussterminalen kompletteras med fyra dubbelhållplatser på Veddestabron. Del av bussterminalens rundkörning byggs av Kommunen inom Kommunens fastighet för allmän plats, Veddesta 2:1, enligt bilaga 2.

4 Syfte och omfattning

Avtalet upprättas för att dels fastställa bussterminalens omfattning, dels förtydliga Parternas respektive ansvar för planering, projektering, byggande och finansiering.

Parterna är överens om att Regionen, som byggherre, ansvarar för att planera, projektera och bygga bussterminalen, samt medverka i bytespunktens samordning. Kommunen är byggherre för det som byggs på allmän plats.

Parterna har, som delfinansiärer, rätt till full insyn och deltagande i den andra partens arbete avseende bussterminalsfunktionerna.

5 Förutsättningar för Parternas samordning och samarbete

Parterna är eniga om att samverka avseende parternas beröringspunkter gällande projektering och byggande av Bussterminalen i Barkarby. Parterna ska bjuda in varandra till relevanta möten, revisioner eller liknande, syner, besiktningar med mera för de anläggningar den andra parten ska äga, är beroende av eller på annat sätt berörs av.

5.1 Organisation
Byggandet av Bytespunkten i Barkarby är komplext, fristående byggherrar ansvarar för sina individuella projekt. För planeringen och byggandet av Bytespunkten i Barkarby har aktörerna i Bytespunkten bildat en samverkansorganisation som parterna aktivt samverkar i.

Byggandet av bussterminalen och därtill gränsande arbeten kräver samordning mellan Parterna. Parterna har kommit överens om att inrätta en styrgrupp för uppföljning av detta tilläggsavtal. Styrgruppen fastställer en mötesstruktur. Styrgruppsmötena ska protokollföras.

Parterna ska tillsätta erforderliga resurser och gemensamt verka för att samordning sker i de olika skedena samt att Parterna kontinuerligt träffas i respektive mötesforum.

5.2 Uppföljning av kostnader
Uppföljning av kostnader utförs tillsammans enligt § 8. Parterna är skyldig att regelbundet meddela andra parten om något kostnadsöverskridande förväntas ske.

Parterna ska gemensamt aktivt arbeta med att identifiera risker och löpande arbeta för att minimera dessa. För uppföljning av risker se § 8.4.

5.3 Tider
Bussterminalen planeras att öppna för trafik december 2026. Det innebär att den kommunala infrastrukturen måste vara klar för att möjliggöra in- och utfart ur bussterminalen i samband med trafikstart.

5.4 Information, kommunikation
Parterna upprättar vid behov en gemensam rutin för kommunikation, som ett komplement till bytespunktens kommunikationsplan.

6 Myndighetsbeslut och tillstånd

Vardera Part ansvarar för att söka erforderliga myndighetsbeslut och tillstånd för de arbeten Part ansvarar för att bygga.

7 Avtal

7.1 Tidigare tecknade avtal mellan parterna
I 2013-års Stockholmsförhandling anges att ”Berörd(a) Kommun(er) och Landstinget ska gemensamt ansvara för och sinsemellan jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen kollektivtrafik, pendeltåg och tunnelbanan.” Stockholmsförhandlingen tecknades mellan staten, Region Stockholm, Järfälla kommun, Solna stad, Stockholm stad och Nacka kommun.

2015[1] tecknades en principöverenskommelse mellan Kommunen, Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana samt AB Sagax genom Marcato Förvaltnings AB (gemensamt kallade ”Sagax”). I denna

[1] Kommunens dnr KST 2015/469 och Regionens dnr TN 2015-0993

principöverenskommelse reglerades bland annat Kommunen och Sagax överenskommelse om att bussterminalen skulle delfinansieras av Sagax tillsammans med Kommunen. Tilläggsavtal till principöverenskommelsen tecknades 2018[2].

Under 2018 tecknade kommunen och Sagax ett exploateringsavtal[3] där man kom överens om att frångå den tidigare överenskommelsen om bussterminalens finansiering. Kommunen och Regionen är Parter för finansiering av bussterminalen i bytespunkten.

7.2 Kommande avtal mellan Parterna
Parterna har idag identifierat att följande avtal behöver tecknas:

- Avtal avseende framtida drift och underhåll av bussterminalen
- Servitutsavtal för kommunens gång- och cykelväg inom fastigheten Veddesta 2:98
- Servitutsavtal för spillvattenledning inom fastigheten Veddesta 2:98
- Ytterligare avtal kan tillkomma.

8 Ekonomi

8.1 Bakgrund
I Principöverenskommelsen från 2015 står *"Kostnaderna för att bygga bussterminalen, omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan, uppgår preliminärt till 104 miljoner kronor."*

Ovanstående preliminära kostnad, 104 miljoner kronor, var en tidig kalkyl utifrån en volymskiss av bussterminalen utförd 2015.

[2] Kommunens dnr KST 2019/28 och Regionens dnr TN 2015-0993
[3] Kommunens dnr KST 2020/86

8.2 Finansierings och kostnadsuppskattning
Bussterminalen ska finansieras med hälften vardera av Regionen och Kommunen.

År 2020 fastställdes en systemhandling för bussterminalen och till denna en förfinad kalkyl.

1. Den förfinade kalkylen visade att bussterminalens kostnad bedömdes till 129,6 miljoner kronor i prisnivå år 2020 och delas lika mellan parterna.

2. Kommunens kostnad för bussterminalens funktioner på allmän plats beräknas uppgå till 25,135 miljoner kronor i prisnivå år 2020 och delas lika mellan parterna.

3. Kostnad för index tillkommer med 3 % årlig uppräkning med basår 2020 och delas lika mellan parterna.

4. Kostnadsökning vid eventuellt riskutfall, avseende genomförandet, delas lika mellan parterna.

5. Kostnad för detaljplan för fastigheten Veddesta 2:98 om 795 000 kr och delas lika mellan parterna

I Parternas kostnader för bussterminalen ingår samtliga kostnader för planering, projektering, byggande och samordning av bussterminalen.

Kostnader för bussterminalens framtida drift och underhåll ingår inte i de kostnader som ska delas lika mellan Regionen och Kommunen.

Bussterminalens omfattning inom fastigheten Veddesta 2:98 definieras i gränsdragningslista, bilaga 1. Principskisser för bussterminalen redovisas i bilaga 2.

Bussterminalens utformning inom fastigheten Veddesta 2:98 är låst enligt systemhandling daterad 2020-06-26. Systemhandlingen är gemensamt utarbetad och granskad av Parterna. Kvarvarande detaljer såsom ledningsförläggning och pauslokalens läge kommer att utarbetas och fastställas av Parterna gemensamt i kommande bygghandling.

8.3 Ägande
Regionen, genom AB SL, ska äga bussterminalen inom fastigheten Veddesta 2:98 i sin helhet.

8.4 Ekonomi och riskhantering
Parterna ska ta fram en gemensam rutin för ekonomihantering och riskhantering, som ska fastställas av partsgemensam styrgrupp. Reglering av kostnader sker utifrån underlag på redovisade kostnader som uppstått.

Parternas gemensamma strävan är att kostnadsdrivande risker inte ska falla ut och bli en realitet. I syfte att minska risken för kostnadsökningar ska Parterna i ekonomirutin överenskomma om det arbetssätt som ska tillämpas för att säkerställa tidig beredskap och partsdiskussion om handlingsalternativ om risk för kostnadsökningar bedöms föreligga.

Samverkansorganisationen för bytespunkten, där Parterna deltar, har en funktionsgrupp för riskhantering vilken är viktig för att minimera tids- och samordningsriskerna.

8.5 Fakturering
Fakturering mellan parterna för planering, projektering och byggande av bussterminalen sker kvartalsvis i enlighet med parternas finansieringsåtagande.

Reglering av kostnader sker efter att gemensamma styrgruppen överenskommit om betalplan.

Parternas medfinansiering ska momsmässigt hanteras som ett bidrag utan krav på motprestation. Moms ska därmed inte utgå på fakturor avseende medfinansiering.

9 Överlåtelse

Avtalet får inte i delar eller i sin helhet överlåtas till annan part än de som ingått avtalet. Regionen och Kommunen ska vara ansvariga att fullfölja Avtalet till dess att bussterminalen är färdigställd.

10 Giltighet för avtalet

Avtalet villkoras av att:

- Regionen erhåller erforderliga beslut från Regionens Trafiknämnd
- Kommunen i förekommande fall erhåller erforderliga beslut från Järfälla kommunstyrelse eller kommunfullmäktige.

Avtalet gäller från undertecknandet till dess att tilläggsavtalets ingående entreprenader är slutreglerade.

11 Ändringar och tillägg

Ändringar i och tillägg till Tilläggsavtalet ska, för att vara gällande, vara skriftliga samt vederbörligen undertecknade av behöriga företrädare för respektive part.

12 Tvist

Svensk rätt ska vara tillämplig på Avtalet och tidigare träffade avtal mellan Parterna avseende bussterminalen utan beaktande av lagvalsregler.

Tvist som uppstår i anledning av detta och tidigare träffade avtal mellan Parterna avseende tilläggsavtalet ska avgöras genom allmän domstolsprövning med tingsrätt som första instans om inte annat följer av tvingande lag.

Underskrifter

Avtalet har upprättats i två likalydande exemplar, varav Parterna tagit varsitt.

För AB SL och Trafiknämnden, Region Stockholm

Ort: Datum:

.....
Underskrift

.....
Namnförtydligande

.....
Titel

För Järfälla kommun

Ort: Järfälla Datum: 11/4-2022

.....
Underskrift

Emelie Grind
.....
Namnförtydligande

Samhällsbyggnadsdirektör
.....
Titel

		Gränsdragningslista Bussterminal inom fastigheten Veddesta 2:98	Utgör del av bussterminal eller annat projekt	Kommentar
		Allmänt kommer detaljer att framarbetas i detaljprojekteringen		
T0.1		**Angränsande underliggande konstruktion**		
		Markunderbyggnad som bär upp Sagax/Peabs ovanliggnade byggnader	Sagax/Peab	Med som information
		Markunderbyggnad som endast bär upp bussterminalen	Bussterminalen	
T1		**Utemiljö**		
T1.2		**Markbeläggningar**		
		Markvärmeanläggning	Bussterminalen	
		Ytbeläggning inklusive slitlager körbana	Bussterminalen	
		Kantsten	Bussterminalen	
		Trafikanordningar på bussterminal, t ex övergångställen	Bussterminalen	
		Dagvattenanläggning för bussterminal	Bussterminalen	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Refuger	Bussterminalen	
		Tillgänglighetsanpassning	Bussterminalen	
		Erfoderliga ledningar och installationer för bussterminalen	Bussterminalen	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
T1.3		**Fast utrustning**		
		Cykelparkering med tillhörande ev skärmtak och cykelställ	Järfälla kommun	
		Väggbeklädnad, fasad mot Sagax/Peab och fasad mot bussvänthall	Bussterminalen	
		Ev. Påkörningsskydd pelare	Bussterminalen	
		Undertaksbeklädnad	Bussterminalen	
		Pelarbeklädnad -ytskikt	Bussterminalen	

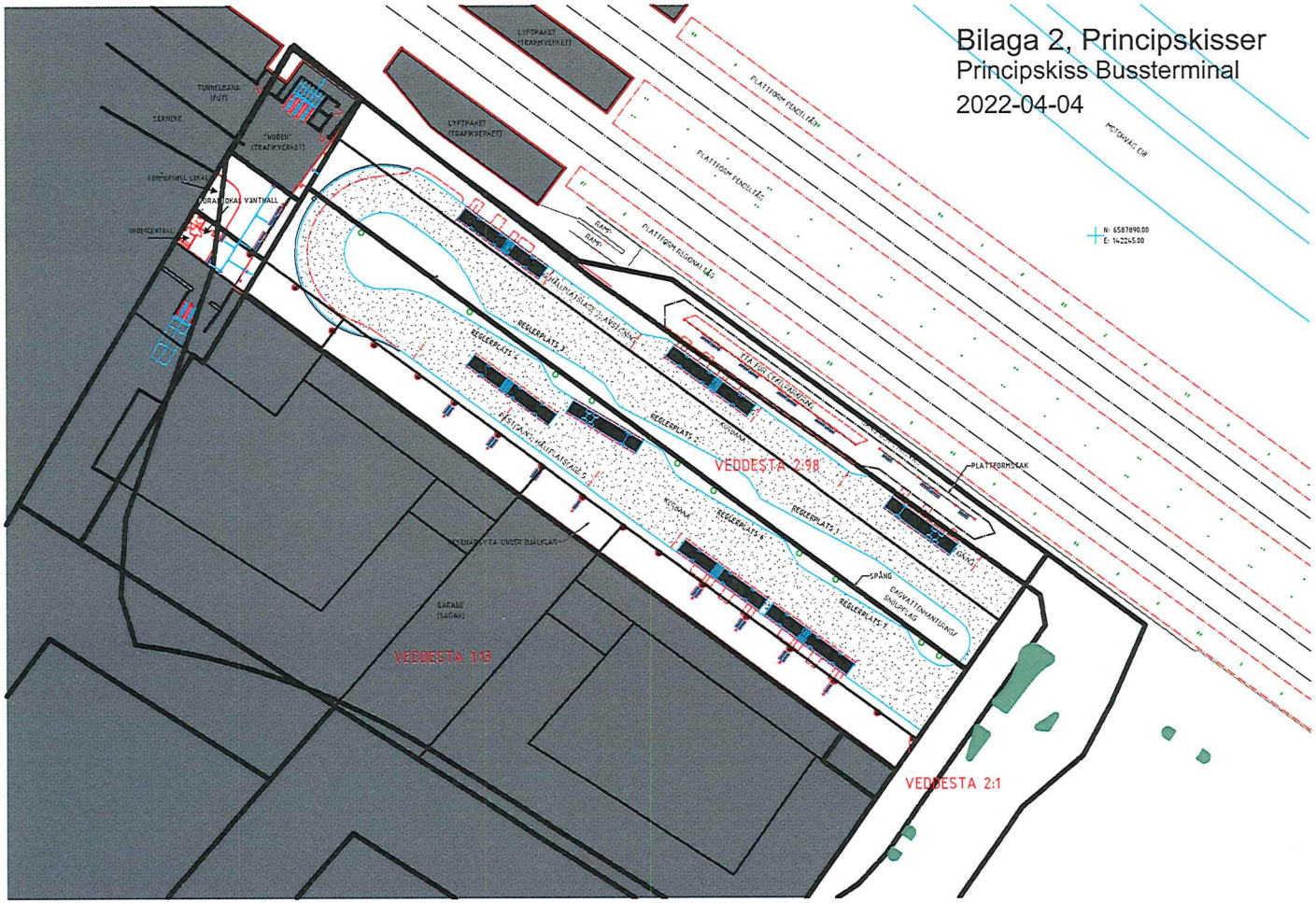
		Gränsdragningslista Bussterminal inom fastigheten Veddesta 2:98	**Utgör del av bussterminal eller annat projekt**	**Kommentar**
		Hållplatsstolpar på terminal	Bussterminalen	
		Sittplatser för resenärer på bussterminal	Bussterminalen	
		Informationstavlor, skyltar inklusive ledningar	Bussterminalen	
		Papperskorgar	Bussterminalen	
		Klockor inklusive ledningar	Bussterminalen	
		Väderskydd bussterminal	Bussterminalen	
		Digital trafikinformation	Bussterminalen	
		Belysning bussterminal	Bussterminalen	
		Anslutande gång- och cykelväg mellan bussterminalen och Mälarbanan	Järfälla kommun	Gäller överytorna
		Belysning gång- och cykelväg	Järfälla kommun	Belysningen löses gemensamt mellan kommunen, Trafikverket och TF
		Kanalisation för möjliggörande för laddning av batteribussar vid uppställningsplatser	Bussterminalen	Ny rad adderad som förtydligande
		Ev utrustning för laddning av batteribussar vid uppställningsplatser och anslutningsavgift	Region Stockholm	Ny rad adderad som förtydligande
T2		**Innemiljö, bussvänthall**		
		Bussvänthall, stomme inkl ytterväggar och genomföringar för installationer	Sagax/Peab	Med som information
		Bussvänthall, stomkomplettering inkl förarlokal och UC, installationer, ytskikt, SL inredning	Bussterminalen	Förändrad från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Bussvänthall, stomkomplettering inredning/hyresgästanpassning kommersiellokal	Region Stockholm	Förändrad från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Dörrar		
		Dörrar mellan noden och bussvänthall	Trafikverket	Med som information
		Jalusi eller liknade mellan noden och bussvänthall	Bussterminalen	
		Dörr mellan bussvänthall och Sagax/Peab	Sagax/Peab	Med som information
		Jalusi eller liknade mellan bussvänthall och Sagax	Bussterminalen	

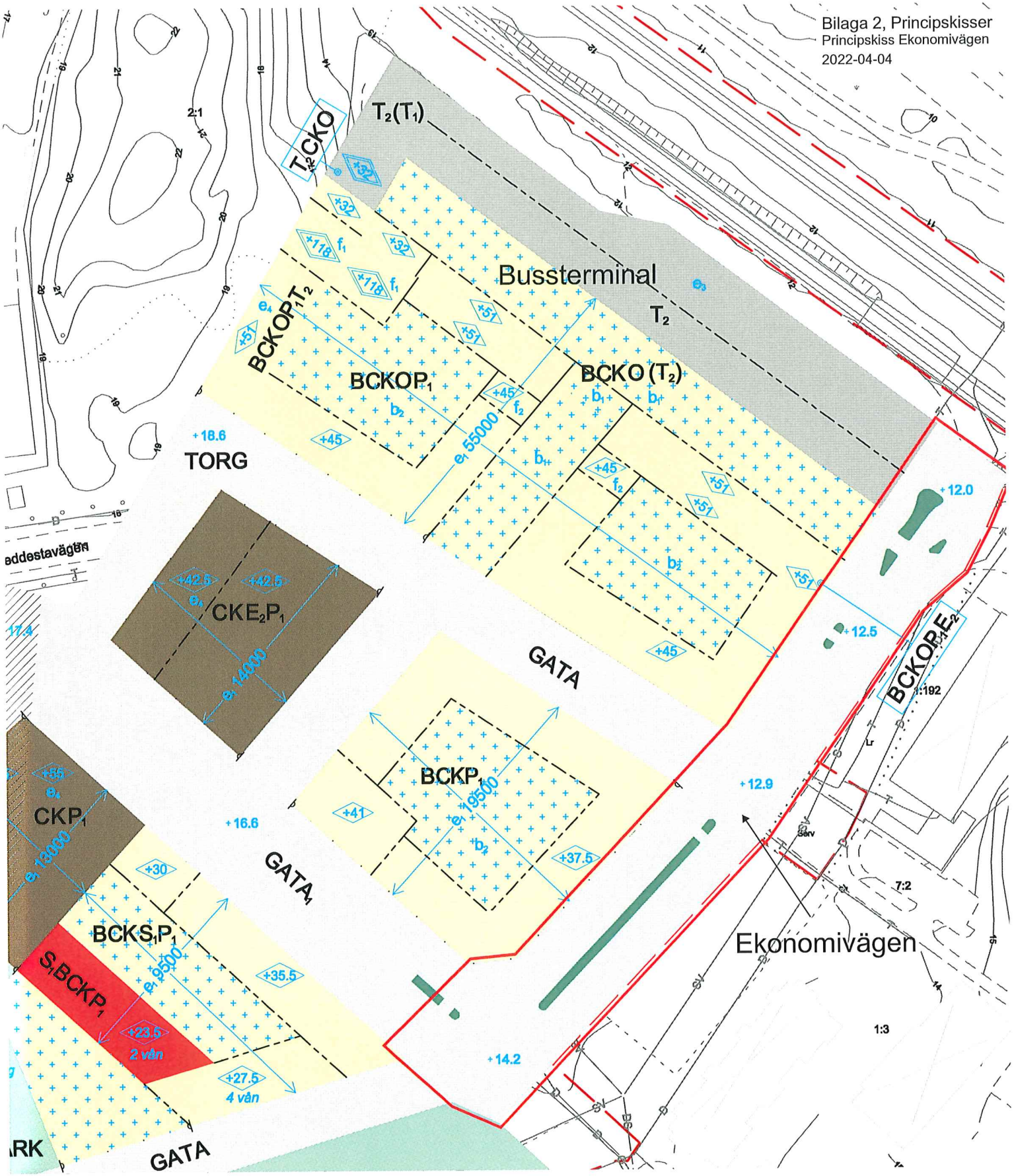
		Gränsdragningslista Bussterminal inom fastigheten Veddesta 2:98	**Utgör del av bussterminal eller annat projekt**	**Kommentar**
		Glas- och dörrpartier mellan bussvänthallen och bussterminalen	Bussterminalen	
		Övrigt		
		Konst enligt TFs Riktlinje	Bussterminalen	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		TFs projektledning, samverkan bytespunkten	Region Stockholm	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Järfällas projektledning, samverkan bytespunkten	Järfälla kommun	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Systemhandlingsprojektering	Bussterminalen	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Bygghandlingsprojektering	Bussterminalen	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Projekteringsledning fom BH	Bussterminalen	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Byggledning	Bussterminalen	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Byggherrekostnader som anslutningsavgifter, myndighetsvgifter, LM-förrättning mm	Bussterminalen	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Drift och underhåll av bussterminal	Region Stockholm	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018
		Drift och underhåll av gc-väg	Järfälla kommun	Förtydligande från Tillägg till Principöverenskommelse 2018

Bilaga 2, Principskisser

Principskiss Bussterminal

2022-04-04




Bilaga 2, Principskisser
Principskiss Ekonomivägen
2022-04-04
T2(T1)
T2CKO
Bussterminal
T2
BCKOP1T2
BCKOP1
BCKO (T2)
TORG
+18.6
CKE2P1
GATA
BCKOP1E2
+12.0
+12.5
CKP1
BCKP1
+16.6
GATA1
+12.9
BCKS1P1
S1BCKP1
2 vån
4 vån
Ekonomivägen
+14.2
GATA
1:3
7:2
1:192

Bilaga 2, Principskisser

Principskiss Veddestabron

2022-04-04

