



Peter Granström
Innerstad
Telefon: 08-508 265 12
peter.granstrom@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2008-01-24

Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm, mellan Svenska staten genom Banverket, Stockholms läns landsting och exploateringsnämnden.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del bilagt tilläggsavtal till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm, innebärande att staden ger ett ytterligare ekonomiskt bidrag till Citybaneprojektets genomförande om 110 miljoner kr i penningvärde 2005-06-30, samt hemställer att kommunfullmäktige godkänner tilläggsavtalet.
2. Beslut i detta ärende justeras omedelbart.

Krister Schultz

Stefan Eriksson

Sammanfattning

Banverket, landstinget och staden, genom dåvarande marknämnden, träffade i juni 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan. Genomförandeavtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelning mellan de tre parterna. När genomförandeavtalet tecknades var vissa tekniska frågor rörande stationernas inomhusmiljö inte lösta, och således inte heller finansierade. Parterna var överens om att i ett senare skede uppta förhandlingar om finansieringen avseende dessa frågor. Tekniska lösningar föreligger nu och parterna har efter förhandling enats om fördelning av kostnaderna för dessa, vilket manifesterats i föreliggande förslag till tilläggsavtal till genomförandeavtalet (Bilaga 1). Tilläggsavtalet fullföljer genomförandeavtalet och bygger således på samma grundprincip som det senare, dvs Banverket har huvudansvaret för finansiering, projektering och byggande av Citybanan, medan staden och landstinget delfinansierar de två stationerna. För stadens vidkommande innebär överenskommelsen att det fasta belopp som staden skall erlägga ökar med 110 miljoner kronor till sammanlagt 890 miljoner kronor, i penningvärde 2005-06-30. Avtalet skall vara godkänt av samtliga parter senast 2008-04-30.

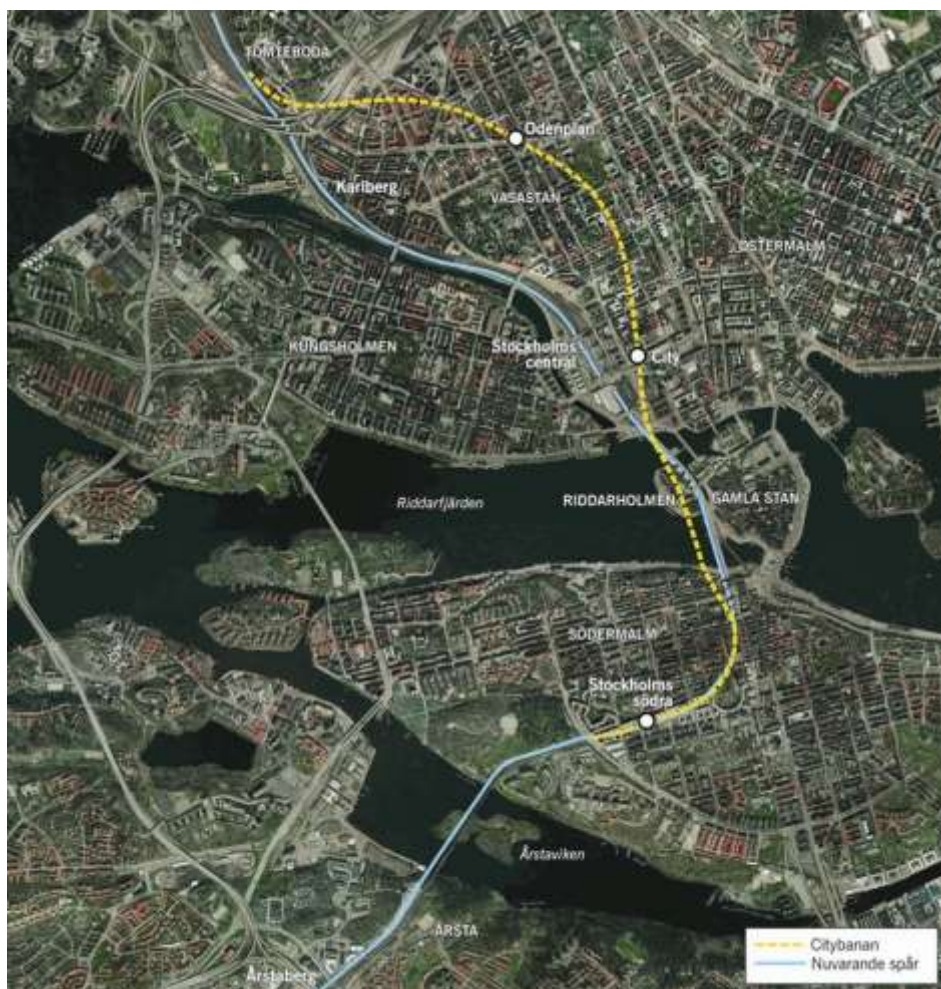


Fig. 1. Citybanans sträckning under Stockholms innerstad

Bakgrund

Varför Citybanan?

Spårkapaciteten genom centrala Stockholm är idag maximalt utnyttjad och ytterligare behov finns. Mälardalens järnvägstrafik begränsas starkt av Stockholms skuggning, likväl som tågtrafiken till övriga landet begränsas.

Resultatet av Banverkets uppdrag att finna en lösning med syfte att öka spårkapaciteten genom Stockholm har resulterat i Citybanan.

Den kapacitetsökning för pendel-, regional- och fjärrtågstrafiken som Citybanan innebär, skapar starka utvecklingsmöjligheter för hela Mälardalsregionen, inte minst vad gäller näringsliv och arbetstillfällen.

För centrala Stockholm kommer Citybanan att ha en mycket positiv effekt för olika typer av verksamheter och för utvecklingen av nya. Även vissa bostadsområden bör få en positiv utveckling t ex genom ökad attraktionsgrad till följd av närheten till ett effektivt transportsystem. Citybanan skapar även förbättrade förutsättningar för utveckling av nya områden såsom Norra Stationsområdet.

Citybanan – kort beskrivning

Citybanan kommer att bestå av en sex kilometer lång dubbelspårig järnvägstunnel, från Tomtebodavägen i norr till befintlig station Stockholms södra i söder. Större delen av tunneln går i berg under Stockholms innerstad. Från Södermalm till Riddarholmen byggs en sänktunnel i betong på Riddarfjärdens botten. Banans sträckning under Stockholms innerstad framgår av fig 1.

Citybanan kommer att ha två underjordiska stationer: City och Odenplan, vilka byggs i anslutning till de befintliga tunnelbanestationerna T-centralen och Odenplan. Station City byggs med fyra spår medan Station Odenplan i ett första skede byggs med två spår.



Fig. 2. Uppgångar station Odenplan (markerade med "J")

Station Odenplan kommer att ha två biljetthallar. Dels kommer befintlig tunnelbaneentré på själva Odenplan att utökas, dels kommer en ny uppgång att anläggas på Dalagatan i höjd med Matteus Kyrka. Ungefärliga entrélägen framgår av fig 2.

Station Citys huvudentré anläggs inom fastigheten Orgelpipan 5 på Klarabergsgatan, invid Nils Ferlins torg framför Klara Kyrka. Stationen kopplas även till de befintliga tunnelbaneentréerna på Vasagatan, dels vid Centralplan inom fastigheten Orgelpipan 6 och dels vid Vasaplan. Ungefärliga entrélägen framgår av fig 3. Förhandling om utformningen och omfattningen av uppgången i fastigheten

Orgelpipan 6 pågår för närvarande mellan kontoret, Banverket och tomträtts-havaren Folksam. Kontoret avser att inom några månader återkomma till nämnden i denna fråga.

Båda stationerna kommer att kopplas ihop med de intilliggande tunnelbane-stationerna Odenplan respektive T-centralen, genom direktförbindelser mellan plattformarna.

Utöver ovanstående anläggningar kommer vissa förberedande arbeten att göras. Dels kommer station Odenplan att förberedas för en framtida utbyggnad till fyra spår, dels kommer förberedande arbeten att utföras för att station City i framtiden kan få ytterligare en uppgång, i korsningen Kungsgatan/Drottninggatan.



Fig. 3. Uppgångar station City (markerade med "J")

Tidplan

Det senaste årets osäkerhet kring Citybanans framtid har påverkat projektets tidplan. Banverket arbetar för närvarande med att ta fram en ny detaljerad tidplan för genomförandet. Detalj- och järnvägsplanerna var utställda under hösten 2007 och beräknas kunna vinna laga kraft under 2008. Arbetet med vissa arbetstunnlar har redan startat. Citybanan beräknas kunna tas i trafik 2017.

Staden är en part i projektet

Citybanan är ett samarbetsprojekt mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms stad. Banverket driver projektet och har huvudansvaret för projektets planering, genomförande och finansiering. Staden och landstinget delfinansierar de två stationerna. Landstinget kommer dessutom att vara huvudman för trafiken på banan och kommer i egenskap av sådan att driva och sköta stationerna.

För Stockholms stad drivs projektet av exploateringskontoret, i nära samarbete med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. Under genomförandefasen kommer staden, främst genom trafikkontoret, att ha en aktiv roll framförallt vad gäller att säkerställa funktionen för det offentliga rummet, avseende framkomlighet, tillgänglighet, gestaltning mm. Exploaterings- och trafikkontoren har avsatt personella resurser för ett aktivt deltagande under projektets genomförande.

Genomförandeavtalet

Banverket, landstinget och staden, genom dåvarande marknämnden, träffade i juni 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan. Genomförandeavtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelning mellan de tre parterna. För stadens vidkommande innebär avtalet att staden delfinansierar de båda stationerna med ett fast belopp om 780 miljoner kronor samt ett rörligt belopp om maximalt 85 miljoner kronor, båda beloppen uttrycka i penningvärde 2005-06-30.

Tidigare beslut

Följande beslut har tidigare fattats i samband med Citybanan avseende avtal samt ExplN:s (tidigare GFN och MN) ansvarsområde:

- 2003-12-09, GFN: Remissvar programsamråd.
- 2004-06-15, GFN: Remissvar plansamråd, delsträckorna Norrmalm och Södermalm.
- 2004-10-12, GFN: Remissvar plansamråd, station Odenplan.
- 2005-05-23, KF: Godkännande av principöverenskommelsen.
- 2005-12-12, KF: Beslut att förlänga principöverenskommelsen till 2006-10-31.
- 2006-03-06, KF: Beslut om delegation för utbetalning av stadens andel i genomförandet av Citybanan.
- 2006-04-27, MN: Remissvar bygglov, arbetstunnel Drottninggatan.
- 2006-05-03, MN: Beslut att godkänna genomförandeavtal för Citybanan.
- 2006-06-12, KF: Beslut att godkänna genomförandeavtal för Citybanan.
- 2007-09-20, ExplN: Remiss av järnvägsplan och detaljplan.

Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtalet

Kontoret har tillsammans med de övriga parterna – Banverket och landstinget – enats om ett förslag till tilläggsavtal till genomförandeavtalet (Bilaga 1). Tilläggsavtalet fullföljer genomförandeavtalet och bygger således på samma grundprincip som det senare, dvs Banverket har huvudansvaret för finansiering, projektering och byggande av Citybanan, medan staden och landstinget delfinansierar de två stationerna. Avtalet skall vara godkänt av samtliga parter senast 2008-04-30.

Tekniska lösningar för förbättrat inomhusklimat mm

Vid tiden för tecknandet av genomförandeavtalet var vissa tekniska frågor rörande stationernas inomhusmiljö inte lösta. Parterna skulle efter vidare utredningar uppta förhandling om fördelning av de kostnader som dessa förbättringar av stationerna innebär. Tekniska lösningar föreligger nu och parterna har efter förhandling enats om ett förslag till fördelning av kostnaderna för dessa.

De tekniska lösningar som parterna enats om kommer att ge en mycket god trafikantmiljö, avseende bland annat temperatur, lufthastighet, ljudnivå, partikelhalt och personsäkerhet. Detta uppnås bland annat genom att en omfattande ventilationsanläggning uppförs. Utöver detta är en av de viktigaste åtgärderna som parterna kommit överens om att s.k. plattformsväggar skall uppföras på de båda stationerna. Detta innebär att plattformsrummet och spårområdet helt kommer att avskärmas från varandra genom glasväggar med öppningsbara dörrar, med samma placering som tågens dörrar. Liknande system finns bland annat på underjordsstationerna i Köpenhamns tunnelbana och på de nya stationerna på Jubilee Line i London.

Parterna är även överens om att relativt omfattande cykelparkeringar skall uppföras i anslutning till stationerna City, Odenplan och Stockholms Södra. Vidare är parterna överens om att inom ramen för Citybaneprojektet utföra vissa förberedande arbeten för en utbyggnad av tunnelbanegrenen från Odenplan till Karolinska Sjukhuset. Parterna har bedömt att detta är nödvändigt för att inte kraftigt fördyra eller rent av omöjliggöra en sådan utbyggnad i framtiden.

Utöver ovanstående innehåller tilläggsavtalet för stadens del bland annat följande förändringar jämfört med genomförandeavtalet:

- Staden medger Banverket rätt att, om så är nödvändigt, uppföra anläggningar för infiltration av grundvatten på stadens gatumark. Dessa anläggningar skall dock i första hand förläggas på kvartersmark. Särskilda servitutsavtal skall träffas för respektive anläggning.
- I de fall ersättningstrafik för tunnelbanan blir nödvändig under utbyggnaden av Citybanan, skall staden (trafik- och renhållningsnämnden) på Banverkets bekostnad ansvara för erforderlig ombyggnad av berörda gator.
- Banverket förbinder sig att träffa ett säkerhetsskyddsavtal med staden, rörande eventuellt intrång i stadens ledningstunnlar.

- Omfattningen av arbetsområden och områden där staden tillåter byggetablering har i mindre utsträckning justerats. Likaså har viss justering gjorts av de gatusträckningar där byggtrafiken kan komma att gå.
- Staden förklarar sig beredd att använda delar av ett eventuellt överskott planerad underjordsgalleria vid Odenplan till att delfinansiera anpassningar av T-banestation Odenplans biljetthall. Slutförhandling om omfattningen skall ske i samband med att ett samordningsavtal träffas för galleriaprojektet.

Ekonomisk fördelning mellan parterna

Parterna har enats om att i huvudsak tillämpa samma princip för fördelningen av kostnaderna som gällde i genomförandeavtalet. Dvs staden och Banverket står för ca 20% vardera av de tillkommande kostnaderna för stationerna medan landstinget står för ca 60%. Liksom i genomförandeavtalet är de belopp som staden och landstinget skall erlagga fasta, vilket innebär att Banverket bär risken för eventuella fördyringar.

De nya tekniska lösningarna som ingår i tilläggsavtalet bedöms kosta sammanlagt 540 miljoner kronor, uttryckt i penningvärde 2005-06-30, inklusive riskpåslag. Kostnaden för åtgärderna fanns med i den nya budget för Citybanan som Banverket presenterade under våren 2007. De tekniska lösningarna i tilläggsavtalet innebär således inte några ytterligare fördyringar av projektet.

För stadens vidkommande innebär dock överenskommelsen att det fasta belopp som staden skall erlagga ökar med 110 miljoner kronor till sammanlagt 890 miljoner kronor, uttryckt i penningvärde 2005-06-30. Detta belopp kan enligt avtalet inte justeras under några omständigheter, med undantag för om det i framtiden kommer högre myndighets-/domstolskrav på bullernivåer, vattenverksamheter och plattformsväggar än vad som är antaget i kalkylförutsättningarna. I detta fall skall parterna uppta förhandling om fördelning av de eventuella merkostnader som dessa ökade krav kan komma att medföra.

För att underlätta tolkningen av tilläggsavtalet har kostnaderna uttryckts i samma prisnivå som i genomförandeavtalet, dvs 2005-06-30.

Analys och konsekvenser

Ekonomi – budgetkonsekvenser

Betalningsplan

Stadens ekonomiska bidrag till projektet betalas ut enligt följande betalningsplan.

7,5 % av det fasta beloppet om 890 miljoner kronor betalas ut årligen den 31/8 under åren 2007-2016. 5 % respektive 10 % av det fasta beloppet betalas ut då staden och landstinget godkänt slutliga systemhandlingar för station Odenplan

respektive City, vilket kommer att ske så fort tilläggsavtalet är godkänt av samtliga parter (preliminärt första kvartalet 2008). Återstående 10 % av det fasta beloppet betalas ut då stationerna är driftsatta (preliminärt 2017).

Det rörliga beloppet om maximalt 85 miljoner kronor, för ersättningstrafik vid avstängning av tunnelbanan, betalas ut årligen den 1 februari året efter det att de faktiska kostnaderna uppkommit.

Under 2006 har staden gjort á-contobetalningar till Banverket om 70 miljoner kronor. Detta belopp kommer att avräknas den/de första ordinarie utbetalningarna enligt betalningsplanen.

Utbetalningarna enligt ovan kommer att räknas upp enligt en av parterna överenskommen mix av olika byggkostnadsindex. Staden och landstinget har drivit igenom att denna indexering ska bygga på snittpriserna i hela landet, och alltså inte ta hänsyn till det högre kostnadsläget i Stockholm. Den senaste tioårsperioden har dessa index inneburit en årlig uppräknings om i genomsnitt ca 2,9 %. Kontoret bedömer att detta innebär en rimlig uppräknings i förhållande till den förväntade allmänna kostnadsökningen inom byggsektorn.

Investeringsbudget

I räkneexemplet nedan har kontoret antagit följande. Indexuppräknings sker med 3 % per år. Systemhandlingen godkänns vid första kvartalet 2008. Parterna lyckas med gemensamma ansträngningar minska störningarna på tunnelbanetrafiken så att endast ca 60 % av det rörliga beloppet faller ut. Dessa störningar äger rum åren 2009-2011. Anläggningen tas i drift 2017.

Med dessa förutsättningar kommer stadens investeringsutgifter för genomförandet att uppgå till ca 1 143 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Mnkr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totalt
Årligt bidrag & á-contobetalningar (-)	-70	0*	-72	-75	-77	-80	-82	-85	-87	-90	-92		-882
Systemhandling / driftsättning (-)			-146									-127	-201
Störningar T-banan (rörligt belopp) (-)					-20	-20	-21						-61
Totalt (-)	-70	0*	-218	-75	-97	-100	-103	-85	-87	-90	-92	-127	-1143

* Utbetalningarna uteblir 2007 p g a avdrag för tidigare á contobetalningar

Skulle hela det rörliga beloppet falla ut kommer stadens totala budgetkostnad att öka med ca 40 mnkr. Det exakta beloppet beror på vilka år dessa kostnader faller ut.

Stadens utgifter täcks av medel som staden särskilt avsatt för infrastruktur under finansförvaltning, i samband med tidigare års bokslut.

Driftbudget

Staden kommer inte att äga några av de anläggningar som byggs inom projektet, eventuellt med undantag för cykelparkeringarna. Stadens driftbudget påverkas därför endast marginellt.

Övriga konsekvenser

En omfattande genomgång av Citybaneprojektets konsekvenser på miljö, hälsa, trafik, tillgänglighet, näringsliv etc gjordes nyligen i exploaterings- och trafikkontorens gemensamma förslag till remissvar på Citybanans järnvägs- och detaljplaner (ExplN 2007-09-20). Kontoret hänvisar till detta tjänsteutlåtande, daterat 2007-08-31.

Exploateringskontorets förslag

Citybanan är ett tekniskt sett mycket komplicerat projekt som är behäftat med ett flertal risker. En färdigbyggd Citybana kommer dock att ha mycket positiva effekter på utvecklingen av såväl Stockholms kommun och län, som på hela Mälardalsregionen. Trafikmässigt kommer banan att ge positiva effekter på tågtrafiken i hela landet. Exploateringskontoret har – tillsammans med trafik-, stadsbyggnads- och stadsledningskontoren – gjort bedömningen att de långsiktiga positiva effekterna för kommunen och regionen som projektet medför i mycket hög grad överstiger de risker och de övergående negativa konsekvenser som projektet kommer att medföra lokalt.

Kontoret anser vidare att stadens utökade ekonomiska åtagande i föreliggande tilläggsavtal, med de förutsättningar som gavs i genomförandeaftalet, och med beaktande av de stora tekniska och ekonomiska risker som Banverket återigen tagit på sig, ligger på en rimlig nivå.

Kontoret föreslår att nämnden godkänner bilagda förslag till tilläggsavtal nr 1 till genomförandeaftal för Citybanan i Stockholm, innebärande att staden, utöver tidigare överenskommet ekonomiskt bidrag till Citybaneprojektets genomförande om maximalt 865 miljoner kronor, utökar sitt ekonomiska bidrag med ytterligare 110 miljoner kronor i penningvärde 2005-06-30. Kontoret föreslår vidare att nämnden hemställer att kommunfullmäktige godkänner genomförandeaftalet.

Slut