

Principöverenskommelse rörande finansiering mm av Citybanan

Mellan parterna Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun träffas följande principöverenskommelse rörande Citybanan.

1. Bakgrund

Sedan lång tid tillbaka råder brist på kapacitet genom den så kallade Getingmidjan i Stockholm mellan Centralstationen och Årsta. Detta påverkar negativt en stor del av järnvägstrafiken i Sverige och försvårar möjligheterna att bedriva en effektiv järnvägstrafik i Mälardalen.

Regeringen har beslutat att lösningen på kapacitetsproblemen är att leda pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm i separata tågtunnlar, den sk Citybanan. Målet är att dessa skall vara färdiga senast 2011. Banverket har till Regeringen inlämnat en tillåtighetsansökan om att få tillstånd att bygga Citybanan och Regeringen har gett sitt tillstånd i mars 2005.

Dessutom förutsätts ett stort antal andra järnvägsinvesteringar genomföras fram till 2015 i syfte att förbättra tågtrafikens utvecklingsmöjligheter. Dessa framgår av den av regeringen fastställda Framtidsplanen. I denna ingår objekt Mälartunneln (Älvsjö-Kallhäll) med 8 156 miljoner kronor vari projektet Citybanan ingår som en del.

Citybanan är ett nationellt projekt som kommer att ge positiva effekter för järnvägstrafiken i stora delar av landet. En mer effektiv järnvägstrafik bidrar till att främja regional utveckling och tillväxt i Mälardalen. Citybanan med de nya stationerna skapar också starka utvecklingsmöjligheter för den lokaltågstrafik i Stockholms län som landstinget ansvarar för i egenskap av trafik huvudman. Nya stationer i Stockholms city stärker kommunens utvecklingsmöjligheter och förbättrar trafiksituationen i innerstaden.

Mot denna bakgrund är landstinget och kommunen beredda att ta ett ekonomiskt delansvar för Citybanan, men Banverket har huvudansvaret för genomförandet av projektet.

2. Projektet Citybanan

Projektet är kostnadsberäknat till ca 7 500 miljoner kronor, exkl moms och i prisnivå 2004-01. I projektet ingår alla åtgärder som krävs för att färdigställa och för trafik öppna anläggningarna inkl att bygga tunnlar med järnvägsinstallationer, vissa spår- och stationsanpassningar vid Årstaberg och Stockholm Södra samt två nya stationer, en i City och en vid Odenplan. Station City byggs med fyra plattformsspår, medan övriga stationer begränsas till två plattformsspår för pendeltågen.

Parterna är ense om att det i framtiden kan finnas behov av att utveckla Citybanan med en etapp 2, bestående av utbyggnad till fyra pendeltågsspår även vid stationerna Årstaberg, Stockholm södra och Odenplan. Av störningsskäl kan det vara angeläget att genomföra vissa delar av denna andra etapp redan i anslutning till färdigställandet av tunnelarna. Parterna kommer att fortsätta att diskutera hur olika frågor rörande etapp 2 skall lösas.

3. Ansvarsfördelning beträffande Citybanan

Denna överenskommelse innebär en samordning av parternas investeringar.

Ansvaret för projektet Citybanan fördelas mellan parterna enligt nedan.

Hittills i projektet nedlagda planerings- och utredningskostnader skall fördelas mellan parterna på motsvarande sätt.

Banverket ansvarar fullt ut för planering, projektering, finansiering och byggande av tågtunnelarna med järnvägsanläggningarna i form av bana, el-, signal- och teleutrustning för järnvägsdriften. Vid stationerna gäller ansvaret också plattformar. Dessutom ansvarar Banverket för en förbindelse från plattform till anslutande utrymme/utgång vid respektive station City och station Odenplan.

Stockholms läns landsting och Stockholms kommun ansvarar fullt ut för planering, projektering, finansiering och byggande av station City och station Odenplan i den del som inte faller under Banverkets ansvar enligt ovan. Den gemensamma ambitionen är att överenskomma om ett belopp enligt punkt 6 nedan. Fördelningen dem emellan är landstinget 75 procent och kommunen 25 procent. Station City skall utformas med en väl fungerande anslutning till Centralstationen för regional- och fjärrtågsresenärerna.

Som en del av kommunens åtagande i projektet förbinder sig kommunen att inte belasta Banverket, landstinget eller AB Storstockholms lokaltrafik med avgifter för byggetablering m.m. på kommunens mark. Detta förhållande har beaktats vid fastställande av kommunens åtagande enligt föregående stycke.

4. EU-bidrag

Parterna skall gemensamt verka för att erhålla EU-bidrag till projektets genomförande. Erhållna EU-bidrag skall fördelas i enlighet med den ansvarsfördelning som angivits ovan. Om fördelning på anläggningsdel inte är möjlig, skall proportionell fördelning gentemot investeringsvolymen i projektet tillämpas.

5. Gemensamt ansvar och samverkan

Parterna är ense om vikten av att tågtunnelarna och stationerna kan vara färdiga och trafiken kan starta senast vid utgången av år 2011. Det är ett gemensamt ansvar för parterna att planerings- och byggprocessen kan ske i takt med fastslagen tidplan och att kalkylerna för projektet kan innehållas. Ett gott samarbete mellan parterna är en nödvändig förutsättning för att projektet skall kunna genomföras på avsett sätt.

Parterna är vidare medvetna om svårigheterna att i ett tidigt skede kostnadskalkylera ett projekt av denna omfattning och svårighetsgrad. Kalkylmaterialet bygger på den kunskap om projektet som fanns 2003. Parterna kommer nu inom ramen för en tydlig, gemensam projektorganisation att slutgiltigt bestämma utformningen av projektets olika delar och revidera kostnadskalkylerna med hänsyn till den ökade kunskap som idag finns och som inom den närmaste tiden vinnas om projektet och med beaktande av den slutliga utformningen. Landstinget och kommunen ansvarar därvid för utformningen av stationerna, Banverket för övriga delar. Detta förutsätts dock ske i samråd mellan parterna.

Parterna är också medvetna om risken för att ökade krav på omfattning, kvalitet, funktion mm kan leda till kostnadsfördyringar i projektet. Parterna förbinder sig mot denna bakgrund till att gemensamt verka för att projektets kostnadskalkyl kan innehållas i så hög grad som möjligt i projektets olika delar och sammantaget.

Parterna åtar sig också att samverka rörande andra av någon av parterna initierade och till Citybanan angränsande projekt, t ex ledningsutbyggnader, spårbyggnader vid anslutningsområdena i Tomtebodavägen och Årsta och eventuell utbyggnad av tunnelbanan vid Odenplan. Avsikten är att projekten var för sig och tillsammans med Citybanan skall kunna fullföljas på ett effektivt sätt.

6. Avtal om stationerna City och Odenplan

När projektets omfattning är bestämd och kostnadskalkylerna har reviderats, är det parternas gemensamma ambition att Banverket till största del skall utföra byggnationen av stationerna och därefter överlämna de stationsdelar som skall ägas av landstinget respektive kommunen till dem.

Parterna kommer därför att så snart omfattning och kostnadskalkyl säkrats enligt punkt 5 ovan, dock senast i juni 2005, inleda förhandlingar om träffande av avtal därom inom ramen för gällande upphandlingsregler.

Följande inriktning gäller för avtalet.

- * Banverket färdigprojekterar, bygger och driftsätter de delar av station City och Odenplan som landstinget respektive kommunen ansvarar för enligt punkt 3 ovan.
- * Efter driftsättning överlämnas stationsdelarna till landstingets respektive kommunens ägo och förvaltning.
- * För stationsdelarna erlägger landstinget respektive kommunen ett överenskommet belopp som framtagits med kostnadskalkylen enligt punkt 5 ovan som grund.
- * Stationerna skall ges den omfattning och den utformning som anges i avtalet, vilket baserar sig på den utformning stationerna fått enligt punkt 5 ovan och det därvid fastställda ritningsunderlaget.
- * För den händelse landstinget eller kommunen därefter vill ändra på omfattning eller utformning av stationsdelarna i förhållande till vad som anges i avtalet får landstinget respektive kommunen till fullo stå för de extra kostnader som därvid uppstår för stationsdelarna eller angränsande projektdel.
- * Om en väsentlig kostnadsökning uppstår i förhållande till budgeten för stationerna, åtar sig landstinget och kommunen att tillskjuta ytterligare ett maximerat kostnadsbidrag.

Kan något avtal inte träffas, skall regeln i punkt 11 nedan tillämpas.

7. Trafikeringsrätt mm

Parterna noterar att landstinget som trafik huvudman har trafikeringsrätt på statens spåranläggningar för regional pendeltågstrafik. Detta gäller också Citybanan. Fördelning av tåglägen sker enligt lag. Banavgifter betalas enligt lag.

Kommunens och landstingets rätt att ta ut eventuella resenärsavgifter för användning av stationerna begränsas inte av denna överenskommelse.

Landstinget eller AB Storstockholms lokaltrafiklokaltrafik skall inte vara skyldiga att till staten betala stationsavgifter, hyror eller andra avgifter för nyttjandet av stationerna.

8. Centralstationen och Karlbergs station.

Efter det att tågtunnlarna har tagits i trafik, kommer landstinget inte längre att trafikera Stockholms central eller Karlberg station, utan lämnar där sina utrymmen. I samband med detta förutsätts reglering mellan inblandade parter ske dels beträffande efterlämnade värden, som kan komma annan till del, och dels beträffande följd kostnader för dessa stationer. Dessa regleringar ligger dock utanför denna överenskommelse.

9. Avtal mellan Banverket, landstinget och AB SL avseende tunnelbanan

Ett särskilt avtal ingicks i november 2004 mellan Banverket (Östra Banregionen), landstinget och SL (Infrateknik) för att klargöra de förutsättningar som ligger till grund för den fortsatta planeringen av Citybanan avseende tunnelbaneanläggningarna och trafiken där.

Detta särskilda avtal skall gälla fram till dess genomförandeavtal enligt punkt 10 nedan är träffade, eller till dess denna principöverenskommelse inte längre är giltig enligt punkt 11 nedan, oavsett innehållet i 15 § i detta särskilda avtal.

10. Samarbetsavtal för planeringsarbetet och Genomförandeavtal inkl ansvarsfördelning för drift och underhåll mm

Denna principöverenskommelse skall omgående följas upp av ett samarbetsavtal mellan parterna om hur det fortsatta projekterings-, kalkyl- och planeringsarbetet inom ramen för den i punkten 5 nämnda gemensamma projektorganisationen skall bedrivas så att tidplanen kan hållas.

Principöverenskommelsen skall också före 2005-09-30 eller senast vid byggstart ha följts upp med genomförandeavtal mellan parterna. I genomförandeavtalen skall även ansvarsfördelningen för drift, underhåll och framtida förnyelse av anläggningarna och stationerna avtalas, liksom ägande- respektive nyttjanderätt till berörd mark. Härvid ska den normala fördelningsprincipen som idag finns inom SL-området användas i tillämpliga delar.

11. Giltighet mm

Denna principöverenskommelse skall enligt ovan senast vid byggstart ha följts upp av genomförandeavtal mellan parterna. Om inte genomförandeavtal är tecknade senast 2005-12-31, eller vid senare tidpunkt som parterna överenskommer, upphör denna principöverenskommelse att gälla. Om detta blir fallet skall parterna stå för i projektet, fram till denna tidpunkt, nedlagda planerings- och utredningskostnader, i enlighet med ansvarsfördelningen enligt punkt 3 ovan.

Kan något uppdragsavtal inte träffas enligt punkt 6 ovan, upphör på landstingets eller kommunens begäran denna principöverenskommelse att gälla. I sådana fall tillämpas ansvarsregeln för uppkomna kostnader enligt första stycket ovan.

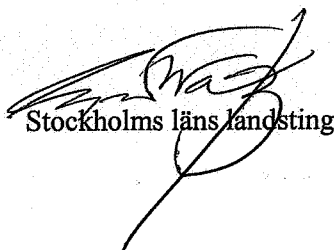
12. Godkännande

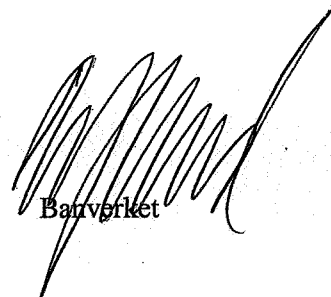
Denna principöverenskommelse är för sin giltighet beroende av godkännande senast den 31.05.2005 av

- a. Banverkets styrelse
- b. Regeringen
- c. Stockholms stads kommunfullmäktige genom beslut som vinner laga kraft
- d. Stockholms läns landstings landstingsfullmäktige genom beslut som vinner laga kraft

Stockholm den 21 mars 2005


Stockholms kommun


Stockholms läns landsting


Banverket

+46 8 50829670

Bilaga 2



Stadsledningskontoret

JURIDISKA AVDELNINGEN

Sid 1 (3)

05-04-11

ÖVERENSKOMMELSE MELLAN
STOCKHOLMS KOMMUN OCH
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING
I ANLEDNING AV PRINCIP-
ÖVERENSKOMMELSE RÖRANDE
FINANSIERING MM AV
CITYBANAN

Bankverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun har träffat en principöverenskommelse rörande finansiering m m av Citybanan. I anslutning därtill träffar Stockholms läns landsting och Stockholms kommun här följande överenskommelse om fördelning sinsemellan av sina åtaganden i projektet.

1. Reglering i principöverenskommelsen

I rubricerade principöverenskommelse, punkt 3, regleras "ansvarsfördelning beträffande Citybanan", enligt vilken Stockholms läns landsting och Stockholms kommun fullt ut gemensamt svarar för

BESÖKSADRESS:
KAPLANVÄRKEN 10

POSTADRESS:
105 33 STOCKHOLM

TELEFAX:
08-508 296 70

TELEFON:
08-508 290 00(VX)

+46 8 50829670



SID 2 (3)

planering, projektering, finansiering och byggande av station City och station Odenplan i den del som inte faller under Banverkets ansvar. Där anges att den gemensamma ambitionen är att senare överenskomma om ett belopp för detta åtagande. Fördelningen av detta åtagande anges i principöverenskommelsen till: landstinget, 75 % och kommunen, 25 %. Vidare anges att som en del av kommunens åtagande i projektet inte belastas projektet med avgifter för byggetablering mm på kommunens mark samt att detta förhållande beaktats vid fastställande av kommunens åtagande.

2. Avräkning av kostnader parterna emellan

Landstinget och kommunen överenskommer härmed att de avgifter för byggetablering mm på kommunens mark som hänför sig till stationerna City och Odenplan, beräknat till 100 miljoner kronor i prisnivå 2004-01, skall tillgodoräknas kommunen vid framtida fördelning av åtagandena dem emellan.

3. Villkor

Denna överenskommelse är för sin giltighet beroende av att principöverenskommelsen mellan Banverket, Stockholms läns landsting o Stockholms kommun rörande finansiering mm blir slutligt gällande.

+46 8 50829670

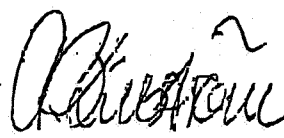
ABCDE

sid 3 (3)

Denna överenskommelse har upprättats i två exemplar, varav parterna tagit
varsitt.

Stockholm den 11/4 - 05


Stockholms läns landsting


Stockholms kommun 