

Utlåtande 2006: RIII (Dnr 314-2157/2006)

Citybanan, genomförandeavtal

Hemställan från marknämnden

Villkorat av kommunfullmäktiges godkännande senast 30 juni 2006

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförandeavtalet för Citybanan i Stockholm, mellan Svenska staten genom Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun, rörande genomförande och finansiering av Citybanan godkännes (*bilaga 1*).
2. Staden bidrar med maximalt 865 mnkr i penningvärde 2005-06-30 till Citybaneprojektets genomförande.
3. Marknämnden ges i uppdrag att träffa erforderliga tilläggsavtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa tilläggsavtal dels ansluter till träffat genomförandeavtal, dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom marknämndens delegation.

Kommunstyrelsen beslutar följande under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan

Till stadsdirektören delegeras att göra utbetalningar för stadens del av Citybanan enligt genomförandeavtalets betalningsplan.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

I december 2000 fick Banverket i uppdrag av regeringen att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Efter ett omfattande

utredningsarbete har Banverket kommit fram till att den enda långsiktiga lösningen på kapacitetsproblemet är att leda pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm i separata tågtunnlar, den s.k. Citybanan. Regeringen har i mars 2005 givit tillåtelse till att bygga och driva Citybanan.

De tre samarbetsparterna, Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms stad träffade i mars 2005 en principöverenskommelse om förutsättningarna för finansiering av Citybanan. I det åtog sig staden och landstinget att delfinansiera de två nya stationerna City och Odenplan. Storleken på detta åtagande slogs inte fast utan lämnades för avgörande till förhandlingarna om ett genomförandeavtal. I detta genomförandeavtal klargörs stadens del av finansieringen av Citybanan.

Stadens del i finansieringen är maximalt 865 mnkr varav en fast del på 780 mnkr för del av stationskostnaden samt maximalt 85 mnkr för påverkan på länets kollektivtrafik.

Beräknad totalkostnad för hela Citybanan, inklusive stationerna, ligger på ca 13,5 mnkr. Eventuella fördyringar av projektet kommer inte att drabba staden och landstinget, utan kommer att bäras av Banverket ensamt.

Marknämnden beslöt den 10 maj 2006 att godkänna det mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms stad utarbetade förslaget till genomförandeavtal för Citybanan och översända detta till fullmäktige för godkännande.

Kommunfullmäktige har att godkänna genomförandeavtalet senast den 30 juni 2006.

Remisser

Ärendet är för synpunkter remitterat till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att Citybanan är ett av de mest prioriterade infrastrukturprojekten för hela Mälardalsregionen. Det är därför positivt att Stockholms kommun tillsammans med Banverket och Stockholms läns landsting förhandlat fram ett genomförandeavtal. Projektet är redan försenat och det är viktigt att ytterligare förseningar undviks, eftersom denna förbindelse är så vital för Stockholm/Mälardalsregionens fortsatta utveckling.

Stadens del i finansieringen är 780 mnkr för del av stationskostnaden samt maximalt 85 mnkr för påverkan på länets kollektivtrafik, alltså maximalt 865 mnkr (index tillkommer). Index med en årlig uppräkningsgrad på 2,9 % bedömer kontoret som rimlig i förhållande till den förväntade allmänna kostnadsökningen inom byggsektorn.

Stadsledningskontoret föreslår att detta finansieras via avsatta medel för särskilda infrastruktursatsningar. Vid årsskiftet 2005/2006 fanns totalt 814,3 mnkr avsatta.

Stadsledningskontoret anser att det är nödvändigt att staden avsätter ytterligare medel för att finansiera Citybanan och andra angelägna infrastrukturprojekt.

Ytterligare frågor som återstår att förhandla om är till exempel stomljuds-krav, ventilationskrav, lufthastigheter i stationer med mera. Det är idag omöjligt att uppskatta stadens del i de tillkommande kostnaderna, men stadsledningskontoret anser att det är viktigt att dessa klargörs så snart som möjligt för att få en fullständig bild av totalkostnaderna.

Stadsledningskontoret anser att det nu presenterade genomförandeavtalet så långt det är möjligt uppskattat kostnaderna. I infrastrukturobjekt av denna storleksordning är riskerna många vilket kan resultera i tillkommande kostnader. Det är därför viktigt med en god ekonomisk och teknisk styrning med uppföljning av projektet.

Genomförandeavtalet innebär ett betydligt större ekonomiskt åtagande än vad som förutsåddes i principöverenskommelsen. Erfarenhetsmässigt innehåller kostnadsbedömningar av större infrastrukturobjekt på ett tidigt stadium stora osäkerheter och stadsledningskontoret har därför förståelse för att kostnadsökningar uppkommit när projektet planerats mera detaljerat. Den uppgörelse som nu gjorts med en fast del och en rörlig med en övre gräns, anser kontoret vara en bra lösning.

Mina synpunkter

Jag kan konstatera att kommunfullmäktige med genomförandeavtalet för projektet Citybanan har att fatta ett historiskt beslut.

Under hela den långvariga process som förevarit med olika utredningar, som i grunden har analyserat olika alternativa lösningar, har det krävts uthållighet att äntligen och för regionens bästa komma dithän att fatta beslut om ett genomförandeavtal.

Kommunfullmäktige kan nu med tydlighet och fasthet fatta ett beslut som driver och skapar förutsättning för regionen att utvecklas vidare i önskvärd riktning – allt i medborgarnas och kommande generationers intresse. Mot bakgrund av den process som förevarit, där också en bred majoritet i olika sammanhang har varit tydlig med att detta projekt nu måste komma till stånd, hade en ytterligare försening av genomförandeavtalet inneburit en oförsvarlig kost-

nadsökning i projektet. Detta lyfter också stadsledningskontoret fram i sitt remissvar.

Citybanan är det enskilt viktigaste projektet för att öka kapaciteten för spårbunden trafik i Stockholm-Mälardalen och ger positiva effekter för järnvägs- trafiken i stora delar av landet. Citybanan är också ett av de mest omfattande infrastrukturprojekten i modern tid med de risker som medföljer, vilket samtidigt kräver mod från alla de inblandade parter som har att fatta beslut i frågan.

Genom att bygga Citybanan, och därmed få en mer effektiv järnvägstrafik, bidrar Stockholm till att främja regional utveckling och hållbar tillväxt i Mälardalen. Citybanan med de nya stationerna skapar också starka utvecklings- möjligheter 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 innersta- den. Det är därför bra att även Stockholms stad bidrar med en mindre del av finansieringen och därmed ser till att Citybanan kommer till stånd.

Efter att ha levt med en spårtrafiklösning från 1871 i 135 år är det nu ett hi- storiskt steg som i och med detta ärende kan tas. Tågtrafiken till Stockholm har ökat väsentligt under senare år och den kapacitet som de nuvarande två spåren genom centrala Stockholm har, är helt otillräcklig för dagens tågtrafik. Än mindre räcker den för framtidens behov, både för kollektivtrafikförsörjning i länet och för intercitytrafik.

För att kunna genomföra projektet måste en 6 km lång tunnel under staden anläggas, vilket är en komplicerad och grannlaga uppgift. Att det innan och under byggtiden kommer att förekomma störningar är ofrånkomligt. Det är positivt att erfarenheterna från byggandet av Södra Länken tas tillvara i syfte att begränsa störningarna. Det är av yttersta vikt att staden genom trafikkonto- ret tillsammans med Banverket löpande under projekterings- och byggtiden arbetar aktivt för att minimera risker och störningar i berörda områden. Arbetet måste ske med bästa möjliga teknik. Dialog och information med berörda är särskilt viktigt.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförandeavtalet för Citybanan i Stockholm, mellan Svenska staten genom Banverket, Stockholms läns landsting och Stock- holms kommun, rörande genomförande och finansiering av City- banan godkännes *bilaga 1*).

2. Staden bidrar med maximalt 865 mnkr i penningvärde 2005-06-30 till Citybaneprojektets genomförande.
3. Marknämnden ges i uppdrag att träffa erforderliga tilläggsavtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa tilläggsavtal dels ansluter till träffat genomförandeavtal, dels inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom marknämndens delegation.

Kommunstyrelsen beslutar följande under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan

Till stadsdirektören delegeras att göra utbetalningar för stadens del av Citybanan enligt genomförandeavtalets betalningsplan.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Leif Rönngren

Anette Otteborn

ÄRENDET

Marknämnden beslutade den 10 maj 2006 att bifalla kontorets förslag till beslut enligt följande

Reservation anfördes av *Mikael Söderlund m.fl.* (m), *Ulf Fridebäck* (fp) samt *Gabriel* (kd) enligt följande.

Marknämnden beslutar att lämna ärendet utan eget ställningstagande

Särskilt uttalande gjordes av *Leif Rönngren m.fl.* (s) samt *Åsa Romson* (mp) enligt följande.

Citybanan är det enskilt viktigaste projektet för att öka kapaciteten för spårbunden trafik i Stockholm-Mälardalen och ger positiva effekter för järnvägstrafiken i stora delar av landet. Genom att bygga Citybanan, och därmed få en mer effektiv järnvägstrafik, bidrar Stockholm till att främja regional utveckling och hållbar 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 trafikhuvudman. Nya stationer i Stockholms city stärker kommunens utvecklingsmöjligheter och förbättrar trafiksituationen i innerstaden. Det är därför bra att även Stockholms stad bidrar med en mindre del av finansieringen och därmed och ser till att Citybanan kommer till stånd.

Efter att ha levt med en spårtrafiklösning från 1871 i 135 år är det ett historiskt beslut som nu äntligen fattas. Tågtrafiken till Stockholm har ökat väsentligt under senare år och den kapacitet som de nuvarande två spåren genom centrala Stockholm har, är helt otillräcklig för dagens tågtrafik. Än mindre räcker den för framtidens behov, både för kollektivtrafikförsörjning i länet och för intercitytrafik.

För att kunna genomföra projektet måste en 6 km lång tunnel under staden anläggas, vilket är en komplicerad och grannlaga uppgift. Att det innan och under byggtiden kommer att förekomma störningar är ofrånkomligt. Det är bra att erfarenheterna från byggandet av Södra Länken tas tillvara så att störningarna begränsas. Det är av yttersta vikt att staden genom trafikkontoret tillsammans med Banverket löpande under projekterings- och byggtiden arbetar aktivt för att minimera risker och störningar i berörda områden. Arbetet måste ske med bästa möjliga teknik. Dialog och information med berörda är särskilt viktigt.

Markkontorets tjänsteutlåtande, daterat den 3 maj 2006, har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Citybanan kommer att bestå av en sex kilometer lång pendeltågstunnel, med två nya stationer, under Stockholms innerstad. Citybanan innebär att spårkapaciteten söder om Stockholms centralstation avsevärt kommer att förbättras, vilket kommer att få positiva effekter på tågtrafiken i hela landet. Syftet är att Citybanan uteslutande ska trafikeras av pendeltåg.

Citybanan byggs och finansieras i huvudsak av Banverket. Stockholms stad och Stockholms läns landsting deltar i projektet främst som delfinansiärer av de två stationerna City och Odenplan. Stadens deltagande i projektet motiveras av de positiva effekter på såväl kommunen som regionen som uppnås då kapaciteten för pendeltågstrafiken ökar.

Kontoret har, tillsammans med Banverket och landstinget, tagit fram föreliggande genomförandeavtal, där ansvarsfördelning och ekonomi beträffande genomförandet av Citybanan regleras i detalj. I detta arbete har även trafik- och stadsbyggnadskontoren deltagit aktivt, vilket varit en förutsättning för att avtalet kunnat bli klart inom stipulerad tid. För stadens vidkommande innebär avtalet i huvudsak att staden ger ett fast ekonomiskt bidrag till projektet om 780 miljoner kronor i penningvärde 2005-06-30. Staden kan dessutom komma att ge ett bidrag på ytterligare maximalt 85 miljoner kronor för ersättningstrafik i samband med erforderliga temporära avstängningar av tunnelbanetrafiken då stationerna City och Odenplan byggs. Utöver detta åtar sig staden bland annat att tillfälligt och permanent upplåta mark för projektet. Samtliga kostnader som uppkommer för staden i samband med projektet täcks av Banverket.

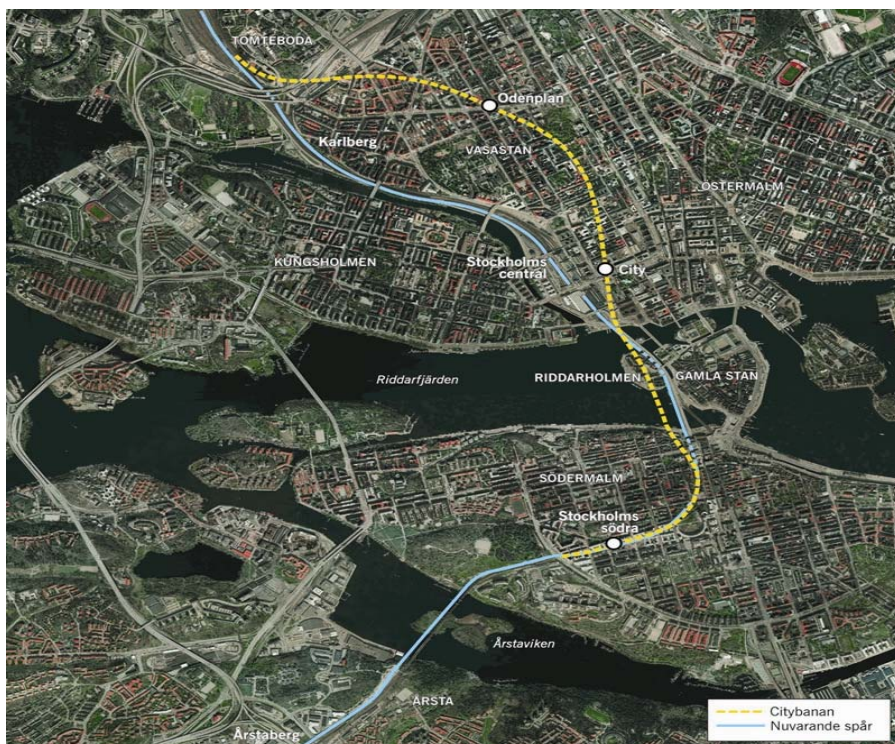


Fig. 1. Citybanans sträckning under Stockholms innerstad

Bakgrund

CITYBANAN

Citybanan kommer att bestå av en sex kilometer lång dubbelspårig järnvägstunnel, från befintlig station Stockholms södra i söder till Tomtebodan i norr. 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 figur 1.

STATIONERNA

Banan 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. Bilagt till detta tjänsteutlåtande finns 3D-översikter över de båda stationerna (Bilaga 4).

Station City kommer att ha tre biljetthallar. Dels kommer befintliga tunnelbane-uppgångar på Vasagatan att utnyttjas, dels kommer en ny uppgång att anläggas på

Klarabergsgatan, inom fastigheten Orgelpipan 5. Ungefärliga entrélägen framgår av figur 2. Station Odenplan kommer att ha två biljetthallar. Dels kommer befintlig tunnelbaneentré på själva Odenplan att utnyttjas, dels kommer en ny uppgång att anläggas på Dalagatan i höjd med Matteus Kyrka. Ungefärliga entrélägen framgår av figur 3.

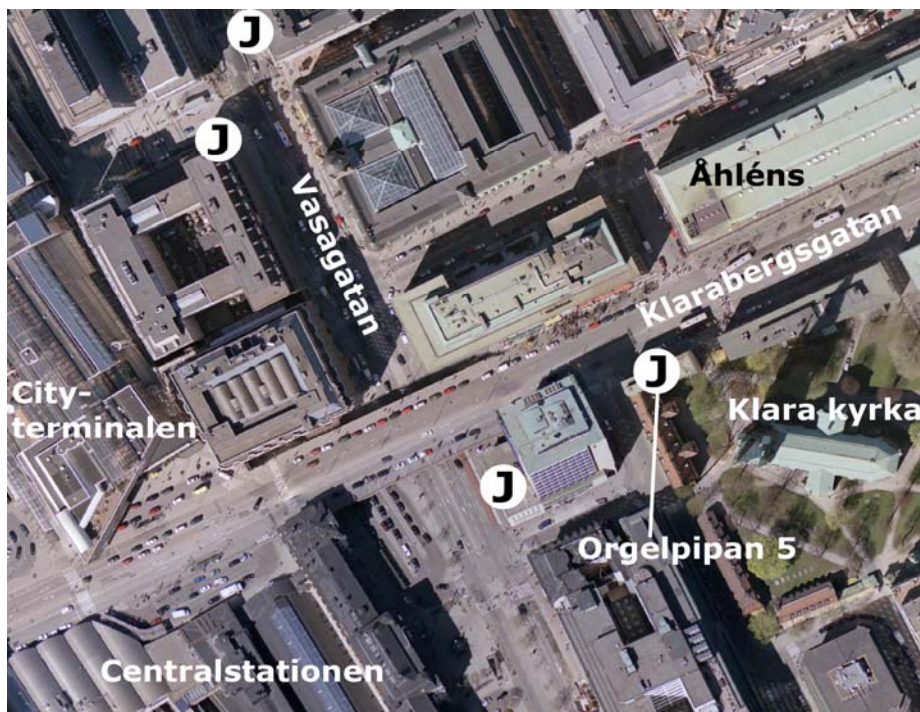


Fig. 2. Uppgångar station City (markerade med "J")

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



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

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.

VARFÖR CITYBANAN?

Sedan lång tid tillbaka råder brist på spårkapacitet genom den s.k. Getingmidjan i Stockholm (mellan centralstationen och station Stockholms södra). På sträckan finns idag två spår, samma antal som när den nuvarande centralstationen invigdes 1871. Dubbelspåret trafikeras idag av drygt 500 tåg varje dygn. I rusningstid är kapaciteten maximalt utnyttjad. Detta påverkar en stor del av järnvägstrafiken i Sverige negativt och försvårar möjligheterna att bedriva en effektiv järnvägstrafik i Mälardalen.

I december 2000 fick Banverket i uppdrag av regeringen att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Efter ett omfattande utredningsarbete har Banverket kommit fram till att den enda långsiktiga lösningen på kapacitetsproblemet är att leda pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm i separata tågtunnlar, den s.k. Citybanan. Regeringen har i mars 2005 givit tillåtelse till att bygga och driva Citybanan.

I den av regeringen fastställda Framtidsplanen för järnvägen ingår ett stort antal andra järnvägsinvesteringar i Mälardalen som för att nå full effekt förutsätter att Citybanan genomförs.

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 stationslägen i Stockholms centrala delar stärker kommunens utvecklingsmöjligheter och förbättrar trafiksituationen i innerstaden.

Citybanan innebär att kapaciteten för pendeltågstrafiken kan komma att öka från dagens 16 tåg/timme och riktning, till uppemot 24 tåg/timme och riktning. En framtida andra etapp av Citybanan, med utbyggnad av bland annat stationerna Odenplan och Stockholms södra, skulle ytterligare kunna öka kapaciteten till uppemot 30 tåg/timme och riktning.

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 stads räkning har projektet det senaste året drivits av markkontoret, på uppdrag av stadsledningskontoret och i nära samarbete med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

TIDIGARE ÖVERENSKOMMELSER

De tre samarbetsparterna träffade i mars 2005 en principöverenskommelse om förutsättningarna för finansiering av Citybanan. I juni 2005 följdes denna överenskommelse upp av ett samarbetsavtal som reglerar hur projektet skall bedrivas till dess ett genomförandeavtal kan träffas. Dessa båda avtal upphör att gälla 2006-10-31.

Tidigare beslut

Följande beslut har tidigare fattats i samband med Citybanan avseende avtal samt MN:s och TN:s (tidigare GFN) 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.
2006-04-25, TN:	Remissvar bygglov, arbetstunnel Drottninggatan.

2006-04-27, MN: Remissvar bygglov, arbetstunnel Drottninggatan.

PLANLÄGET

Erforderliga detaljplaner för de delar av Citybanan som ligger under Stockholms innerstad, liksom erforderlig järnvägsplan, beräknas kunna antas under hösten 2007. Detaljplan kan även komma att erfordras för vissa arbeten vid Årsta.

Erforderliga miljödomar beräknas vara avkunnade inom samma tid.

Beskrivning av projektet

CITYBANAN KOMMER ATT BESTÅ AV FÖLJANDE DELAR:

- a. Anslutning till befintlig stambana vid Tomtebodan inklusive erforderlig ombyggnad av den befintliga järnvägen och Tomtebodas bangård. Denna del av Citybanan ligger inom Solna Kommun.
- b. Järnväg i betong- och bergtunnel mellan Tomtebodan och station Odenplan.
- c. Station Odenplan, inklusive vissa förberedande arbeten för framtida stationsutbyggnad. Stationen, som anläggs under befintlig T-banestation Odenplan, utförs i denna etapp med två plattformsspår, med möjlighet att byggas ut till fyra plattformsspår i framtiden. Den södra entrén sammanbyggs med T-banestation Odenplans södra entré. Den gemensamma T-bane- och pendeltågsstationen får ett nytt "stationshus" på själva Odenplan. En nordlig entré anläggs på Dalagatan i höjd med Matteus Kyrka. Utöver detta anläggs direktförbindelser i form av rulltrappor och hissar mellan Citybanans och T-banestationens respektive plattformar.
- d. Järnväg i bergtunnel mellan station Odenplan och station City.
- e. Station City. Stationen, som anläggs djupt ner i berget under T-centralens plattform för blå linjen, utförs med fyra plattformsspår. Stationen får tre entréer. Dels anläggs en helt ny entré på Klarabergsgatan, i anslutning till Klara Kyrka. Dels nyttjas T-centralens båda entréer på Vasagatan. Utöver detta anläggs direktförbindelser i form av rulltrappor och hissar mellan Citybanans och två av T-banestationens respektive plattformar.
- f. Järnväg i bergtunnel mellan station City och Söderström, via Riddarholmen.
- g. Järnväg i betongtunnel under Söderström från Riddarholmen till Södermalm.
- h. Järnväg i bergtunnel under Södermalm till station Stockholms södra.
- i. Station Stockholms södra inklusive förberedande arbeten för framtida stationsutbyggnad. Två av stationens plattformsspår reserveras för pendeltåg.
- j. Anslutning till befintlig järnväg söder om Stockholms södra.
- k. Anpassad station Årstaberg.
- l. Planskild järnvägsforsening på bro vid Årsta söder om Årstabergs station.
- m. Räddnings- och servicetunnel inklusive driftutrymmen och ventilationsanläggningar, parallellt med järnvägstunneln.
- n. Permanenta tillfartstunnlar vid Tomtebodan, Bangårdsområdet vid Stockholms central, Söder Mälarstrand och ursprungligt järnvägsområde invid Fatbursparken samt tillfälliga arbetstunnlar vid Norra Stationsgatan, Drottninggatan, Torsgatan och Klarabergsgatan.

Genomförandeavtalet

För stadens del innebär bilagt genomförandeavtal (Bilaga 1) i huvudsak följande åtaganden.

FYSISKA ÅTAGANDEN

Staden (marknämnden och trafiknämnden) medger Banverket rätt att utan kostnad använda en rad utpekade mark- och vattenområden för arbetsområden och byggetablering. Staden skall dessutom verka för att även stadens majoritetsägda bolag upplåter mark till Banverket på samma villkor.

Staden (marknämnden) åtar sig att på Banverkets bekostnad lösa in tomträtten till fastigheten Orgelpipan 5. Fastigheten i fråga kommer att inrymma stationsentrén på Klarabergsgatan. Befintlig byggnad avses rivas och ersättas med en mindre stationsbyggnad. Hela, eller delar av, fastigheten avses sedermera utan kostnad överlåtas till landstinget. Det sistnämnda gäller även de delar av fastigheten Vasastaden 1:19 som kommer att inrymma stationsentrén på Dalagatan. Skulle ytterligare tomträtter behöva inlösas skall även detta utföras av staden, på Banverkets bekostnad.

Staden (marknämnden) upplåter servitut till Banverket och landstinget för Citybanan, inom de berörda fastigheter som staden äger. Staden godkänner för sin del att servitut upplåts i berörda tomträtter. Särskilda avtal med tomträttshavaren kan komma att behövas. Staden åtar sig att upprätta erforderliga tilläggsavtal till tomträttsavtalen. Staden medger att servituten säkras genom fastighetsbildning.

Staden (marknämnden) ansvarar, på Banverkets bekostnad, för erforderlig evakuering av verksamheter inom Orgelpipan 5, samt (marknämnden och trafiknämnden) för erforderlig evakuering av verksamheter som staden upplåtit på offentlig plats. I det sistnämnda fallet rör det sig om att flytta tre st. gatukök.

Staden (marknämnden) åtar sig att verka för att stadens majoritetsägda bolag, på Banverkets bekostnad, upplåter lägenheter och lokaler som kan nyttjas för eventuell tillfällig evakuering av boende som kommer att störas av tunneldrivningen.

Staden (trafiknämnden) åtar sig att, på Banverkets bekostnad, genomföra erforderliga åtgärder för att ge ökad framkomlighet åt de ersättningsbussar som sätts in vid planerade avstängningar av tunnelbanan, samt att, på Banverkets bekostnad, vidta erforderliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de gator dit byggtrafiken förläggs.

Utöver dessa åtaganden ska staden även fortsättningsvis medverka i det fortsatta planeringsarbetet, och samråda med Banverket och landstinget under hela projektets fortlevnad. Såväl mark- som trafik- och stadsbyggnadskontoren kommer att ha en central roll framöver.

EKONOMISKA ÅTAGANDEN

Staden ska ge ett ekonomiskt bidrag till genomförandet av Citybanan. Bidraget delas upp i två delar: dels ett fast bidrag om 780 miljoner kronor, dels ett rörligt bidrag om maximalt 85 miljoner kronor. Landstinget har motsvarande åtaganden men med betyd-

ligt högre belopp. Utöver detta står Banverket för samtliga kostnader som uppkommer i samband med projekt Citybanan, inklusive kostnader för stadens personal.

Stadens ekonomiska bidrag betalas ut enligt en överenskommen betalningsplan (se avsnittet "Ekonomi – budgetkonsekvenser").

ÖVRIGA VILLKOR

Genomförandeavtalet är villkorat av att samtliga parter ska ha godkänt det senast 30/6 2006.

Genomförande och tidplan

Citybanans tunnlar kommer att drivas från flera fronter samtidigt. Detta är möjligt tack vare att arbetstunnlar byggs på ett flertal ställen längs med banans sträckning. Utöver sprängningsarbeten för tunnlar och stationsutrymmen kommer en sänktunnel i betong att anläggas på Riddarfjärdens botten. Då sprängnings- och gjutningsarbetena är avslutade vidtar installationsarbeten. Ansvar för genomförandet av projektet ligger på Banverket.

Tidplanen för genomförandet av projektet är i dagsläget osäker. Ambitionen är att arbeten med vissa arbetstunnlar kan sätta igång under 2006. Arbetena med järnvägstunnlar och stationer kan inte sätta igång förrän erforderliga detalj- och järnvägsplaner vunnit laga kraft, d.v.s. tidigast under hösten 2007. Beroende på en rad olika faktorer (se avsnittet "Risker och osäkerhetsfaktorer" nedan) beräknas Citybanan kunna vara tagen i trafik någon gång under perioden 2013-2016. Den gemensamma ambitionen hos de tre samarbetsparterna är att försöka hitta lösningar och hantera olösta frågor på ett sådant sätt att Citybanan kan driftsättas så snart som möjligt. En översiktlig tidplan för projektet finns bilagd till detta tjänsteutlåtande (Bilaga 3)

Tidigare angivet slutdatum för projektet (2011) gäller inte längre, då genomförandet av projektet har visat sig vara betydligt mer komplicerat än man ursprungligen kunde förutse.

Nästa beslutstillfälle i marknämnden bedöms infalla i samband med förestående inlösen av tomträtten Orgelpipan 5, preliminärt under hösten 2006.

KONSEKVENSER AV PROJEKTET

En fullödlig genomgång av projektets påverkan på omgivningen finns bilagd detta tjänsteutlåtande (Bilaga 2). Nedan följer en sammanfattning av projektets mest påtagliga konsekvenser.

Allmänt

Liksom utbyggnaden av Stockholms tunnelbana är genomförandet av Citybanan ett komplext projekt som kommer att innebära påverkan på omgivningen under en övergående tid. På flera platser kommer det att krävas flera produktionstekniskt sett svåra lösningar. Inte minst gäller detta i anslutning till befintliga tunnelbanor, ledningstunn-

lar och intelligande bostadsbebyggelse. Påverkan av ljud från bormningar och sprängningar är oundvikligt. I flera fall anpassas ändå produktionen för att minska påverkan. Samtidigt blir krav på ett snabbt färdigställande av Citybanan motstridiga ett i alla lägen försiktigt genomförande. Alltför strikta restriktioner för t.ex. bullerpåverkan kommer att innebära försiktigare metoder överlag men med en kraftigt förlängd produktionstid som följd. Försiktigare produktionsmetoder används därför i första hand där behoven att minska störningar är som påtagligast.

Miljö och hälsa

Det är ofrånkomligt att Citybanans arbeten kommer att bli märkbara i en storstadskärna som Stockholms. Citybanans syfte är just att nå de områden i Stockholm som är stora målpunkter, av den anledningen att där finns arbetsplatser och andra verksamheter men även bostadsområden. I driftskedet kommer Citybanan att kunna ha en mycket positiv effekt för dessa verksamheter och för utvecklingen av nya. Även bostadsområden kan få en positiv utveckling t.ex. genom ökad attraktionskraft till följd av närheten till ett effektivt transportsystem. Citybanan skapar även förbättrade förutsättningar för utveckling av nya områden såsom t.ex. Norra stationsområdet. Under byggskedet kommer den vanligaste påverkan att vara stomljud från bormningar och sprängningar. Det är dock viktigt att komma ihåg att dessa arbeten inte pågår på samma plats konstant i flera år utan att de är av övergående art. Vid station City kommer arbetena att pågå under längre tid men här finns få bostäder som berörs.

Trafik

Syftena med Citybanan kan sammanfattas i ökad kapacitet och bättre koppling till övrig kollektivtrafik. Kopplingen till tunnelbanan ses som extra angelägen. Idag har t.ex. pendeltågen på Stockholms centralstation hela 115 000 dagliga på- och avstigande resenärer. Hela ca 70 % av dessa byter till och från tunnelbanelinjerna på T-centralen. Det är därför en grundförutsättning att föra dessa resenärer närmare tunnelbanan och målpunkterna i centrala Stockholm. De nya stationerna City och Odenplan bidrar i mycket hög grad till att uppfylla målen med Citybanan. För att åstadkomma stationer som är funktionella och anpassade till resenärerna krävs att stationerna ansluts så nära som möjligt till tunnelbanestationerna T-centralen och Odenplan. Detta kommer att innebära påverkan på de befintliga stationerna och tunnelbanetrafiken under utbyggnaden. Den färdiga Citybanan kommer att få positiva effekter på tunnelbanan då den kan användas som ett snabbare alternativ för sträckorna mellan Södermalm – City – Odenplan vilket kommer att ge möjlighet till avlastning av tunnelbanan på de mest trafikerade sträckorna i innerstaden.

Tunnelbanetrafiken kommer tidvis att drabbas av stor påverkan. Blå linjen kommer under tre efterföljande somrar att vara helt avstängd från station Rådhuset till station Kungsträdgården. Under en tidsperiod om ca 2,5 år kan dessutom samtliga tunnelbanelinjer vid T-centralen komma att drabbas av dagliga avstängningar två gånger per

dygn. Banverket och landstinget kommer dock att arbeta intensivt för att hitta lösningar som gör att dessa senare avstängningar kan minimeras.

Busstrafiken kommer att kunna hållas igång utan egentlig påverkan under byggtiden. Detta är även en förutsättning för att medge utökad stombusstrafik som ersättning vid avstängningar av tunnelbanan. Påverkan på övrig gatutrafik bedöms bli relativ lindrig. Trafiktillskottet till följd av byggtransporter på en bostadsgata som t.ex. Kungstensgatan blir 2,5-5 % och på en större innerstadsgata som Karlbergsvägen ca 1 %.

Offentliga rummet

Då Citybanan till största delen är belägen under jord kommer projektets långsiktiga påverkan på det offentliga rummet att vara ringa. Under byggtiden kommer ett antal mindre mark- och vattenområden i framförallt Stockholms innerstad att användas som arbetsområden och för byggetablering. Arbetena med Citybanan kommer framförallt att märkas vid stationerna Odenplan och City, och vid bygget av sänktunneln mellan Söder mälärstrand och Riddarholmen.

För att uppfylla målet om närhet till målpunkter i centrala Stockholm krävs att stationsentréerna placeras så att de blir lättillgängliga och synliga i staden. Detta betyder att de placeras på större gator och stråk. Det är också mycket viktigt att stationsentréerna placeras så att de kommer nära annan kollektivtrafik utöver tunnelbanan. Vid station City har det tekniskt sett varit svårt att hitta entréplaceringar som inte kommer i konflikt med befintliga tunnelbanor, stora ledningskulvertar eller byggnader. Samtidigt har målet varit att placera entréerna så att de når ett stort upptagningsområde, hamnar synligt i staden och kan kopplas till annan trafik såsom bussar på ytan. Entrén på Klarabergsgatan uppfyller dessa krav. Entrén som tillskapas på Vasagatan vid den befintliga tunnelbanehallen får även en möjlighet att nå ett intressant busstråk på Vasagatan. Flera byggnader berörs i såväl källarplan som i plan ovanför mark för att medge utrymme för entréer. Detta är i det närmaste ofrånkomligt och är en problematik som är känd sedan byggandet av tunnelbanan i Stockholms innerstad. Å andra sidan är Citybanan en anläggning som kommer att betjäna hundratusentals resenärer varje dag och som planeras med en horisont för ett nyttjande i uppemot 100 år.

Tillgänglighet

Citybanan skapar goda förutsättningar för att göra Stockholm till en mer tillgänglig stad. Möjligheterna till omstigning mellan olika kollektivtrafikslag förbättras markant med de nya stationerna City och Odenplan. Stationerna planeras för att även fungera väl för funktionshindrade samt för att utgöra trygga miljöer.

Näringsliv och jobb i regionen

Den kapacitetsökning för pendel-, regional- och fjärrtågstrafiken som Citybanan innebär, skapar starka utvecklingsmöjligheter för hela Mälardalsregionen, inte minst vad gäller näringsliv och arbetstillfällen. Under byggtiden kan dock det lokala näringslivet komma att påverkas av vissa störningar.

Det finns många näringsverksamheter inom området för Citybanan. Hur många som kan påverkas i mindre grad är inte till fullo klarlagt. Inom området som kan få stömljud över 45 dB(A) finns dock ca 150 verksamheter som kan antas vara mer känsliga för störningar. Hur och i vilken omfattning dessa verksamheter kan beröras är inte känt i alla delar. Bland de mer känsliga verksamheterna kan nämnas kyrkor, ljudstudios, skolor, daghem, läkar- och psykoterapeutiska mottagningar, hälsopraktiker, samt vård- och behandlingshem.

De största och mest påtagliga påverkningarna sker dock kring de nya stationerna, med en absolut tyngdpunkt vid station City där flera verksamheter påverkas av betydande störningar och direkta intrång. Inom fastigheten Orgelpipan 5 (som ska inrymma stationsentrén på Klarabergsgatan) kan knappast någon verksamhet bedrivas under byggtiden. Eventuellt kommer byggnaden att rivas. I byggnaden på Vasagatan som berörs av ihopkopplingen mellan Citybanan och centralstationen finns butiker som måste evakueras. I byggnaden finns även ett större hotell som kan drabbas av kraftiga störningar under flera års tid till följd av omfattande arbeten i byggnadens stomme. Risk finns för att hotellverksamheten måste evakueras under ett till flera år.

På Vasagatan finns ytterligare tre byggnader som inrymmer hotell. Dessa hotell kan påverkas av luftburet ljud och stömljud främst genom ytförlagda arbeten inom direkt angränsade arbetsområden. Flera butiker på Vasagatan och Klarabergsgatan kan komma att påverkas till och från under byggtiden till följd av att närliggande arbetsområden för Citybanan begränsar åtkomsten till butikerna för transporter och kunder.

Ekonomi

KOSTNAD FÖR STATIONERNA

I principöverenskommelsen åtog sig staden och landstinget att delfinansiera de två nya stationerna City och Odenplan. Storleken på detta åtagande slogs inte fast utan lämnades för avgörande till förhandlingarna om ett genomförandeavtal.

Parterna konstaterade i principöverenskommelsen att det är svårt att kalkylera kostnaderna i ett tidigt skede av ett så stort och komplext projekt som Citybanan. Parterna åtog sig att tillsammans utveckla och detaljera stationernas omfattning och utformning, och på grundval av detta arbete revidera stationskalkylen. Det kunde redan under våren 2005 konstateras att den projektkalkyl som fanns i principöverenskommelsen, vilken byggde på den kunskap som fanns om projektet 2003, var en underskattning. Den nya kalkyl för stationerna som togs fram uppgick till cirka 3,1 miljarder kronor. Arbetet med att detaljutforma stationerna har pågått sedan dess. Under våren

2006 har en förenklad systemhandling tagits fram. Även kalkylen har reviderats och den bedömda kostnaden för stationerna är i dagsläget cirka 3,9 miljarder kronor, inklusive hittills nedlagda utredningskostnader. I detta arbete har såväl staden som landstinget deltagit aktivt. De viktigaste orsakerna till kostnadsökningen framgår av tabellen nedan. Samtliga belopp är ungefärliga, i prisnivå 2005-06-30 och i miljoner kronor.

Kalkyl april 2005	3 100
Reviderad bedömning av ospecificerat/osäkerhet	+310
Allmän ventilation tillkommit	+80
Uppgång Kungsgatan ersatt med uppgång Vasagatan	-80
Ökade berg- och betongkostnader	+50
Förberedande arbeten för stoftrening tillkommit	+50
Inarbetning av funktionella krav från trafikhuvudmannen	+130
Reviderad bedömning av störningskostnad tredje man	+70
Övrigt (t.ex. sänkning av banan med 3,5 meter och grundförstärkning av fastigheter)	+200
Kalkyl april 2006	3 910

I principöverenskommelsen åtog sig staden och landstinget att utöver ett fast bidrag dessutom tillskjuta ett ytterligare maximerat kostnadsbidrag för den händelse av att en väsentlig kostnadsökning skulle uppstå jämfört med stationskalkylen. Det genomförandeavtal som nu föreligger vilar på denna grundläggande princip om ett fast pris. Kalkylen ovan på 3 910 miljoner kronor hade kunnat utgöra grunden för ett avtal baserat på löpande räkning mellan staden/landstinget och Banverket, men givet att staden/landstinget velat ha ett tak på sitt gemensamma finansiella åtagande har parterna enats om ett påslag om 590 miljoner kronor för den risk Banverket därmed bär. Det skall i detta sammanhang påpekas att denna risk är signifikant, givet att det återstår mycket arbete innan den slutgiltiga systemhandlingen för stationerna är färdigställd. Ett påslag av denna storlek är därför motiverat. Den totala kalkylen inklusive premium för risk uppgår alltså till 4 500 miljoner kronor, varav Banverket åtagit sig att stå för 980 miljoner kronor. Detta medför att stadens och landstingets gemensamma finansiella åtagande uppgår till 3 520 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30, varav staden står för 780 miljoner kronor. Dessa belopp ska enligt avtalet inte justeras under några omständigheter med undantag för att parterna ska uppta förhandling om fördelning av eventuella merkostnader som en följd av högre myndighets-/domstolskrav rörande buller och miljö än vad som är antaget i kalkylförutsättningarna.

Kalkyl april 2006	3 910
Riskpåslag	+590
Banverkets andel	-980
Stadens och landstingets andel (fast pris)	3 520
Landstingets andel	-2 740
Stadens andel (fast pris)	780

Kostnader för planerade störningar på kollektivtrafiken såsom kostnader för ersättningstrafik ingår inte i kalkylen. Parterna har avseende dessa kommit överens om att staden och landstinget står för 85 procent av dessa, upp till en nivå om 340 miljoner kronor, givet att de i stor utsträckning är ett resultat av stationsbyggnationerna. Banverket står för 15 procent och kostnader utöver stadens och landstingets 340 miljoner kronor. Denna fördelning bedöms till-sammans med Banverkets fastprisåtagande skapa en kraftfull incitaments-struktur för parterna att tillsammans försöka reducera byggnationens påverkan på kollektivtrafiken och då främst tunnelbanan. Av dessa 340 miljoner kronor står staden för maximalt 85 miljoner kronor.

Vad gäller kostnader som är föranledda av landstingets eller stadens eventuellt ändrade krav på stationernas utformning eller funktion har parterna avtalat att de skall bäras ensamt och fullt ut av den part som begär förändringen, om inte annat överenskommes mellan parterna.

En del av de funktionella krav på stationerna som har formulerats av landstinget måste utredas vidare för att se om det finns tekniska lösningar som till en motiverbar kostnad uppfyller dem. Parterna har för dessa specificerade punkter avtalat om att i samband med eventuella beslut om dessa uppta förhandling om kostnadsfördelning. Stadens aktiva godkännande krävs för att ytterligare kostnader avseende ska kunna läggas på staden.

TOTAL KOSTNAD FÖR CITYBANAN

Motsvarande kalkylöversyn som gjorts för stationerna har även gjorts för järnvägstunneln. Beräknad totalkostnad för hela Citybanan, inklusive stationerna, ligger på ca 13,5 miljarder kronor. Eventuella fördyringar av järnvägstunneln kommer inte att drabba staden och landstinget, utan kommer att bäras av Banverket ensamt.

BUDGETKONSEKVENSER

Betalningsplan

Stadens ekonomiska bidrag till projektet betalas ut enligt följande betalningsplan.

7,5 % av det fasta beloppet om 780 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,

preliminärt strax efter årsskiftet 2006/2007. Återstående 10 % av det fasta beloppet betalas ut då stationerna är driftsatta.

Det rörliga beloppet om maximalt 85 miljoner kronor betalas ut årligen den 1 februari året efter att de faktiska kostnaderna uppkommit.

Under 2006 kommer staden att göra å-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. Kontoret 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 uppräkning om i genomsnitt ca 2,9 %. Kontoret bedömer att detta innebär en rimlig uppräkning i förhållande till den förväntade allmänna kostnadsökningen inom byggsektorn.

Investeringsbudget

I räkneexemplet nedan har kontoret antagit följande. Indexuppräkning sker med 3 % per år. Systemhandlingen godkänns vid årsskiftet 2006/2007. 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 kan tas i drift 2013.

Med dessa förutsättningar kommer stadens investeringsutgifter för genomförandet att uppgå till ca 991 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Mnkr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Totalt
Årligt bidrag & å-contobetalningar (-)	-70	-62	-64	-66	-68	-70	-72	-74	-76	-79	-81	-781
Systemhandling / driftsättning (-)		-52						-99				-151
Störningar T-banan (rörligt belopp) (-)				-19	-20	-20						-59
Totalt (-)	-70	-114	-64	-85	-88	-90	-72	-173	-76	-79	-81	-991

Skulle hela det rörliga beloppet falla ut kommer stadens totala budgetkostnad istället att uppgå till drygt 1 mdkr, beroende på vilka år dessa kostnader faller ut.

Stadens kostnader täcks av medel som stadsledningskontoret 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. Stadens driftbudget påverkas därför endast marginellt.

RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

Tekniska risker

Citybanan har beskrivits som det mest komplicerade infrastrukturprojektet som har planerats i Sverige i modern tid. Projektet innebär att man spränger ut en järnvägstunnel under de centrala delarna av Sveriges huvudstad. Delar av tunneln byggs i direkt anslutning till känsliga infrastrukturanläggningar som tunnelbanan med flera lednings-tunnlar.

Grundvattennivån i delar av innerstaden kan komma att påverkas av projektet. En sänkning av grundvattennivån skulle kunna medföra att ett tiotal fastigheter drabbas av sättningsskador. Banverket har upprättat ett omfattande kontrollprogram för att se till att grundvattennivån kan upprätthållas, såväl under byggtiden som i framtiden. Hantering av grundvattenproblematiken hanteras i de miljödomar som krävs för att projektet ska kunna genomföras.

De enskilt mest riskfyllda delarna av projektet är byggnationen av station City samt byggandet av sänktunneln i Riddarfjärden. Det bör dock poängteras att parterna under utredningens gång arbetat för att hitta ett tunnälläge som innebär så små risker som möjligt. Tidigare föreslagen placering av station City – i nivå mellan röda/gröna och blå linjens plattformar på T-centralen – skulle ha medfört betydligt större tekniska risker än nuvarande föreslaget läge. Banverket arbetar fortlöpande med att identifiera och minimera de tekniska riskerna med projektet.

Ekonomiska risker

För stadens vidkommande är de ekonomiska riskerna med projektet relativt små. Detta tack vare att förhandlingarna med Banverket har resulterat i ett fast pris för staden och landstinget. Vissa ekonomiska risker kvarstår dock för staden.

Då projektet och betalningsplanen löper under en så pass lång tid finns en viss risk att konjunkturen och den generella prisutvecklingen inom byggsektorn kommer att påverka indexuppräknningen av stadens ekonomiska bidrag på ett för staden negativt sätt.

Det finns också en viss risk att ökade krav från myndigheter kan medföra att staden tvingas öka sitt ekonomiska bidrag till projektet. Ett exempel på detta har vi redan sett, då stadens egen miljö- och hälsoskyddsnämnd så sent som i höstas ställde krav på bullernivåer som vida översteg de krav som gällde under bygget av Södra länken. Beslutet är överklagat av Banverket, men skulle – om det står fast – innebära en fördy-

ring av projektet med ca en halv miljard kronor, och dessutom en kraftig förskjutning av tidplanen.

Osäkerheter i tidplanen

Tidplanen för genomförandet av projektet är i dagsläget osäker. Förskjutningar kan uppstå av flera orsaker. Exempelvis är stationerna ännu inte färdigprojekterade, och antagandet av detalj- och järnvägsplaner ligger mer än ett år fram i tiden. Skulle detalj- och järnvägsplanerna överklagas kan byggstarten komma att skjutas uppemot ett år. Det finns dock goda möjligheter att tidplanen även kan komma att skjutas åt "rätt" håll. Samarbetsparterna kommer att arbeta hårt för att identifiera och eliminera risker för negativa förskjutningar av tidplanen.

Markkontorets synpunkter

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. Markkontoret 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 ekonomiska åtagande i föreliggande genomförandeavtal, med de förutsättningar som gavs i principöverenskommelsen, och med beaktande av de stora tekniska och ekonomiska risker som Banverket tagit på sig, ligger på en rimlig nivå.

Kontoret föreslår att nämnden godkänner bilagda förslag till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm, innebärande att staden ger ett ekonomiskt bidrag till Citybaneprojektets genomförande om maximalt 865 miljoner kr i penningvärde 2005-06-30, samt hemställer att kommunfullmäktige godkänner genomförandeavtalet och ger marknämnden, genom markkontoret, i uppdrag att verkställa stadens åtaganden enligt genomförandeavtalet.

Kontoret föreslår att nämnden hemställer att kommunfullmäktige ger marknämnden, genom markkontoret, i uppdrag att träffa erforderliga tilläggsavtal till genomförandeavtalet, under förutsättning att dessa tilläggsavtal inte innebär ytterligare ekonomiska åtaganden för staden utöver det som ryms inom marknämndens delegation.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 4 maj 2006, har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Marknämnden beslöt den 10 maj 2006 att godkänna det mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun utarbetade förslaget till genomförandeavtal för Citybanan och översända detta till fullmäktige för godkännande

I principöverenskommelsen från mars 2005 åtog sig staden och landstinget att delfinansiera de två nya stationerna City och Odenplan. Storleken på detta åtagande slogs inte fast utan lämnades för avgörande till förhandlingarna om ett genomförandeavtal. I detta genomförandeavtal klargörs stadens del av finansieringen av Citybanan.

Stadens del i finansieringen är maximalt 865 miljoner kronor varav en fast del på 780 miljoner kronor för del av stationskostnaden samt maximalt 85 miljoner kronor för påverkan på länets kollektivtrafik.

Stadsledningskontoret föreslår att finansieringen sker via avsatta medel för särskilda infrastruktursatsningar, men att det är nödvändigt att staden avsätter ytterligare medel för att finansiera Citybanan och andra angelägna infrastrukturprojekt.

Beräknad totalkostnad för hela Citybanan, inklusive stationerna, ligger på ca 13,5 miljarder kronor. Eventuella fördyringar av projektet kommer inte att drabba staden och landstinget, utan kommer att bäras av Banverket ensamt.

Bakgrund

I december 2000 fick Banverket i uppdrag av regeringen att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Efter ett omfattande utredningsarbete har Banverket kommit fram till att den enda långsiktiga lösningen på kapacitetsproblemet är att leda pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm i separata tågtunnlar, den s.k. Citybanan. Regeringen har i mars 2005 givit tillåtighet till att bygga och driva Citybanan.

I den av regeringen fastställda Framtidsplanen för järnvägen ingår ett stort antal andra järnvägsinvesteringar i Mälardalen som för att nå full effekt förutsätter att Citybanan genomförs

Citybanan innebär att kapaciteten för pendeltågstrafiken kan komma att öka från dagens 16 tåg/timme och riktning, till uppemot 24 tåg/timme och riktning. En framtida andra etapp av Citybanan, med utbyggnad av bland annat stationerna Odenplan och Stockholms södra, skulle ytterligare kunna öka kapaciteten till uppemot 30 tåg/timme och riktning.

De tre samarbetsparterna, Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun träffade i mars 2005 en principöverenskommelse om förutsättningarna för finansiering av Citybanan. I juni 2005 följdes denna överenskommelse upp av ett samarbetsavtal som reglerar hur projektet skall bedrivas till dess ett genomförandeavtal kan träffas. Dessa båda avtal upphör att gälla 2006-10-31.

Ärendet

Marknämnden beslöt den 10 maj 2006 att godkänna det mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun utarbetade förslaget till genomförandeavtal för Citybanan och översända detta till fullmäktige för godkännande

För stadens del innebär bilagt genomförandeavtal (Bilaga 1) i huvudsak följande åtaganden.

Fysiska åtaganden

Staden (marknämnden och trafiknämnden) medger Banverket rätt att utan kostnad använda en rad utpekade mark- och vattenområden för arbetsområden och byggetablering. Staden skall dessutom verka för att även stadens majoritetsägda bolag upplåter mark till Banverket på samma villkor.

Staden (marknämnden) åtar sig att på Banverkets bekostnad lösa in tomträtten till fastigheten Orgelpipan 5. Fastigheten i fråga kommer att inrymma stationsentrén på Klarabergsgatan. Befintlig byggnad avses rivas och ersättas med en mindre stationsbyggnad. Hela, eller delar av, fastigheten avses sedermera utan kostnad överlåtas till landstinget. Det sistnämnda gäller även de delar av fastigheten Vasastaden 1:19 som kommer att inrymma stationsentrén på Dalagatan. Skulle ytterligare tomträtter behöva inlösas skall även detta utföras av staden, på Banverkets bekostnad.

Staden (marknämnden) upplåter servitut till Banverket och landstinget för Citybanan, inom de berörda fastigheter som staden äger. Staden godkänner för sin del att servitut upplåts i berörda tomträtter. Särskilda avtal med tomträttshavaren kan komma att behövas. Staden åtar sig att upprätta erforderliga tilläggsavtal till tomträttsavtalen. Staden medger att servituten säkras genom fastighetsbildning.

Staden (marknämnden) ansvarar, på Banverkets bekostnad, för erforderlig evakuering av verksamheter inom Orgelpipan 5, samt (marknämnden och trafiknämnden) för erforderlig evakuering av verksamheter som staden upplåtit på offentlig plats.

Staden (marknämnden) åtar sig att verka för att stadens majoritetsägda bolag, på Banverkets bekostnad, upplåter lägenheter och lokaler som kan nyttjas för eventuell tillfällig evakuering av boende som kommer att störas av tunneldrivningen.

Staden (trafiknämnden) åtar sig att, på Banverkets bekostnad, genomföra erforderliga åtgärder för att ge ökad framkomlighet åt de ersättningsbussar som sätts in vid planerade avstängningar av tunnelbanan, samt att, på Banverkets bekostnad, vidta erforderliga trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de gator dit byggtrafiken förläggs.

Utöver dessa åtaganden ska staden även fortsättningsvis medverka i det fortsatta planeringsarbetet, och samråda med Banverket och landstinget under hela projektets fortlevnad. Såväl mark- som trafik- och stadsbyggnadskontoren kommer att ha centrala roller framöver.

STATIONERNA, FAST DEL

Parterna konstaterade i principöverenskommelsen att det är svårt att kalkylera kostnaderna i ett tidigt skede av ett så stort och komplext projekt som Citybanan. Parterna åtog sig att tillsammans utveckla och detaljera stationernas omfattning och utformning, och på grundval av detta arbete revidera stationskalkylen. Det kunde redan under våren 2005 konstateras att den projektkalkyl som fanns i principöverenskommelsen, vilken byggde på den kunskap som fanns om projektet 2003, var en underskattning. Den nya kalkylen för stationerna som togs fram uppgick till cirka 3,1 miljarder kronor. Arbetet med att detaljutforma stationerna har pågått sedan dess. Under våren 2006 har en förenklad systemhandling tagits fram. Även kalkylen har reviderats och den bedömda kostnaden för stationerna är i dagsläget cirka 3,9 miljarder kronor, inklusive hittills nedlagda utredningskostnader. I detta arbete har såväl staden som landstinget deltagit aktivt. De viktigaste orsakerna till kostnadsökningen framgår av tabellen nedan. Samtliga belopp är ungefärliga, i prisnivå 2005-06-30 och i miljoner kronor.

Kalkyl april 2005	3 100
Reviderad bedömning av ospecificerat/osäkerhet	+310
Allmän ventilation tillkommit	+80
Uppgång Kungsgatan ersatt med uppgång Vasagatan	-80
Ökade berg- och betongkostnader	+50
Förberedande arbeten för stoftrening tillkommit	+50
Inarbetning av funktionella krav från trafikhuvudmannen	+130
Reviderad bedömning av störningskostnad tredje man	+70
Övrigt (t.ex. sänkning av banan med 3,5 meter och grundförstärkning av fastigheter)	+200
Kalkyl april 2006	3 910

I principöverenskommelsen åtog sig staden och landstinget att utöver ett fast bidrag dessutom tillskjuta ett ytterligare maximerat kostnadsbidrag för den händelse av att en väsentlig kostnadsökning skulle uppstå jämfört med stationskalkylen. Det genomförandeavtal som nu föreligger vilar på denna grundläggande princip om ett fast pris. Kalkylen ovan på 3 910 miljoner kronor hade kunnat utgöra grunden för ett avtal baserat på löpande räkning mellan staden/landstinget och Banverket, men givet att staden/landstinget velat ha ett tak på sitt gemensamma finansiella åtagande har parterna enats om ett påslag om 590 miljoner kronor för den risk Banverket därmed bär.

Det skall i detta sammanhang påpekas att denna risk är signifikant, givet att det återstår mycket arbete innan den slutgiltiga systemhandlingen för stationerna är färdigställd. Ett påslag av denna storlek är därför motiverat. Den totala kalkylen inklusive premium för risk uppgår alltså till 4 500 miljoner kronor, varav Banverket åtagit sig att

stå för 980 miljoner kronor. Detta medför att stadens och landstingets gemensamma finansiella åtagande uppgår till 3 520 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30, varav staden står för 780 miljoner kronor. Dessa belopp ska enligt avtalet inte justeras under några omständigheter med undantag för att parterna ska uppta förhandling om fördelning av eventuella merkostnader som en följd av högre myndighets-/domstolskrav rörande buller och miljö än vad som är antaget i kalkylförutsättningarna.

Kalkyl april 2006	3 910
Riskpåslag	+590
Banverkets andel	-980
Stadens och landstingets andel (fast pris)	3 520
Landstingets andel	-2 740
Stadens andel (fast pris)	780

STATIONERNA, RÖRLIG DEL

Kostnader för planerade störningar på kollektivtrafiken såsom kostnader för ersättningstrafik ingår inte i kalkylen. Parterna har avseende dessa kommit överens om att staden och landstinget står för 85 procent av dessa, upp till en nivå om 340 miljoner kronor, givet att de i stor utsträckning är ett resultat av stationsbyggnationerna. Banverket står för 15 procent och kostnader utöver stadens och landstingets 340 miljoner kronor. Denna fördelning bedöms tillsammans med Banverkets fastprisåtagande skapa en kraftfull incitamentsstruktur för parterna att tillsammans försöka reducera byggnationens påverkan på kollektivtrafiken och då främst tunnelbanan. Av dessa 340 miljoner kronor står staden för maximalt 85 miljoner kronor.

Vad gäller kostnader som är föranledda av landstingets eller stadens eventuellt ändrade krav på stationernas utformning eller funktion har parterna avtalat att de skall bäras ensamt och fullt ut av den part som begär förändringen, om inte annat överenskommes mellan parterna.

En del av de funktionella krav på stationerna som har formulerats av landstinget måste utredas vidare för att se om det finns tekniska lösningar som till en motiverbar kostnad uppfyller dem. Parterna har för dessa specificerade punkter avtalat om att i samband med eventuella beslut om dessa uppta förhandling om kostnadsfördelning. Stadens aktiva godkännande krävs för att ytterligare kostnader avseende detta ska kunna läggas på staden.

Utöver detta står Banverket för samtliga kostnader som uppkommer i samband med projekt Citybanan, inklusive kostnader för stadens personal.

BETALNINGSPLAN

Stadens ekonomiska bidrag till projektet betalas ut enligt följande betalningsplan.

7,5 % av det fasta beloppet om 780 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,

preliminärt strax efter årsskiftet 2006/2007. Återstående 10 % av det fasta beloppet betalas ut då stationerna är driftsatta.

Det rörliga beloppet om maximalt 85 miljoner kronor betalas ut årligen den 1 februari året efter att de faktiska kostnaderna uppkommit.

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

Utbetalningarna enligt betalningsplan kommer att räknas upp enligt en av parterna överenskommen mix av olika byggkostnadsindex. 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 uppräkningsom i genomsnitt ca 2,9 %.

TOTALA PROJEKTET

Motsvarande kalkylöversyn som gjorts för stationerna har även gjorts för järnvägstunneln. Beräknad totalkostnad för hela Citybanan, inklusive stationerna, ligger på ca 13,5 miljarder kronor. Eventuella fördyringar av järnvägstunneln kommer inte att drabba staden och landstinget, utan kommer att bäras av Banverket ensamt.

Tidplan

Tidplanen för genomförandet av projektet är i dagsläget något osäker. Ambitionen är att arbeten med vissa arbetstunnlar kan sätta igång under 2006. Arbetena med järnvägstunnlar och stationer kan inte sätta igång förrän erforderliga detalj- och järnvägsplaner vunnit laga kraft, d.v.s. tidigast under hösten 2007. Beroende på en rad olika faktorer beräknas Citybanan kunna vara tagen i trafik någon gång under perioden 2013-2016. Den gemensamma ambitionen hos de tre samarbetsparterna är att försöka hitta lösningar och hantera olösta frågor på ett sådant sätt att Citybanan kan driftsättas så snart som möjligt.

Ärendets beredning

Mellan parterna Svenska staten genom Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun har träffats ett genomförandeavtal rörande Citybanan (se bilaga 1).

Överenskommelsen ska för sin giltighet senast 30 juni 2006 godkännas av Banverkets styrelse, Stockholms landstingsfullmäktige och Stockholms kommunfullmäktige.

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för beredning. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av infrastrukturavdelningen i samråd med ekonomiavdelningen och markkontoret.

Stadsledningskontorets synpunkter

Stadsledningskontoret anser att Citybanan är ett av de mest prioriterade infrastrukturprojekten för hela Mälardalsregionen. Det är därför positivt att Stockholms kommun tillsammans med Banverket och Stockholms läns landsting förhandlat fram ett genomförandeavtal. Projektet är redan försenat och det är viktigt att ytterligare förseningar undviks, eftersom denna förbindelse är så vital för Stockholm/Mälardalsregionens fortsatta utveckling.

Stadens del i finansieringen är 780 miljoner kronor för del av stationskostnaden samt maximalt 85 miljoner kronor för påverkan på länets kollektivtrafik, alltså maximalt 865 miljoner kronor (index tillkommer). Index med en årlig uppräkningsgrad på 2,9% bedömer kontoret som rimlig i förhållande till den förväntade allmänna kostnadsökningen inom byggsektorn.

Stadsledningskontoret föreslår att man finansierar detta via avsatta medel för särskilda infrastruktursatsningar. Vid årsskiftet 2005/2006 fanns totalt 814,3 miljoner kronor avsatta.

Stadsledningskontoret anser att det är nödvändigt att staden avsätter ytterligare medel för att finansiera Citybanan och andra angelägna infrastrukturprojekt.

Ytterligare frågor som återstår att förhandla om är till exempel stomljuskrav, ventilationskrav, lufthastigheter i stationer med mera. Det är idag omöjligt att uppskatta stadens del i de tillkommande kostnaderna, men stadsledningskontoret anser att det är viktigt att dessa klagörs så snart som möjligt för att få en fullständig bild av totalkostnaderna.

Stadsledningskontoret anser att det nu presenterade genomförandeavtalet så långt som är möjligt uppskattat kostnaderna. I infrastrukturobjekt av denna storleksordning är riskerna många vilket kan resultera i tillkommande kostnader. Det är därför viktigt med en god ekonomisk och teknisk styrning, och uppföljning av projektet.

Genomförandeavtalet innebär ett betydligt större ekonomiskt åtagande än vad som förutspåddes i principöverenskommelsen. Erfarenhetsmässigt innehåller kostnadsbedömningar av större infrastrukturobjekt på ett tidigt stadium stora osäkerheter, och stadsledningskontoret har därför förståelse för att kostnadsökningar uppkommit när projektet planerats mera detaljerat. Den uppgörelse som nu gjorts med en fast del, och en rörlig med en övre gräns anser kontoret vara en bra lösning.