

**Handläggare**  
Karin Lindgren Gardby  
08-508 266 26

**Till**  
Exploateringsnämnden  
2021-12-16

## **Slutredovisning av projekt Citybanan och slutredovisning av utbyggnad inom Orgelpipan 6 på Norrmalm**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen av projekt Citybanan.
2. Exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen av utbyggnad för hotell-, butiks, kommunikations- och bostadsändamål inom fastigheten Orgelpipan 6 på Norrmalm med Jernhusen Orgelpipan 6 AB.

Johan Castwall  
Förvaltningschef

Sara Lundén  
Avdelningschef

Kajsa Ek  
Enhetschef

**Exploateringskontoret**  
Projektutveckling Västerort,  
Innerstaden och Stora projekt

Fleminggatan 4  
Box 8189  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 266 26  
Växel 08-508 276 00  
karin.lindgren.gardby@stockholm.se  
exploateringskontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

### **Sammanfattning**

I denna slutredovisning redovisas både projekt Citybanan och projekt Orgelpipan 6 då de funktionsmässigt och geografiskt delvis hänger ihop. Kopplingen mellan de båda är betydande för stadens engagemang och arbete i projekten.

Citybanan är en 6 km lång pendeltågstunnel som Trafikverket byggt. Trafikstart skedde sommaren 2017. Trafikverket hade huvudansvaret för genomförandet av projektet och Stockholms stad och Region Stockholm bidrog till finansieringen av genomförandet av Citybanan. Staden medverkade till och förhandlade fram bra stationslösningar i innerstaden.

I projekt Citybanan har staden har betalat ut 1 105 miljoner kronor inklusive index i medfinansiering för stationer samt 47 mnkr inklusive index för kostnader för påverkan på länets kollektivtrafik. Vidare har staden haft kostnader om 50 miljoner kronor och bidrag från TRV om 46.5 miljoner kronor och en inbetalning för mindre byggnader om 3,4 miljoner kronor. Staden fick även netto 8,5 miljoner kronor i intäkt från Trafikverket för marköverföring för volymer tagna från Orgelpipan 6 motsvarande minskning av kapitaliserade tomträttsavgälder.

För projekt Orgelpipan 6 har staden haft kostnader om 6 miljoner kronor.

## Bakgrund

### Inledning



*Citybanans sträckning genom innerstaden*

Citybanan är en sex kilometer lång pendeltågstunnel som går från Tomtebodan till Stockholm Södra. Trafikstarten av Citybanan skedde sommaren 2017. Tre stationer på Citybanan finns inom Stockholms kommun; Stockholms södra, Station City och Station Odenplan. De två sistnämnda byggdes i Citybaneprojektet. Pendeltågen flyttades alltså dels från spåren på Centralstationen till den nybyggda Station City, dels från Karlbergs station till Odenplan.

Station City ligger i centrala City och har direktförbindelse med T-centralen och Centralstationen. Uppgången för Station City var planerad att ligga i Orgelpipan 5 på Klarabergsgatan. Tomträtten till Orgelpipan 6 var upplåten till Folksam men såldes under projektets gång till Jernhusen. Efter många turer om stationens placering byggdes Station City delvis under byggnadsverket inom tomträtten Orgelpipan 6 i korsningen av Vasagatan och Klarabergsgatan. I samband med detta utvecklades hela tomträtten och fick en större och högre byggrätt.

Hela Citybanan är i princip avgränsad med tredimensionell fastighetsbildning. Citybanan och Orgelpipan 6 har varit två separata projekt men slutredovisas tillsammans här.



*Station citys läge*

## Citybanan

I mars 2005 gav regeringen tillåtlighet att bygga och driva Citybanan. Banverket (nuvarande Trafikverket) hade huvudansvaret för genomförandet av projektet och Stockholms stad och Stockholms läns landsting (nuvarande Region Stockholm) förklarade sig vara beredda att bidra till finansieringen av genomförandet av Citybanan. Staden, Banverket och Stockholms läns landsting träffade i mars 2005 en principöverenskommelse om förutsättningarna för finansiering av Citybanan. Principöverenskommelsen följdes upp med ett samarbetsavtal mellan parterna i juni samma år.

Kommunfullmäktige i Stockholm beslöt 2006 att godkänna genomförandeavtal för Citybanan mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Staden rörande genomförande och finansiering av Citybanan. Staden skulle genom medfinansieringen bidra till projektets genomförande. Därutöver gavs marknämnden (nuvarande exploateringsnämnden) i uppdrag att träffa erforderliga tilläggsavtal till genomförandeavtalet. Genomförandeavtalet kompletterades dels 2008 med tilläggsavtal 1 som togs upp i Kommunfullmäktige och dels 2010 med tilläggsavtal 2 som togs upp i Exploateringsnämnden.

Syftet från stadens sida med genomförandeavtalet och de två följande tilläggsavtalen var dels att bidra till finansiering för stationerna, dels att hjälpa till att praktiskt lösa stationsfrågorna för Citybanan. Tilläggsavtal 2 syftade särskilt till att få till en samlad stationslösning för Station City som fick sin slutliga placering inom Orgelpipan 6.

Flera beslut och redovisningar har skett i olika nämnder under projektets gång. Bland annat beslutade Exploateringsnämnden 2008 om avtal, markanvisning mm gällande Orgelpipan 6. Exploateringsnämnden och Trafik- och Renhållningsnämnden godkände 2011-03-17 en lägesredovisning gällande cykelparkering och 2011-05-19 godkände samma nämnder program för återställande av torget Odenplan. Trafiknämnden och kommunfullmäktige tog genomförandebeslut gällande återställande efter Citybanan och byggande av cykelbanor på Torsgatan under 2017.

## Orgelpipan 6

Orgelpipan 6 är den tomträtt i City upplåten till Jernhusen inom vilken Station City slutligen delvis placerades. Trafikverket överförde byggnadsvolymer som behövdes till Station City från Orgelpipan 6, Staden blev ersatt av Trafikverket då tomträttsintäkterna minskade p.g.a. detta. Mindre delar av volymerna kom i ett senare skede tillbaka till tomträtten och Staden återbetalade en del av pengarna och kunde öka tomträttsavgälden i motsvarande mån. I samband med byggandet av Station City revs byggnaden ovan mark och den byggdes upp igen med en större volym. Exploateringsöverenskommelse om detta var uppe i exploateringsnämnden 2015 med efterföljande genomförandebeslut på delegation.

## Projektbeskrivning och genomförande

### Citybanan

Trafikverket har varit den part som byggt hela Citybanan. De påbörjade arbetet redan 2006-2007 men officiellt togs det första spadtaget 2009. Citybanan blev färdig och togs i bruk sommaren 2017. Tidplanen som överenskoms i tilläggsavtal 1 hölls.

Staden skulle vara delfinansiär av stationerna och även upplåta mark (utrymme) till anläggningen, d.v.s. både själva tunneln och etableringsytor ovan jord. Staden skulle även verka för att erforderliga beslut fattas och aktivt delta i samarbetsorganisationen. Stadens gator skulle anpassas för bygg- och ersättningstrafik.

Byggandet av Citybanan innebar att många ytor av stadens allmänna plats användes under byggtiden. Trafikverket skötte det mesta av återställandet av ytorna efter avetablering. Staden och dess invånare har under byggandet av Citybanan påverkats av byggandet på olika platser runt om i staden. Bland annat påverkades Torsgatan av byggandet och användningen av Citybanans arbetstunnel. Trafikkontoret återställde efter Trafikverkets arbeten på Torsgatan då gatan skulle omgestaltas. På Odenplan byggdes en helt ny station för pendeltåget med ingångar. Trafikverket hade ett arbetsområde vid Odenplan som upptog stora delar av torgytan under åren 2010-2014. Från hösten 2014 öppnade torgytan succesivt upp för allmänheten vartefter Trafikverket återställde platsen. Hela torgytan öppnades slutligen

upp 2015-2016. Vid Söder Mälarstrand hade Trafikverket ett stort arbetsområde för anslutning av sänktunneln under Riddarfjärden till berget under Södermalm. Återställningen var klar under 2015-2017. I Fatbursparken på Södermalm hade Trafikverket sedan 2010 en etablering som upptog hela västra delen av parken. Etableringen var dels för bygget av Citybanan men även för överdäckning av befintliga stambanan vilket är reglerat i separat avtal mellan Trafikverket och exploateringskontoret. Fatbursparken är ett separat projekt och slutredovisas efter att det är genomfört.

I genomförandeavtalet för Citybanan reglerades byggande av cykelgarage i närheten av de tre stationerna (Odenplan, City, Södra Station). Cykelgaragen ingår som en del i medfinansieringen. I ett tjänsteutlåtande i trafiknämnden från 2011 prioriterades cykelparkeringar vid Odenplan och Södra station framför cykelgarage vid Station City. I det fortsatta arbetet har även cykelgarage vid Södra station utgått till förmån för garaget vid Station Odenplan. Cykelgaraget vid Odenplan invigdes 2016. Cykelgaraget sköts och driftas av trafikkontoret och Stockholm Parkering.

## Orgelpipan 6

För att Station City skulle komma till stånd har Staden under åren lagt ner ett stort arbete på avtal och förhandlingar särskilt gällande stationslösningarna. Uppgången för Station City var planerad att ligga i Orgelpipan 5. Därefter gjordes projektet om och Station City hamnade delvis under Orgelpipan 6. Därför godkände Exploateringsnämnden under 2010 tilläggsavtal nr 2 till genomförandeavtal samt samarbetsavtal avseende utveckling av Orgelpipan 6. Platsen är fastighetsrättsligt en av de mest komplexa i hela Stockholm och det har varit flera parter att komma överens med. Byggnaden på Orgelpipan 6 har till följd av projekt Citybanan rivits och byggts upp större och högre. Byggnadsverket innehåller förutom Station City även butiker, hotell och bostäder. Ärende om överenskommelse exploatering togs i exploateringsnämnden 2015 och efterföljande genomförandeavtal togs på delegation.

## Måluppfyllelse

### Citybanan

Målet för Citybaneprojektet var att lösa kapacitetsproblemen för pendeltågstrafiken genom att leda ner dessa genom centrala Stockholm i separata tågtunnlar. Detta skulle ge positiva effekter för järnvägstrafiken i stora delar av landet och främja regional utveckling och tillväxt i Mälardalen. Nya stationslägen i Stockholms centrala delar skulle stärka kommunens utvecklingsmöjligheter och förbättra trafiksituationen i innerstaden.

Stadens medfinansiering syftade till att bland annat möjliggöra stationerna i Citybanan. I samband med tilläggsavtal 2 förklarade Staden att förläggningen av Station City inom Orgelpipan 6 skulle ge en tydligare anslutning mellan Citybanan, tunnelbanan och Centralstationen och ge en generösare utrymmesstandard. I samband med detta skulle man kunna utveckla Orgelpipan 6 och skapa mervärden både stadsbyggnadsmässigt, funktionsmässigt och ekonomiskt.

Citybanan har inneburit att pendeltågen fått nya separata spår genom Stockholm. Detta har medfört att kapaciteten för så väl pendeltågstrafik som regional- och fjärrtågstrafik har kunnat öka. Möjligheter till mer kollektivtrafik ger chans till minskat bilåkande.

Byggandet av Station City i läget under Orgelpipan 6 har inneburit en god möjlighet till väl fungerande byten mellan trafikslag i centralstationsområdet (tåg, pendeltåg, tunnelbana och spårvagn). Den helt nya pendeltågsstationen vid Odenplan har inneburit att nya resvägar och bytesmöjligheter har uppstått i Vasastaden. Även en attraktiv miljö för stadsutveckling har tillskapats. Det offentliga rummet vid torget har fått en ny gestaltning.

### Orgelpipan 6

De mål som uttrycktes vid exploateringsöverenskommelse och genomförandebeslut för Orgelpipan 6 var bland annat att projektet skulle bidra positivt till utvecklingen i city. Projektet skulle också ge förutsättningar för en utökad kollektivtrafik och bidra med mer hotell och bostäder. Målen uppfylldes.

## Ekonomi

### Investering Citybanan

De sammanlagda bokförda utgifterna för staden uppgår till 1202 mnkr. Utgifterna avser främst bidrag till medfinansiering.

Utgifter	Utfall	Budget enligt genomförandebeslut/reviderat genomförandebeslut	Avvikelse
Medfinansiering	1105 mnkr	890 mnkr plus index (dvs 1105 mnkr)	0 kronor (Utbetalt enl avtal)
Påverkan på länets kollektivtrafik	47 mnkr	85 mnkr plus index	-38 mnkr plus index (Utbetalt faktiska kostnader)

Utöver medfinansiering har staden haft kostnader om 50 mnkr som löpande vidarefakturerats till Trafikverket. Intäkterna från Trafikverket har varit 46,5 mnkr samt 3,4 mnkr som nettoersättning för rivna byggnader, d.v.s. en total intäkt om 49,9 mnkr. Allt enligt genomförandeavtalets bestämmelser. Staden har även fått en nettoersättning från Trafikverket om 8,5 mnkr (försäljning om 15,4 mkr och ett förvärv om 6,9 mnkr) för volymerna som togs till Station City. Detta motsvarar uteblivna kapitaliserade tomträttsavgälder för Orgelpipan 6 om samma belopp. Även detta var i enlighet med genomförandeavtalet och dess tilläggsavtal som syftade till att staden skulle förhandla och bidra till lösningen av samordningen av stationerna.

### Investering Orgelpipan 6

De sammanlagda utgifterna uppgår till 6 mnkr. Utgifterna avser främst administration (avtalsförhandling) och allmän plats projektering (Vasagatan).

Marken har upplåtits med tomträtt.



<b>Utgifter</b>	<b>Utfall</b>	<b>Budget enligt genomförandebeslut/re viderat genomförandebeslut</b>	<b>Avvikelse</b>
Allmän plats	2 mnkr	2,1 mnkr	-0,1 mnkr
kvartersmark	4 mnkr	4,1 mnkr	-0,1 mnkr
Total investerings- utgift	6 mnkr	6,2 mnkr	-0,2 mnkr

Nuvärdet av ökade tomträttsavgälder uppgick till 21 mnkr.

## Drift Orgelpipan 6

Projektet ger inte några tillkommande driftskostnader.

Kapitalkostnaderna<sup>1</sup> uppgår till 0,5 mnkr per år och intäkterna för tomträttsavgälder till 0,7 mnkr per år.

## Risikfaktorer

De risker som identifierades vid beslutet av genomförandeavtalet var tekniska risker såsom grundvattenpåverkan och risker vid själva byggandet, ekonomiska risker i form av att index-uppräknningen av stadens ekonomiska bidrag skulle påverkas samt risken att projektet skulle dra ut i tid p.g.a. överklaganden m.m.

I beslutet påpekar man även att det offentliga rummet skulle påverkas och begränsas av etableringsområden, att oljud skulle uppstå vid byggandet och att tunnelbanan tidvis skulle påverkas kraftigt med långa avstängningar.

Målsättningen i tilläggsavtal 1 om trafikstart 2017 hölls, index ökade till viss mån, grundvattennivån kontrollerades i hela staden med grundvattennivårör. Det offentliga rummet påverkades under byggtiden av avstängningar, bullrande arbeten pågick tidvis under byggtiden och tunnelbanan stängdes periodvist av. Allt enligt förutsägelserna.

## **Exploateringskontorets förslag**

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen.

**Slut**