

Utlåtande 2008:39 RII (Dnr 314-273/2008)

Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan mellan svenska staten genom Banverket, Stockholms läns landsting och exploateringsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan godkänns, *bilaga 2*, innebärande att staden ger ett ytterligare bidrag till Citybanans genomförande om 110 mnkr i penningvärde 2005-06-30.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms stad träffade i juni 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan. För stadens vidkommande innebar avtalet att staden delfinansierar de båda stationerna City och Odenplan med ett fast belopp om 780 miljoner kronor samt betalar ett rörligt belopp om maximalt 85 miljoner kronor för störningar i kollektivtrafiken, båda beloppen uttryckta i penningvärde 2005-06-30. Förhandlingar skulle därutöver föras om finansiellt åtagande för åtgärder för förbättring av stationsmiljön.

De tre parterna Banverket, landstinget och staden har nu genomfört förhandlingar om tekniska lösningar för förbättrat inomhusklimat. Parterna har bl.a. kommit överens om hur ventilationen bör ordnas samt om att uppföra plattformsväggar med öppningsbara dörrar. Dessutom har parterna enats om att uppföra omfattande cykelparkeringar i anslutning till stationerna City, Odenplan och Stockholm Södra. Vidare är parterna överens om att inom ra-

men för Citybaneprojektet utföra vissa förberedande arbeten för en utbyggnad av tunnelbanegrenen från Odenplan till Karolinska sjukhuset.

Det som överenskommits ovan har reglerats i ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet. För stadens vidkommande innebär överenskommelsen att det fasta belopp som staden skall erlägga ökar med 110 miljoner kronor till sammanlagt 890 miljoner kronor, uttryckt i penningvärde 2005-06-30.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret där det beretts av finansavdelningen.

Stadsledningskontoret anser att resultatet av genomförda förhandlingar är acceptabelt och har inga invändningar mot upprättat tilläggsavtal. Kontoret ser positivt på den uppgörelse som uppnåts i genomförandeavtalet, där staden och landstinget lämnar ekonomiskt bidrag och Banverket tar ansvaret för ekonomiska risker. Oaktat detta är det viktigt att staden får fortlöpande insyn i projektet och att berörda nämnder kan ha en god uppföljning av hur projektet utvecklas.

Mina synpunkter

Citybanan är tillsammans med Förbifart Stockholm ett av de två infrastrukturprojekt som har störst betydelse för stockholmsregionens utveckling. Järnvägstunneln under Stockholms centrala delar ökar kapaciteten kraftigt för kollektivresor i länet, regional och fjärrtrafik. Banans betydelse kan inte underskattas och borde egentligen gå under namnet Sverigebanan med tanke på dess strategiska betydelse för hela landet.

I detta tilläggsavtal har staten genom Banverket, staden och landstinget kommit överens om tekniska lösningar för exempelvis stationernas utformning och tillhörande miljöer. De framtida stationerna i City och vid Odenplan kommer i och med detta att få en trygg gestaltning med skiljeväggar mellan perrong och spår. Inomhusklimatet på perrongerna kommer också att bli bättre och de ibland kraftiga fartvindar som uppstår i tunnlar kommer ej att störa resenärerna.

Avtalet reglerar också anordnandet av cykelparkeringar och förberedande arbeten för kommande projekt. Ett sådant värt att nämna är den tilltänkta förlängningen av tunnelbanans gröna linje från Odenplan mot Karolinska. För detta krävs en ytterligare perrong på Odenplans tunnelbanestation och vissa

förberedande arbeten för denna kommer att göras under Citybanans byggnation.

Beslutet att bygga Citybanan är viktigt för framtidens stockholmare. Liksom tunnelbanan en gång byggdes för den framtid som vi idag lever i är detta projekt ett sätt att möta stadens nya, större kostym och skapa utrymme för stockholmarna framöver. Med föreliggande avtal tar vi ytterligare ett steg i Citybanans förverkligande.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Tilläggsavtal nr 1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande:

1. Tilläggsavtal nr 1 till genomförande avtal för Citybanan godkänns, innebärande att staden ger ett ytterligare bidrag till Citybanans genomförande om 110 mkr i penningvärde 2005-06-30
2. att därefter anföras.

Som påpekats flera gånger i processen kring Citybanan anser vi att möjligheten att ta med cyklar på pendeltåg bör utredas. Om cyklar inte får tas med från station Odenplan blir tillgängligheten sämre för resenärerna än i dagsläget då cyklar får tas från Karlbergs station. Vi vill även ha cykelparkering både under och ovan jord på de nya stationerna. I avtalet bör det tilläggas att resurser från den planerade Gallerian inte kan användas för finansieringen då det inte ska byggas någon galleria.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan godkänns, *bilaga 2*, innebärande att staden ger ett ytterligare bidrag till Citybanans genomförande om 110 mnkr i penningvärde 2005-06-30.

2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 5 mars 2008

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Mikael Söderlund

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (mp) och (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms stad träffade i juni 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan. För stadens vidkommande innebär avtalet att staden delfinansierar de båda stationerna City och Odenplan med ett fast belopp om 780 miljoner kronor samt betalar ett rörligt belopp om maximalt 85 miljoner kronor för störningar i kollektivtrafiken, båda beloppen uttryckta i penningvärde 2005-06-30. Förhandlingar skulle därutöver föras om finansiellt åtagande för åtgärder för förbättring av stationsmiljön.

De tre parterna Banverket, landstinget och staden har nu genomfört förhandlingar om tekniska lösningar för förbättrat inomhusklimat. Parterna har bl.a. kommit överens om hur ventilationen bör ordnas samt om att uppföra plattformsväggar med öppningsbara dörrar. Dessutom har parterna enats om att uppföra omfattande cykelparkeringar i anslutning till stationerna City, Odenplan och Stockholm 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.

Det som överenskommits ovan har reglerats i ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet. För stadens vidkommande innebär överenskommelsen att det fasta belopp som staden skall erlægga ökar med 110 miljoner kronor till sammanlagt 890 miljoner kronor, uttryckt i penningvärde 2005-06-30.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 januari 2008 att godkänna 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.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) och ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 december 2007 har i huvudsak följande lydelse.

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, här bilaga 2). 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 erlægga 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.

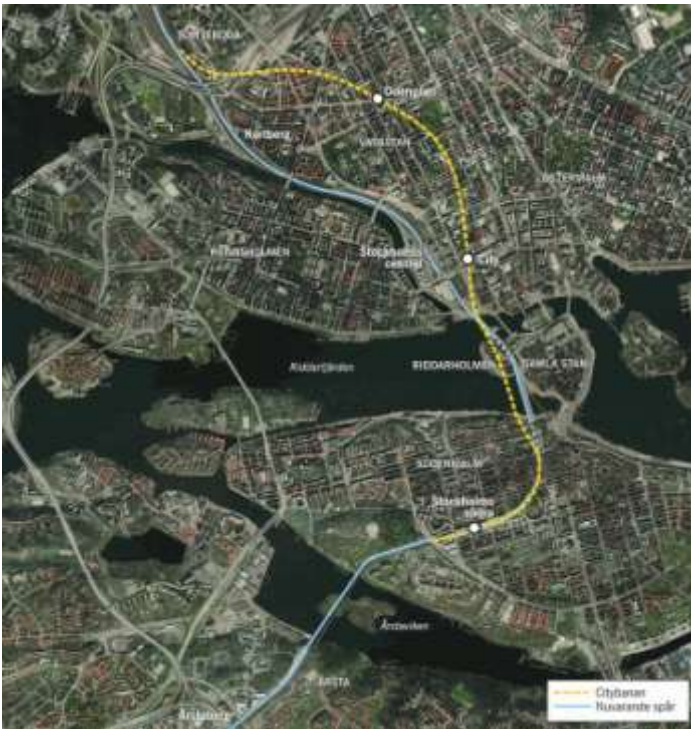


Fig. 1. Citybanans sträckning under Stockholms innerstad

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 tomträttshavaren Folksam. Kontoret avser att inom några månader återkomma till nämnden i denna fråga.

Båda stationerna kommer att kopplas ihop med de intilliggande tunnelbanestationerna 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.

Genomförandavtalet

Banverket, landstinget och staden, genom dåvarande marknämnden, träffade i juni 2006 ett genomförandavtal för Citybanan. Genomförandavtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelning mellan de tre parterna. För stadens vidkommande innebar 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 uttryckta 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 genomförandavtal för Citybanan.

2006-06-12, KF: Beslut att godkänna genomförandavtal för Citybanan.

2007-09-20, ExplN: Remiss av järnvägsplan och detaljplan.

Tilläggsavtal nr 1 till genomförandavtalet

Kontoret har tillsammans med de övriga parterna – Banverket och landstinget – enats om ett förslag till tilläggsavtal till genomförandavtalet (Bilaga 1, här bilaga 2). Tilläggsavtalet fullföljer genomförandavtalet 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 genomförandavtalet 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 kom-

mit 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 erlägga 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 erlägga 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 godkännt 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 indexerings 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:

Mn kr	Årligt bidrag & å-contobetalningar (-)	Systemhand- ling/ driftsättning (-)	Störningar T-banan (rörligt be- lopp) (-)	To- talt (-)
200 6	-70			-70
200 7	0*			0*
200 8	-72	-146		-218
200 9	-75			-75
201 0	-77		-20	-97
201 1	-80		-20	-100
201 2	-82		-21	-103
201 3	-85			-85
201 4	-87			-87
201 5	-90			-90
201 6	-92			-92
201 7		-127		-127
To- talt	-882	-201	-61	- 1143

** Utbetalningarna uteblir 2007 p g a avdrag för tidigare å 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 trafik-

kontorens gemensamma förslag till remissvar på Citybanans järnvägs- och detaljplaner (ExpIN 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

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret där det beretts av finansavdelningen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms stad träffade i juni 2006 ett genomförandeaftal för Citybanan. För stadens vidkommande innebar avtalet att staden delfinansierar de båda stationerna City och Odenplan med ett fast belopp om 780 miljoner kronor samt betalar ett rörligt belopp om maximalt 85 miljoner kronor för störningar i kollektivtrafiken, båda beloppen uttryckta i penningvärde 2005-06-30. Förhandlingar skulle därutöver föras om finansiellt åtagande för åtgärder för förbättring

av stationsmiljön.

De tre parterna Banverket, landstinget och staden har nu genomfört förhandlingar om tekniska lösningar för förbättrat inomhusklimat. Parterna har bl.a. kommit överens om hur ventilationen bör ordnas samt om att uppföra plattformsväggar med öppningsbara dörrar. Dessutom har parterna enats om att uppföra omfattande cykelparkeringar i anslutning till stationerna City, Odenplan och Stockholm 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.

Det som överenskommits ovan har reglerats i ett tilläggsavtal till genomförandeavtalet. För stadens vidkommande innebär överenskommelsen att det fasta belopp som staden skall erlägga ökar med 110 miljoner kronor till sammanlagt 890 miljoner kronor, uttryckt i penningvärde 2005-06-30.

Stadsledningskontoret anser att resultatet av genomförda förhandlingar är acceptabelt och har inga invändningar mot upprättat tilläggsavtal. Kontoret ser positivt på den uppgörelse som uppnåtts i genomförandeavtalet, där staden och landstinget lämnar ekonomiskt bidrag och banverket tar ansvaret för ekonomiska risker. Oaktat detta är det viktigt att staden får fortlöpande insyn i projektet och att berörda nämnder kan ha en god uppföljning av hur projektet utvecklas.

Citybanan är troligen det infrastrukturprojekt som har störst betydelse för Stockholmsregionens utveckling och det är viktigt att projektet nu kan genomföras utan förseningar. Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige godkänner Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan, innebärande att staden utökar sitt ekonomiska bidrag med ytterligare 110 mnkr i penningvärde 2005-06-30. Stadens bidrag finansieras med särskilt avsatta medel för infrastrukturens satsningar under stadens finansförvaltning i samband med tidigare års bokslut.

Bakgrund

Banverket, landstinget och staden träffade i juni 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan. Genomförandeavtalet reglerar bland annat ansvars- och kostnadsfördelning mellan de tre parterna. Banverket driver projektet och har huvudansvaret för projektets planering, genomförande och finansiering. Beräknad totalutgift för hela Citybanan, inklusive stationerna, ligger på ca 13,5 miljarder kronor. Staden och landstinget delfinansierar de två stationerna City och Odenplan. Landstinget kommer dessutom att vara huvudman för trafiken på banan och kommer i egenskap av sådan att driva och sköta stationerna.

Landstinget och staden har åtagit sig att delfinansiera stationerna med 3 520 mnkr, vilket motsvarar knappt 80 % av de totala utgifterna i det underlag som fanns när genomförandeavtalet tecknades. Därav utgör stadens andel 880 mnkr (25 %), från vilket dock ska avräknas 100 mnkr i avgifter för byggetablering m.m. som inte ska belasta Citybaneprojektet. Eventuella fördyringar av järnvägstunneln kommer inte att drabba staden och landstinget, utan kommer att bäras av Banverket ensamt.

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 för störningar i kollektivtrafiken, båda beloppen uttryckta i penningvärde 2005-06-30. Förhandlingar skulle därutöver föras om finansiellt åtagande

för åtgärder för förbättring av stationsmiljön.

I avtalet ingår en betalningsplan med en kombination av á-conto- och årliga utbetalningar samt vissa andelsbetalningar kopplade till när systemhandlingar blir godkända och när stationerna är färdiga och driftsatta. Beloppen ska uppräknas med en kombination av olika byggindeks för landet som helhet.

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.

Ärendet

De tre parterna Banverket, landstinget och staden har nu genomfört förhandlingar om tekniska lösningar för förbättrat inomhusklimat. Parterna har bl.a. kommit överens om hur ventilationen bör ordnas samt om att uppföra plattformsväggar med öppningsbara dörrar. Dessutom har parterna enats om att uppföra omfattande cykelparkeringar i anslutning till stationerna City, Odenplan och Stockholm 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.

Det som överenskommits ovan har reglerats i ett tilläggsavtal till genomförandeaftalet. Tilläggsavtalet innehåller även vissa förändringar jämfört med genomförandeaftalet vad gäller:

- Rätt för Banverket att vid behov uppföra anläggningar för infiltration av grundvatten.
- Staden ska på Banverkets bekostnad ansvara för eventuell ombyggnad av gator i de fall ersättningstrafik för tunnelbanan blir nödvändig.
- Banverket ska träffa ett säkerhetsavtal med staden om eventuellt intrång i stadens ledningstunnlar.
- Mindre justering i omfattningen av arbetsområden och områden för byggetablering samt var byggtrafiken kan komma att gå.
- Staden är beredd att använda eventuellt överskott från Galleria Odenplan till att delfinansiera anpassningar av T-banestation Odenplans biljetthall.

Parterna har enats om att i huvudsak tillämpa samma princip för fördelningen av kostnaderna som gällde i genomförandeaftalet. Detta betyder att staden och Banverket står för ca 20 % vardera av de tillkommande kostnaderna för stationerna medan landstinget står för ca 60 %. Liksom i genomförandeaftalet är de bidrag 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.

För stadens vidkommande innebär 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.

Stadens bidrag till projektet, uppräknat med index till dagens prisnivå, avses utbetalas enligt följande betalningsplan. Härvid har antagits en årlig prisutveckling med 3 % samt att endast ca 60 % av det rörliga beloppet faller ut (på grund av störningar åren 2009-2011). Stadens bidrag finansieras med särskilt avsatta medel för infrastruktur-satsningar under stadens finansförvaltning i samband med tidigare års bokslut. Stadens driftbudget bedöms påverkas marginellt genom de planerade cykelparkeringarna.

Mn kr	Årligt bidrag & å-contobetalningar (-)	Systemhand- ling/ driftsättning (-)	Störningar T-banan (rörligt be- lopp) (-)	To- talt (-)
200 6	-70			-70
200 7	0*			0*
200 8	-72	-146		-218
200 9	-75			-75
201 0	-77		-20	-97
201 1	-80		-20	-100
201 2	-82		-21	-103
201 3	-85			-85
201 4	-87			-87
201 5	-90			-90
201 6	-92			-92
201 7		-127		-127
To-	-882	-201	-61	-

talt				1143
------	--	--	--	-------------

** Utbetalningarna uteblev 2007 p g a avdrag för tidigare å contobetalningar*

Ärendets beredning

Exploateringsnämnden godkände för sin del den 24 januari 2008 bilagt tilläggsavtal till genomförandeavtal för Citybanan samt hemställde att kommunfullmäktige godkänner tilläggsavtalet. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

I detta ärende har exploateringskontoret samrått med övriga berörda förvaltningar samt med stadsledningskontorets juridiska avdelning och finansavdelning. Vid granskningen av ärendet har stadsledningskontoret lagt fokus på de förändringar som tilläggsavtalet medför. Ärendet bedöms härvid väl följa stadens gällande regler för styrning och uppföljning av investeringar och andra betydande projekt.

Stadsledningskontoret anser att resultatet av genomförda förhandlingar är acceptabelt och har inga invändningar mot upprättat tilläggsavtal. Kontoret ser positivt på den uppgörelse som uppnåtts i genomförandeavtalet, där staden och landstinget lämnar ekonomiskt bidrag och banverket tar ansvaret för ekonomiska risker. Oaktat detta är det viktigt att staden får fortlöpande insyn i projektet och att berörda nämnder kan ha en god uppföljning av hur projektet utvecklas.

Tillsammans med andra pågående statliga projekt kommer Citybanan att ianspråkta stor del av särskilt avsatta medel för infrastrukturåtgärder under stadens finansförvaltning. Det är därför nödvändigt att staden gör fortsatta avsättningar för att kunna inrymma stadens medfinansiering i kommande statliga projekt.

Citybanan är troligen det infrastrukturprojekt som har störst betydelse för Stockholmsregionens utveckling och det är viktigt att projektet nu kan genomföras utan förseningar. Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige godkänner Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan, innebärande att staden utökar sitt ekonomiska bidrag med ytterligare 110 mnkr i penningvärde 2005-06-30. I löpande prisnivå beräknas stadens totala bidrag uppgå till 1 143 mnkr. Stadens bidrag finansieras genom att ianspråkta särskilt avsatta medel i tidigare bokslut för infrastrukturåtgärder.

Bilaga (här bilaga 2)

TILLÄGGSAVTAL nr 1 till Genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm del kommungränsen Stockholm/Solna - Älvsjö

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) och ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden beslutar
att återremittera ärendet
samt
att därutöver anför följande:

Efter att tjänsteutlåtandet blev färdigt har det majoritetsbärande partiets företrädare meddelat att den tänkta gallerian under Odenplan ej kommer att bli verklighet. I tjänsteutlåtandet framgår att delar av finansieringen förutsätter exploateringsintäkter från en sådan byggnation. Nämnden bör få klart för sig hur det påverkar genomförandet och kostnaderna för detta.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp) samt ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt följande

Det är bra att omfattande cykelparkeringar planeras in vid stationerna till citybanan. För att minska risken för stöld och skadegörelse bör det finnas möjlig att placera cyklarna i individuella cykelgarage. Underjordiska parkeringar kan fungera bra, men det måste också finnas möjlighet att parkera cyklar ovan jord.

Banverket har regeringsuppdraget att öka möjligheterna till kombinerade resor med tåg och cykel. Den viktigaste åtgärden för att öka cyklandet i anslutning till tågresor är att göra det möjligt att ta med cyklar på tåget. I den vidare planeringen måste stationer och perronger utformas så att det är möjligt att i framtiden ha med cyklar på tågen.

Denna miljardsatsning som görs, måste innebära att en hög kvalitet beträffande tillgänglighet, bytesstandard och hög estetisk kvalitet ges hög prioritet i projektets alla delar.

Kan stationerna läggas mer ytligt, för att underlätta för kollektivtrafikresenärerna, ska detta göras.

Odenplan med sin välvda perronghall och väderskydd i betong är några av de finaste arkitektoniska skapelserna under 40- och 50-talets T-bannbyggande. Det är viktigt att de tillvaratas och inte förvanskas. De rumsbildande träden vid Odenplan ska

skyddas eller ersättas med stora exemplar. Att gallerian är avförd bör underlätta för detta. Alla planering av stor galleria vid Odenplan ska avbrytas och tas bort ur avtalet.

Den goda möjligheten att koppla samman Södra station med Slussen med någon typ av skyttelbana för att åstadkomma en funktionellt gemensam station, får inte tappas bort.