

Landstingsstyrelsen

Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm del kommungränsen Stockholm/Solna -Älvsjö

Ärendet

Förslag till tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm del kommungränsen Stockholm/Solna –Älvsjö mellan Stockholms läns landsting, Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och Banverket.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm mellan Stockholms läns landsting, Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och Banverket, bilaga 1.

Bakgrund

Den 12 april 2005 godkände landstingsfullmäktige en principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket om finansiering mm av Citybanan. Bakgrunden till principöverenskommelsen är att det sedan lång tid tillbaka råder brist på spårkapacitet genom den s k Getingmidjan i Stockholm mellan Centralstationen och Stockholm Södra. Detta påverkar en stor del av järnvägstrafiken i Sverige negativt och försvårar möjligheterna att bedriva en effektiv järnvägstrafik i Mälardalen. Regeringen har beslutat att lösningen på kapacitetsproblemen är att leda pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm i separata tågtunnlar, Citybanan, som utgör en del av den s k Mälartunneln. 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.

I principöverenskommelsen från 2005 läggs fast att 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. Det är mot denna bakgrund som landstinget och Stockholms stad förklarar sig beredda att bidra till finansieringen av Citybanan medan Banverket har huvudansvaret för genomförandet av projektet.

Principöverenskommelsen följdes i juni 2005 upp av ett samarbetsavtal mellan parterna och i december 2005 godkände fullmäktige att principöverenskommelsens giltighetstid förlängdes från ursprungligen 31 december 2005 till 31 oktober 2006.

Sedan genomförandeavtalet tecknades har Citybaneprojektet för Banverkets vidkommande återigen prövats av regeringen.

Under tiden oktober 2006 – maj 2007 har regeringen prövat dels alternativ med ytspårslösningar och dels ökad regional medfinansiering. Prövningen har lett till att regeringen den 31 maj 2007 meddelade att Citybanan skall genomföras. Under den tid då prövningen pågick begränsade regeringen Banverkets uppdrag till att planera för Citybanan. Den genomförda prövningen av ytspåralternativ är dokumenterad i den s.k. Ytspårstuderingen som avrapporterades av utredaren Hans Rodhe den 29 december 2006. Frågan om ytterligare regional medfinansiering till projektet ingår i utredaren Carl Cederschiölds uppdrag som redovisades i december 2007.

Ytspårstuderingen, finansieringsdiskussionerna och de begränsningar som regeringen ålagt Banverket samt den osäkerhet som detta medfört hos flera berörda aktörer har lett till förseningar i projektet. I ytspårstuderingen redovisades 2017 som en realistisk tid för trafikstart av Citybanan. Banverket har efter regeringens besked den 31 maj 2007 utarbetat en ny tidplan som innebär trafikstart 2017

Landstingsfullmäktige har i beslut den 15 maj 2007 godkänt en avsiktsförklaring om kommunal medfinansiering av Citybanan. Stockholms läns landsting är inte part i avsiktsförklaringen utan det är staten och omkringliggande kommuner i Mälardalsregionen. Avsiktsförklaringen inkräftar inte på genomförandavtalet eller tilläggsavtalet till avtalet och innehåller inte något finansieringsåtagande för landstinget. Avsiktsförklaringen belyser emellertid en rad frågor som kan föranleda kommande beredningsarbete för landstingets möjligheter att bedriva pendeltågstrafik som t.ex. bildande av en storregional huvudman för vissa trafikuppgifter. Mot bakgrund av att Stockholms läns landsting där har en väsentlig roll beslutades att godkänna avsiktsförklaringen.

Förvaltningen synpunkter och förslag

Inledning

Citybanan

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

Station City, 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.

Station Odenplan, som anläggs under befintlig T-banestation Odenplan, utförs i denna etapp med två plattformsspår, med möjlighet att byggas ut till fyra plattformsspår i framtiden. Vissa förberedande arbeten för denna utbyggnad ingår i projektet. 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.

Genomförandeavtalet

Banverket ansvarar för alla delar av Citybaneprojektet som inte faller under landstingets och stadens ansvar. Banverket är huvudfinansiär av projektet och utför planering, projektering, skaffar vederbörliga myndighetstillstånd och bygger samt driftsätter hela Citybanan, inklusive de två nya stationerna City och Odenplan. Banverket svarar för hela Citybaneprojektets genomförande, upphandlar och ingår avtal med entreprenörer, leverantörer, konsulter och andra som erfordras för projektets genomförande. De närmare förutsättningarna för parternas ansvar i olika delar samt respektive parts finansiella åtagande har reglerats i genomförandeavtalet.

Tilläggsavtalet

Syftet med tilläggsavtalet är detsamma som genomförandeavtalet att åstadkomma bra trafiklösningar för medborgarna. Citybanan innebär ökad kapacitet och gör det möjligt att utöka turtätheten i pendeltågstrafiken. Pålitligheten i trafiken kommer också att öka genom att den äldre mer känsliga bananläggningen ersätts av en ny anläggning. Resenärernas möjligheter till byte och bytestider mellan pendeltåg och tunnelbana kommer att förbättras med de nya stationerna och nya uppgångar.

Ett genomförande av detta förutsätter samarbete mellan de berörda parterna Banverket som huvudansvarig för genomförandet samt landstinget som ansvarig för kollektivtrafiken samt staden som ansvarig för marken och utformningen av gatumiljön. Ett långsiktigt projekt som Citybanan kommer med nödvändighet även med ett gott samarbete medföra påfrestningar för de som reser och vistas i staden. Invånarna och särskilt de som bor och vistas i närheten av trafikplatserna kring Centralen och Odenplan kommer att under flera år bli berörda av ombyggnationer och omläggningar av trafiken. Kan samtliga berörda parter samordna de olika åtgärderna som de ansvarar för minimerar detta påverkan på medborgarna i deras vardag. Detta har varit särskilt viktigt vid samordning och planering kring Odenplan.

I fråga om stationernas utformning avtalades i genomförandeavtalet att vissa inriktningsmål avseende stationernas utformning ytterligare skulle utredas och klarläggas. Flera inriktningsmål har nu fastställts vilket har inneburit att bestämmelser i genomförandeavtalet fått en ny lydelse. Vidare har till följd av arbetet med systemhandlingen fortskridit funnits behov av att komplettera genomförandeavtalet med nya bestämmelser. Redaktionella ändringar har även gjorts med anledning av nya ritningar utarbetats.

Nedan kommer först beskrivas vilka de nya bestämmelserna är och i vilken del de preciserar vad som avtalats i genomförandeaftalet. Därefter följer en redogörelse för de bestämmelser som ändrats i genomförandeaftalet. Sist redogörs för det finansiella åtagandet med anledning av tilläggsaftalet och fördelningen mellan parterna. De redaktionella ändringarna berörs inte här utan framgår av aftalet och är uttryckligt angivna i tilläggsaftalet i ingressen till den bestämmelse där ändringen gjorts.

Nya bestämmelser i tilläggsaftalet

Genomförandeaftalet reglerar i § 6 att för Citybaneprojektets anläggningar krävs åtkomst och rådighet över fastigheter, byggnader nyttjanderätter och anläggningar som ägs av staden och landstinget. En sådan anläggning är infiltrationsanläggningen som är en form av skyddsåtgärd för att upprätthålla grundvattenbalansen i lerområden så att sättningar inte påverkar byggnader och anläggningar med känslig grundläggning. En ny bestämmelse om infiltrationsanläggningar har därför tillförts genomförandeaftalet. Den nya bestämmelsen § 6.10 reglerar Banverkets ansvar ifråga om uppförande, planering, sökande av tillstånd och upprättande av erforderliga servitutsavtal. Detta tillägg berör framförallt stadens ansvarsområden.

Parterna har i en ny bestämmelse som kompletterar § 10 som reglerar projektering, byggande och driftsättning överenskommit att cykelparkeringar ska uppföras vid stationerna. Parkeringarna är inte en del av stationerna vilket framgår av den nya bestämmelsen § 10.13. De ska dock projekteras och byggas enligt principerna som gäller för stationerna.

En viktig förutsättning för genomförande av projektet är likaså den beredskap som måste finnas för planerade stopp i tunnelbanetrafiken och anpassning av gator/vägar där ersättningstrafik ska gå. Omfattningen av dessa anpassningar ska bestämmas i samråd mellan landstinget, staden och Banverket. I den nya bestämmelsen § 10.14 har detta reglerats liksom att Banverket ska faktureras kostnaderna. För landstingets vidkommande ska kostnaderna för dessa anpassningar regleras i enlighet med inträngsaftalet. Inträngsaftalet gäller mellan landstinget och Banverket och beslutades om samtidigt som genomförandeaftalet godkändes. Inträngsaftalet innebär att kostnaderna för dessa trafikpassningar ska bäras av Banverket. Övrig påverkan på trafiken i samband med anläggandet av Citybanan är beskriven i ärendet avseende beslutet om genomförandeaftalet.

Till § 10 har också tillförts en ny bestämmelse § 10.15 som reglerar det formella kravet på särskilda s.k. säkerhetsskyddsavtal som krävs för stadens ledningstunnlar.

Ändrade bestämmelser i genomförande avtalet

§ 8 Samordning med andra projekt

Projekteringen av Citybanan berör även andra byggprojekt i och omkring Stockholm vilket framgår av § 8 i genomförandeavtalet där de berörda projekten räknas upp.

Tunnelbanegren till Nya Karolinska sjukhuset

Ett av dessa projekt är förberedande arbete för en eventuell tunnelbanegren från Odenplan till Nya Karolinska sjukhuset. Sedan genomförandeavtalet tecknades har ytterligare utredningar gjorts som lett fram till en bättre trafikantlösning för resenärerna vid Odenplan. I tilläggsavtalet har därför särskilt stadgats att vissa försvars- och förberedande arbeten för att åstadkomma detta ska genomföras. Konkret innebär detta i nuläget att förstärkningar av befintliga bergväggar och utschaktning av bergmassor måste ske samtidigt som den nya stationen Odenplan byggs. Arbetena är nödvändiga för att inte omindetgöra en utbyggnad av station och tunnelbanegren till Nya Karolinska om beslut om detta fattas.

I övrigt kvarstår viljeinriktningen oförändrad som avtalades om i genomförandeavtalet dvs. att landstinget avser att göra en tilläggsbeställning till Banverket beträffande förberedande arbeten för utbyggnad av tunnelbana från Odenplan till Karolinska sjukhuset.

Som information kan följande tilläggas. Detta är dock inte reglerat i tilläggsavtalet. Under förutsättning av att landstinget avser att genomföra en utbyggnad av en ny tunnelbanegren från Odenplan till det nya sjukhuset kommer detta bl.a. kräva en tillbyggnad av nuvarande station Odenplan så att utrymme skapas för såväl tåg som plattform. För en samordning med de redan planerade arbetena vid Odenplan kräver Banverkets projektering att landstinget senast den 31 mars 2008 inkommer med en beställning till Banverket. Banverket kan då på landstingets uppdrag genomföra förberedande arbeten som urschaktning och tillbyggnad av station som förberedelse för en extra plattform för tunnelbanegrener till det nya sjukhuset i anslutning till den befintliga stationen på Odenplan. Genom en sådan samordning med byggandet av den nya stationen på Odenplan minskas kostnader och framförallt menlig påverkan hos trafikanter och omkringboende. Markarbeten på Odenplan kan då ske samtidigt och inte

genom en senare likartad uppgrävning av Odenplan. Banverket har fått i uppdrag av landstingsdirektören att utarbeta ett systemskiss för ett nytt bergrum för en extra plattform och beräkning av kostnaden för utförandet av den nya tillbyggnaden med plattform.

Galleria Odenplan

Ett annat av dessa projekt som har anknytning till Odenplan är enligt punkt l. i genomförandeaftalet Galleria Odenplan, en underjordisk affärsgalleria under Odenplan. Förutsättningarna för detta projekt är utöver vad som i detta avsnitt stadgas inte föremål för reglering i genomförandeaftalet. Gallerian är planerad att ligga i anslutning till tunnelbaneanläggningen Odenplan men ingen anpassning har skett vad gäller förutsättningarna för utformningen av station Odenplan med anledning av stadens planer i projektet Galleria Odenplan. Det är dock nödvändigt att samordna projektet Galleria Odenplan, som ett av flera projekt som parterna åtagit sig att beaktas i genomförandeaftalet, med övrig byggplanering för att inte påverka för medborgarna ytterligare ska öka. Detta sker genom att parterna i enlighet med genomförandeaftalet träffar samordningsavtal som reglerar förutsättningarna för byggnadsarbetet. Staden har dock som en del i överenskommelsen i tilläggsavtalet med landstinget förklarat sig beredd att använda delar av det eventuella överskott som projekt Galleria Odenplan kan generera till att delfinansiera de anpassningar av tunnelbanestation Odenplans östra biljetthall, inklusive uppgångar till gatuplanet, som uppkommer som en följd av galleria- och Citybaneprojekten. Särskilda förhandlingar om detta ska upptas i samband med de nyss omnämnda samordningsavtalen. I dagsläget är det dock osäkert hur byggnationen av gallerian fullföljs.

10.2 Stationernas utformning

I genomförandeaftalet beslutades i § 10.2 om vissa inriktningsmål för de funktionella krav som skulle gälla för stationernas utformning. Samtidigt konstaterades att inriktningsmålen behövde klarläggas och utredas. Vidare framgår av § 11.3 att parterna även skulle förhandla om de finansiella åtaganden som preciseringarna av funktionskraven skulle medföra. Genom tilläggsavtalet har parterna kunnat enas om strategier för att lösa dessa frågor beträffande de i genomförandeaftalet uppräknade funktionerna vilka är följande

- a. Lufthastigheter inom Stationerna.
- b. Kontroll av luft-, energi- och emissionsflöden mellan Citybanan och T- banan.
- c. Ventilationskrav för Stationerna avseende PM₁₀, luftomsättningar,

- luftflöde och temperatur.
- d. Stomljuds krav, bakgrundsljudnivå (buller från tåg, och från angränsande tunnelbana), utöver i juni 2006 överenskomna åtgärder.
 - e. Möjligheten att anordna kommersiella ytor (servicecenter), utöver i juni 2006 överenskommen omfattning.
 - f. Betonginklädnad (mellangjutning) i rulltrappsschakt från mellanplan och uppåt.
 - g. Krav på överblickbarhet på plattformar (minimera bergpelare).
 - h. Eventuella förberedelser för avskiljning av plattform med glasvägg.

En sammanfattning av överenskomna tekniska lösningar för ovanstående punkter a-d finns bilagd till tilläggsavtalet. Av bilagan framgår även vilken teknisk prestanda dessa lösningar beräknas ge. För att de tekniska prestanda ska kunna uppnås förutsätts att plattformsväggar uppförs på både station City och Odenplan. Plattformsväggarna innebär att man bygger en vägg som är genomskinlig vid perrongens kant mot spåret. Tågen kommer stanna vid de dörrar som finns i väggarna som öppnas enbart när tåget kommit in till stationen och stannat. På detta sätt förbättras stationsmiljön så att temperaturen är jämnare både på vintern och sommaren, en lägre nivå på partikelhalter i anläggningen åstadkoms vid stationerna liksom mindre buller. På detta sätt kommer resenärerna att få nya, bekväma och miljömässigt utformade stationsmiljöer anpassade för ett ökat antal trafikanternas behov.

Samtidigt konstateras med anledning av att projektering genomförs nu och det faktiska byggandet kommer att pågå under lång tid att tekniska lösningar som idag inte kan förutses kan bli möjliga senare. Banverket har därför enligt tilläggsavtalet ett särskilt ansvar att aktivt verka för att överenskommen teknisk prestanda förbättras med beaktande av överenskommen finansiering och tidplan.

Vidare har ett tillägg gjorts i § 11.3 punkten l i genomförandeavtalet som innebär att förnyade förhandlingar ska upptas mellan parterna rörande fördelningen av kostnaderna om mer långtgående krav från myndigheter rörande plattformsväggarna än vad som preciserats i bilagan till avtalet, beträffande säkerhet, inomhusmiljö, begränsningar i tågtrafik eller annat nyttjande av anläggningen.

Parterna är vidare överens om att i Station City inte anordna servicecenter utöver i juni 2006 överenskommen omfattning, punkt e ovan. I station Odenplan går det inte, på grund av stomljudsbuller från tunnelbanan och elektromagnetiska fält från de tåg som kommer att trafikera Citybanan, att

anordna servicecenter i den omfattning som överenskommits i juni 2006. I budgeten för stationerna ingår därför enbart servicecenter i Station City omfattande 240 m², samt kundservicemoduler på båda stationerna.

En förändring mot vad som tidigare gällde har även gjorts avseende Station Citys entré i korsningen Vasagatan/Klara Vattugränd. Särskilda tekniska svårigheter med anledning av den geologiska markbeskaffenheten på platsen har krävt anpassningar av utformningen. Den närmare utformningen av uppgången framgår av bilaga till tilläggsavtalet.

§ 10.6 Driftsättning av stationerna

Sedan genomförandeavtalet har parterna kunnat enas om en ny gränsdragningslista rörande ägandet av stationerna vilket inneburit att bestämmelsen i § 10.6 i genomförandeavtalet har förtydligats. Den närmare gränsdragningen av ägd egendom på stationerna framgår av bilaga till tilläggsavtalet.

Finansieringen av parternas åtaganden enligt tilläggsavtalet

Förbättringarna av stationernas utförande har nu prissatts och inarbetats i den fördelningen av det finansiella åtagandet mellan parterna varvid genomförandeavtalets bestämmelser om finansiering ändrats. Samma princip som gällt i genomförandeavtalet i fråga om fördelningen av kostnaderna mellan parterna gäller för de tillkommande kostnaderna enligt tilläggsavtalet.

Dessa förbättringar av stationernas utförande kostar sammanlagt 540 miljoner kronor. Landstingets fasta belopp har därmed ökat med 320 miljoner från 2 740 miljoner kronor i genomförandeavtalet till 3 060 miljoner kronor i tilläggsavtalet. Stadens fasta belopp har ökat med 110 miljoner kronor från 780 miljoner kronor till 890 miljoner kronor i tilläggsavtalet.

Följande bestämmelser har ändrats till följd av ovanstående överenskommelser om stationernas utformning.

§ 11.2 SLL och stadens finansiella åtagande

Förbättringskostnaderna om 540 miljoner kronor har inarbetats i avtalet så att det framgår vilka belopp som landstinget respektive staden ansvarar för som medfinansierare till projektet Citybanan. I enlighet med genomförandavtalet är prisnivån för dess arbeten 2005-06-30.

Ett nytt femte stycke har tillkommit med anledning av att plattformsväggarna ska uppföras. Kostnaderna för uppförandet av väggarna omfattas av kalkylen för förbättringsarbetena. Kostnaderna som krävs för anpassning av landstingets tåg och anläggningar för att det ska kunna stanna med erforderlig precision vid dörrarna i plattformsväggarna åligger landstinget ensamt. SL:s nyaste tåg X60 kan trafikera Citybanan. Systemet som ska användas för att tågen ska kunna stanna med erforderlig precision kan utformas på flera sätt. Det är i dagsläget inte fastställt vilket system som ska väljas och därför kan inte heller kostnaden anges.

Begränsningar gäller vad avser kostnaderna för cykelparkeringarna. Ett nytt stycke har därför tillförts bestämmelsen som anger att en fast kostnad om 38 miljoner kronor ska avsättas för cykelparkeringarna. Dessa kostnader ingår i kalkylen för förbättringskostnaderna.

11.3 Förändringar av SLL:s och stadens finansiella åtagande

Vidare har ett tillägg gjorts i bestämmelsen vilket även angetts ovan i avsnittet om förändringar i § 10.2 om stationernas utformning med anledning av uppförandet av plattformsväggarna. Ett tillägg har gjorts genom punkt nr 1 i tilläggsavtalet som innebär att förnyade förhandlingar ska upptas mellan parterna rörande fördelningen av kostnaderna om mer långtgående krav från myndigheter tillkommer rörande plattformsväggarna än vad som preciserats i bilagan till avtalet, beträffande säkerhet, inomhusmiljö, begränsningar i tågtrafik eller annat nyttjande av anläggningen.

Ekonomi och finansiering

En sammanställning av avtalade kostnader i genomförandeavtalet samt tilläggsavtalet innebär följande totalkostnad för landstinget (miljoner kronor)

Nya	
Station City och Odenplan	2740
Kostnader vid störning i kollektivtrafiken	285
Kontrollprogram	70
Tillkommande kostnader försening mm	320
TOTAL	3415

Motsvarande kostnad för stadens är 975 miljoner kronor.

Samtliga kostnader är fastställda i prisnivå 2005-06-30. Uppräkning kommer därför att ske av kostnaderna med tillämpning av ett index som fastställts i genomförande avtalet. Den senaste tioårsperioden har en dessa index inneburit en årlig uppräkning om i genomsnitt ca 2,9 %.

Den betalningsplan som fastställdes i genomförandeavtalet är inte ändrad.

Tidplanen för genomförandet av Citybanan

14 § Tidplan

Som angivits ovan under rubriken bakgrunden har tidplanen för genomförandet förskjutits varför även den i genomförandeavtalet angivna tidplanen måste ändras så att det i avtalet föreskrivs att Citybanan numer ska tas i trafik senast år 2017.

Tilläggsavtalets giltighet

Avtalet förutsätter för sin giltighet att det godkänns av landstingsfullmäktige senast den 30 april 2008. Vidare förutsätts

godkännande av kommunfullmäktige i Stockholms stad samt Banverkets styrelse senast vid samma datum.

Avslutande synpunkter

Den utformning som nu skett av stationeras utförande och överenskommelse om finansiering mellan parterna bidrar till en framtida förbättrad trafiksituation för många trafikanter i Stocholmsområdet. Men även fördelar för resenärer inom Mälardalen. Avtalsparterna har därför samarbetat utifrån respektive parts ansvarsområde för att åstadkomma en för invånarna förbättrad trafikmiljö såväl på stationerna som anpassningen vid entréer och uppgångar i gatumiljön och för att minimera påverkan under byggnationerna för trafikanter och andra berörda. Stationerna kommer därför i kvalitetshänseende upplevas av trafikanterna som både miljömässigt mer komfortabla liksom trafikantsäkrare.

Mona Boström

Anne Rundquist