

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Principöverenskommelse om finansiering m.m. av Citybanan

Föredragande landstingsråd: Dag Larsson

Ärendet

I ärendet överlämnas principöverenskommelse mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun rörande Citybanan. För att bli giltig är överenskommelsen beroende av godkännande senast den 31 maj 2005 av Banverkets styrelse, Stockholms stads kommunfullmäktige, Stockholms läns landstingsfullmäktige samt av regeringen.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna principöverenskommelse mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun om finansiering av Citybanan

att inom landstinget tillsätta en politisk referensgrupp om 6 ledamöter för att följa det fortsatta arbetet.

Med föreliggande principöverenskommelse tas ansvar för att huvudstadsregionen skall kunna få en mer ändamålsenlig järnvägstrafik. Det ger förutsättningar för att uppfylla riksdagens miljömål samtidigt som det stärker förutsättningarna för tillväxt och regional balans. Målet är att Citybanan skall invigas 2011.

Överenskommelsen ger förutsättningar för att kollektivtrafiken skall kunna växa betydligt i hela Mälardalsregionen. Citybanan blir en ny järnväg som kraftigt ökar kapaciteten samtidigt som den skapar helt nya resmöjligheter. Banan blir en sex kilometer lång dubbelspårig tunnel som sträcker sig från Stockholms södra till Tomtebodavägen och ansluter till det övriga järnvägsnätet.

Bilagor

- 1 Principöverenskommelse
- 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

De nya stationerna City och Odenplan placeras i lägen nära många resenärers målpunkter med möjlighet till byte till tunnelbana och buss. Station City får även direkt koppling till Stockholms central med anslutning till regionaltåg, fjärrtåg och flygplatståg. Citybanan byggs främst för att trafikeras av Stockholmsregionens pendeltåg. Därmed frigörs utrymme på den befintliga järnvägen där trafiken med person- och godståg kan öka och risken för störningar minskar. Förbättringarna kommer att bli märkbara i stora delar av landet.

Förbättringarna ger inte enbart förutsättningar för fler pendeltåg och därmed direkta miljöförbättringar i Stockholm, de ökar också möjligheterna till snabba regionaltåg till orter utanför den nuvarande Stockholmsregionen. Fler kan därmed ta del av huvudstadens utbud av arbete, kultur och utbildning utan att byta bostadsort. Det ger ökad livskvalitet samtidigt som det ökar samhällets förmåga att parera problem med å ena sidan övre riktning i storstaden och å andra sidan utflyttning från mindre orter.

Parterna har i överenskommelsen enats om principerna för fördelningen av kostnaderna för Citybanan. Staten tar det ekonomiska ansvaret för själva kapacitetsökningen, att öka från dagens två spår till fyra. Stockholms läns landsting och Stockholms stad delar huvudansvaret för de nya stationerna City och Odenplan. I det fortsatta projekteringsarbetet skall det ansvaret preciseras till ett fast belopp så att staten står risken för eventuella fördyringar.

För att följa det fortsatta projekteringsarbetet tillsätts en politisk referensgrupp inom landstinget med 1 ledamot från varje parti.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 21 mars 2005.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 30 mars 2005.

M-, fp- och kd-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:

”Citybanan är viktig för Stockholmsregionen. Men än viktigare är den för Mälardalen och resten av Sverige. Det framgår också av principöverenskommelsen där det slås fast att detta är ett nationellt projekt. Det är svårt att se en samhällsinvestering som skulle kunna vara viktigare ur ett nationellt perspektiv. De goda exemplen på vad Citybanan kan möjliggöra är många.

Även om Citybanan innebär att staten, genom Banverket, för en gångs skull satsar investeringspengar i Stockholmsregionen så uppfattar vi det som om man enbart gör detta på grund av det stora riksintresset som finns i projektet. När till och med socialdemokratiska politiker utanför Stockholmsregionen kräver att Citybanan ska byggas så kan regeringen inte säga nej.

Riksintresset till trots har man nu tvingat Stockholms läns landsting och Stockholms stad att ta på sig en del av kostnaderna för byggandet av nya stationer, i City och Odenplan. Från moderaternas, folkpartiets och kristdemokraternas sida kommer vi inte att gå emot principöverenskommelsen för att inte ytterligare försena byggandet av Citybanan.

Vi känner dock en stark oro för kostnaderna. Det finns en övre smärtgräns för hur mycket stockholmarnas del för stationerna får kosta. I det sammanhanget måste också hänsyn tas till de övriga kostnader som landstinget kommer att tvingas betala t ex nödvändiga följdinvesteringar i tunnelbanan. Det är stockholmarna som kommer att få betala notan.

Om en uppgörelse kan nås när det gäller landstingets andel av kostnaderna för stationerna måste det tydligt framgå att kostnadsfördyringar för projektet som därutöver kan uppkomma ska betalas av Banverket och inte drabba Stockholms läns landstings skattebetalare utöver de kostnadsfördyringar som landstinget själv initierar.

Eftersom detta projekt är ett grunden nationellt ansvar finns inga pengar avsatta i investeringsbudgeten. Det gör att andra angelägna investeringsprojekt inom SL eller sjukvården riskeras eller hotas att försenas. Det understryker vikten av att hålla nere kostnaderna och därmed åtagandet för landstingets del.”

Ärendet och dess beredning

I ärendet överlämnas principöverenskommelse mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun rörande Citybanan. För att bli giltig är överenskommelsen beroende av godkännande senast den 31 maj 2005 av Banverkets styrelse, Stockholms stads kommunfullmäktige, Stockholms läns landstingsfullmäktige samt av regeringen.

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 21 mars 2005 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänna principöverenskommelse mellan Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun om finansiering av Citybanan.

Bilagor

Principöverenskommelse

Principöverenskommelse rörande finansiering mm av Citybanan

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

1. Bakgrund

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

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

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

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

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

2. Projektet Citybanan

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

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

3. Ansvarsfördelning beträffande Citybanan

Denna överenskommelse innebär en samordning av parternas investeringar.

Ansaret för projektet Citybanan fördelas mellan parterna enligt nedan.

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

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

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

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

4. EU-bidrag

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

5. Gemensamt ansvar och samverkan

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

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

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

Parterna åtar sig också att samverka rörande andra av någon av parterna initierade och till Citybanan angränsande projekt, t ex ledningsutbyggnader, spårbyggnader vid anslutningsområdena i Tomtebodavägen och Årsta och eventuell utbyggnad av tunnelbanan vid Odenplan. Avsikten är att projekten

var för sig och tillsammans med Citybanan skall kunna fullföljas på ett effektivt sätt.

6. Avtal om stationerna City och Odenplan

När projektets omfattning är bestämd och kostnadskalkylerna har reviderats, är det parternas gemensamma ambition att Banverket till största del skall utföra byggnationen av stationerna och därefter överlämna de stationsdelar som skall ägas av landstinget respektive kommunen till dem. Parterna kommer därför att så snart omfattning och kostnadskalkyl säkrats enligt punkt 5 ovan, dock senast i juni 2005, inleda förhandlingar om träffande av avtal därom inom ramen för gällande upphandlingsregler.

Följande inriktning gäller för avtalet.

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

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

7. Trafikeringsrätt mm

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

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

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

8. Centralstationen och Karlbergs station.

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

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

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

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

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

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

Principöverenskommelsen skall också före 2005-09-30 eller senast vid byggstart ha följts upp med genomförandavtal mellan parterna. Igenom-

förändringarna skall även ansvarsfördelningen för drift, underhåll och framtida förnyelse av anläggningarna och stationerna avtalas, liksom ägande- respektive nyttjanderätt till berörd mark. Härvid ska den normala fördelningsprincipen som idag finns inom SL-området användas i tillämpliga delar.

11. Giltighet mm

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

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

12. Godkännande

Denna principöverenskommelse är för sin giltighet beroende av godkännande senast den 31.5.2005 av

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

Stockholm den 21 mars 2005

Stockholms kommun

Stockholms läns landsting

Banverket

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

Bakgrund

I den av regeringen fastställda Framtidsplanen förutsätts ett antal järnvägsinvesteringar genomföras fram till 2015. Som lösning på bristen på spårkapacitet i Stockholm har regeringen beslutat att pendeltågstrafiken genom centrala Stockholm skall gå i separata tågtunnlar, projektet Citybanan. Banverket har i mars 2005 fått tillstånd att bygga Citybanan med målet att tunnelarna skall vara färdiga senast 2011.

Citybanan är ett nationellt projekt men är även av stort intresse för Stockholmsregionen. En effektiv järnvägstrafik främjar utvecklingen i Mälardalen, den skapar nya möjligheter för lokaltågstrafiken som landstinget ansvarar för, den förbättrar trafiksituationen i innerstaden.

Banverket är ansvarigt för genomförandet av projektet, men både landstinget och staden har starka intressen och motiv för att ta ekonomiskt delansvar för Citybanan.

Principöverenskommelsen

Överenskommelsen innebär en samordning av parternas investeringar och att ansvarsfördelningen för projektet Citybanan klargörs.

Principöverenskommelsen skall omgående följas av ett samarbetsavtal mellan parterna om hur det fortsatta projekterings- kalkyl- och planeringsarbetet skall bedrivas. I en gemensam projektorganisation kommer parterna att bestämma utformningen av projektets olika delar och att revidera kostnads kalkylerna. Detta skall vara klart senast i juni 2005. Projektet är kostnadsberäknat till 7 500 miljoner kronor, exkl moms, i prisnivå 2004-01. Parterna har förbundit sig att gemensamt verka för att kalkylen kan hållas.

När omfattningen är bestämd och kostnads kalkylerna reviderats kommer fullmäktige att tillställas underlaget för prövning rörande landstingets finansiella åtaganden i projektet. Parternas gemensamma ambition är sedan att Banverket till största delen skall utföra byggnationen av stationerna och därefter överlämna de stationsdelar som skall ägas av landstinget respektive kommunen till dem.

Vidare skall, enligt överenskommelsen, genomförandeavtal ha träffats mellan parterna före 2005-09-30, eller senast vid byggstart. I dessa avtal

LS 0503-0488

skall även ansvarsfördelningen för drift, underhåll mm av stationerna och anläggningarna regleras liksom ägande och nyttjanderätt.

Gemensamt betonar parterna vikten av att tågtunnelarna och stationerna kan vara färdiga och trafiken kan starta senast vid utgången av år 2011.