

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

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

Föredragande landstingsråd: Catharina Elmsäter Svärd

Ärendet

Lanstingsdirektören har inkommit med 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.

I april 2005 godkände landstingsfullmäktige en principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket om finansiering m m av Citybanan. Vidare har landstingsfullmäktige i maj 2007 godkänt en avsiktsförklaring om kommunal medfinansiering av Citybanan. Stockholms läns landsting är inte part i denna överenskommelse utan det är staten och omkringliggande kommuner i Mälardalsregionen.

Citybanan är ett nationellt projekt som kommer att ge positiva effekter för järnvägstrafiken i stora delar av landet. Investeringen innebär möjligheter till utökad regional- och pendeltågstrafik, utökad kapacitet, förbättrad pålitlighet och kortare bytestider mellan främst pendeltåg och tunnelbana. Sammantaget förbättrar Citybanan möjligheterna att uppnå kollektivtrafikens strategiska mål avseende antal resor och andel nöjda resenärer.

Bilagor

- 1 Tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal
- 2 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

LS 0801-0039

Banverket är huvudfinansiär av projektet samt ansvarar för alla delar av Citybaneprojektet som inte faller under landstingets eller Stockholms stads ansvar.

Syftet med tilläggsavtalet är detsamma som det av landstingsfullmäktige tidigare godkända genomförandeavtalet, d v s att åstadkomma bra trafiklösningar för medborgarna. Avtalsparterna har samarbetat utifrån respektive parts ansvarsområde. Syftet är att åstadkomma en för invånarna förbättrad trafikmiljö såväl på stationerna som genom en anpassning vid entréer och uppgångar i gatumiljön och genom minskad påverkan för resenärer och andra berörda under byggtiden.

Förbättringarna av stationernas utförande kostar sammanlagt 540 miljoner kronor. Landstingets fasta belopp har därmed ökat med 320 miljoner kronor från 2 740 miljoner kronor i genomförandeavtalet till 3 060 miljoner kronor i tilläggsavtalet. Förbättringskostnaderna har inarbetats i avtalet så att det framgår vilka belopp som landstinget respektive Stockholms stad ansvarar för som medfinansiärer till projekt Citybanan.

Beräknad trafikstart anges av Banverket till år 2017.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 6 februari 2008.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 19 februari 2008.

Mp-ledamoten antecknade följande särskilda uttalande:

”Inledningsvis vill vi konstatera att de långsiktiga positiva effekterna både den för lokala spårtrafiken i Stockholm och för tågtrafiken i landet är mycket viktiga. Fler spår, fler tåg och bättre punktlighet är nödvändigt om den kollektiva spårtrafiken ska ha en chans att kunna konkurrera med bilen och bidra till en bättre klimatpolitik.

Vi är också medvetna om de störningar, under en lång övergångsperiod, Stockholmarna kommer att utsättas för p.g.a. ökade lastbilstransporter, buller och partiklar samt störningar i kollektivtrafiken. Det är nödvändigt att minimera olägenheterna för berörda innevånare.

Vi konstaterar att trafikstart för ny spårlösning för pendeltågstrafik genom Stockholm, Citybanan, försenats till 2017. Detta inverkar givetvis menligt på de slutliga kostnaderna för projektet. De avtalade kostnaderna i detta ärende har beräknats till 3,3285 miljarder kronor i prisnivån för 2005-05-30. Med den indexuppräknings som redovisas i ärende på 2,9 % per år riskerar det

LS 0801-0039

slutliga resultatet bli att kostnaderna stigit med 35 % d.v.s. med minst 1,1 miljarder kronor. Dessutom är detta index mycket lågt i förhållande till nuvarande prisutveckling i bygg- och anläggningsbranschen. Som exempel räknar Stockholms stad f.n. med ett index på 5 % och Vägverket räknar med 13 %.

Det är inte trovärdigt att gång efter gång redovisa kraftiga fördyringar av projekt först när de är klara. Att räkna med ett så lågt index som 2,9 % är heller inte trovärdigt. Det hade varit rimligt att redovisa detta tydligt i ärendet genom att datera upp kalkylen i ärendet och tydligt redovisa effekterna av olika prishöjningar. För hela projektet behövs liksom för landstingets del en realistisk budget år för år fram till 2017.

I avtalet behandlas galleriaplanerna som om ingenting hänt. Även här behövs en realistisk planering och budgetering.

Miljöpartiet avvisar projektet Galleria Odenplan och förutsätter att det blir ett SL center för information och biljettförsäljning till resenärerna.

Vi anser det nödvändigt med cykelparkeringar och avvisar att dessa skulle kunna vara en framtida sparpost.

Det är bra att man planerar för plattformar med avskiljande glasvägg för att minska partikelhalten på stationerna. Man kan inte bara utgå från dagens krav, utan måste ha en beredskap för ökade förbättringar också av luftkvaliteten.

Tillgängligheten till Citybanan måste vara 100-procentig. Det är viktigt att handikappanpassningen och strålningsproblematiken bevakas av SL i nära samråd med handikapporganisationerna och experter på dessa frågor. Befintliga brister bl.a. när det gäller tunnelbanan och pendeltågen visar att dessa frågor måste tas på största allvar. Om de elektromagnetiska fälten från tågen som kommer att trafikera Citybanan, omöjliggör att anordna servicecenter i tänkt omfattning i station Odenplan, borde omsorgen om resenärerna innebära att tågen byggs så att inte människor utsätts för dessa spänningsfält.”

Ärendet och dess beredning

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 18 januari 2008 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänna tilläggsavtal nr 1 till genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm mellan Stockholms läns landsting, Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd och Banverket.

Mellan svenska staten genom Banverket, nedan kallat **Banverket**, Stockholms läns landsting, nedan kallat **SLL**, och Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (tidigare marknämnden), nedan kallad **Staden**, har träffats följande

TILLÄGGSAVTAL nr 1

till

Genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm del kommungränsen Stockholm/Solna – Älvsjö

I. BAKGRUND

Tilläggsavtalets syfte

Parterna träffade den 20 juni 2006 ett genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm, del kommungränsen Stockholm/Solna – Älvsjö, nedan kallat **Genomförandeavtalet**. I Genomförandeavtalets § 10.2 överenskom parterna att utreda och klarlägga ett antal inriktningsmål/områden (punkterna a-h) för att sedan uppta förhandlingar om finansieringen av dessa. Dessa utredningar har nu kommit så långt att parterna funnit det motiverat att träffa detta tilläggsavtal nr 1 till Genomförandeavtalet. I och med detta tilläggsavtal nr 1 har SLL:s och Stadens ekonomiska bidrag till Citybaneprojektet justerats, och omfattar nu även finansieringen av tekniska lösningar för de tidigare ofinansierade inriktningsmålen a-h.

Mot denna bakgrund träffar parterna detta tilläggsavtal nr 1 som kompletterar och förändrar Genomförandeavtalet på det sätt som framgår nedan. I övrigt skall Genomförandeavtalet gälla oförändrat.

Angående den senaste tidens osäkerhet kring projektet

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 ytspårsalternativ är dokumenterad i den s.k. Ytspårsutredningen som avrapporterades av utredaren Hans Rodhe den 29 december 2006. Frågan om ytterligare regional medfinansiering till projektet ingår i utredaren Carl Cederschiölds uppdrag som skall redovisas i december 2007.

Påverkan på tidplan, betalningsplan mm

Ytspårsutredningen, 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 ytspårsutredningen redovisades 2007 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. Eventuell justering av betalningsplanen med anledning av förseningen regleras i Genomförandeavtalets § 11.5, sista stycket.

II. KOMPLETTERING AV GENOMFÖRANDEAVTALET

A. Paragrafer som tillfogas Genomförandeavtalet

Parterna är överens om att följande paragrafer tillfogas Genomförandeavtalet.

6.10 Infiltrationsanläggningar

För genomförande av Citybaneprojektet och vidmakthållande av Citybanan behöver Banverket uppföra infiltrationsanläggningar på ett flertal platser i Stockholms innerstad. Exakt placering av infiltrationsanläggningarna är ännu ej bestämd. I första hand skall dessa placeras inom kvartersmark och i andra hand på Stadens gatumark. I Bilaga 13 redovisas de områden som i första hand är i behov av infiltration. När exakta placeringar av anläggningarna är kända skall separata servitutsavtal skrivas, se fjärde stycket nedan.

Banverket ansvarar för planering och projektering, skaffar vederbörliga myndighetstillstånd samt bygger infiltrationsanläggningarna. Samråd skall hållas med Staden och SLL angående placering av anläggningarna. Staden skall samverka samt aktivt verka för att Banverkets genomförande av infiltrationsanläggningarna underlättas.

Banverket skall för varje enskild infiltrationsanläggning, självt eller via sin entreprenör, ansöka om erforderliga tillstånd för byggnationen, såsom schaktlov och polistillstånd, samt upprätta en trafikordningsplan. Parterna förbinder sig ömsesidigt att verka för att nödvändiga tillstånd och anmälningar ska kunna beviljas respektive godkännas.

När exakta placeringar av infiltrationsanläggningarna är bestämda skall separata servitutsavtal för varje anläggning skrivas mellan Banverket och ägare/tomträttsinnehavare till berörd fastighet. I de fall Staden är ägare av berörd fastighet, och fastigheten inte är upplåten med tomträtt, skall servituten upplåtas utan ersättning. Exempel på servitutsavtal finns bilagt detta avtal, Bilaga 14. Banverket får inte ansöka eller erhålla fastighetsbildningsservitut. Parterna är därför överens om att servitut mellan Banverket och Staden avseende anläggningar enligt denna § 6.10 inte får ligga till grund för fastighetsbildning.

Banverket ombesörjer erforderlig flytt av befintliga ledningar. Staden och SLL skall därvid hållas skadeslösa.

Banverket ansvarar för att kontakta och skriva erforderliga avtal med berörda ledningsägare i den mån teknisk försörjning i form av t ex vatten och el behövs för infiltrationsanläggningarna.

I det fall utrymme där infiltrationsanläggning anlagts i en framtid behövs till andra för Stadens verksamhet angelägna ändamål, skall servitutet upphöra att gälla. Om behov av infiltration fortfarande finns skall Staden erbjuda en ny likvärdig placering, varvid ett nytt servitutsavtal skall tecknas med i huvudsak samma villkor som det ursprungliga servitutsavtalet. Banverket ombesörjer och bekostar en ny infiltrationsanläggning, samt avetablering av den gamla anläggningen.

10.13 Cykelparkeringar

Parterna är överens om att cykelparkeringar skall uppföras vid eller i omedelbar närhet till Stationerna, i huvudsak enligt den omfattning och de riktlinjer som anges i Bilaga 17.

Parterna är överens om att cykelparkeringarna inte skall räknas som en del av Stationerna i enlighet med SH Stationer och § 10.2. Cykelparkeringarna skall dock projekteras och byggas enligt de principer som gäller för Stationerna. Kostnaden för cykelparkeringarna

regleras i § 11.2 sjätte stycket nedan. Staden och Banverket skall i ett senare skede klargöra ansvaret för ägande, drift och skötsel av cykelparkeringarna.

10.14 Anpassning av gator med anledning av ersättningstrafik för tunnelbanan

Citybaneprojektet kommer att medföra planerade stopp i tunnelbanetrafiken, då tunnelbanan skall ersättas med buss. Staden utför erforderlig ombyggnad och anpassning av de gator/vägar där ersättningstrafiken skall gå. Omfattningen av dessa fysiska ombyggnadsåtgärder skall bestämmas av Staden i samråd med Banverket och SLL. Kostnaderna för dessa åtgärder faktureras Banverket, som därefter, i den mån kostnaderna uppkommit som en följd av anläggandet av Stationerna, fördelar dem enligt vad som anges i § 11.2 tredje stycket nedan.

10.15 Stadens ledningstunnlar

Stadens ledningstunnlar är säkerhetsklassade och omfattas av bestämmelserna i säkerhetsskyddslagen (1996:627). Banverket skall teckna ett SUA-avtal (säkerhetsskyddsavtal) med Staden.

B. Paragrafer i Genomförandeavtalet som får ändrad lydelse

Sedan Genomförandeavtalet träffades i juni 2006 har arbetet med systemhandlingarna för Citybanans stationer slutförts. Begreppet "SH Stationer" har därmed definierats om, vilket även påverkat definitionen av begreppet "Stationerna". Projektets tidplan har förändrats, varför hänvisning till en ny bilaga har förts in under begreppet "Tidplanen". Parterna är överens om att § 2 i Genomförandeavtalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

§ 2 DEFINITIONER

Följande begrepp skall i detta Genomförandeavtal ha den betydelse som anges nedan, såvida inte annat framgår av omständigheterna eller särskilt anges.

Citybanan avser de anläggningar som beskrivs i § 4 nedan.

Citybaneprojektet avser planering, projektering, upphandling, byggande och driftsättning av Citybanan.

Detaljplanerna avser de förslag till detaljplaner som anges i § 5.1 nedan.

Etapp 2 avser den planerade framtida utbyggnaden av Citybanan vid Stationerna Odenplan, Stockholms södra och Årstaberget med ytterligare plattformar och spår.

Intrångsavtalet avser avtal rörande planerade och oplanerade störningar och/eller inskränkningar i den av SLL bedrivna tunnelbane- och busstrafiken, som Banverket och SLL har ingått denna dag.

Ledningsgruppen avser den partsgemensamma grupp som efter Startdagen skall leda det fortsatta arbetet med Stationerna. Se vidare definition § 9.2.

Principöverenskommelsen avser den principöverenskommelse rörande finansiering mm av Citybanan, som träffades mellan Banverket, SLL och Staden den 21 mars 2005.

Samarbetsavtalet avser det samarbetsavtal som träffades mellan Banverket, SLL och Staden den 10 juni 2005.

SL avser AB Storstockholms Lokaltrafik (org.nr. 556013-0683).

SH Stationer avser systemhandling för stationerna City och Odenplan. Systemhandlingens omfattning framgår av Bilaga 12.

Startdagen avser den dag från vilken detta Genomförandeavtal börjar gälla, första helgfria vardag som infaller efter det att Genomförandeavtalet godkänts av samtliga parter enligt § 15.1 nedan.

Stationerna avser stationerna City och Odenplan såsom dessa närmare anges i SH Stationer, och de reservationer som framgår av § 10.2.

Stationsgruppen avser den partsgemensamma arbetsgrupp som skall verifiera och stödja att avtalade funktionskrav upprätthålls under hela projektiden.

Tidplanen avser den övergripande tidplan för Citybaneprojektets genomförande som framgår av Bilaga 21.

Som en följd av de nya definitionerna i § 2 har delar av Bilaga 2 utgått (se avsnitt C nedan). Detta har fått till följd att hänvisning till denna bilaga i § 4.1 har ersatts med hänvisning till den nya Bilaga 12. Vidare har nu Banverket träffat ett genomförandeavtal med Solna Kommun. Därmed har lydelsen av § 4.1 andra stycket justerats. Parterna är överens om att § 4.1 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

4.1 Omfattning, allmänt

Citybanan består av en komplett driftsatt dubbelspårig järnväg, huvudsakligen i tunnel, mellan Tomtebodan i norr till station Stockholms södra i söder, samt en komplett planskild järnvägs korsning på bro mellan Årstabron och Älvsjö station. Dessutom ingår de två nya Stationerna Odenplan och City. Citybanans sträckning och omfattning framgår av Bilaga 1 och Bilaga 12.

Parterna är medvetna om att Citybanan till viss del även ligger inom Solna kommun. För att reglera genomförandet av Citybaneprojektet inom Solna kommun har ett särskilt genomförandeavtal upprättats mellan Banverket och Solna kommun.

Sedan Genomförandeavtalet träffades i juni 2006 har ett antal etableringsytor tillkommit. Bilaga 6 har därför ersatts av Bilaga 18 (se avsnitt C nedan), varför hänvisning till den förra i § 6.1 måste justeras. Parterna är överens om att § 6.1 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

6.1 Tillfälligt nyttjande, byggetablering

Staden medger för sin del Banverket rätt att, i samband med genomförandet av Citybaneprojektet, utan kostnad, för arbetsområden och byggetablering nyttja de mark- och vattenområden som ägs av Staden eller som upplåtits med servitut eller annan nyttjanderätt till Staden, och som markerats med rött på bilagda kartor, Bilaga 18. Detta medgivande gäller även ytor som kan tillkomma enligt fjärde stycket nedan och markområden för tillfälligt boende. Bifogade kartor utgör en principiell överenskommelse. Markerade områden skall, där så erfordras, inrymma allmän trafik. Parterna är medvetna om att etableringsområdenas slutliga omfattning avgörs i samband med beslut om bygglov och trafikanordningsplaner.

Banverket är medvetet om att upplåtelse av offentlig plats för byggetablering kräver polistillstånd, och att Stadens medgivande enligt ovan är underordnat de eventuella krav som kan uppkomma i samband med att polistillstånd söks för upplåtelse på offentlig plats eller där bygglov erfordras.

För i Bilaga 18 markerade mark- och vattenområden belägna inom fastigheterna Gamla Stan 1:34, Riddarholmen 1:31 och Södermalm 4:39 gäller följande. För dessa fastigheter är lagfartförhållandena ej utredda. Ägare är antingen Staden eller staten, genom Statens Fastighetsverk, nedan kallat **SFV**. I den mån Staden är ägare till dessa fastigheter medger Staden för sin del Banverket rätt att nyttja markerade mark- och vattenområden på samma villkor som enligt första stycket ovan.

Staden skall verka för att medgivandet enligt första stycket ovan även skall gälla fastigheter som ägs av, eller upplåtits med tomträtt till bolag majoritetsägda av Staden.

Banverket förbinder sig att, i det fall byggetableringsområdet skulle behöva utökas, i god tid före byggstart samråda med Staden om vilka ytterligare ytor som behövs för byggetablering i samband med genomförandet av Citybanan och under hur lång tid dessa behövs.

Banverket förbinder sig att följa Stadens anvisningar för avgränsning och återställande av byggetableringsytorna, samt att följa de anvisningar för transportvägar som framgår av § 10.9 nedan.

För att undvika förgävesprojektering av Station Odenplan har ett nytt femte stycke tillkommit i § 8, samtidigt som det tidigare femte stycket (numera sjätte stycket) omformulerats. Ett nytt sjunde stycke har tillkommit med en utfästelse om fördelning av ett eventuellt ekonomiskt överskott från det angränsande projektet Galleria Odenplan. Sedan Genomförandeaftalet träffades i juni 2006 har exploateringen av Sabbatsbergs sjukhusområde satt igång. Projektet har därför flyttats upp från listan över planeringsprojekt till listan över projekt med genomförandebeslut. Denna redaktionella ändring har påverkat prefixen på projekten g-j i listan. Parterna är överens om att § 8 i Genomförandeaftalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

§ 8 SAMORDNING MED ANDRA PROJEKT

Under perioden för Citybaneprojektets genomförande kommer ett antal andra byggnads- och infrastrukturprojekt att genomföras i och omkring Stockholm. Vid tidpunkten för tecknande av detta Genomförandeaftal bedöms nedanstående projekt beröras:

För följande projekt finns genomförandebeslut.

- a. Norra länken
- b. Norra Bantorget med överdäckning längs Kungsbron
- c. Kapacitetshöjande åtgärder Tegelbacken och området vid Stockholm C
- d. Nytt signalställverk Karlberg
- e. Renovering av Gamla Årstabron
- f. Nordsydaxelprojektet (renovering av Söderledstunneln och Centralbron)
- g. Exploatering av Sabbatsbergs sjukhusområde

Följande projekt befinner sig på planeringsstadiet.

- h. Exploatering av Norra Stationsområdet, inklusive nytt universitetssjukhus i Solna
- i. Utbyggnad av stadsbiblioteket vid Odenplan
- j. Ombyggnad av Slussen
- k. Exploatering av Danvikslösen
- l. Galleria Odenplan, en underjordisk affärsgalleria under Odenplan.
- m. Ombyggnad av Klarastrandsleden, inklusive en överdäckning av bangårdsområdet

- n. Utbyggnad av tunnelbana från Odenplan till Karolinska Sjukhuset i Solna
- o. Tvärbana Norr
- p. Tvärbana Ost till Slussen
- q. Tunnelbana till Nacka
- r. Konvertering av Saltsjöbanan till Slussen
- s. Ombyggnad av Sergels Torg
- t. Överdäckning av Mariagårdstjärnan

Det är angeläget att en samordning sker mellan Citybanan och ovanstående projekt så att en samtidig utbyggnad är möjlig. Parterna är överens om att, om någon av parterna så begär, träffa samordningsavtal i samband med genomförandet av vart och ett av dessa projekt, eller övriga projekt som i framtiden kan tillkomma.

Parterna har enats om att entreprenaden för Station Odenplan skall inkludera försvars- och förberedande arbeten för en eventuell utbyggnad av tunnelbanan enligt punkt n ovan, i den omfattning som framgår av Bilaga 22.

SLL avser göra en tilläggsbeställning till Banverket beträffande ytterligare förberedande arbeten till Station Odenplan för punkt n ovan, utöver vad som överenskommit i femte stycket ovan.

Staden förklarar sig beredd att använda delar av det eventuella överskott som projekt Galleria Odenplan, punkt l ovan, 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 skall upptas i samband med upprättande av samordningsavtal för Galleria Odenplan.

Då Genomförandeavtalet träffades i juni 2006 återstod fortfarande en rad frågor att utreda (punkterna a-h). Dessa utredningar har när detta Tilläggsavtal nr 1 träffas kommit så långt att parterna kunnat enas om strategier för att lösa dessa frågor. Med anledning av detta har paragraf § 10.2 måst skrivas om från grunden. Parterna är överens om att § 10.2 i genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

10.2 Stationernas utformning

Banverket skall utföra stationerna så att de får den omfattning och funktion som framgår av **SH Stationer**, med de undantag och tillägg som framgår av denna § 10.2. En sammanfattning av SH Stationer finns bilagd till detta avtal: ritningar (Bilaga 12).

Till grund för SH Stationer har legat skriften ”SL:s funktionella krav på Citybanans stationer – alternativ lösning”, Bilaga 2A, vilken innehåller de funktionella krav på Stationerna som SLL har formulerat och som parterna är överens om i allt väsentligt ska uppfyllas, med undantag för vad som framgår av Bilaga 15.

I arbetet med SH Stationer har särskilt nedanstående frågeställningar (a-h) ur Bilaga 2A gemensamt utretts och klarlagts.

- 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. Stomljudskrav, 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. Betonginklädning (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 detta avtal, Bilaga 15. Av bilagan framgår även vilken teknisk prestanda dessa lösningar beräknas ge. För att denna tekniska prestanda skall kunna uppnås förutsätts dock att plattformsväggar, *punkt h*, uppförs i enlighet med vad som framgår av Bilaga 15.

Parterna förklarar sig härmed godta den tekniska prestanda som framgår av Bilaga 15, och godkänner härmed att de tekniska lösningar som nämns i fjärde stycket ovan, inklusive uppförande av plattformsväggar, genomförs. Banverket ansvarar för att Stationerna vid driftsättning inte strider mot nu, november 2007, gällande lagstiftning avseende partikelhalt (PM₁₀) i inomhusluften.

Kostnaden för de överenskomna tekniska lösningarna har nu lagts in i Citybaneprojektets budget. Banverket skall aktivt verka för att överenskommen teknisk prestanda i denna del förbättras med beaktande av överenskommen finansiering och Tidplan.

Parterna är överens om att i Station City inte anordna servicecenter utöver i juni 2006 överenskommen omfattning, *punkt e* ovan. I Station Odenplan är parterna nu överens om att inte anordna servicecenter. I budgeten för Stationerna ingår därför enbart servicecenter i Station City omfattande 240 m², samt kundservicemoduler på båda Stationerna.

Teknisk lösning för ovanstående *punkter f-g* ovan framgår av SH Stationer.

Parterna är överens om att Station Citys entré i korsningen Vasagatan/Klara Vattugränd, istället för den utformning som anges i SH Stationer, i den mån det är tekniskt möjligt skall ges en utformning i huvudsak enligt vad som framgår av Bilaga 16.

Staden och SLL har nu godkänt SH Stationer, med de justeringar och tillägg som framgår av denna § 10.2. I och med Stadens och SLL:s godkännande av SH Stationer inkl tilläggsbeställningarna skall Banverket erhålla dellikvid i enlighet med § 11.5 nedan.

Arbetet med bygghandlingsprojekteringen ska präglas av att finna kostnadseffektiva lösningar, ur såväl projekt- som driftkostnadsperspektiv, och som uppfyller avtalade funktionskrav och inriktningsmål.

SLL:s och Stadens verifiering av handlingar ska ske i syfte att säkerställa att Stationerna uppfyller avtalad omfattning och funktion, enligt SH Stationer med de tillägg och ändringar som framgår av Bilaga 15 och Bilaga 16.

Avvikelse från den omfattning eller funktion av Stationerna som anges i Bilaga 2A, utöver redan överenskomna avvikelser i enlighet med Bilaga 15, får endast ske efter skriftlig instruktion från SLL.

Banverket har inom uppdraget såsom genomförare möjlighet att med bibehållen funktion för Stationerna, enligt Bilaga 2A, Bilaga 15, Bilaga 16 och SH Stationer, efter vunna erfarenheter i projektet välja alternativa utformningar och utföranden. Verifiering ska ske i Stationsgruppen innan alternativa utformningar och utföranden genomförs.

Sedan Genomförandeavtalet träffades i juni 2006 har Banverket och SLL enats om en gränsdragningslista rörande ägandet av Stationerna, Bilaga 20. Med anledning av detta förtydligas första stycket i § 10.6. Parterna är överens om att § 10.6 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

10.6 Driftsättning av Stationerna

Banverket skall ansvara för driftsättning av fullständiga och färdiga Stationer med såväl fast som lös egendom, exklusive den lösa inredning som SLL enligt gränsdragningslista, Bilaga 20, skall ansvara för. För överföring från definierade anslutningspunkter, på överenskommet sätt och vidare inom Citybaneprojektet anordnad förbindelseväg för driftövervakning, larm och liknande mellan Citybanan och SLL:s interna / centrala övervakningsanläggningar ansvarar dock SLL.

SLL och Staden skall inför SLL:s övertagande av Stationerna äga rätt att på samordnat och överenskommet sätt kontrollera att Stationerna är färdiga och i övrigt uppfyller ställda krav. SLL skall härvid ha rätt att utföra provdrift.

SLL:s och Stadens kontroll kan även omfatta kontroll av dokumentation och av Banverkets utbildning av driftpersonal hos SL eller annan.

SLL och Staden skall, på Banverkets anmodan, inför drifttagning av anläggningsdelar som berör SLL:s nyttjande av Citybanan, delta i funktionsprovning, provdrift och driftsättning.

Parterna kan träffa en särskild överenskommelse om driftsättningsfasen.

Garantitiderna, vilka skall vara av sedvanlig omfattning eller bättre, följer Banverkets entreprenader. Garantitiden är normalt fem år för arbetsprestation och två år för material och varor. Om Banverket har erhållit eller erhåller en längre garantitid för material eller vara, gäller denna längre garantitid mellan Banverket och SLL/Staden.

Sedan Genomförandeavtalet träffades i juni 2006 har sträckningen av vissa byggvägar justerats. Bilaga 7 har därför ersatts av Bilaga 19 (se avsnitt C nedan), varför hänvisning till den förra i § 10.9 måste justeras. Parterna är överens om att § 10.9 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

10.9 Byggtrafik

Banverket förbinder sig att följa trafikkontorets anvisningar för byggtrafik. På bifogad karta, Bilaga 19, framgår de gatusträckningar som bedöms lämpliga för transporter. Detaljerade anvisningar redovisas i samband med slutliga ställningstaganden för respektive trafikordningsplan. Banverket är medvetet om att Staden i särskilda fall kan komma att tillfälligt eller permanent ändra de anvisade vägsträckningarna.

Banverket skall bekosta trafiksäkerhetshöjande åtgärder utefter de gator/vägar där byggtrafiken skall gå och där Staden anser detta vara befogat. Staden utför de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna efter samråd med Banverket.

Sedan Genomförandeavtalet träffades i juni 2006 har utredningen om de kvarstående frågorna i § 10.2 (punkterna a-h) kommit så långt att nu överenskomna åtgärder kunnat prissättas. Dessa förbättringar av Stationernas utförande kostar sammanlagt 540 miljoner kronor. Med anledning av detta har de fasta beloppen paragraf § 11.2 justerats, helt i enlighet med vad som angavs i den ursprungliga lydelsen av § 11.2. SLL:s fasta belopp har ökat från 2 740 miljoner kronor till 3 060 miljoner kronor, medan Stadens fasta belopp har ökat från 780 mil-

joner kronor till 890 miljoner kronor. Ett nytt femte stycke har tillkommit som reglerar finansieringen av åtgärder som behövs för att plattformsväggarna skall fungera. Ett nytt sjätte stycke har tillkommit som reglerar begränsning av budgeten för cykelparkeringarna. Parterna är överens om att § 11.2 i Genomförandeavtalet efter dessa ändringar har lydelse enligt nedan.

11.2 SLL:s och Stadens finansiella ansvar

SLL och Staden åtar sig enligt detta Genomförandeavtal att delfinansiera Stationerna med 3 950 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30, vilket motsvarar knappt 80 procent av den totala kostnaden för Stationerna i det kalkylunderlag som fanns för handen vid Genomförandeavtalets tecknande. SLL:s andel uppgår till 3 060 miljoner kronor och Stadens till 890 miljoner kronor. Dessa belopp är fasta och ska inte justeras under några omständigheter med undantag av vad som anges under §§ 11.3 och 11.5 nedan.

I fördelningen mellan SLL och Staden har Staden tillgodoräknats 100 miljoner kronor i prisnivå 2004-01-01 avseende avgifter för byggetablering m.m. som Staden i enlighet med § 6.1 ovan inte belastar Citybaneprojektet med.

Utöver de fasta beloppen ovan åtar sig Staden och SLL att till 85 % finansiera kostnader för den planerade påverkan på länets kollektivtrafik, inkl. kostnader för tillfälliga utrymningar av tunnelbanestationer som Citybaneprojektet kommer att medföra. SLL:s och Stadens ansvar enligt detta stycke begränsas dock till 340 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30, varav SLL svarar för 75 % upp till 255 miljoner kronor och Staden för 25 % upp till 85 miljoner kronor. Kostnader utöver dessa belopp svarar Banverket ensamt för. Det är parternas gemensamma intention att försöka begränsa de planerade störningarna så mycket som möjligt.

SLL åtar sig utöver vad som regleras ovan också att finansiera det kontroll- och övervakningsprogram som i Intrångsavtalet överenskommit med Banverket med ett fast belopp om 70 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30.

För att de plattformsväggar, som parterna enligt § 10.2 ovan kommit överens om skall uppföras på Stationerna, skall fungera som avsett krävs anpassning av SLL:s rullande materiel inklusive åtgärder i järnvägsanläggningen i enlighet med Bilaga 15. SLL skall utöver vad som regleras ovan ensamt svara för kostnaderna för dessa åtgärder.

För de cykelparkeringar som parterna enligt § 10.13 ovan kommit överens om skall byggas, finns i budgeten för Stationerna avsatt en fast kostnad om 38 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30. Parterna är medvetna om att fördyringar av kostnadsläget, problem med markåtkomst mm kan komma att påverka den slutliga omfattningen av cykelparkeringarna. Inträffar detta skall Banverket samråda med Staden om vilka prioriteringar som skall göras för att i denna del hålla budgeten.

Med anledning av att finansieringen av punkterna a-h nu reglerats i § 11.2 utgår dessa ur § 11.3. En ny punkt l har tillkommit p.g.a. osäkerhet kring kommande lagkrav för de plattformsväggar som parterna är överens om skall byggas. Parterna är överens om att § 11.3 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

11.3 Förändring av SLL:s och Stadens finansiella åtagande

Parterna är eniga om att uppta särskild förhandling rörande fördelning av de stationskostnader som mer långtgående myndighetskrav/villkor enligt posterna j-l nedan kan medföra.

- j. Mer långtgående krav från tillsynsmyndigheten än vad Banverket föreslår i sitt kontroll- och åtgärdsprogram för buller.
- k. Mer långtgående villkor från domstol än vad som förutsatts i miljöprovningar för vattenverksamheter.

1. Mer långtgående krav från myndigheter rörande de plattformsväggar som parterna enligt § 10.2 ovan kommit överens om skall uppföras på Stationerna, än vad som förutsatts i Bilaga 15, beträffande säkerhet, inomhusmiljö, begränsningar i tågtrafik eller annat nyttjande av anläggningen.

Kostnader som är föranledda av SLL:s eller Stadens ändrade krav på Stationernas utformning eller funktion skall bäras ensamt och fullt ut av den part som begär förändringen, om inte annat överenskommes mellan parterna.

Den nya utformningen av Stationerna har medfört att en ny gränsdragningslista har tillkommit (Bilaga 20), vilken kompletterar Bilaga 10 (se avsnitt C nedan). Hänvisning till Bilaga 10 i § 12.1 måste därför kompletteras med hänvisning till Bilaga 20. Parterna är överens om att § 12.1 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

12.1 Ägande

Citybanan skall i sin helhet ägas av Banverket, med följande undantag.

SLL skall äga:

- De delar av biljetthallar, tunnlar, förbindelsegångar och teknikutrymmen som framgår av gränsdragningsritningar enligt Bilaga 10 och gränsdragningslista, Bilaga 20.
- Inom Stationerna fast och lös inredning, stomkompletteringar och ytskikt i biljetthallar, tunnlar, förbindelsegångar och på plattformar samt samtliga rulltrappor, rullband och hissar med tillhörande utrustning och kablage, i enlighet med gränsdragningslista, Bilaga 20.
- Kanaler i mark ovanför bergytan för brandgasventilation samt tillhörande ventilationstorn ovan mark, i den mån dessa anläggningar ligger i direkt anslutning till del av Station som enligt definition i denna § 12.1 ägs av SLL.

SLL medger, såsom ägare av befintliga tunnelbaneanläggningar, Banverket rätt att inom Citybaneprojektet utföra till- och ombyggnader av befintliga tunnelbaneanläggningar vid Stationerna. Gränsdragningen mellan Citybanan, å ena sidan, och tunnelbanestation Odenplan respektive tunnelbanestation T-centralens södra och västra biljetthallar, samt anslutning till T-centralens befintliga stationsanläggning jämte förbindelsegång, å andra sidan, framgår av Bilaga 10 och Bilaga 20.

Sedan Genomförandeavtalet träffades i juni 2006 har projektets tidplan förskjutits (se avsnittet "I. Bakgrund" ovan). Bilaga 9 har därför ersatts av Bilaga 21 (se avsnitt C nedan), varför hänvisning till den förra i § 14 måste justeras. Parterna är överens om att § 14 i Genomförandeavtalet efter denna ändring har lydelse enligt nedan.

§ 14 TIDPLAN

Parternas målsättning är att Citybanan inklusive Stationerna skall tas i trafik senast år 2017. Den exakta tidpunkten för trafikstarten är beroende av bland annat tillträde till fastigheter, myndighetstillstånd, fortsatt detaljprojektering och begränsningar i samband med genomförandet. En övergripande Tidplan för Citybaneprojektet redovisas i Bilaga 21.

Parterna ska aktivt verka för att finna tidsreducerande åtgärder i syfte att färdigställa Citybaneprojektet på ett effektivt sätt.

C. Bilagor till Genomförandeaftalet som kompletteras, ersätts eller utgår

Parterna är överens om att Genomförandeaftalets Bilaga 2A skall kompletteras med en ny bilaga, Bilaga 15, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandeaftalets Bilaga 2B skall utgå.

Parterna är överens om att Genomförandeaftalets Bilaga 2C skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 12, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandeaftalets Bilaga 6 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 18, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandeaftalets Bilaga 7 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 19, vilken finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandeaftalets Bilaga 9 skall ersättas av en ny bilaga, Bilaga 21. Denna nya bilaga finns bilagd till detta tilläggsavtal.

Parterna är överens om att Genomförandeaftalets Bilaga 10 skall kompletteras med en ny bilaga, Bilaga 20. Denna nya bilaga finns bilagd till detta tilläggsavtal.

III. TILLÄGGSAVTALETS GILTIGHET

Detta tilläggsavtal är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten om inte

dels Banverkets styrelse senast 2008-04-30 godkänner avtalet,

dels Stockholms landstingsfullmäktige senast 2008-04-30 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft,

dels Stockholms kommunfullmäktige senast 2008-04-30 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

* * * * *

Detta avtal har upprättats i tre likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den

För svenska staten genom Banverket

För Stockholms läns landsting

.....
()

.....
()

.....
()

.....
()

För Stockholms kommun
genom dess exploateringsnämnd

.....
()

.....
()

BILAGOR:

12. Utdrag ur SH Stationer (ritningar), 2007-02-21
13. Områden i behov av grundvatteninfiltration, 2007-11-07
14. Exempel på servitutsavtal för infiltrationsanläggning, 2007-05-16
15. Tekniska lösningar för punkterna a– d och h, 2007-11-07
16. Ny entré för tunnelbanan och Citybanan, gemensam biljetthall vid Vasagatan, 2007-05-08.
17. Cykelparkeringar – kort beskrivning/specifikation, 2007-06-21
18. Arbets- och etableringsytor (kartor), 2007-11-07
19. Transportvägar till/från arbetstunnlarna (karta), 2007-11-07
20. Gränsdragningslista, ägande Stationer, 2007-11-07
21. Tidplan, 2007-09-10
22. Överenskomna arbeten vid tunnelbanestation Odenplan, 2007-11-12

LS 0801-0039

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

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

LS 0801-0039

Banverkets uppdrag till att planera för Citybanan. Den genomförda prövningen av ytspårsalternativ är dokumenterad i den s.k. Ytspårsutredningen 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.

Ytspårsutredningen, 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 ytspårsutredningen 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 inkräktar inte på genomförandeavtalet 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 dubbelspårig 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

LS 0801-0039

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.

LS 0801-0039

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 tilläggsavtalet och fördelningen mellan parterna. De redaktionella ändringarna berörs inte här utan framgår av avtalet och är uttryckligt angivna i tilläggsavtalet i ingressen till den bestämmelse där ändringen gjorts.

Nya bestämmelser i tilläggsavtalet

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 tunnelbanetraffiken 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 intrångsavtalet. Intrångsavtalet gäller mellan landstinget och Banverket och beslutades samtidigt som genomförandeaftalet godkändes. Intrångsavtalet innebär att kostnaderna för dessa trafik Anpassningar 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.

LS 0801-0039

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 omintetgöra en utbyggnad av station och tunnelbanegren till Nya Karolinska om beslut om detta fattas.

I övrigt kvarstår viljeinriktningen oförändrad som avtalades om igenomförandeavtalet 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 berggrum 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 1. i genomförandeavtalet Galleria Odenplan, en underjordisk affärsgalleria under Odenplan. Förutsättningarna för detta projekt är utöver vad som i detta avsnitt

LS 0801-0039

stadgas inte föremål för reglering i genomförandeavtalet. 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 genomförandeavtalet, med övrig byggplanering för att inte påverka för medborgarna ytterligare ska öka. Detta sker genom att parterna i enlighet med genomförandeavtalet 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 genomförandeavtalet 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 genomförandeavtalet 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. Stomljudskrav, 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

LS 0801-0039

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 överenskommit 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 genom-

LS 0801-0039

förandeavtalets 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 genomförandeavtalet 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.

LS 0801-0039

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 kvalitets-hänseende upplevas av trafikanterna som både miljömässigt mer komfortabla liksom trafikantsäkrare.