

Landstingsstyrelsen

Genomförandeavtal mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket rörande Citybanan samt intrångsavtal mellan Stockholms läns landsting, AB Storstockholms Lokaltrafik och Banverket**ÄRENDET**

Förslag till dels genomförandeavtal mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket rörande Citybanan, dels intrångsavtal mellan Stockholms läns landsting, AB Storstockholms Lokaltrafik och Banverket.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

- att godkänna genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket, bilaga 1
- att godkänna intrångsavtal mellan Stockholms läns landsting, AB Storstockholms Lokaltrafik och Banverket, bilaga 2
- att uppdra åt styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik att godkänna gällande handlingar för utförandet av stationerna City och Odenplan i enlighet med vad som framgår av genomförandeavtalet § 10.2.

Bilagor

- 1 Genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm
- 2 Intrångsavtal
- 3 Översiktskarta projekt Citybanan i Stockholm
- 4 Tidplan
- 5 Omgivningspåverkan vid anläggandet av Citybanan, promemoria 2006-04-28

BAKGRUND

Den 12 april 2005 godkände landstingsfullmäktige en principöverenskommelse mellan landstingets, 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 förra året godkände fullmäktige att principöverenskommelsens giltighetstid förlängdes från ursprungligen 31 december 2005 till 31 oktober 2006.

Parallellt med genomförandeavtal, bilaga 1, har ett intrångsavtal förhandlats fram mellan landstinget, SL och Banverket, bilaga 2.

FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER OCH FÖRSLAG

Fler än 100 000 personer reser f n varje dag med pendeltågen och fram till år 2030 förväntas resandet nästan fördubblas. Den ökade spårkapacitet genom centrala Stockholm som Citybanan kommer att medföra gör det möjligt att erbjuda resmöjligheter i nivå med den bedömda framtida efterfrågan. Att pendeltågstrafiken får egna spår genom staden innebär också väsentligt förbättrade möjligheter att erbjuda en punktlig och attraktiv pendeltågstrafik. Sammantaget förbättrar Citybanan möjligheterna att uppnå kollektivtrafikens strategiska mål avseende antal resor och andel nöjda resenärer.

Ökad kapacitet

Citybanans tillkomst ger ökad kapacitet genom centrala Stockholm och gör det möjligt att utöka pendeltågstrafiken i takt med förväntad efterfrågan. Dagens planering utgår från att resmöjligheterna med pendeltåg inom tio år behöver öka från dagens 15-minuterstrafik till 10-minuterstrafik. Det innebär en väsentligt ökad turtäthet och mindre trängsel. Vid Citybanans öppnande kommer det att finnas tidsutrymme för 18 tåg per timme och riktning att jämföra med de 16 pendeltåg som går idag. Successivt kommer antalet tillgängliga tåglägen sannolikt att kunna öka upp mot 24.

Det är angeläget att utbyggnaden av spårkapaciteten fortsätter i direkt anslutning till att Citybanan färdigställs. Exempel på sådana investeringar är att berörda pendeltågsstationer, dvs Årstaberget, Stockholms södra och Odenplan, byggs ut till fyra spår samt att sträckan Tomtebodavägen - Kallhäll byggs ut till fyra spår. Kapaciteten kan då öka till upp mot 30 tåg per timme och riktning.

Citybanans tillkomst öppnar nya möjligheter till integration mellan SL-trafiken och Mälardalstrafiken.

Förbättrad pålitlighet

Citybanan kommer, enligt intentionerna i föreliggande avtalsförslag, att trafikeras endast av SLs pendeltåg, vilket minskar risken från störningar från annan järnvägstrafik. Även risken för annan yttre påverkan som spårhalka, snö och is minskar dramatiskt genom att tunneln kommer till. Pålitligheten förbättras även genom

att en synnerligen känslig och nedsliten bananläggning ersätts av en nybyggd anläggning.

Kortare bytestider

Genom Citybanans tillkomst minskar bytestiderna betydligt mellan främst pendeltåg och tunnelbana. Antalet resenärer som byter mellan pendeltåg och tunnelbanans samtliga linjer vid Centralen uppgår 2015 till ca 80 000. Samtliga får kortare bytestid jämfört med idag. Även gångtiden mellan citykärnan och pendeltågen förkortas med den nya centrala uppgången på Klarabergsgatan.

Förbättrad tillgänglighet till innerstaden

Citybanan innebär att en helt ny station öppnas i ett nytt centralt läge vilket ökar tillgängligheten för SL-resor betydligt till nya delar av innerstaden. Odenplan med omgivning är en viktig och stor målpunkt.

Genomförandeaftalet

Projektets omfattning

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 (se översiktskarta i bilaga 3).

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 Mat-

teus Kyrka. Utöver detta anläggs direktförbindelser i form av rulltrappor och hissar mellan Citybanans och T-banestationens respektive plattformar.

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, om inte annat framgår av genomförandeavtalet, upphandlar och ingår avtal med entreprenörer, leverantörer, konsulter och andra som erfordras för projektets genomförande.

Ekonomi och finansiering

Landstinget och staden åtog sig i principöverenskommelsen om Citybanan att delfinansiera de två nya stationerna. Storleken på detta åtagande slogs inte fast utan lämnades för avgörande till förhandlingarna om ett genomförandeavtal.

Parterna konstaterade i principöverenskommelsen att det är svårt att i ett tidigt skede av ett så stort och komplext projekt som Citybanan kalkylera kostnaderna. Parterna åtog sig därför att tillsammans utveckla och detaljera stationernas omfattning och utformning och på grundval av detta arbete revidera stationskalkylen. Det kunde redan under våren 2005 konstateras att den projektkalkyl som fanns i principöverenskommelsen, och byggde på den kunskap som fanns om projektet 2003, var en underskattning. Den nya kalkyl för stationerna som togs fram belöpte sig på cirka 3,1 miljarder kronor att jämföra med den tidigare kalkylen på ca 1,8 miljarder kronor.

Arbetet med att detaljutforma stationerna har pågått sedan dess och en förenklad systemhandling, som är bilagd genomförandeavtalet, har tagits fram. Även kalkylen har reviderats och den bedömda kostnaden för stationerna är i dagsläget cirka 3,9 miljarder kronor, inkl alla nedlagda utredningskostnader. De viktigaste orsakerna till ökningen jämfört med föregående kalkyl framgår av tabellen nedan (beloppen är i prisnivå 2005-06-30 och i miljoner kronor).

Kalkyl april 2005	3 100
Reviderad bedömning av ospecificerat/osäkerhet	+ 310
Allmän ventilation tillkommit	+ 80
Uppgång Kungsgatan ersatt med uppgång Vasagatan	- 80
Ökade berg- och betongkostnader	+ 50
Försvarsarbeten för stoftrening tillkommit	+ 50
Inarbetning av funktionella krav från trafik huvudmannen	+ 130
Reviderad bedömning av störningskostnad tredje man	+ 70
Övrigt (t.ex. bansänkning 3,5 meter och grundförstärkning av fastigheter)	+ 200

Kalkyl april 2006	3 910
--------------------------	--------------

I principöverenskommelsen åtog sig landstinget och staden att tillskjuta ett ytterligare maximerat kostnadsbidrag för den händelse att en väsentlig kostnadsökning skulle uppstå jämfört med stationskalkylen. Det genomförandeavtal som nu föreslås vilar på denna grundläggande princip om ett fast pris.

Kalkylen ovan på 3 910 miljoner kronor hade kunnat utgöra grunden för ett avtal baserat på löpande räkning mellan landstinget/staden och Banverket, men givet att landstinget/staden velat ha ett tak på sitt gemensamma finansiella åtagande så har parterna enats om ett påslag på 590 miljoner kronor för den risk Banverket därmed bär. Det skall i detta sammanhang påpekas att denna risk är signifikant, givet att det återstår mycket arbete innan den slutgiltiga systemhandlingen för stationerna är färdigställd, och motiverar ett påslag av denna storlek. Den totala kalkylen inklusive premium för risk belöper sig således på 4 500 miljoner kronor, varav Banverket åtagit sig att stå för 980 miljoner kronor. Detta medför att landstingets och stadens gemensamma finansiella åtagande uppgår till 3 520 miljoner kronor i prisnivå 2005-06-30, varav landstinget står för 2 740 miljoner kronor och staden för 780 miljoner kronor. Dessa belopp ska enligt avtalet inte justeras under några omständigheter med undantag för att parterna ska uppta förhandling om fördelning av eventuella merkostnader som en följd av högre myndighets-/domstolskrav rörande buller och miljö än vad som är antaget i kalkylförutsättningarna.

Kalkyl april 2006	3 910
Riskpåslag	+ 590
Banverkets andel	- 980
Landstingets och stadens andel (fast pris)	3 520
Stadens andel	- 780
Landstingets andel (fast pris)	2 740

Kostnader för planerade störningar på kollektivtrafiken, vilka har beräknats till ca 400 miljoner kronor, ingår inte i kalkylen. Parterna har avseende dessa kommit överens om att landstinget/staden står för 85 procent av dessa (landstinget 255 miljoner kronor och staden 85 miljoner kronor), givet att de i stor utsträckning är ett resultat av stationsbyggnationerna. Banverket står för resterande 15 procent samt för kostnader utöver 400 miljoner kronor. Denna fördelning bedöms tillsammans med Banverkets fastprisåtagande skapa en kraftfull incitamentsstruktur för parterna att tillsammans försöka reducera Citybanans byggnations påverkan på kollektivtrafiken och då främst tunnelbanan.

Den ersättningstrafik som kommer att behövas under de perioder när normal trafikering inte är möjlig på grund av störningar från projekt Citybanan planeras i stor

utsträckning bestå av fördubblad turtäthet för stombusslinjerna och linjerna 40, 43, 55 och 76.

Landstinget har utöver ovan åtagit sig att finansiera det kontroll- och övervakningsprogram som i det sk intrångsavtalet överenskommits med Banverket med ett fast belopp om 70 miljoner kronor. Programmet syftar till att nogsamt följa den påverkan som byggnationen av Citybanan har på landstingets tunnelbaneanläggning, bland annat i syfte att så tidigt som möjligt upptäcka eventuella problem och skador så att dessa kan minimeras.

För landstinget tillkommer även ca 30 miljoner kronor som avser förberedande arbeten i anslutning till station Odenplan för en eventuell tunnelbana till Karolinska. Sammantaget gäller således följande bild vad gäller landstingets ekonomiska åtagande.

Stationerna City och Odenplan	2 740
Kostnader vid störningar i kollektivtrafiken	+ 255
Kontrollprogram	+ 70
Förberedande arbeten, tunnelbana till Karolinska	+ 30
TOTALT	3 095

Vad gäller kostnader som är föranledda av landstingets eller stadens ändrade krav på stationernas utformning eller funktion så har parterna avtalat att de skall bäras ensamt och fullt ut av den part som begär förändringen, om inte annat överenskommes mellan parterna.

En del av de funktionella krav på stationerna som har formulerats av landstinget måste utredas vidare för att se om det finns tekniska lösningar som till en motiverbar kostnad uppfyller dem. Parterna har för dessa specificerade punkter avtalat att i samband med eventuella genomförandebeslut uppta förhandling om kostnadsfördelning.

Uppräkning av kostnaderna kommer att ske enligt en av parterna överenskommen mix av olika byggkostnadsindex. Denna indexering ska bygga på snittpriserna i hela landet och alltså inte ta hänsyn till det högre kostnadsläget i Stockholm. Den senaste tioårsperioden har dessa index inneburit en årlig uppräkning om i genomsnitt ca 2,9 %.

Betalningsplanen som finns i avtalet innebär att landstinget och staden årligen den 31 augusti med start 2007 och slutår 2016 ska erlägga 7,5 % av respektive parts ekonomiska åtagande. Resterande delar betalas enligt följande.

- 5 % efter godkännande av systemhandling för station Odenplan

2006-05-04

LS 0605-0864

- 10 % efter godkännande av systemhandling för station City
- 10 % efter godkännande av att stationerna är färdiga och driftsatta.

Betalningarna på 3 095 miljoner kronor beräknas falla ut i tiden enligt följande (antaget index 3 %).

Mkr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Totalt
Betalningsplan, värdenivå juni 2005 ¹	0	0	- 639	- 213	- 213	- 213	- 213	- 213	- 497	- 213	- 213	- 213	- 2 840
A´conto	- 137	- 75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Betalningsbelopp	- 135	- 75	- 457	- 233	- 240	- 247	- 254	- 262	- 630	- 278	- 286	- 295	- 3 392
Planerade störningar	0	0	0	- 92	- 95	- 98	0	0	0	0	0	0	- 255
Summa likviditetseffekt	- 135	- 75	- 457	- 325	334	- 344	- 254	- 262	- 630	- 278	- 286	- 295	- 3 676

Då intentionen är att den kapacitet som tillskapas i pendeltågstunneln skall kunna nyttjas långsiktigt och i sin helhet av den pendeltågstrafik som landstinget svarar för och avser att driva samt att landstinget kommer att äga delar av de nya stationerna utgör dessa tillgångar underlag för avskrivning efter driftsättningen. Årlig avskrivningskostnad uppskattas vid linjär avskrivning till 170 miljoner kronor.

Resultatpåverkan under genomförandeperioden är kostnad för planerade störningar enligt ovan.

Trafikering och trafikeringsrättigheter

Regeringen har i sitt tillåtlighetsbeslut från mars 2005 konstaterat att Citybanan är avsedd för pendeltågstrafik. I principöverenskommelsen stipuleras att efter det att pendeltågstunneln tagits i drift kommer landstinget inte längre att trafikera Stockholm C och Karlberg, utan lämnar sina utrymmen där. För uppfyllandet av detta villkor är det, enligt genomförandeaftalet, en förutsättning att hela den pendeltågstrafik som landstinget svarar för och avser att driva varaktigt kan utföras på Citybanan.

¹ I det totala beloppet på 2 840 miljoner kronor ingår förutom stationerna (2 740 mkr) även kontrollprogrammet (70 mkr) samt förberedande arbeten vis station Odenplan (30 mkr).

TJÄNSTEUTLÅTANDE

2006-05-04

LS 0605-0864

Parternas gemensamma intention är att den kapacitet som tillskapas genom byggandet av pendeltågstunneln skall kunna utnyttjas långsiktigt och i sin helhet av den pendeltågstrafik som landstinget svarar för och avser att driva. Med pendeltågstrafik avses sådan lokal och regional trafik för persontransporter som landstinget som länstrafikansvarig är trafikhuvudman för samt även sådan regional linjetrafik för persontransporter i angränsande län (s.k. snabbpendeltågstrafik) som landstinget får utföra och organisera.

Järnvägslagen (2004:519) ger två olika möjligheter att uppfylla parternas intention om tilldelning av Citybanans infrastrukturkapacitet.

- Enligt 3 § får järnvägsinfrastruktur reserveras för viss järnvägstrafik om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Pendeltågstrafik anses av parterna ha sådana speciella egenskaper som motiverar att Citybanan reserveras för järnvägstrafikslaget pendeltågstrafik. Vidare anses av parterna att befintliga spår i ytläge utgör alternativ järnvägsinfrastruktur.
- Enligt 21 § kan ramavtal tecknas om utnyttjande av infrastruktur för en längre tid än en tågplanepå period. Ett sådant ramavtal mellan Banverket och SLL som reglerar utnyttjandet av Citybanan torde vara möjligt att ges en giltighetsperiod längre än 10 år eftersom Citybanan förutsätter omfattande och långsiktiga investeringar som omfattar åtaganden i avtal.

Genomförandeavtalet stadgar att frågan om säkerställandet av pendeltågstrafikens långsiktiga utnyttjande av Citybanans hela kapacitet ska avgöras i samband med förhandlingar om nytt avtal avseende landstingets utnyttjande av statens infrastrukturåtgångar för landstingets pendeltågstrafik före 2010-12-31.

För det fall Citybanans kapacitet inte varaktigt kan utnyttjas för pendeltågstrafik i den utsträckning som förutsatts av parterna, ska Banverket och landstinget uppta förhandling om ekonomisk kompensation för landstinget, som grundar sig på att faktiskt tilldelad kapacitet inte motsvarar intentionen. Begränsningar i kapacitetsutnyttjandet p.g.a. brister i infrastrukturens driftsäkerhet, fordon etc, utgör i detta avseende inte grund för kompensation.

Miljökonsekvensbeskrivningar

Regeringen har efter prövning enligt 17 kap miljöbalken givit tillåtelse till byggande och drift av Citybanan. Till grund för beslutet låg en järnvägsutredning med beskrivning av Citybanans föreslagna sträckning och en utredning om dess miljökonsekvenser. I de tillståndsprocesser som anges i genomförandeavtalets § 5

kommer kompletterande miljöprövningar att ske enligt gällande speciallagstiftning inom miljö- och fastighetsområdet. Länsstyrelsen skall utöva tillsyn enligt miljöbalken vid Citybanans byggnads- och anläggningsarbeten.

Projektering, byggande och driftsättning (stationerna)

Citybanan kommer att innehålla två nya stationer, City och Odenplan. Banverket ska utföra stationerna så att de får den omfattning och funktion som framgår av den systemhandling för stationerna som ska vara klar senast den 31 december 2006. Riktlinjer och principer utifrån vilka systemhandlingen ska upprättas framgår av bilaga 2 till genomförandeavtalet. När landstinget godkänt systemhandlingen erhåller Banverket en dellikvid på 15 % av landstingets och stadens överenskomna budget för stationerna.

Såväl landstinget som staden har rätt att fortlöpande kontrollera utförandet av stationerna i frågor som har väsentlig betydelse och Banverket ska på begäran lämna information om utförandet.

Banverket ansvarar för driftsättning av fullständiga och färdiga stationer exkl lös inredning. Garantitiderna följer Banverkets entreprenader och är normalt fem år för arbetsprestationen och två år för material och varor.

Fastigheter, nyttjanderätter mm

Detta avsnitt i avtalet reglerar servitut och andra fastighetsrättsliga frågor med bäring i första hand på Stockholms stad.

I samband med projektet kommer ett antal, såväl tillfälliga som permanenta, evakueringar att behöva ske. För dessa svarar Banverket med några undantag. Landstinget åtar sig de evakueringar som krävs av SLs hyresgäster. Kostnaderna för detta, inkl uteblivna framtida hyresintäkter, ska landstinget vidarefakturera Banverket.

Ägande, förfoganderätt, drift, underhåll samt förnyelse

Citybanan ska i sin helhet ägas av Banverket med vissa undantag. Landstinget ska äga t ex delar av biljetthallar, tunnlar, förbindelsegångar och teknikutrymmen samt fast och lös inredning inom stationerna.

Banverket och landstinget är överens om att teckna ett särskilt avtal om nyttjande, drift, underhåll, förnyelse och reinvesteringar för stationerna.

Samordning med andra projekt

Parterna åtar sig, om någon part så begär, att träffa samordningsavtal i samband med genomförandet av andra byggnads- och infrastrukturprojekt som kommer att genomföras i och omkring Stockholm. Det gäller några projekt där genomförandebeslut redan finns som Norra Länken samt reovering av Söderledstunneln och Centralbron men också ett antal planerade projekt som ombyggnad av Slussen, Galleri Odenplan och utbyggnad av tunnelbana från Odenplan till Karolinska Universitetssjukhuset.

Kommande utbyggnader och framtida trafik

Citybanan är en spårutbyggnad som ska möjliggöra en stark och långsiktig utveckling av länets pendeltågstrafik. Den långsiktiga ambitionen är att det skall vara möjligt att erbjuda medborgarna i länet en trafikering med upp till 30 pendeltåg per timme och riktning. Parterna är införstådda med att det utöver Citybanan etapp 1 kommer att krävas mycket stora investeringar i infrastruktur, fordon mm för att det skall vara möjligt att nå detta mål. Exempel på sådana investeringar är Etapp 2 av Citybanan och resterade delar av Mälartunneln, bland annat ökad kapacitet på sträckan Tomtebodavägen – Kalhäll.

Parterna åtar sig att, som ett led i denna gemensamma strävan, verka för att erforderliga investeringar inom partens ansvarsområde arbetas in i respektive parts framtida verksamhetsplaner, i takt med att behovet ökar. Inledningsvis planeras 18 tåg per timme och riktning att trafikera Citybanan för att successivt öka upp mot 24 tåg per timme och riktning.

För etappen 2, dvs utbyggnad till fyra pendeltågsspår även vid stationerna Odenplan, Stockholm Södra och Årstaberget, krävs att ett nytt genomförandeavtal tecknas.

Tidplan

Citybanan beräknas kunna tas i drift någon gång under åren 2013 – 2016. En övergripande tidplan återfinns i bilaga 4.

Avtalets giltighet

Avtalet förutsätter för sin giltighet att det godkänns av landstingsfullmäktige senast den 30 juni 2006. Vidare förutsätts godkännande av kommunfullmäktige i Stockholm samt av Banverkets styrelse senast samma datum.

Genomförandeavtalet innehåller inte någon hävningsmöjlighet utan tvister rörande avtalet ska avgöras i allmän domstol.

Intrångsavtalet

Byggnationen av Citybanan kommer att genomföras i nära anslutning till landstingets tunnelbaneanläggning och, framför allt vid de två stationerna där bl.a. förbindelsegångar kommer att byggas mellan Citybanan och tunnelbanan, kommer anläggningen och trafiken att påverkas. Landstinget, SL och Banverket har därför förhandlat fram ett särskilt intrångsavtal som reglerar Citybanans påverkan på tunnelbaneanläggningen och tunnelbanetrafiken.

I detta avtal stadfästs bland annat att Banverket ska ersätta AB SL för alla direkta kostnader som AB SL drabbas av som ett resultat åtgärder genomförda inom ramen för projekt Citybanan. I avtalet slås också fast vilka ersättningsnivåer Banverket ska betala AB SL vid eventuella förseningar orsakade av oplanerade störningar, i syfte att skapa en incitamentsstruktur som minimerar risken för sådana störningar. I avtalet regleras också under vilka tider på dygnet som planerade störningar ska förläggas.

En viktig del i intrångsavtalet är det kontroll- och övervakningsprogram som avtalet stipulerar. Programmet, som är omfattande, syftar bland annat till att minimera riskerna för skador på tunnelbaneanläggningarna inklusive risken för inträngning av grundvatten. I intrångsavtalet regleras också hur Banverkets arbeten i och nära tunnelbaneanläggningen ska gå till och hur samverkan med AB SL ska äga rum.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Påverkan på tunnelbanan vid T-centralen

Den enskilt största trafikpåverkan sker på blå linjen när Citybanans stationstunnlar anläggs under tunnelbanestationen och när man skapar en direkt förbindelse mellan Citybanans och tunnelbanans plattformar. Under planeringen av Citybanan har det blivit nödvändigt att placera Citybanan under den blå linjen istället för ovanför den som de tidigare planerna angav. Detta för att man överhuvudtaget ska kunna undvika årslånga avstängningar av den blå linjen vid T-Centralen. Därefter har ytterligare en mindre sänkning av Citybanan planerats och nya utformningar föreslagits för att minimera avstängningsbehovet. För att ändå bibehålla en hög säker-

het vid sprängningsarbeten för såväl passagerare på stationen och i tunnelbanetågen så kan ändå inte avstängningar undvikas.

För den blå linjen planeras därför tre avstängningar under tre efterföljande somrar. Varje avstängning beräknas pågå i fyra månader. För produktionsarbetena är det inte idealt med en sådan uppdelad produktion men detta är nödvändigt för att minska påverkan på tunnelbanetrafiken till en rimlig nivå. Vid avstängningarna föreslås att tågen för den ena av blå linjens grenar vänder vid station Rådhuset och den andra vid station Fridhemsplan. Avstängningarna kommer alltså även omfatta Kungsträdgårdens tunnelbanestation. Ersättningstrafik kan tillskapas dels genom att byte kan ske till gröna linjen vid Fridhemsplan samt att stombusslinjerna, som trafikerar flera av de berörda stationerna, förstärks kraftigt. En positiv följd effekt på längre sikt kan bli att fler resenärer upptäcker stombussarna och även kan komma att använda dem oftare vilket på sikt kan bidra till en avlastning av tunnelbanan.

Även trafiken på den röda och gröna linjen kommer att beröras under utbyggnadstiden. Detta då nya direktförbindelser skapas mellan Citybanans och tunnelbanans plattformar. Trafiken på bägge tunnelbanepattformarna, 1 (den övre) och 2 (den undre), kommer att påverkas till följd av arbetena. Påverkan är dock betydligt mindre än för den som krävs för blå linjen. Påverkan omfattar upp till två kortare och planerade trafikstopp² om 10 - 15 min per arbetsdag (vard. lö, sö/helg) som innehåller arbeten för sprängning eller liknande. Plattformarna måste dessutom av säkerhetsskäl utrymmas under motsvarande tid. Utrymningen bedöms kunna ta upp till en (1) timme per gång men kan minskas ner mot en halvtimme när rutiner hos personal och vanor hos resenärer utvecklats. Under utrymningstiderna fram till trafikstoppen för sprängningarna tillåts ändå tågen passera men utan uppehåll. Trafikstoppen läggs under delar av dagen med färre resande. Detta förfarande kan behöva pågå till och från under en tid av 2,5 år. Stombusstrafiken förstärks under dessa trafikstopp och utrymningstider

Påverkan på tunnelbanan vid Odenplan

Även vid Odenplan sker viss påverkan men den är mindre än den vid T-Centralen. Principen med korta trafikstopp och utrymningar är i princip densamma som för röda och gröna linjen vid T-Centralen med den skillnaden att utrymningstiderna bedöms gå snabbare och ta som mest 30 min. Påverkan omfat-

² Under förutsättning att det finns möjlighet till ett tredje trafikstopp under normalt trafikfri tid (natt). Om detta tredje trafikstopp inte tillskapas under någon tid på dygnet så förlängs hela produktionstiden kraftigt.

tar upp till två kortare och planerade trafikstopp¹ om 10 - 15 min per arbetsdag som innehåller arbeten för sprängning eller liknande (vard. samt lö). Perioden då dessa trafikstopp sker beräknas till drygt två år. Under sommaravstängningarna av tunnelbanans blå linje vid T-centralen minimeras störningarna vid Odenplan så att den gröna linjen kan fungera effektivt som avlastning av blå linjen vid Fridhemsplan enligt vad som sagts ovan. Även vid Odenplan förstärks passerande stombusslinjer under tiderna för trafikstopp.

Övrig påverkan på tunnelbanan

Citybanan passerar nära tunnelbanelinjerna vid två ytterligare punkter. Dessa beröringspunkter är mindre och påverkan sker under betydligt kortare perioder än vid stationerna.

Vid Tegelbacken kommer röda och gröna tunnelbanelinjerna att ligga inom skyddszonen för sprängningarna av Citybanans tunnel. Stopp i trafiken kommer att ske vid fyra korta tillfällen per dygn i samband med sprängningar i närheten av tunnelbanans sträckning vid Tegelbacken och Norrström. Tunnelbanetågen kommer då att stoppas vid T-Centralen respektive Gamla Stan. Trafiken återupptas efter det att spår och tunnel inspekterats.

Även väster om Slussen kommer tunnelbanans röda linje att ligga inom skyddszonen för sprängningarna av Citybanans tunnlar. Här planeras, under sammantaget ca ett halvt år, upp till tvådagliga korta trafikstopp¹ om 10 - 15 minuter såsom för ovanstående arbeten.

Påverkan på busstrafik

Busstrafiken kommer att kunna hållas igång utan egentlig påverkan under byggtiden. Detta är även en förutsättning för att medge utökad stombusstrafik som ersättning vid avstängningar av tunnelbanan. Det kommer ändå att finnas behov för att under ca tre års tid utföra en del tillfälliga flyttningar av hållplatser. Hållplatser kan beröras vid främst Odenplan men även på Klarabergsviadukten och på Vasagatan i anslutning till arbetsområdena vid stationsentréerna.

Tekniska risker

Citybanan har beskrivits som det mest komplicerade infrastrukturprojektet som har planerats i Sverige i modern tid. Projektet innebär att man spränger ut en järnvägstunnel under de centrala delarna av Sveriges huvudstad. Delar av tunneln

byggs i direkt anslutning till känsliga infrastrukturanläggningar som tunnelbanan med flera ledningstunnlar.

Grundvattennivån i delar av innerstaden kan komma att påverkas av projektet. En sänkning av grundvattennivån skulle kunna medföra att ett tiotal fastigheter drabbas av sättningsskador. Banverket har upprättat ett omfattande kontrollprogram för att se till att grundvattennivån kan upprätthållas, såväl under byggtiden som i framtiden. Hantering av grundvattenproblematiken hanteras i de miljödomar som krävs för att projektet ska kunna genomföras.

De enskilt mest riskfyllda delarna av projektet är byggnationen av station City samt byggandet av sänktunneln i Riddarfjärden. Det bör dock poängteras att parterna under utredningens gång arbetat för att hitta ett tunnelläge som innebär så små risker som möjligt. Tidigare föreslagen placering av station City – i nivå mellan röda/gröna och blå linjens plattformar på T-centralen – skulle ha medfört betydligt större tekniska risker än nuvarande förslaget läge. Banverket arbetar fortgående med att identifiera och minimera de tekniska riskerna med projektet.

Ekonomiska risker

För landstingets vidkommande är de ekonomiska riskerna med projektet förhållandevis begränsade. Detta tack vare att förhandlingarna med Banverket har resulterat i ett fast pris för staden och landstinget. Vissa ekonomiska risker kvarstår dock för landstinget.

Då projektet och betalningsplanen löper under en så pass lång tid finns en viss risk att konjunkturen och den generella prisutvecklingen inom byggsektorn kommer att påverka indexuppräknningen av landstingets ekonomiska bidrag på ett för landstinget negativt sätt.

Det finns också en viss risk att ökade krav från myndigheter kan medföra att landstinget tvingas öka sitt ekonomiska bidrag till projektet.

Osäkerheter i tidplanen

Tidplanen för genomförandet av projektet är i dagsläget osäker. Förskjutningar kan uppstå av flera orsaker. Exempelvis är stationerna ännu inte färdigprojekterade och antagandet av detalj- och järnvägsplaner ligger mer än ett år fram i tiden. Skulle detalj- och järnvägsplanerna överklagas kan byggstarten komma att skjutas upp bort emot ett år. Det finns dock goda möjligheter att tidplanen även kan komma att skjutas åt ”rätt” håll. Samarbetsparterna kommer att

arbeta hårt för att identifiera och eliminera risker för negativa förskjutningar av tidplanen.

För beskrivning av ett antal andra risker och osäkerheter hänvisas till bilagan 5.

Avslutande kommentar

Hur man ska kunna åtgärda kapacitetsproblemen på sträckan mellan centralstationen och Stockholms Södra har utretts och diskuterats under lång tid. Det är därför positivt att en lösning nu finns i sikte genom det genomförandeavtal som förhandlats mellan landstinget, Stockholms stad och Banverket. En färdigbyggd Citybana kommer att ha positiva trafikmässiga effekter för såväl den inomregionala kollektivtrafiken som den interregionala och nationella trafiken. Positiva effekter kan förväntas även vad gäller utvecklingen av Stockholms kommun och län liksom av hela Mälardalsregionen.

Sören Olofsson