



DELEGATIONBESLUT

Datum 2010-01-26
Dnr 0900956

1 (2)

Pågatåg Nordost – Genomförande- och finansieringsavtal

Beslut

1. Föreliggande genomförande- och finansieringsavtal mellan Region Skåne, Regionförbundet södra Småland, Hässleholms kommun, Kristianstads kommun, Osby kommun, Höörs kommun, Markaryds kommun, Älmhults kommun, Alvesta kommun, Växjö kommun och Banverket avseende Pågatåg Nordost godkännes i huvudsaklig överenskommelse med föreliggande förslag.
2. Beslutet anmäles vid regionstyrelsens sammanträde 2010-02-11.

Ärendebeskrivning

Med stöd av regionstyrelsens beslut 2007-03-29, § 65, att delegera beslutanderätten till styrelsens ordförande i brådskande ärende fattas beslut enligt ovan.

Näringsliv och kommuner i nordöstra Skåne och i södra Småland har i samverkan med Banverket, Region Skåne och Regionförbundet södra Småland utrett möjligheten att förstärka den regionala tågtrafiken i detta område. Förslaget söker så långt möjligt begränsa samhällets investering genom att utnyttja befintliga banor och den resurs av rullande material som frigöres genom att nya Pågatåg med början år 2009 levereras till regionaltågssystemet i Skåne.

Regionstyrelsen har gjort ett positivt ställningstagande till förslaget och till möjligheterna att utöka lokaltågtrafiken i nordöstra Skåne och har därför, i samarbete med Regionförbundet södra Småland, genomfört förhandlingar med berörda kommuner, Skånetrafiken och Banverket i syfte att klarlägga behov, kostnader och finansiering.

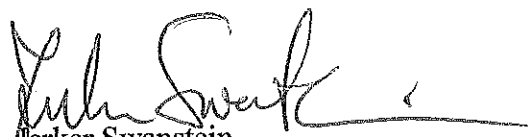
Exp: RS-del100126/BJW

Tidigare har en avsiktsförklaring gjorts 2009-12-22 från de två regionerna och de åtta kommunerna avseende Pågatåg Nordost. Den har överlämnats till Näringsdepartementet och Banverket.

Kostnaden för åtgärderna/projektet är kalkylerat till 563 Mkr. Den sammanlagda medfinansieringen från regioner och kommuner är 219 Mkr. Region Skåne medfinansierar projektet med 75 Mkr genom medel från den regionala transportinfrastrukturplanen.

Region Skåne och Regionförbundet södra Småland förbinder sig att förskotta erforderliga statliga medel under förutsättning att projektet tas med i den långsiktiga planen för transportinfrastruktur 2010-2021 som regeringen fastställer.

Samtliga avtalsparter undertecknar avtalet 2010-01-26.


Jerker Swanstein
Regionstyrelsens ordförande

2010-01-25

Genomförande- och finansieringsavtal avseende Pågatåg Nordost – åtgärder för att förstärka den regionala tågtrafiken i nordöstra Skåne och södra Småland

Parterna

Staten genom Banverket, org nr 202100-4003

Medfinansierare

Region Skåne , org.nr 232100-0255

Regionförbundet södra Småland, org.nr 222000-0372

Hässleholms kommun, org.nr 212000-0985

Kristianstads kommun, org.nr 212000-0951

Osby kommun, org.nr 212000-0902

Höörs kommun, org.nr 212000-1116

Markaryds kommun, org.nr 212000-0654

Älmhults kommun, org.nr 212000-0647

Alvesta kommun, org.nr 212000-0639

Växjö kommun, org.nr 212000-0662

Mellan Banverket å ena sidan och övriga parter å andra sidan har följande avtal träffats.

1 Bakgrund

Näringsliv och kommuner i nordöstra Skåne och i södra Småland har i samverkan med Banverket, Region Skåne och Regionförbundet södra Småland utrett möjligheten att förstärka den regionala tågtrafiken i detta område. Förslaget söker så långt möjligt begränsa samhällets investering genom att utnyttja befintliga banor och den resurs av rullande material som frigöres genom att nya Pågatåg med början år 2009 levereras till regionaltågssystemet i Skåne.

Regionstyrelsen, Region Skåne, har gjort ett positivt ställningstagande till förslaget och till möjligheterna att utöka lokaltågtrafiken i nordöstra Skåne och har därför, i samarbete med Regionförbundet södra Småland, genomfört förhandlingar med berörda kommuner, Skånetrafiken och Banverket i syfte att klarlägga behov, kostnader och finansiering.

Tidigare har en avsiktsförklaring gjorts 2009-12-22 från de två regionerna och de åtta kommunerna avseende Pågatåg Nordost. Den har överlämnats till Näringsdepartementet och Banverket.

Underlag för detta genomförandeavtal har varit:

- Pågatåg Nordost 2009, nio kommuner i samverkan. Rapport 2007-08-30.
- Samhällseffekter av Pågatåg Nordost 2009. Slutrapport 2008-05-07.
- Tågstrategi 2037, Skånetrafiken 2008.
- Pågatåg Nordost Utredning/Systemhandling för samtliga stationer, Ramböll 2009.

- Pågatåg Nordost. Banverkets granskning av alternativet och kostnader, 2009-12-08.
- Utredningen om utökad lokaltågtrafik i nordöstra Skåne, 2009-09-30.
- Pågatåg Nordost, utlåtande från Banverket, 2009-12-21.
- Pågatåg Nordost, avsiktsförklaring, 2009-12-22.

Förslaget berör fem befintliga sträckningar:

Hässleholm – Alvesta - Växjö

Södra stambanan mellan Hässleholm och Alvesta är dubbelspårig, elektrifierad och av hög standard. Den trafikeras av godståg, X2000-tåg, Intercitytåg och Öresundståg. Banan trafikeras av cirka 5 tåg per timme och riktning. Ledig kapacitet finns för Pågatåg i timmestrafik.

Mellan Hässleholm och Alvesta kan ny Pågatågstrafik betjäna Ballingslöv, Hästveda, Osby och Killeberg i Skåne län samt Älmhult, Diö och Vislanda i Kronobergs län.

Sträckan mellan Alvesta och Växjö är enkelspårig, elektrifierad och av tämligen hög standard. Den trafikeras av Öresundståg, Kust till Kust-tåg, Krösatåg och en del godståg. Mötesspår finns i Gemla. Kapaciteten är tidvis fullt utnyttjad.

Mellan Alvesta och Växjö kan ny Pågatågstrafik betjäna Gemla.

Hässleholm – Kristianstad – Karlshamn

Järnvägen från Hässleholm till Kristianstad är en del av Skånebanan. Den är enkelspårig elektrifierad och har förhållandevis tätt med mötesplatser. Sträckan är 30 kilometer lång och trafikeras idag främst av Öresundståg i timmestrafik som fortsätter från Kristianstad mot Karlskrona samt av regionaltågstrafik mellan Helsingborg och Kristianstad. Viss godstrafik finns på banan.

Från Kristianstad mot Karlskrona går Öresundstågen i timmestrafik på den enkelspåriga och nyligen elektrifierade Blekinge kustbana.

Mellan Hässleholm och Kristianstad möjliggörs nytt tåguppehåll i Önnestad och mellan Kristianstad och Sölvesborg möjliggörs nytt tåguppehåll i Fjälkinge.

Hässleholm – Malmö

Södra stambanan söder om Hässleholm har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande. X2000-tåg till och från Stockholm går i timmestrafik liksom Öresundståg till Växjö/Kalmar och till Kristianstad/Karlskrona. X2000 trafikerar till och från Göteborg samt den större delen av godstrafiken till och från Malmö och utlandet. Totalt går upp till 7 tåg per timme och riktning på bandelen mellan Hässleholm och Höör. Förbigångsspår finns i Tjörnarp, Stehag, Eslöv, Örtofta och Tornhill.

Mellan Hässleholm och Malmö möjliggörs nya tåguppehåll med Pågatåg i Tjörnarp och i Sösdala.

Hässleholm – Helsingborg.

Skånebanan mellan Hässleholm och Åstorp är enkelspårig med mötesstationer, elektrifierad och av god standard. Mötesmöjligheter finns i Finja, Tyringe, V Torup, Perstorp, Hyllstofta, Klippan, Kvidinge, Kärreberga, Åstorp, Bjuv, Mörarp och Påarp. Från Åstorp når man Helsingborg via en nordlig förbindelse över Kattarp eller via en sydlig förbindelse över Bjuv. Pågatåg trafikerar Helsingborg-Kristianstad med timmestrafik samt därutöver Helsingborg-Åstorp med halvtimmestrafik. Det förekommer godstrafik på banan.

Ny trafik på denna sträcka möjliggöres genom förlängning av den befintliga Pågatågstrafiken Helsingborg-Åstorp till Hässleholm med timmestrafik.

Hässleholm – Markaryd – (Halmstad)

Järnvägen från Hässleholm över Markaryd till Halmstad är enkelspårig, elektrifierad och av relativt hög standard. Mötesmöjligheter finns dock enbart i Markaryd och Genevad. Banan trafikeras huvudsakligen av godståg mellan Göteborg och Öresundsregionen och av några turer per dag med X2000-tåg mellan Göteborg och Malmö. Mycket av denna trafik förväntas i framtiden gå genom Hallandsåstunnlarna.

Mellan Hässleholm och Markaryd möjliggörs nya tåguppehåll i Bjärnum, Vittsjö och Markaryd.

2 Omfattning

Avtalet reglerar parternas ansvar för de utbyggnader som behövs för trafikering och uppehåll på de nya stationerna. Arbetena omfattar järnvägsspecifika åtgärder såsom rivning, flyttning eller nybyggnad av spår, växlar, kontaktledningar, signaler mm. I de nya stationslägena ingår nya eller ombyggnad av befintliga plattformar inklusive plattformsutrustningar samt övrig mark och anläggningsarbeten såsom planskildheter i anslutning till stationen. Arbetena omfattar vidare erforderliga miljöskyddsåtgärder.

Generellt för alla stationer:

Plattformarna ska byggas 170 meter långa med utrymme att förlängas till 250 meter, plattformarna ska vara mellanhöga.

Plattformarna utformas så att de uppfyller Banverkets standard och enligt gällande praxis i respektive län.

Befintliga järnvägsanläggningar ska anpassas för att behålla sin nuvarande funktion.

Planskild GC-väg med anslutning till plattformarna krävs. GC väg ska ha 4 meters bredd under två spår och fri höjd 2.7 meter. Anslutande ramper ska finnas på vardera sidan.

På dubbelspåriga banor ska plattformarna anläggas på vardera sidan om huvudtågspåren eller som mellanplattform mellan det ena huvudtågspåret och förekommande sidotågspår.

Nya järnvägsanläggningar ska dimensioneras för 240 km/h på huvudtågspår och 80 km/h på sidotågspår.

Omfattning för respektive station

Ballingslöv

Stationen placeras söder om vägporten där det finns utrymme att anlägga två sidoplattformar, en på var sida om huvudtågspåren. Körbanans bredd minskas i den befintliga vägporten och en gång- och cykelväg anläggs med ramper och trappor till plattformarna. Plattformarna placeras mellan de södra infartssignalerna och de befintliga växlarna.

Hästveda

En sidoplattform anläggs bredvid det östra huvudtågspåret och en mellanplattform anläggs mellan det västra huvudtågspåret och sidotågspåret. Detta innebär att det befintliga sidotågspåret flyttas några meter västerut och att ett stickspår, ca 300 meter tas bort. En planskild gång- och cykeltunnel med hiss och trappor placeras norr om plattformarna. I söder anläggs en passage med plattformsbommar över sidotågspåret.

Killeberg

Sidoplattformarna placeras söder om vägbron, på var sin sida om huvudtågspåren. Söder om plattformarna anläggs en gång- och cykelväg i tunnel under järnvägen med anslutning till plattformarna.

Diö

Stationen placeras söder om befintlig vägport. Två sidoplattformar anläggs på var sida om huvudtågspåren. Gång- och cykelvägen flyttas till södra sidan i vägporten och ansluts med ramper och trappor till plattformarna.

Vislanda

En sidoplattform placeras intill huvudspåret söderut (spår 1) på den östra sidan och norr om den befintliga järnvägsbron över vägförbindelsen mellan ortens östra och västra delar. Sidoplattformen utrustas med ett väderskydd som placeras i bakkant på plattformen.

En mellanplattform placeras mellan spår 2 och 3 på den västra sidan, norr om järnvägsbron. Mellanplattformen förses med ett plattformstak.

Den befintliga gångtunneln kompletteras med en tunnelförbindelse fram till mellanplattformens trapphus. Tre hissar anläggs, en vid mellanplattformen, en på den östra sidan och en på västra sidan.

Läget för det befintliga spår 4 tas i anspråk för spår 3:s nya läge. Spår 4:s funktion kompenseras och en ny lösning har i samarbete med VIDA tagits fram. Effekten av den nya lösningen är att samma antal meter godsspår erbjuds och samtidigt skapas nya möjligheter för VIDAS:s godståg.

Gemla

Två sidoplattformar anläggs på vardera sidan av huvud- och sidotågspåren. Banverkets produktionsspår med växel rivs upp.

Diskussion pågår om en ny planskild korsning. Denna ingår i förslaget till helhetslösning för Gemla men omfattas inte ekonomiskt av detta projekt utan finansieras i särskild ordning. Plattformarna är inte beroende av planskildheten.

Önnestad

Det befintliga mötesspåret förlängs österut cirka 900 meter. En ny gång- och cykelväg byggs i tunnel under järnvägen norr om den gamla stationen. En ny plattform byggs söder om spåren och väster om den nya gång- och cykeltunneln och en ny plattform byggs norr om spåren och öster om den nya gång- och cykeltunneln. Gång- och cykeltunneln har anslutning till de båda plattformarna och till de kringliggande gatorna.

Fjälkinge

Nya plattformar med plattformsbommar placeras vid den befintliga mötesstationen cirka 750 meter öster om Fjälkinge. Gång- och cykelvägar samt bilvägar anläggs till den nya stationen. I det fortsatta arbetet prövas den alternativa möjligheten att förlänga mötesspåret in mot samhället. Genomförande av en sådan alternativ lösning förutsätter

M

ken

samförstånd mellan berörda parter.

Eslöv

Befintlig plattformrest mellan spår 4 och spår 5 breddas och förlängs till erforderlig standard. Plattformslängden ska vara 250 meter. Förbindelsen till plattformen anordnas från befintlig gångtunnel som är förberedd för trappa och hiss.

Tjörnarps

TVå plattformar anläggs, något förskjutna, vid befintlig planskild gång- och cykelväg. Trappor till och från plattformarna anläggs. Det befintliga sidotågspåret på nedspåret (det östra) flyttas ca 500 meter åt norr. Ett nytt sidotågsspår för 750 meter långa godståg anläggs på uppspåret (det västra).

Sösdala

TVå sidoplattformar anläggs, en på vardera sidan om huvudtågspåren vid den gamla stationen och vid befintlig busstation. Norr om plattformarna anläggs en gång- och cykeltunnel som förbereds för hiss, med ramper och trappor till plattformarna.

Bjärnum

En kort mötesstation, cirka 500 m byggs i Bjärnum genom att befintligt huvudtågsspår flyttas österut och att ett sidotågsspår byggs väster om huvudtågspåret. TVå sidoplattformar placeras längs spåren. Förbindelsen mellan plattformarna utgörs av plattformsövergångar med bommar. Ett nytt ställverk krävs för mötesstationen.

Vittsjö

TVå sidoplattformar placeras på vardera sidan om enkelspåret. Plattformarna byggs söder om väg 117 med längden 170 meter. Alternativt byggs den västra plattformen norr om väg 117. Av utrymmesskäl begränsas längden då till 80 meter. Ett alternativ till mötesspåret som föreslås i Bjärnum är att detta i stället förläggs till Vittsjö. Bedömda kostnader ger utrymme för de alternativa lösningarna.

Markaryd

En ny sidoplattform placeras utmed spår 1 och befintlig plattformsövergång över bangården förlängs och förses med ytterligare bommar.

Hässleholm

Upprustning av plattformen mellan spår 7 A/B och spår 8 sker i form av höjning, handikappanpassning, samt anläggande av väderskydd.

3

Åtgärdernas syfte

Pågatåg Nordost är ett led i att skapa ett hållbart trafiksystem och att göra kollektivtrafiken i nordöstra Skåne och södra Småland mer attraktiv. Ett genomförande av projektet möjliggör betydande minskning av restiderna från de berörda orterna till övriga orter i regionen och utgör därmed ett steg mot en gemensam bostads- och arbetsmarknad i Skåne där även kommunerna i södra Småland och västra Blekinge ingår.

Pågatåg Nordost innebär tretton nya stationssamhällen som bidrar med ökat pendlingsunderlag. Åtgärderna möjliggör en fördubbling av turtätheten för de redan tågbetjänade orterna, vilket får stor betydelse för möjligheter till dagspendling och för konkurrenskraften mot biltrafik.

Ett genomförande av Pågatåg Nordost har därutöver stor betydelse för all järnvägstrafik i södra Sverige. Utbyggnaden av de långa förbigångsspåren i Tjörnarps som krävs för att stationen i Tjörnarps ska kunna tas i bruk ger en betydande kapacitetsförstärkning för denna del av Södra stambanan och ger ökade förutsättningar för bättre punktilighet och möjligheter till återställningar vid störningar. Utbyggnaden av ett mötesspår i Bjärnum på Markarydsbanan ger ökad kapacitet för godstrafik, pågatågstrafik och för övrig persontrafik. Ytterligare ett exempel är förlängningen av mötesspåret i Önnestad som också innebär en kapacitetsförstärkning för den enkelspåriga järnvägen mellan Hässleholm och Kristianstad.

4 Trafikeringsrätt

Den berörda trafiken förutsätter tillstånd för länsgränsöverskridande persontrafik. Region Skåne och Regionförbundet södra Småland avser att hos regeringen ansöka om sådant tillstånd.

5 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Parterna har inlett diskussioner om hur en ändamålsenlig och effektiv styrning och ledning av projektet skall organiseras och hur i alla delar samarbetet mellan Banverket, regionerna och kommunerna skall bedrivas. Parterna är överens om att skapa samverkansformer som för alla parter säkerställer insyn och delaktighet i ledningen av genomförandet och som ger möjligheter till samordning av insatser.

För det närmsta fortsatta planeringsarbetet bildas en arbetsgrupp i vilken parterna ingår. Arbetsgruppen genomför fortsatta utredningar om lokalisering och utformning av planskildheter, stationers placering och utformning, närområdets gestaltning och liknande frågor.

Parterna ska i genomförandet av infrastrukturåtgärderna använda Banverkets och Skånetrafikens erfarenheter från tidigare och pågående gemensamma projekt.

Ömsesidiga informationsmöten ska genomföras med den regelbundenhet som parterna beslutar i särskild ordning.

6 Parternas åtagande

Banverket ska utföra eller låta utföra projektering och utbyggnad av projektet enligt detta avtal. I detta ingår även framtagande av järnvägsplaner och systemhandlingar.

Banverket skall anskaffa de tillstånd som erfordras för att genomföra utbyggnaden, utom såvitt avser de åtaganden kommunerna har enligt nedan.

Banverket ska svara för all inlösen av mark som krävs för projektet.

Banverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av åtgärderna/projektet.

Respektive kommun ska för genomförandet av projektet i god tid överlåta erforderlig mark till Banverket.

Respektive kommun ansvarar för framtagande av detaljplaner och andra tillstånd som behövs för att genomföra projektet.

Respektive kommun ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av åtgärderna enligt ovan.

7 Kostnader/Ekonomi

I enlighet med avsiktsförklaringen, 2009-12-22 finns en överenskommelse angående projektets finansiering.

Detta genomförandeavtal specificerar närmare projektets kostnader och kostnadsfördelningen mellan parterna.

Kostnaden för åtgärderna/projektet, som det är definierat i detta avtal, är kalkylerad till 563 Mkr. Den sammanlagda medfinansieringen från regioner och kommuner är 219 Mkr.

Delar av för Pågatåg Nordost erforderliga investeringar ger även stor nytta för hela järnvägssystemet i södra Sverige. Kostnaden för dessa delar kan uppskattas till cirka 115 Mkr. Investeringar som är direkt hänförliga till genomförande av Pågatåg Nordost uppgår således till 448 Mkr. Av denna kostnad medfinansierar regionerna och kommunerna 219 Mkr motsvarande cirka 50%.

Det bör också noteras att regionala och lokala småländska intressen svarar för delfinansiering av ombyggnaden av Växjö bangård med 120 Mkr av totalt 140 Mkr och av Alvesta resecentrum med 71 Mkr av totalt 77 Mkr via ett separat projekt som har positiv betydelse för Pågatåg Nordost.

Projekt Pågatåg Nordost finansieras med att:

Region Skåne medfinansierar projektet med 75 Mkr genom medel från den regionala transportinfrastrukturplanen.

Hässleholms kommun medfinansierar projektet med 60 Mkr.

Kristianstads kommun medfinansierar projektet med 24 Mkr.

Osby Kommun medfinansierar projektet med 12 Mkr.

Höörs kommun medfinansierar projektet med 12 Mkr.

Regionförbundet södra Småland tillsammans med de småländska kommunerna Markaryd, Älmhult, Alvesta och Växjö medfinansierar projektet solidariskt med 36 Mkr. Medfinansieringen innefattar medel från EU's strukturfonder Småland och Öarna, vilket förutsätter att investeringarna i Diö, Vislanda, Markaryd och Gemla är genomförda senast 2012-03-31.

Banverket finansierar resterande del av projektet det vill säga 344 Mkr.

Kostnader för projekt Pågatåg Nordost samt medfinansierade belopp är angivna i prisnivå juni 2008. Medfinansieringen ska indexregleras med entreprenadindex E84, littera 251 och erlåggs under tiden för projektets genomförande.

Om projektets kostnader efter genomförandet avviker från redovisade bedömningar i detta avtal skall avvikelserna regleras solidariskt mellan parterna och i förhållande till kostnadsfördelningen enligt detta avtal.

Region Skåne och Regionförbundet södra Småland förbinder sig att i samverkan med angränsande länstrafikbolag svara för underskotten i driften av den tillkommande regionalstågstrafiken i respektive län.

Medfinansiärerna Region Skåne och kommunerna i Kronobergs län förbinder sig att förskotta erforderliga statliga medel under förutsättning att projektet tas med i den långsiktiga planen för transportinfrastruktur 2010-2021 som regeringen fastställer.

8 Ägande- och nyttjanderätt, drift och underhåll

Banverket ska äga de nya järnvägsanläggningarna samt svara för drift och underhåll av dessa. För drift och underhåll av plattformar med plattformsutrustningar ska drift och underhåll ske i enlighet med gällande avtal mellan Banverket, Skånetrafiken respektive Länstrafiken Kronoberg. Respektive kommun äger anläggningar utanför järnvägsområdet och svarar för drift och underhåll av dessa.

9 Åtgärdernas genomförande

Parterna ska gemensamt verka för att nödvändiga medel för utbyggnaden kommer in i den nationella långsiktiga planen för transportsystemet 2010-2021.

Projektet ska utföras i etapper. I etapp 1 berörs stationerna Ballingslöv, Hästveda, Killeberg, Sösdala, Eslöv, Fjälkinge, Diö och Vislanda och Gemla. I etapp 2 berörs stationerna Önnestad, Bjärnum, Vittsjö, och Markaryd. I etapp 3 berörs station Tjörnarp där också ett nytt förbigångsspår byggs.

Parterna ska gemensamt verka för att trafikstart för etapp 1 är möjlig december 2011, trafikstart för etapp 2 är möjlig december 2013 och trafikstart för etapp 3 är möjlig december 2014.

10 Ändring av avtalet

Parterna är medvetna om att detta genomförandeavtal är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande detaljplaner mm. Ytterligare överläggningar angående innehållet kan därför bli nödvändiga.

Eventuella ändringar i och tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknade av parterna för att vara giltiga.

Detta avtal får kompletteras med ytterligare avtal när så erfordras.

11 Tvistelösning

Eventuella tvister i anledning av detta avtal ska avgöras av svensk allmän domstol och enligt svensk rätt.

12 Avtalets giltighet

Detta avtal gäller under förutsättning:

- att avtalet är godkänt av behörig beslutande instans hos respektive part genom lagakraftvunnet beslut
- att projektet ingår i den regionala transportplanen
- att objektet tas med i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021 som regeringen fastställer
- att Banverket erhåller erforderliga medel för genomförandet.

Parterna är vidare medvetna om att genomförandet av projektet förutsätter:

- att erforderliga järnvägsplaner vinner laga kraft
- att Banverket i övrigt beviljas erforderliga tillstånd.

Först när förutsättningarna enligt ovan är uppfyllda kommer ekonomiska överföringar att ske.

Om avtalet förfaller står vardera parten sina kostnader.

13 Bilagor

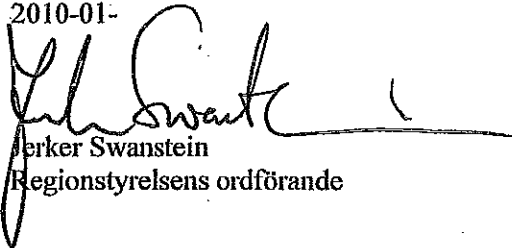
Bilaga 1. Kostnadsbedömning för projektets delar.

Avtalet har upprättats i elva (11) likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

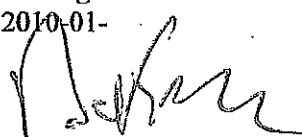
för Banverket
2010-01-

Minoo Akhtarzand
Generaldirektör

för Region Skåne
2010-01-


Jerker Swanstein
Regionstyrelsens ordförande


för Regionförbundet södra Småland
2010-01-


Bjørn Frank
Förste vice ordförande
Regionförbundet södra Småland

för Hässleholms kommun
2010-01- 26


Urban Widmark
Kommunstyrelsens ordförande


för Kristianstads kommun
2010-01-


Bengt Gustavsson
Kommunstyrelsens ordförande

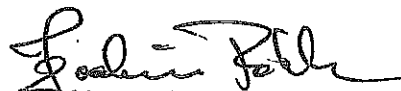
för Osby kommun
2010-01-



Anders Pettersson
Kommunstyrelsens ordförande

för Höörs kommun
2010-01-

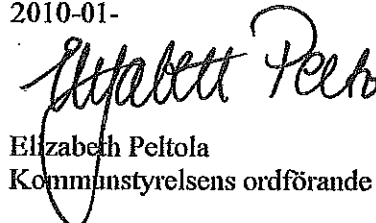

Pehr-Ove Pehrsson
Kommunstyrelsens ordförande

för Markaryds kommun
2010-01-

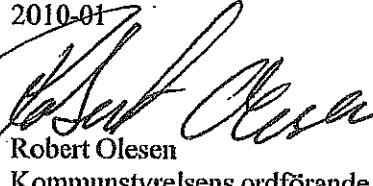

Joakim Pohlman
Kommunstyrelsens förste vice ordförande


Bengt Nilsson
Kommunchef

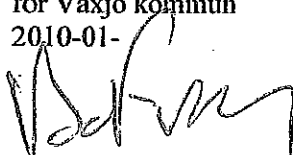
för Älmhults kommun
2010-01-


Elizabeth Peltola
Kommunstyrelsens ordförande

för Alvesta kommun
2010-01-


Robert Olesen
Kommunstyrelsens ordförande

för Växjö kommun
2010-01-


Bo Frank
Kommunstyrelsens ordförande

Bilaga 1.

Kostnadsbedömning av projektets delar (Mkr)

	Mark (planskilda väg och gc, övrig mark)	Plattform (inklusive utrustning)	järnväg (spår mm)	Summa	Påslag 15/25/35%	Totalt
Ballingslöv	2,7	9,2	2,1	14,0	3,4	17,4
Hästveda	17,0	10,2	12,0	39,2	9,3	48,5
Killeberg	13,1	9,2	2,4	24,7	5,1	29,8
Diö	3,2	9,2	3,2	15,6	3,9	19,5
Vislanda	11,4	10,8	20,2	42,4	11,5	53,9
Gemla	2,9	9,2	4,7	16,8	4,4	21,2
Önnestad	12,0	5,0	43,0	60,0	18,1	78,1
Fjälkinge	1,1	9,2	3,5	13,8	3,7	17,5
Eslöv	1,8	6,2	1,7	9,7	2,4	12,1
Tjörnarps	1,4	9,2	30,0	40,6	13,0	53,6
Tjörnarps (Nytt förbigångspår)			51,8	51,8	18,2	70,0
Sösdala	14,0	9,2	2,1	25,3	5,1	30,4
Bjärnum	0,1	9,2	47,0	56,3	18,8	75,1
Vittsjö	0,7	7,9	2,6	11,2	3,0	14,2
Markaryd	0,4	4,6	7,9	12,9	4,0	16,9
Hässleholm		3,7		3,7	1,0	4,7
Summa anl.	81,8	122,0	234,2	438,0		
Projektadm	12,3 (15%)	30,5 (25%)	82,0 (35%)		124,8	
Totalt	94,1	152,5	316,2			562,8 Mkr