

2007-12-18

## Avtal om medfinansiering av Citybanan m.m.

### Innehåll

1§	Parterna.....	2
2§	Gällande genomförandeavtal angående Citybanan .....	2
3§	Syfte med avtalet.....	2
a)	Regeringens uppdrag till förhandlingsmannen .....	2
b)	Parternas gemensamma avsikt med avtalet.....	2
4§	Landstingens och kommunernas åtaganden beträffande medfinansiering.....	3
a)	Kommunal medfinansiering – belopp per part samt utbetalningsplan.....	3
b)	Framtida regionkommuner .....	4
5§	Statens åtaganden .....	4
a)	Statens åtagande – Citybanan.....	4
b)	Statens åtagande – MIAB-avtalet, Barkarby - Kallhäll.....	5
c)	Statens åtagande – Infrastrukturåtgärder på kort sikt.....	5
d)	Statens åtagande – Infrastrukturpaket för Mälardalen.....	5
e)	Statens åtagande – Ostlänken.....	6
f)	Storregional trafikmyndighet och trafikmyndighet .....	6
6§	Parternas gemensamma åtagande – Planering på längre sikt för Mälardalen.....	6
7§	Organisation av vård och uppföljning av avtalet genom särskild beredning .....	7
8§	Beredningens uppgifter .....	7
9§	Underlåtenhet från statens sida som medför försening av objekt .....	8
10§	Kommunal kompetens.....	9
11§	Avtalets giltighet, tidplan för parternas beslut om avtal .....	9
12§	Tvist.....	10
	Bilaga 1 till Avtal om medfinansiering av Citybanan.....	12

## **1§ Parterna**

Upplands Lokaltrafik AB (trafikhuvudmannen i Uppsala län), Länstrafiken Sörmland AB (trafikhuvudmannen i Södermanlands län), Landstinget i Östergötland, Linköpings kommun, Norrköpings kommun, Länstrafiken Örebro AB (trafikhuvudmannen i Örebro län) och Västmanlands Lokaltrafik AB (trafikhuvudmannen i Västmanlands län), företrädna av kommunernas och landstingens lilla förhandlingsdelegation för Citybanans medfinansiering, samt staten, företräd av förhandlingsmannen Carl Cederschiöld samt de biträdande förhandlarna Karin Starrin och Lars Eric Ericsson, har gemensamt tecknat följande avtal.

Stockholms läns landsting är inte part i detta avtal, men företrädare för landstinget har deltagit i överläggningar som föregått detta avtal. Landstinget är berört av innehållet i avtalet och har därför påtecknat detta under särskild text.

## **2§ Gällande genomförandeavtal angående Citybanan**

Parterna i detta avtal är införstådda med att svenska staten, genom Banverket, tidigare tecknat ett "Genomförandeavtal för Citybanan, del kommungränsen Stockholm/Solna - Älvsjö" med Stockholms läns landsting och Stockholms stad.

## **3§ Syfte med avtalet**

### **a) Regeringens uppdrag till förhandlingsmannen**

Till följd av reviderade kostnadsberäkningar finns ett finansieringsunderskott för Citybanan. Mot bakgrund härav beslöt regeringen 2007-01-18 att uppdra åt förhandlingsmannen om Stockholms infrastruktur att inleda förhandlingar med regionala och lokala aktörer i Mälardalsregionen och Östergötland i syfte att senast den 30 mars 2007 kunna redovisa avsiktsförklaringar från dessa. Förhandlingsmannen, de biträdande förhandlarna och de kommunala parterna tecknade 2007-04-26 en avsiktsförklaring.

Regeringen fattade 2007-05-31 följande beslut. "Regeringen ger förhandlingsmannen om Stockholms infrastruktur i uppdrag att förhandla med i första hand regionala och lokala aktörer i Mälardalsregionen och Östergötland om en medfinansiering av Citybanan och därmed sammanhängande järnvägsobjekt i Mälardalsregionen. Resultatet av förhandlingen skall redovisas senast den 1 december 2007."

### **b) Parternas gemensamma avsikt med avtalet**

Den s.k. "Getingmidjan" med två trafikspår genom Stockholms centrala delar hämmar utvecklingen av all tågtrafik, pendeltåg, regionaltåg, interregionala tåg och godståg. Citybanan frigör kapacitet som har stor betydelse för att utveckla interregional tågtrafik och godstrafik, vilket understryker objektets nationella betydelse.

Storstädernas betydelse för världsekonomin växer i hela världen. För Sverige har den samlade Stockholm – Mälarenregionen med mer än 3 miljoner invånare stor betydelse som tillväxtmotor. I en nyligen genomförd studie av OECD rankas regionen genomgående högt, men bland svagheter som kan hota den fortsatta utvecklingen lyfts brister i trafiksystemen fram.

Utbyggnaden av Citybanan är en förutsättning för att långsiktigt utveckla den regionala tågtrafiken och skapa ett attraktivt och effektivt kollektivtrafiksystem som svarar mot framtida efterfrågan och krav. En kraftfull utbyggnad av trafiksystemen är nödvändig för att stärka Stockholm – Mälarenregionens internationella konkurrenskraft och en sådan satsning är nödvändig för att främja tillväxt, regional utveckling och sysselsättning. Den storregionala tågtrafikens utveckling är av stor betydelse för att skapa en mer integrerad bostads- och arbetsmarknad i Stockholm – Mälarenregionen och med Ostlänken även Östergötland. Den ökade integrationen av lokala bostads- och arbetsmarknader väntas ge betydande dynamiska effekter.

Det är trafiken som genererar nyttor – inte infrastrukturen i sig. Planering av infrastruktur och trafik bör präglas av en helhetssyn och en systemsyn som innefattar alla trafikslag. Morgondagens resenärer kommer att ställa högre krav på kollektivtrafikens kvalitet och utbyggnaden av Citybanan är nödvändig för att skapa ett långsiktigt hållbart trafiksystem i Stockholm – Mälarenregionen – Östergötland och landet som helhet. Genom att bygga ut Citybanan frigörs kapacitet vid Stockholm C och Getingmidjan för all tågtrafik, pendeltåg, regionaltåg, interregionala tåg och godståg. Därigenom skapas goda förutsättningar för att utveckla den storregionala tågtrafiken i Stockholm – Mälarenregionen på Mälarenbanan, Ostkustbanan, Svealandsbanan samt västra och södra stambanan. Bättre miljö, färre olyckor i vägtrafiken och mindre kostnader i vägtrafiksystemet är viktiga effekter av en utbyggd järnvägstrafik, som är beroende av utbyggnaden av Citybanan. Bättre kapacitet krävs för att åstadkomma en bättre tidtabellshållning och ökad turtäthet för alla typer av trafik, lokal-, regional-, fjärr- och godståg.

Citybanan ger en väsentlig kapacitetsökning i järnvägssystemet, som innebär större möjlighet att tillgodose efterfrågan på godstrafik i regionen. Tillsammans med övriga åtgärder förväntas jämnare flöden samt bättre möjlighet att tillgodose önskemålen om en utjämning av godstrafiken över dygnet. Effektiva och smidiga godstransporter där man ser till hela transportkedjan är en nödvändig del av en modern tillväxtorienterad och hållbar region. Idag utgör regionen ett stort konsumtionsområde vilket leder till att varuförsörjningen till regionen är viktig. Alltmer inkommande gods kommer på järnväg för att lastas om och fortsätta med lastbil till slutdestinationen. Detta gör att kapaciteten på terminalerna för omlastning blir allt viktigare för gods- och varutransportörerna, men även att det finns en robusthet i systemet med tillräcklig kapacitet och möjligheter till alternativa rutter.

#### **4§ Landstingens och kommunernas åtaganden beträffande medfinansiering**

##### **a) Kommunal medfinansiering – belopp per part samt utbetalningsplan**

Den kommunala medfinansieringen skall utgå som direkta bidrag till Citybanans utbyggnad och uppgår till totalt 2 miljarder kronor.

Medfinansieringen förutsätter att med Citybanan sammanhängande objekt utföres i enlighet med detta avtal.

Envar av de kommunala parterna skall utan solidariskt betalningsansvar till staten utbetala följande belopp i miljoner kronor (Mkr) per den 1 januari respektive år i enlighet med följande betalningsplan:

Part	2013	2014	2015	2016	2017	Summa	%
Upplands Lokaltrafik AB	59,52	89,28	148,8	148,8	148,8	595,2	29,76
Länstrafiken Sörmland AB	59,52	89,28	148,8	148,8	148,8	595,2	29,76
Landstinget i Östergötland	1,62	2,43	4,05	4,05	4,05	16,2	0,81
Linköpings kommun	1,62	2,43	4,05	4,05	4,05	16,2	0,81
Norrköpings kommun	1,62	2,43	4,05	4,05	4,05	16,2	0,81
Länstrafiken Örebro AB	18,54	27,81	46,35	46,35	46,35	185,4	9,27
Västmanlands Lokaltrafik AB	57,56	86,34	143,9	143,9	143,9	575,6	28,78
Summa	200	300	500	500	500	2000	100,00

Ovannämnda medfinansiering avser prisnivå 2008-01-01. Ovanstående belopp skall räknas om med index enligt bilaga 1 med hänsyn till förändringar i prisnivå från 2008-01-01 fram till betalningsdag. Eventuell ytterligare kostnadsfördyring berör inte ovannämnda kommunala parter.

Utbetalningsplanen förutsätter att Citybanan kan öppnas för trafik under 2017. Om parterna vid kontrollstation under 2014 gemensamt finner att denna tidplan inte är realistisk skall parterna avtala om reviderad utbetalningsplan för åren därefter så att utbetalning sker med lika belopp per kalenderår för åren 2015 fram till och med det år då Banverket bedömer att Citybanan kan öppnas för trafik.

Parterna skall vid årliga kontrollstationer gemensamt bedöma huruvida staten har fullgjort sina åtaganden enligt detta avtal. Om parterna gemensamt finner att så inte är fallet skall parterna genom tilläggsavtal revidera betalningsplanen.

## **b) Framtida regionkommuner**

Parterna är överens om att de kommunala parterna skall kunna transferera avtalet på framtida regionkommuner om sådana bildas.

## **5§ Statens åtaganden**

### **a) Statens åtagande – Citybanan**

Staten åtager sig att fullfölja byggandet av Citybanan i enlighet med detta avtal, gällande planer och genomförandeavtalet enligt 2§.

**b) Statens åtagande – MIAB-avtalet, Barkarby - Kallhäll**

Staten åtager sig att fullfölja sina åtaganden i det avtal med Mäljarbanans Intressenter AB (MIAB) som Banverket och MIAB avtalat om i december 2007.

**c) Statens åtagande – Infrastrukturåtgärder på kort sikt**

Staten åtager sig att genom Banverket genomföra en kraftsamling för att förbättra punktligheten i Stockholm – Mäljarregionen (Banverkets del av den s.k. "Kraftsamling Stockholm - Mälardalen"). Denna kraftsamling är högt prioriterad och innefattar utökat förebyggande underhåll och en förstärkt felavhjälpning i kritiska/högprioriterade områden samt ett stort antal företrädesvis små investeringsåtgärder. Följande mer omfattande åtgärder ingår i Banverkets planer:

- Stockholms C: Åtgärder för att åstadkomma kortare körtider för tågen, färre stoppsignaler och snabbare återhämtning vid störningar.
- Västra stambanan. Förbigångsspår vid Gnesta och Katrineholm för att medge omkörning av långsamtgående tåg.
- Svealandsbanan: Utbyggnad av mötesstationer i Almnäs, Barva och Grundbro och dubbelspår Nykvarn - Ryssjöbrink för snabbare återhämtning vid störningar.
- Mäljarbanan och Ostkustbanan: Signalåtgärder för att åstadkomma bättre flyt i trafiken.
- Västerås och Norrköping: Möjlighet till samtidiga tågrörelser.

Ovan nämnda åtgärder har hög prioritet och genomföres om möjligt 2007 - 2010 med reservation för problem som försvarar, försenar eller omöjliggör genomförandet av viss åtgärd. Det kan också inträffa att nya åtgärder, som Banverket bedömer på ett bättre sätt bidrar till ökad punktlighet, identifieras och av Banverket prioriteras in i Kraftsamlingen i stället för någon eller några av ovan redovisade åtgärder.

**d) Statens åtagande – Infrastrukturpaket för Mäljarregionen**

Staten åtager sig

att så snabbt som möjligt med hänsyn till planerings-, projekterings- och tillståndsprocessen bygga två nya spår på hela sträckan Barkarby – Kallhäll med färdigställande- och drifttagandetidpunkt senast 2015.

att bygga ytterligare två spår på hela sträckan Tomtebodå – Barkarby. Banverket slutför järnvägsutredningen under 2009 och förbereder regeringens tillåtighetsprövning. Objektet läggs in i Banverkets långsiktiga plan 2010 – 2019 med medel som möjliggör byggstart under senare delen av planperioden.

att förbättra kapaciteten på Ostkustbanan genom att bygga dubbelspår genom Gamla Uppsala med sikte på att den utökade kapaciteten skall kunna utnyttjas för att utöka den storregionala tågtrafiken då Citybanan öppnas.

att förbättra kapaciteten på Svealandsbanan genom att bygga dubbelspår Södertälje – Nykvarn och ny mötesstation i Strängnäs (eller alternativ utbyggnad av dubbelspår på del av sträckan Strängnäs – Eskilstuna), med sikte på att den utökade kapaciteten skall kunna utnyttjas för att utöka den storregionala tågtrafiken då Citybanan öppnas.

att bekosta ovan nämnda objekt, vad avser de delar som ligger inom ramen för Banverkets kostnadsansvar, utan krav på ytterligare medfinansiering från i 1§ angivna parter eller deras nuvarande ägare. Staten konstaterar att utbyggnad av Tomtebodavägen – Barkarby förutsätter kommunal medfinansiering av, från av utbyggnaden fysiskt berörd, kommun.

#### **e) Statens åtagande – Ostlänken**

Staten åtager sig att genom Banverket eller på annat sätt utse en statlig representant som får i uppdrag att tillsammans med berörda regioner och kommuner utarbeta en s.k. OPS-lösning för Ostlänken med avsikt att tidigarelägga objektet. En utgångspunkt bör vara Bo Holmbergs förslag, som utrett denna fråga på regeringens uppdrag.

Staten åtager sig genom Banverket att dels under år 2008 slutföra de två järnvägsutredningarna, dels utarbeta underlag för regeringens tillåtlighetsprövningar enligt Miljöbalken.

De kommunala parterna i Södermanland och Östergötland åtager sig att fortsätta sitt planarbete och medverka i fortsatta diskussioner om en OPS-lösning.

Frågan om finansiering och tidplan för utbyggnad diskuteras av parterna vid kontrollstation under 2009. Ostlänken skall, som objekt, prövas inom ramen för Banverkets ordinarie långsiktiga planering för kommande planeringsperiod, om inte staten beslutar annat beträffande objektets finansiering.

#### **f) Storregional trafik huvudman och trafikeringsrätt**

Regeringen beslöt 2007-11-08 att ge en utredare i uppdrag att föreslå åtgärder för att öka konkurrensen på järnvägens persontrafikmarknad (kommittédirektiv 2007:145). Frågan om trafikeringsrätt ingår i uppdraget. Regeringen avser att ge en utredare i uppdrag att göra en översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikens område. Frågan om storregional trafik huvudman kommer att behandlas i utredningsarbetet.

Frågan om storregional trafik huvudman och trafikeringsrätt skall redovisas för de kommunala parterna vid kontrollstation under våren 2009.

#### **6§ Parternas gemensamma åtagande – Planering på längre sikt för Mälardalen**

Parterna konstaterar att spårkapaciteten måste byggas ut för att möta framtida efterfrågan i Stockholm - Mälardalen och Östergötland. Föreliggande avtal utgör ett viktigt steg i detta

arbete. Parternas ambition är att tillsammans fortsätta utvecklingsarbetet med att planera och bygga ut infrastrukturen så att den får tillräcklig kapacitet för att möta framtida efterfrågan av person- och godstrafik.

Det storregionala samarbete som görs inom ramen för processen ”En bättre sats” utgår från en systemsyn som omfattar samtliga transportslag. Det handlar om infrastruktur, kollektivtrafik, godstrafik, trafikhuvudmannaskap, trafikeringsrätt mm. Samarbetet skall öka förutsättningarna att nå målet om ett transportsystem som utvecklar regionens och nationens internationella konkurrenskraft och bidrar till en attraktiv Stockholm – Mälardalenregion som är långsiktigt hållbar från ekonomiska, sociala och ekologiska utgångspunkter. Staten kommer genom Banverket att även fortsättningsvis aktivt medverka i det storregionala samarbetet ”En bättre sats”.

Staten åtar sig genom Banverket att, i samarbete med de kommunala intressenterna i Stockholm – Mälardalenregionen och Östergötland, ta fram ett underlag inför nästa planeringsomgång, som avser Banverkets långsiktiga plan för 2010 – 2019. Frågan om medel och tidplan för fortsatt utbyggnad av järnvägens infrastruktur behandlas av parterna vid kontrollstation under 2009.

## **7§ Organisation av vård och uppföljning av avtalet genom särskild beredning**

Parterna är överens om att gemensamt vårda och följa upp detta avtal genom en av regeringen tillsatt regionalt förankrad beredning, formellt i form av en kommitté. Denna får i uppgift att å parternas vägnar svara för vård och uppföljning av avtalet.

Parterna är överens om att denna beredning skall ha följande sammansättning:

- Ordförande som företräder staten
- 4 – 7 ledamöter som företräder trafikhuvudmän och dess ägare kommuner och landsting i Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län
- En ledamot som företräder Stockholms läns landsting (SLL), om SLL vill ingå i beredningen.

De kommunala parterna åtar sig att nominera ledamöter som företräder de kommunala parterna och svara för de kostnader som är förenade med dessa ledamöters uppdrag. SLL åtar sig, om SLL vill ingå i beredningen, att nominera ledamot samt svara för de kostnader som är förenade med denna ledamots uppdrag.

Staten åtar sig att utse sekreterare, svara för de kostnader som är förenade med ordförandens och sekreterarens uppdrag samt svara för beredningens kostnader i övrigt i enlighet med de regler som gäller för statliga kommittéer.

## **8§ Beredningens uppgifter**

Parterna är överens om att beredningen bör inleda sitt arbete senast hösten 2008 och avsluta sitt uppdrag då arbetet med vård och uppföljning av avtalet är genomfört. Beredningen skall ha följande uppgifter:

- Årlig uppföljning under 2008 – 2010 av Banverkets arbete med infrastrukturåtgärder på kort sikt (Kraftsamlingen) enligt 5§c.
- Årlig uppföljning av Banverkets arbete med utredningar, planering och byggande av de objekt som är omnämnda i avtalet.
- Årlig uppföljning av statens anvisning av medel för de objekt som är omnämnda i avtalet.
- I samband med revidering av Banverkets långsiktiga planer uppföljning av de objekt som är omnämnda i avtalet. Beredningen skall under 2009 särskilt behandla frågan om medel och tidplan för utbyggnad av Tomtebodavägen – Barkarby, i samarbete med den särskilda beredningen för Stockholmsregionen, inför regeringens fastställelse av Banverkets långsiktiga plan för 2010 – 2019.
- Årlig uppföljning av parternas åtaganden i avtalet i övrigt

Parterna är överens om att beredningen inte har någon beslutsfunktion. Parterna är överens om att beredningen aktivt bör verka för avtalets genomförande genom att ta de initiativ som kan behövas för att uppnå detta genom kontakter med eller skrivelser till regeringen, Näringsdepartementet, Banverket, kommuner eller andra organ.

### 9§ Underlåtenhet från statens sida som medför försening av objekt

Om nedan angivet objekt försenas och förseningen beror på underlåtenhet från statens sida att tillföra det angivna objektet erforderliga medel eller staten i övrigt underlåter att vidta erforderliga åtgärder för objektets färdigställande i tid gäller följande.

Om objektet Barkarby – Kallhäll inte är färdigställt den 31 december 2015 och om förseningen beror på statens underlåtenhet skall staten, för varje påbörjad 12 månadersperiod efter den 31 december 2015, till ägarna av Mäljarbanans Intressenter AB (MIAB) betala sammanlagt 25 Mkr, fördelat dem emellan i proportion till respektive ägares aktieinnehav i bolaget den 1 december 2007 enligt nedanstående tabell.

	Aktieinnehav i MIAB i procent
Arboga	3,2
Enköping	6,1
Håbo	3,7
Köping	5,1
Upplands Bro	2,5
Västerås	17,0
Örebro	6,7
Länstrafiken Örebro AB	23,7
Västmanlands Lokaltrafik AB	16,8
Uppsala läns landsting	6,6
Landstinget Västmanland	8,6
	100



Om objektet Ostkustbanan, dubbelspår Gamla Uppsala, inte är färdigställt inom 12 månader efter det att Citybanan färdigställts och om förseningen beror på statens underlåtenhet skall staten, för varje påbörjad 12 månadersperiod därefter, till de kommunala parterna i detta avtal betala sammanlagt 25 Mkr, fördelat dem emellan i proportion till respektive parts medfinansiering enligt 4§.

Om objektet Svealandsbanan, dubbelspår Södertälje – Nykvarn och ny mötesstation i Strängnäs (eller alternativ utbyggnad av dubbelspår på del av sträckan Strängnäs – Eskilstuna), inte är färdigställt inom 12 månader efter det att Citybanan färdigställts och om förseningen beror på statens underlåtenhet skall staten, för varje påbörjad 12 månadersperiod därefter, till de kommunala parterna i detta avtal betala sammanlagt 25 Mkr, fördelat dem emellan i proportion till respektive parts medfinansiering enligt 4§.

Ovan nämnda belopp 25 Mkr skall räknas om med index enligt bilaga 1 med hänsyn till förändringar i prisnivå från 2008-01-01 fram till betalningsdag.

Om ovan angivet objekt försenas och förseningen beror på andra omständigheter än underlåtenhet från statens sida skall de kommunala parterna fullfölja betalningsplanen enligt 4§. Med underlåtenhet förstås att staten avstår från att vidta erforderliga åtgärder för att tidsplanerna skall kunna hållas. Enbart det förhållandet att tillåtlighets- och tillståndsprocessen eller genomförandeskedet drar ut på tiden på grund av omständigheter som inte staten råder över utgör inte underlåtenhet.

## **10§ Kommunal kompetens och kommunalekonomisk hantering**

Regeringen avser att våren 2008 framlägga en proposition om kommunal kompetens med förslag om lagstöd för kommunal medfinansiering av statliga järnvägsobjekt. Parterna är medvetna om att kommunala beslut alltid måste grundas på den lagstiftning som gäller vid beslutstillfället.

Parterna är överens om att den kommunala medfinansieringen bör kunna hanteras som en kapitalkostnad och periodiseras under en längre tidsperiod.

## **11§ Avtalets giltighet, tidplan för parternas beslut om avtal**

Detta avtal gäller endast under förutsättning av att regeringen senast den 31 december 2008 godkänner avtalet i sin helhet. Nödvändiga beslut måste dessförinnan fattas av riksdagen.

Detta avtal gäller endast under förutsättning av att samtliga kommunala parter i 1§ senast den 1 juli 2009 godkänner avtalet genom beslut som senare vinner laga kraft.

Detta avtal gäller endast under förutsättning av att länstrafikbolagens ägare tecknat erforderlig säkerhet senast den 1 juli 2009 för respektive länstrafikbolag (trafikhuvudman) i respektive län för bolagets åtagande i detta avtal. Med erforderlig säkerhet avses borgen eller annan säkerhet som staten bedömer likvärdig.

## **12§ Tvist**

Tvist i anledning av detta avtal skall i första hand prövas av ovan nämnda beredning. Om denna beredning så befinner lämpligt kan denna tillsätta ett särskilt partssammansatt organ med opartisk ordförande som prövar frågan och söker finna en lösning som berörda parter kan acceptera.

Tvist i anledning av detta avtal skall i sista hand och slutligt avgöras i allmän domstol.

Stockholm den 19 december 2007

Under förutsättning av statsmakternas godkännande

Carl Cederschiöld  
Statlig förhandlingsman

Karin Starrin  
Biträdande förhandlare

Lars Eric Ericsson  
Biträdande förhandlare

Under förutsättning av respektive bolagsstämmas eller fullmäktiges godkännande.  
Lilla förhandlingsdelegationen för Citybanans medfinansiering

Gunnar Hedberg

Jörgen Danielsson

Paul Lindvall

Marie-Louise Forsberg  
Fransson

Elisabeth Unell

Stockholms läns landsting (SLL) är inte part i detta avtal. SLL har tagit del av avtalet och konstaterat att SLL är berört av 5§, statens åtaganden och har intet emot dess innehåll.  
Under förutsättning av landstingsfullmäktiges godkännande  
För Stockholms läns landsting

Chris Heister

Christer G. Wennerholm

## Bilaga 1 till Avtal om medfinansiering av Citybanan

mellan staten och

Upplands Lokaltrafik AB (trafikhuvudmannen i Uppsala län), Länstrafiken Sörmland AB (trafikhuvudmannen i Södermanlands län), Landstinget i Östergötland, Linköpings kommun, Norrköpings kommun, Länstrafiken Örebro AB (trafikhuvudmannen i Örebro län) och Västmanlands Lokaltrafik AB (trafikhuvudmannen i Västmanlands län).

### Indexreglering av betalningsbelopp enligt 4§ och 9§ i avtalet

Index beräknas med index från E84 (SCB:s entreprenadindex E84). Av nedanstående tabell framgår den indexkorg som skall användas.

#### Indexkorg

Tabell för indexreglering	Benämning	Andel i indexkorg %
Litt 151	Lågspänningsanläggningar	5
Litt 152	Telesignalanläggningar	15
Litt 211	Jordterrassering	10
Litt 251	Broarbeten, betong	25
Litt 411	Sprängningsarbeten, bergrum och tunnlar	10
Litt 431	Förstärkningsarbeten	10
Litt 511	Projektering	25
	Summa	100