

Trafikverkets ärendenummer  
TRV 2019/34773  
Motpartens ärendenummer  
[Motpartens ärendeID NY]

Dokumentdatum  
[Motpart]

## Avsiktsförklaring – Markarydsbanan, sträckan Halmstad-Markaryd, åtgärder för persontrafik

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

### §1 Parter

Trafikverket, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge.

Laholms kommun, org.nr. 212000-1223, Humlegången 6, 312 80 Laholm, nedan Kommunen.

Region Halland, org.nr. 232100-0115, Box 517, 301 80 Halmstad, nedan Regionen.

Parterna har inlett diskussioner i syfte att de ska verka för att genomföra erforderliga åtgärder för införande av en robust persontrafik på Markarydsbanan. Det inkluderar framförallt följande åtgärder:

- Mötesspår samt plattformar och plattformsförbindelse i Knäred.
- Plattform samt en gång- och cykeltunnel i Veinge.

Avsikten är att genomförandet av åtgärder ska ske genom sam- och medfinansiering och i nära samverkan mellan parterna.

### §2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna avsiktsförklaring:

Plfm: plattform

Plfm-förbindelse: plattformsförbindelse i plan eller planskilt

Resandeutbyte: Persontåg som stannar för att släppa av eller ta upp resenärer.

ÅVS: Åtgärdsvalsstudie

### §3 Syfte och bakgrund

Parterna har för avsikt att verka för införande av regional och/eller interregional persontrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Markaryd. Denna funktionsförändring ska kunna ske under förutsättning av att:

- Den föreslagna region- och/eller interregionala trafiken bedöms som attraktiv, enkel, pålitlig samt kostnadseffektiv.
- Den föreslagna region- och/eller interregionala trafiken inte påverkar näringslivets möjligheter till transporter på samt från/till Markarydsbanan

Trafikverket har utifrån ovanstående förutsättningar genomfört en ÅVS benämnd "Åtgärdsvalsstudie bdl 931 (Halmstad)-Eldsberga-Hässleholm" med ärendenummer TRV 2017/15007. Trafikverket Region Väst och Region Syd har samverkat i framtagandet av studien, åtgärdsförslagen samt föreliggande avsiktsförklaring.

ÅVS:en har genom analyser och dialog tagit fram samhällsekonomiskt motiverade åtgärder för att bibehålla nuvarande funktion för gods- och omledningstrafik samtidigt som reguljär regional persontrafik kan etableras med upp till ett tåg per timme och riktning. Det finns ett önskemål om att timmestrafik ska vara möjlig att starta så snart som möjligt efter att mötesspår och erforderliga stationsåtgärder är på plats.

Åtgärdsförslagen från ÅVS:en omfattar såväl trimningsåtgärder i befintlig anläggning som större åtgärder för att öka kapaciteten på bandelen samt två nya stationer med resandeutbyte i Laholms kommun.

Avsikten är att genomförandet av de åtgärder som åtgärdsvalsstudien har föreslagit ska genomföras samordnat och i nära samverkan mellan parterna.

Tanken är att nödvändiga åtgärder ska finansieras gemensamt av Trafikverket, Regionen och Kommunen. Principen för fördelningen av kostnaderna följer av bedömd fördelning av nyttor på nationell, regional och lokal nivå. I korthet fördelar sig nyttorna i tre delar:

- *Nationell nytta*; Ökad kapacitet på banan är till nytta för reguljär godstrafik men även vid omledning och bidrar överlag till en ökad robusthet i järnvägssystemet. Trafikverket förväntas därför åtminstone delvis ta kostnader för kapacitetshöjande åtgärder.
- *Regional nytta*; Ökad kapacitet ger möjligheten till regional tågtrafik som bidrar till en större regional arbetsmarknad. En hög andel resande är även en förutsättning för en acceptabel kostnadstäckningsgrad. Regionen förväntas därför förutom persontågtrafikeringen även delvis ta kostnader för erforderliga kapacitetshöjande åtgärder.
- *Lokal nytta*; Förutom att möjliggöra ett större resandeunderlag medför tågstopp i Veinge och Knäred att orterna blir mer attraktiva såväl för boende som för näringsliv. Kommunen förväntas därför ta kostnader som möjliggör resandeutbytena i Veinge och Knäred, som t.ex. plattformar med tillhörande utrustning samt erforderliga plattformsförbindelser.

Med- och samfinansieringsavtal kommer att tecknas mellan parterna i enlighet med §7.

Denna avsiktsförklaring ska fungera som en övergripande överenskommelse mellan parterna om tänkt tidplan, finansiering och genomförande av åtgärder. Den kommer vara gällande i enlighet med §8.

### **Behov av samordning med andra pågående och planerade åtgärder**

Parterna är medvetna om att genomförandet av åtgärder och införande av regional tågtrafik på Markarydsbanan kan påverkas av såväl nedanstående planerade åtgärder som av andra idag okända faktorer i det angränsande järnvägsnätet.

- Halmstad – har begränsningar avseende kapacitet och följande åtgärder pågår eller planeras:
  - Mindre trimningsåtgärder i form av avkortade tågvägar, genomförande under 2020
  - Ombyggnation av personbangården med bl.a. bredare plattformar och planskild plattformsförbindelse
  - ÅVS för järnvägssystemet i Halmstad, pågående
- Införande av nytt signalsystem (ERTMS) på Väst kustbanan, från Trelleborg till Kornsjö – inkluderar åtgärder i Halmstad.
- Dubbelspårutbyggnad på Väst kustbanan, Ängelholm-Maria samt Maria-Helsingborg – medför sannolikt behov av omledning.
- Kontaktledningsbyte på Markarydsbanan.
- Söderåsbanan, där planerad trafikstart är satt till dec 2021.

För mer information om ovanstående åtgärder hänvisas i första hand till Nationell plan för transportinfrastruktur för perioden 2018-2029 samt Trafikverkets hemsida, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se).

#### **§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för åtgärden**

Parterna har inte tidigare tecknat avsiktsförklaring eller avtal om medfinansiering av åtgärderna.

Det finns dock en avsiktsförklaring mellan Halmstad kommun, Laholms kommun och Region Halland från mars 2017 benämnd "Avsiktsförklaring – förberedelser för persontrafik på Markarydsbanan".

#### **§5 Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering**

Avsiktsförklaringen avser framförallt fördelning av ansvaret för finansiering och genomförande av de fysiska åtgärder som krävs för införande av persontrafik i enlighet med ambitionen som uttrycks under §3. Avsiktsförklaringen omfattar därmed nedanstående åtgärder.

##### **Åtgärder i den statliga järnvägsanläggningen**

Om inget annat anges ansvarar Trafikverket för genomförande samt framtida förvaltning och drift.

##### *Veinge*

- A) Hållplats för persontåg som ska möjliggöra resandeutbyte, inkluderar bland annat en plattform samt en gång- och cykeltunnel under järnvägen. Kommunen kommer ansvara för förvaltning och drift av ytskikten i tunneln medan Trafikverket tar ansvar för den bärande konstruktionen.

##### *Knäred*

- C) Mötesspår för persontåg, som behövs av kapacitetsskäl för att uppnå den trafikeringsnivå som önskas enligt §3. Samt plattform inkl. plattformsförbindelse för att möjliggöra resandeutbyte. Dessa åtgärder ska finansieras gemensamt av Kommunen, Trafikverket och Regionen. Inriktningen är att Kommunen tar kostnader för plattform inkl. plattformsförbindelse medan Trafikverket och Regionen delar på kostnaden för mötesspåret.

##### *Trimningsåtgärder*

I ÅVS:en föreslås trimningsåtgärder i syfte att öka kapaciteten på järnvägen. De aktuella åtgärdsförslagen är:

- F) Höjd hastighet för så kallade B-tåg, som är tåg med mjuka boggier, idag är de flesta moderna persontåg av denna typ. Åtgärdsförslaget ger i första hand ökad robusthet för persontågstrafik och inkluderar även vissa plankorsningsåtgärder.
- G) Mellanblocksignaler öst och väst om Knäred. Åtgärdsförslaget ger i första hand ökad kapacitet för godståg men bör genomföras samordnat med anläggande av nytt mötesspår i Knäred.

Ovanstående åtgärder är inte nödvändiga för införande av persontrafik på aktuell del av banan men behövs för att säkerställa tillräcklig kapacitet för gods- och omledningstrafik. Trafikverket kommer att samordna och hantera dessa trimningsåtgärder inom ordinare löpande verksamhet.

## Åtgärder utanför den statliga järnvägsanläggningen

Om inget annat anges ansvarar Kommunen för genomförande samt framtida förvaltning och drift av nedanstående åtgärder. Åtgärderna behöver genomföras samordnat med ovanstående åtgärder benämnda A och C.

### Veinge

- B) Parkering och angöringsytor för cykel, buss, taxi och personbil.

### Knäred

- D) Parkering och angöringsytor för cykel, buss, taxi och personbil.

### Trafikering

- E) Trafikering med regionalståg inklusive ersättningstrafik är Regionens ansvar. Eftersom trafikeringens möjligheter av Markarydsbanan under vissa perioder kan påverkas av planerade om- och nybyggnationer på banan men även i angränsande järnvägsnät är det viktigt med hög beredskap för behov av ersättningstrafik.

Ersättningstrafik kan t.ex. krävas på grund av ombyggnationer i Halmstad men även på grund av åtgärder på andra banor som medför att Markarydsbanan periodvis måste användas för omledning av såväl gods- som långväga persontrafik.

**Nedanstående tabell utgör en sammanställning av ovanstående åtgärder inkl. grovt bedömda kostnader för några av åtgärderna:**

Åtgärd	Ansvarig för genomförande	Kostnad	Finansiär	Kommentar
A) Veinge, plattform och GC-port	Trafikverket	Ca 20 mkr	Kommunen	Avtal krävs
B) Veinge, angöringsytor	Kommunen	-	Kommunen	Måste samordnas med A
C) Knäred, mötesspår, plattformar och plfm-förbindelse	Trafikverket	Ca 85 mkr	Trafikverket, Regionen och Kommunen	Avtal krävs
D) Knäred, angöringsytor	Kommunen	-	Kommunen	Måste samordnas med C
E) Tågtrafik samt eventuell ersättningstrafik	Hallandstrafiken	-	Region Halland	Måste samordnas med trafikpåverkande åtgärder i t.ex. Halmstad
F) Hastighetshöjande åtgärd	Trafikverket	Ca 10 mkr	Trafikverket	Bör om möjligt samordnas med C
G) Mellanblock	Trafikverket	Ca 15 mkr	Trafikverket	Bör samordnas med C

### Finansiering

De grova kostnadsbedömningarna ovan inkluderar kostnader för projektledning och projektering är hämtade från genomförd ÅVS och är angivna i prisnivå 2015-06.

Ansvar för finansiering av ovanstående åtgärder ligger på den eller de parter som står angivna under kolumnen ”Finansiär” i ovanstående tabell.

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan bedömda totala kostnader.

I Region Hallands regionala plan för trafikinfrastruktur för 2018-2029 finns 100 mkr avsatta för samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder. Ett mötesspår på Markarydsbanan anges i planen som en prioriterad åtgärd inom detta åtgärdsområde.

Avsikten är att investeringen av åtgärderna som inryms i åtgärd C (mötesspår och plattformar inkl. plattformsförbindelse i Knäred) i grova drag ska finansieras gemensamt av parterna enligt följande:

- Trafikverket och Regionen bekostar nödvändig kapacitetshöjande åtgärd, det vill säga mötesspåret.
- Kommunen bekostar åtgärder för resandeutbyte, det vill säga plattformar och plattformsförbindelser.

### **Grundutförande och tillägg**

Avsikten är att Kommunens medfinansiering till åtgärd A och C ska avse grundutförande. Medfinansieringen motiveras av att åtgärderna ger stora lokala nyttor för Veinge respektive Knäred då åtgärderna möjliggör resandeutbyte och ökar orternas attraktivitet.

### **Kostnadsförändringar och prisnivåomräkning**

Hantering av kostnadsförändringar och omräkning av prisnivåer kommer att specificeras närmare i kommande med- och samfinansieringsavtal. Grundtanken är dock att fördelning av kostnadsförändringar ska fördelas i proportion till parternas respektive åtaganden samt att prisnivåerna ska räknas om enligt vedertagna index för järnvägsåtgärder.

## **§6 Principer för fördelning av ansvar**

Ansvar för genomförande av åtgärderna som anges i §5 ska fördelas enligt nedan:

- Trafikverket ansvarar för genomförande, ägande och framtida förvaltning av åtgärder i den statliga järnvägsanläggningen. (Åtgärd: A, C, F och G)
- Kommunen ansvarar för genomförande, ägande och framtida förvaltning av de åtgärder som krävs runt omkring de nya hållplatserna i Veinge och Knäred, det innefattar t.ex. angöring och parkering för cykel, buss, taxi och personbil. (Åtgärd: B och D)
- Regionen ansvarar för att persontrafiken banan kommer till stånd samt för erforderlig ersättningstrafik. (Åtgärd: E)

Den part som enligt ovanstående ansvarar för genomförandet av en åtgärd ansvarar för erforderlig samordning med övriga avtalsparter samt att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iaktas vid såväl planering som genomförandet av åtgärden.

## **§7 Principen för parternas samarbete och framtagande av medfinansiering och samverkansavtal**

Planering och genomförande ska samordnas och ske i nära samverkan mellan parterna, i syfte att möjliggöra den ambition som anges under §3. För reglering av finansiering och

genomförande av åtgärderna under §5 avser parterna att ta fram erforderliga avtal enligt följande:

- Medfinansieringsavtal för åtgärder i Veinge. Avtalsparter är Kommunen och Trafikverket
- Med- och samfinansieringsavtal för åtgärder i Knäred. Avtalsparter är Regionen, Kommunen och Trafikverket.

För att Trafikverket ska kunna påbörja projektering samt inleda formella planeringsprocesser krävs att det finns en säkrad finansiering. Erforderliga avtal om med- och samfinansiering behöver därför vara tecknade innan fortsatt planering och projektering kan påbörjas.

Avsikten är att i ett första skede ta fram de olika underlag som krävs för ovanstående åtgärder. Det kan t.ex. handla om anläggningsspecifika krav järnväg (AKJ), projekterings- och bygghandlingar, men även hålla erforderliga samråd med myndigheter och andra berörda parter, samt om så krävs genomföra formell planläggning enligt Lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

När kostnader och genomförbarhet för respektive åtgärd är tydliggjorda är avsikten att parterna ska gå vidare med genomförandet av respektive åtgärd, det vill säga planering och genomförande av byggnationerna.

Eventuellt kan även avtal som mer detaljerat reglerar ansvar för framtida drift och ägande av olika anläggningsdelar behöva tecknas.

## **§8 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet**

Denna avsiktsförklaring ska inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas häri ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Vidare upphör avsiktsförklaring att gälla om:

1. Region Hallands beslutande organ inte godkänner avsiktsförklaringen senast 2019-12-31.
2. Kommunens beslutande organ inte godkänner avsiktsförklaringen senast 2019-12-31.

Om inget annat avtalas upphör denna avsiktsförklaring att gälla 2033-01-01.

Vidare är parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring är beroende av genomförande av andra åtgärder i angränsande järnvägssystem, flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande åtgärdsplaner, detaljplaner, väg- och järnvägsplaner m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i överenskommelsen, liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i densamma därför kan bli nödvändiga.

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Avsiktsförklaringen har upprättats i tre (3) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Trafikverket  
Namnförtydligande:

\_\_\_\_\_  
Laholms kommun  
Namnförtydligande:

\_\_\_\_\_  
Ort och datum

\_\_\_\_\_  
Region Halland  
Namnförtydligande: