

Trafikverkets ärendenummer
TRV 2021/38362
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2021-03-25

Avsiktsförklaring

Västkostbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår.

Denna avsiktsförklaring avser planläggning och produktion av åtgärd och innefattar:	
<input type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input checked="" type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
<input type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input type="checkbox"/>	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket <ul style="list-style-type: none"> - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

§1 Parter

Trafikverket, region väst, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket

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

Parterna har inlett diskussioner i syfte att anlägga en ny bangård för uppställning av persontåg i Halmstad.

Avsikten är att genomförandet ska ske med samfinansiering.

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna avsiktsförklaring:

Grundutförande: Den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Tillägg: De förbättringar/ anpassningar som annan part föreslår för att lösa trafiksituationen utöver det som ingår i statens ansvar. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Omloppsnära uppställning: Spår (med eller utan tåg- och lokvärmeposter) som behövs vid uppehåll, utöver de 60 minuter per mellanstation som ingår i tågläget.

ÅVS: Åtgärdsvalsstudie. Arbetssätt som grundar sig på dialog med bland annat kommuner och regioner. Görs tidigt i planeringen för att få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder.

§3 Syfte och bakgrund

Avsiktsförklaringens syfte är att parterna ska verka för att nå en överenskommelse över ansvar och kostnader för genomförandet av aktuell åtgärd och, i förekommande fall, hur det framtida ansvaret för infrastrukturen ska fördelas.

Parternas avsikt är att samfinansiering av aktuell åtgärd ska ske enligt de huvudprinciper som framgår i denna avsiktsförklaring.

Beskrivning av åtgärden, dess nytta och motivering till finansiering

Omloppsnära uppställning i Halmstad sker för närvarande på plattformsspåren (spår 1-4), det så kallade Skånespåret och den så kallade HNJ-bangården. Befintliga spår för Omloppsnära uppställning har brister både vad gäller kapacitet, tillgänglighet och expanderbarhet. Växling mellan spår 1-4 och uppställningsbangården sker via spår 1. I nuvarande järnvägssystem där ett flertal tåg vänder på spår 1 är detta funktionellt, men med den kommande bangården (vändande tåg på spåren 2-4) kommer detta att medföra växlingar norrut över plankorsningen Fredsgatan för att komma till uppställningsbangården. Ökad växling och ökat antal korsande tågvägar ökar kapacitetsuttaget på bangården.

Region Halland och Hallandstrafiken har i samverkan med Trafikverket gjort en bedömning av kapacitetsbehovet för Omloppsnära uppställning för åren 2020, 2028 och 2035. Behovet baseras på antalet kommersiella och regionala tåg som börjar i Halmstad under morgontimmarna samt antal enheter som ska kopplas till genomgående Öresundståg. Utvecklingen medför att dagens uppställningsbehov (11 tågsätt) kommer att utvecklas till 18-26 tågsätt år 2035, med ett troligt antal mellan 20-23. Det medför ett behov av 1 600 – 1 900 meter Omloppsnära uppställning eller motsvarande 7 eller 8 spår med längden 250 meter. Det råder således en brist i nuvarande järnvägssystem i Halmstad avseende Omloppsnära uppställning. Bristen berör både kapacitet och tillgänglighet till anläggningen.

Bristen i nuvarande järnvägssystem i Halmstad avseende Omloppsnära uppställning föreslås åtgärdas genom en ombyggnation och komplettering av nuvarande rangerbangård i Halmstad i syfte att tillskapa tillräckligt många spår för Omloppsnära uppställning av persontåg.

Den planerade om- och utbyggda bangården omfattar en ankomstbangård som delas mellan hamnstamspåret och den Omloppsnära uppställningen, se bild nedan. Syftet är att ett tåg till och från den Omloppsnära uppställningen ska kunna köras samtidigt som ett tåg lämnar eller ankommer hamnen, d.v.s. ha samtidigtheter. Den omloppsnära uppställningen omfattar 3-4 spår med 450-500 meters längd och ytterligare 1-2 spår med 250 meters längd. Det motsvarar kapacitetsbehovet (21-23 motorvagnar) år 2035 och det möjliggör dessutom att den kapaciteten i ett senare skede kan utvidgas på befintligt järnvägsområde. Förslaget innehåller även möjliga uppställningsspår för godstågslök, utrymmen och p-platser för personal samt en anslutningsväg från Södra Infarten och personalutrymme samt parkeringsplatser för den tjänstgörande personalen.



Bild 1 visar föreslagen uppställningsbangård (de raka, rödmarkerade spåren söderut), föreslagen godsbangård (orange- resp. svartmarkerade spår) och föreslaget nytt hamnstamspår (delvis röd- och delvis lilamarkerat spår). Åtgärden som häri föreslås avser de rödmarkerade spåren

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt är

Åtgärdsvalsstudie, Järnvägssystemet Halmstad, diarienummer TRV 2018/131345.

Omloppsnära Uppställning – Underlagsrapport nr 1 i ÅVS Järnvägssystemet Halmstad.

Samlad effektbedömning, dnr/ref.nr JVA 2207

§4 Tidigare avsiktsförklaring avseende samfinansiering av åtgärden

Parterna har inte tidigare tecknat avsiktsförklaring om samfinansiering av åtgärden.

§5 Beskrivning av åtgärd, kostnader och finansiering

Avsiktsförklaringen avser objektet ”Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår”

Avsiktsförklaringen omfattar följande åtgärd:

Åtgärd i den statliga infrastrukturen

Ombyggnation och komplettering av nuvarande rangerbangård i Halmstad i syfte att till skapa tillräckligt många spår för Omlopps nära uppställning av persontåg.

Finansiering

De totala kostnaderna, inkl. kostnader för projektledning och projektering, för åtgärden är för närvarande uppskattade till ca 160 miljoner kronor i prisnivå 2020-06.

Avsikten är att investeringen av åtgärden ska finansieras enligt följande fördelning:

Nationell plan för transportsystemet	90%
Regional plan för transportsystemet	10%

Kostnadsförändringar och prisnivåomräkning

Parterna är medvetna om att ovan angivna kostnader är preliminära och kan komma att ändras i takt med att projektet fortlöper och mer kunskap framkommer. Kostnaderna kommer att räknas upp med det index som normalt används för investeringar i järnvägsanläggning.

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

§6 Principer för fördelning av ansvarTrafikverkets ansvar

1. Trafikverket avser att utföra eller låta utföra åtgärden inom det statliga åtagandet.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av det som Trafikverket ansvarar för.
3. Trafikverket avser att kontinuerligt informera Regionens utsedda representanter om hur projektet fortlöper samt kalla till informationstillfällen samt dialog om eventuella förändringar avseende tid, kostnad och innehåll i projektet.
4. Trafikverket avser att äga och förvalta anläggningen.

Regionens ansvar

1. Regionen avser att delta aktivt i det fortsatta arbetet med projektet. Framförallt genom att ta del av och respondera på information från Trafikverket samt genom att delta på de möten och informationstillfällen o.s.v. som Trafikverket kallar till.

§7 Principen för parternas samarbete

Planering och genomförande avses ske i nära samverkan mellan parterna.

§8 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

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

Avsiktsförklaringen upphör att gälla om:

1. regeringen inte godkänner åtgärden och finansieringen
2. Regionens beslutande organ inte godkänner avsiktsförklaringen senast 2021-05-25

Vidare är parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärden i denna avsiktsförklaring är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande åtgärdsplaner, detaljplaner, järnvägsplan 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 båda parter.

Avsiktsförklaringen har upprättats i två (2) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket (Namnförtydligande)

Region Halland (Namnförtydligande)