

Trafikverkets ärendenummer

TRV 2021/38394

Motpartens ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum

2021-10-11

Avsiktsförklaring gällande en andra plattformsförbindelse, Halmstad C, Halmstads kommun

Denna avsiktsförklaring avser planlägningsprocessen och/eller byggande för åtgärder och innefattar:	
<input type="checkbox"/>	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
<input type="checkbox"/>	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
<input checked="" type="checkbox"/>	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
<input checked="" 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.

Halmstads kommun, org.nr 212000-1215, Box 153, 301 05 Halmstad, nedan Kommunen.

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

§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.

Stadsmiljöavtal: Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Åtgärder som stöd söks för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under år 2029. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik och insatser för samordning och effektivisering av godstransporter. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs. Medfinansiering (offentlig och privat) får maximalt ges med 50 %. Stöd beviljas enbart till anläggning som kommer att ägas av kommunen/regionen då stöd ej får ges 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.

Dokumentdatum
2021-10-11

Åtgärden: En extra plattformsförbindelse i form av en bro i norra delen av stationsområdet i Halmstad, Halmstads kommun. Bron ska uppfylla Trafikverkets grundläggande krav motsvarande grundutförande. Kommunen äger frågan om eventuella tillägg.

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

Parterna har inlett diskussioner i syfte att de ska verka för att genomföra följande åtgärd i anslutning till projektet Halmstad C bangårdsombyggnad:

- Åtgärd i form av ytterligare en planskild plattformsförbindelse planerad som en brolösning i den norra delen av stationen, härafter **Åtgärden**.

Avsiktsförklaringens syfte är att ange huvudprinciperna för parternas åtaganden och finansiella ansvar, som ska regleras i kommande avtal om medfinansiering och samverkan som parterna avser att träffa för den i §5 beskrivna **Åtgärden**. Principerna omfattar finansiering, projektering, produktion och ägarskap gällande **Åtgärden**. Avsikten är att **Åtgärden** ska byggas i samband med genomförandet av Halmstad C bangårdsombyggnad.

Bakgrund till och beskrivning av Åtgärden

Parterna har gemensamt arbetat med ett resecentrumprojekt för att samla kollektivtrafiken i Halmstad till området kring järnvägsstationen. Dels för att åstadkomma en helhetslösning för resecentrumet och dels för att möta en ökad trafikering med fler samtidigtheter för Västkustbanan, Markarydsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg. Ombyggnationen av personbangården utgör etapp 3 av resecentrumsprojektet som på senare år blivit en del av ett större stadsbyggnadsprojekt. I tidigare tecknad avsiktsförklaring och inom ramen för det befintliga projektet Halmstad C bangårdsombyggnad finns en planskildhet i form av en tunnel med. Avsikten är att placera denna plattformsförbindelse söder om befintligt stationshus då dess lokala nytta bedöms större med en sådan placering. Behovet av att knyta samman kollektivtrafiken (Stads-/regionbuss/tåg) i Halmstad kvarstår dock.

Under arbetet med det nationella objektet Halmstad C bangårdsombyggnad har Kommunen tagit ett större grepp och utvecklat sina planer för området även utanför stationsområdet t.ex. i form av nya bostadsområden. Kommunen planerar för en kraftig befolkningstillväxt fram till år 2050. Trafikverket har i sin tur ritat om järnvägsanläggningen för att förbättra kapaciteten bl.a. genom att anpassa den för ett ytterligare tågsystem (Markarydsbanan) och styra genomgående trafik till de yttre spåren för att undvika korsande tågvägar som är ett trafikalt problem med nuvarande utformning. Ett växande Halland och Sydvästsverige ligger till grund för prognoser om antal resande och behovet av ökad trafikering vilket i sig är en förändrad förutsättning jämfört med 2012 när spårskisserna togs fram.

Parterna är överens om att båda plattformsförbindelserna, en bro i norra delen av stationen och en tunnel i södra delen av stationen, behövs för att parternas gemensamma målbild av Halmstad C ska kunna förverkligas.

I ÅVS Järnvägssystemet Halmstad rekommenderas ett åtgärdsförslag i form av ytterligare en planskild plattformsförbindelse som en brolösning. Detta för att hantera det framtida behov som en ökad befolkning och ett ökat resande kräver.

Utifrån förändrad trafikering och förutsättningar förordar Halmstad kommun att stationen förses med två förbindelser med anslutning till perrongerna. En bro i den norra änden av stationsområdet med koppling till stadsbusstrafiken för effektivare byten mellan tåg och buss

Dokumentdatum
2021-10-11

samt en tunnelförbindelse som föreslås som en kombinerad gång- och cykeltunnel med perronganslutningar i södra änden av stationsområdet.

Medfinansiärens nytta och motivering till finansiering

Följande nyttor bedöms gälla för genomförande av åtgärden:

Samtliga parter har i sina organisationer mål om att det kollektiva resandet ska öka.

Utvecklingen av Halmstad C innebär ökad kapacitet och ökad bekvämlighet för resenärerna.

Möjligheten till exploatering kring stationen, tidsvinster för resenärer och minskad barriäreffekt med en ny planskild plattformsförbindelse bedöms bidra till lokal och regional nytta. Att kollektivtrafiken samlas inom ett och samma område bedöms också ge positiva effekter för staden såväl som för kollektivtrafiken.

Tidigare studier och utredningar avseende projektet Halmstad C bangårdsombyggnad

Halmstad resecentrum – slutrapport, Abako och Ramböll 2009.

Halmstad Resecentrum - Genomförandeutredning av Plattformsförbindelse via tunnel (Ramböll 2011-11-07).

Utvärdering av alternativa utformningar av Halmstads resecentrum, Halmstad kommun 2012.

Planprogram Halmstads resecentrum, Kommunfullmäktige 2012, Halmstad kommun.

Åtgärdsvalsstudie för sammankoppling av lokalt, regionalt och nationellt kollektivtrafiksystem i Halmstad, Trivector Traffic, 2012, Halmstad kommun.

Halmstad kommun, kostnadskalkyl – bygg och mark avseende etapp 2 och 3, Ramböll 2012, Halmstad kommun.

Funktionsutredning Halmstad C, inkl. bilaga 1, Halmstad C, känslighetsanalys för trafikutvecklingen till cirka 2020-2030, och bilaga 2, uppställningsplats på Halmstad C, Vectura 2013, Halmstad kommun. PM Nyttöanalys Halmstad resecentrum, Vectura 2013, Halmstad kommun.

Stadsbyggnadsanalys för utveckling av kvarteringen kring Halmstads resecentrum, Krook och Tjäder 2014, Halmstad kommun.

Detaljplanen för del av Halmstad 2:16 m.fl. Resecentrum etapp 2, Kommunfullmäktige 2013, Halmstad kommun.

Utredningsalternativ järnväg Halland, Ramböll 2015, Region Halland.

AKJ Mellansignaler Halmstad spår 1 och 4, diarienummer TRV 2015/86602.

Avsiktsförklaring, Objekt Halmstad personbangård, TRV 2016/110554, datum 2016-12-13.

Åtgärdsvalsstudie, Halmstad C, diarienummer TRV 2017/121986.

Teknisk utredning av järnvägssystemet Halmstad, WSP, 2020-06-03.

Åtgärdsvalsstudie, Järnvägssystemet Halmstad, diarienummer TRV 2018/131345.

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för Åtgärden

Parterna har inte tidigare träffat någon avsiktsförklaring eller något avtal specifikt för **Åtgärden**.

Den nu träffade avsiktsförklaringen innebär ett tillägg till de tidigare överenskommelser parterna träffat avseende projektet Halmstad C bangårdsombyggnad, exempelvis 2016-12-13.

§5 Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering

Avsiktsförklaringen avser finansiering och fördelning av ansvaret för de fysiska åtgärderna kopplade till de infrastrukturella järnvägsrelaterade åtgärderna, gränsdragning för ägande, byggande samt drift- och underhållsansvar.

Avsiktsförklaringen omfattar anläggande av en extra plattformsförbindelse i form av en bro i norra delen av stationen, **Åtgärden**.

Avsiktsförklaring gällande en andra plattformsförbindelse, Halmstad C, Halmstads kommun

Dokumentdatum
2021-10-11

För att komma igång med planeringen av denna trimningsåtgärd behövs denna avsiktsförklaring mellan Kommunen, Regionen och Trafikverket. Eventuellt kan även andra aktörer i senare skede bli aktuella som avtalsparter.

Avsiktsförklaringen omfattar följande åtgärder:

Åtgärder i den statliga infrastrukturen

Åtgärd 1: Framtagande av bygghandling för **Åtgärden**.

Åtgärd 2: Byggnation av **Åtgärden**.

Åtgärder i den kommunala infrastrukturen

I anslutning till **Åtgärden** planerar Kommunen ett anläggande av resecentrum etc. som utgör åtgärder utanför den statliga anläggningen.

Finansiering

Kostnader för projektering, eventuell planläggning och produktion av grundutförande och tillägg för en extra plattformsförbindelse är ännu inte framtagna, utan kommer att tas fram i kommande upphandling och projektering av **Åtgärden**.

Finansiering av **Åtgärden** fördelas enligt nedan:

Halmstads kommun står för 100 % av kostnaden med avsikt att ansöka om stadsmiljöavtal för 50 % av kostnaden.

Kostnadsförändringar och prisnivåomräkning

Kommunen ska finansiera 100 % av kostnaderna för **Åtgärden** det vill säga även stå för eventuella kostnadsförändringar och prisnivåomräkningar enligt investeringsindex för järnväg.

§6 Principer för fördelning av ansvar

Planerings-, projekterings- och utförandeskede

Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive anläggningar om det inte påverkar förutsättningarna för hela projektet Halmstad C bangårdsombyggnad. För övrigt gäller:

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ska utföra **Åtgärden** som omfattas av denna avsiktsförklaring §5.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av det som Trafikverket ansvarar för.
3. Plattformsförbindelse i form av trappor/rulltrappor och hissar till mellanplattformarna är Trafikverkets ansvar både vad gäller finansiering, genomförande och ägande.

Kommunens ansvar

1. Kommunen ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för åtgärder som kommunen ansvarar för.
2. Kommunen svarar för den formella hanteringen av detaljplan på egen bekostnad, d.v.s. ansvarar för att **Åtgärden** har stöd i detaljplan.
3. Kommunen är behjälplig i den formella hanteringen av eventuella tillstånd för den åtgärd som ska genomföras.

Regionens ansvar

1. Regionen ansvarar för trafikeringen med bussar och tåg.
2. Regionen ansvarar för att hålla Trafikverket och Kommunen informerade om hur Regionens åtagande fortskrider.

Dokumentdatum
2021-10-11

Gemensamt ansvar

Hela projektet Halmstad C bangårdsombyggnad med alla parter arbetar gemensamt för att öka andelen kollektivtrafik, öka resenärsnyttan och minska den barriäreffekt som Västkustbanan utgör. Inriktningen är att respektive part svarar för samordning inom sitt respektive ansvarsområde.

Förvaltningsskede

Fördelning av ansvar i förvaltningsskedet ska ske med utgångspunkt i riktlinjen "Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer" (TDOK 2015:0085).

Parterna ska verka för följande lösning enligt TDOK 2015:0085:

Bro eller tunnel som är motiverad av järnvägstransportsystemets behov på den aktuella platsen, och därmed utformad för att fungera som plattformsförbindelse, ska som huvudprincip ägas och förvaltas av Trafikverket. Detta gäller även i det fall anläggningen initierats av annan part, och nyttan i relation till järnvägstransportsystemet uppstår över tid.

Undantag från denna princip gäller då anläggningens utformning väsentligt avviker från grundutförande för plattformsförbindelse. Detta kan innefatta:

- Bro eller tunnel primärt avsedd och utformad för annan trafik än till plattform, men där det ändå finns förbindelse till plattform via exempelvis trappa/rulltrappa, hiss eller ramp.
- Anläggning avsedd och utformad för kommersiella eller andra funktioner för vilka Trafikverket inte ansvarar, men med förbindelse till plattform via exempelvis trappa, hiss eller ramp.
- Anläggning som är avsedd som plattformsförbindelse, men vars utformning exempelvis anpassats till stadsbilden på ett sätt som väsentligt avviker från grundutförande för plattformsförbindelse.

Trappa/rulltrappa, hiss eller ramp som i dessa fall förbinder anläggningen till mellanplattform ska ägas och förvaltas av Trafikverket.

Parternas bedömning är att bron ska ägas och förvaltas av Kommunen.

§7 Principen för parternas samarbete och framtagande av medfinansierings- och samverkansavtal

Planering och genomförande ska ske i nära samverkan mellan parterna.

Kommunen ska i möjligaste mån ges möjlighet att påverka utformningen i de delar som berör gränssnittet mellan **Åtgärden** och järnvägsprojektet Halmstad C bangårdsombyggnad.

Kommunen ska i samförstånd med Trafikverket utforma **Åtgärden** som kommer att utföras av Trafikverket.

Parterna ska ta fram ett medfinansierings- och samverkansavtal för **Åtgärden**.

Dokumentdatum
2021-10-11

§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.

Om parterna inte träffat avtal om medfinansiering senast 2021-11-30 är inte denna avsiktsförklaring längre gällande mellan parterna.

Vidare upphör avsiktsförklaringen att gälla om regeringen inte godkänner finansieringen av Halmstad C bangårdsombyggnad.

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

Kommunen har rätt att justera åtgärdens omfattning och utförande för att hantera förändringar i kostnadsbilden. Förutsättningen att en bro med plattformsförbindelser ska byggas i den norra delen av stationen enligt § 3 samt att **Åtgärden** ska uppfylla Trafikverkets krav får dock inte ändras.

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

Jörgen Einarsson
Regional direktör
Trafikverket, Region Väst

Jonas Bergman
Kommunstyrelsens ordförande
Halmstads kommun

Ort och datum

Ort och datum

Mikaela Waltersson
Regionstyrelsens ordförande
Region Halland

Lisa Rönnberg
Samhällsbyggnadsdirektör
Halmstads kommun