

Avsiktsförklaring avseende Västkustbanan delen Ängelholm-Helsingborg

Parterna

Staten genom Banverket
Helsingborgs stad
Ängelholms kommun
Region Skåne

Mellan parterna har följande överenskommelse träffats:

Bakgrund

Allmänt

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund, som utgör en del av TEN T-projektet Nordiska triangeln, är en viktig länk för både person- och godstrafik i västra Sverige. Banan är väsentlig både för regional pendeltrafik och för längre resor och transporter mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge. För att öka Västkustbanans kapacitet och minska restiderna så pågår därför sedan länge ombyggnad och upprustning av banan på flera avsnitt mellan Göteborg och Lund. Riksdagen fattade redan 1992/93 beslut om en utbyggnad av hela Västkustbanan till dubbelspår.

Ängelholm – Helsingborg C

Banverket har i en järnvägsutredning utrett olika alternativ för utbyggnad av järnvägen mellan Ängelholm och Maria till dubbelspår.

Banverket påbörjade år 2008 en förstudie avseende utbyggnad till dubbelspår mellan station Maria i Helsingborg och Helsingborg C. Förstudien utförs i samarbete med Helsingborgs stad, som också bidrar finansiellt med 4 miljoner kronor enligt en överenskommelse 2007-04. I förstudien har olika utbyggnadsalternativ studerats såväl i markplan som i olika tunnelsträckningsalternativ.

Södertunneln

Helsingborgs stad genomförde under åren 2001-2002 en förstudie för projekt Södertunneln, som omfattar nedsänkning av Västkustbanan söder om Helsingborg C (Knutpunkten). Banverket och Helsingborgs stad tecknade år 2007 en avsiktsförklaring för Södertunnelprojektet, bilaga 1, vilken kompletteras med denna avsiktsförklaring.

Helsingborgs stad har under åren 2007-2009 i samverkan med Banverket gjort en fördjupad utredning av Södertunnelprojektet. Samverkan med Banverket har bedrivits enligt samverkansavtal tecknat 2008-05.

Helsingborg C - Knutpunktens resecentrum

Genomförda trafikprognoser visar på kraftigt ökat tågresande vid Helsingborg C. Antalet på- och avstigande beräknas bli fördubblat fram till år 2020. Knutpunktens resecentrum har särskilt stor betydelse som bytespunkt mellan transportslagen tåg, stadsbuss och regionbuss.

Syfte

Ängelholm-Helsingborg C

Utbyggnaden av sträckan Ängelholm-Maria inklusive Ängelholms bangård till dubbelspår är ett led i att öka kapaciteten på banan och därmed göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig. Resandet ökar och ett genomförande av projektet skulle möjliggöra en betydande minskning av restider och möjligheter till ett ökat turutbud.

På sikt kommer Helsingborg C att få kapacitetsbrist. Maria station behöver därför byggas ut i nytt läge för att bland annat ställa upp och vända tåg. Maria station behöver också anpassas till utbyggnaden av Mariastaden.

Södertunneln

Utbyggnaden av området söder om Helsingborg C (Knutpunkten), där Södertunnelprojektet ingår, blir positiv för Helsingborgs stad och bidrar samtidigt till att öka kollektivtrafikens marknadsandelar. Södertunneln ger förbättringar för järnvägens resenärer genom nya entréer till stationens plattformar med bättre tillgänglighet och en mer tilltalande miljö. En förlängning av plattformarna ger också möjlighet till fler och längre tåg.

Helsingborg C - Knutpunktens resecentrum

Ett arbete med målet att förnya Knutpunkten som resecentrum skapar förutsättningar för samtliga berörda aktörers samverkan för att åstadkomma en attraktiv resandemiljö och ett resecentrum utformat för framtida behov. En utveckling av resecentrum är en nödvändig anpassning till framtida trafikströmmar och en förutsättning för den prognostiserade trafikutvecklingen och förbättrar därmed förutsättningarna för en ökning av kollektivtrafikens marknadsandelar.



Omfattning

Avsiktsförklaringen omfattar följande delar:

Ängelholm – Helsingborg C

En utbyggnad till dubbelspår utförs mellan Ängelholm och Romares väg söder om Maria station i Helsingborg. Projektet omfattar utbyggnad av cirka 25 km nytt spår i huvudsak parallellt med det befintliga spåret. I projektet ingår ombyggnad av Ängelholms Bangård innefattande ny planskildhet, trappor och hissar vid stationen.

Maria station byggs ut i nytt läge med två mellanplattformar. Utbyggnaden ska i framtiden kunna kompletteras med flera spår vid plattform och uppställningsspår.

Södertunneln

Västkustbanan byggs om och sänks ner från Helsingborg C och söderut ca 2 km, varav ca 1,3 km i tunnel. Södertunnelprojektet ingår i ett större stadsbyggnadsprojekt (H+) för förnyelse och exploatering av centrala södra Helsingborg.

Spår och plattformar vid Helsingborg C byggs om och anpassas till trafikens krav och nya entréer anordnas till stationen från söder. Stationen utformas för att klara sin nuvarande funktion som utgångspunkt och vändpunkt för den regionala tågtrafiken samt kommande funktion som genomgångsstation med dubbelspår norrut mot Maria station. Vid ombyggnaden ska också helheten i stationsmiljön beaktas.

Helsingborg C - Knutpunkten resecentrum

Bytesfunktionerna mellan tåg och stadsbussar utvecklas vid de nya södra uppgångarna. Hänsyn tas till en eventuell framtida spårväg. Utvecklingen kräver att tillgänglighet, trygghet och social kontroll liksom säkerhet säkerställs vid utformningen av resecentrum. Planering av resecentrum bör eftersträva en förbättrad visuell tydlighet samt en enkel och logisk uppbyggnad.

Övrigt

De genomförda trafikanalyserna visar inte på behov av fler än två spår mellan Helsingborg C och Ramlösa inom överskådlig tid. Däremot ska vid fortsatt planering i Helsingborgs stad hänsyn tas till behovet av fyra spår vid Ramlösa station liksom planskildhet för Skånebanan och utbyggnad till dubbelspår på Skånebanan.



Kostnader/Ekonomi

Parterna i denna avsiktsförklaring är beredda att bidra till finansieringen enligt nedan

Ängelholm – Maria

Projektets totala kostnad har bedömts till cirka 1 650 Mkr.

Banverket 1 300 Mkr

Helsingborgs stad medfinansierar projektet med 300 Mkr.

Region Skåne medfinansierar projektet med medel som hanteras via den regionala infrastrukturplanen. Region Skåne ska verka för att 50 Mkr avsätts för detta ändamål i länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2010-2021.

Ängelholms kommuns medfinansiering av projektet prövas i kommande genomförandeavtal.

Ovannämnda belopp är angivna i prisnivå juni 2008. Medfinansieringen skall indexregleras med entreprenadindex E84, littera 251 och erläggas under tiden för projektets genomförande.

I de delar Helsingborgs stad investerar i egen anläggning inom ramen för projektets totala kostnad ska inte någon ytterligare statlig medfinansiering utgå

Södertunneln och Resecentrum

Den totala anläggningskostnaden för Södertunneln har beräknats till 2 300 Mkr.

Helsingborgs stad skall i huvudsak finansiera Södertunneln.

Banverket bidrar med 100 Mkr med anledning av standardförbättringar på Banverkets anläggningar till följd av ombyggnader inom stationsområdet. Särskilda överenskommelser om kostnadsfördelningen mellan Banverket och Helsingborgs stad med anledning av eventuella standardförbättringar till följd av ombyggnader inom stationsområdet, omnämnda i avsiktsförklaring år 2007, är därmed inte aktuella.

Region Skåne ska verka för att medel avsätts i den regionala infrastrukturplanen för åtgärder inom stationsområdet.

Den närmare fördelningen mellan parterna kommer att regleras i ett kommande genomförandeavtal.

Ovannämnda belopp är angivna i prisnivå juni 2008. Medfinansieringen skall indexregleras med entreprenadindex E84, littera 251 och erläggas under tiden för projektets genomförande.



Åtgärdernas genomförande

Ängelholm – Maria

Banverket upprättar för projektet erforderliga järnvägsutredningar och järnvägsplaner samt genomför därefter utbyggnaden. Helsingborgs stad upprättar för projektet erforderliga detaljplaner.

För att skapa en förtroendefull och snabb fortsatt planering bildas en arbetsgrupp i vilken parterna ingår. Arbetsgruppen utreder i samråd bland annat lokalisering och utformning av planskildheter, stationers placering och utformning, närområdets gestaltning och liknande frågor.

Parterna ska verka för att nödvändiga medel för utbyggnaden kommer in i den nya långsiktiga planen för transportinfrastruktur 2010-2021. Banverket ska verka för att utbyggnaden kan påbörjas under åren 2016-2018.

Södertunneln

Helsingborgs stad ansvarar inledningsvis för projektet och utarbetar detaljplan och järnvägsplan. Banverket kommer sedan att genomföra projektet i samverkan med Helsingborgs stad och den närmare fördelningen mellan parterna kommer att regleras i kommande genomförandeavtal.

Södertunnelprojektet genomförs med inriktning på byggstart år 2012 under förutsättning av lagakraftvunna planer. Projektet ska koordineras med andra investeringar på Västkustbanan och Skånebanan.

Parterna ska verka för att nödvändiga medel för projektet kommer in i den nya långsiktiga planen för transportinfrastruktur 2010-2021.

Helsingborg C - Knutpunkten resecentrum

Arbete med utvecklingen av Knutpunkten som resecentrum sker inom projektet "Samverkan Knutpunkten". De primära intressenter som har identifierats i arbetet är Helsingborgs stad, Banverket, Skånetrafiken, Scandlines och fastighetsägarna i Knutpunkten. Parterna stödjer denna samverkan.

Kommande åtgärder

Medfinansiering enligt denna avsiktsförklaring ska bekräftas av berörda kommuner och Region Skåne senast den 30 oktober 2009.

Förhandlingar avseende genomförandeavtal för projekten Södertunneln, Ängelholm – Maria och Ängelholms bangård skall inledas under hösten 2009. I genomförandeavtalen kommer parternas respektive åtaganden och övriga villkor att närmare preciseras.

Ändringar av avsiktsförklaringen

Parterna är medvetna om att genomförandet av intentionerna i denna avsiktsförklaring är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande järnvägsplaner, detaljplaner mm. Ytterligare överläggningar angående innehållet kan därför bli nödvändiga. Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Ikraftträdande

Denna avsiktsförklaring gäller endast under förutsättning att avtalet godkänns av Helsingborgs stads och Ängelholms kommuns kommunfullmäktige samt Region Skånes regionfullmäktige.

Banverkets genomförande av åtgärder förutsätter att objekten Södertunneln och Ängelholm – Maria tas med i den nationella transportplan för åren 2010-2021 som regeringen fastställer samt att regeringen lämnar tillåtlighet för Ängelholm – Maria.

Denna avsiktsförklaring upphör att gälla om objekten ej kan genomföras i enlighet med ovanstående beskrivning på grund av omständigheter som parterna inte råder över, såsom förändrad medelstilleddning eller myndighetsbeslut som fattas av annan än parterna.

Avsiktsförklaringen har upprättats i fyra likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

för **Helsingborgs stad**
2009-06-10



Peter Danielsson
kommunstyrelsens ordförande

för **Banverket**
2009-06-10



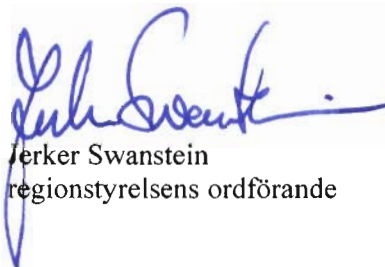
Minoo Akhtarzand
generaldirektör

för **Ängelholms kommun**
2009-06-10



Åsa Herbst
kommunstyrelsens ordförande

för **Region Skåne**
2009-06-10



Jerker Swanstein
regionstyrelsens ordförande

Bilagor

Avsiktsförklaring Södertunneln 2007 Bilaga 1

Orienterande karta Bilaga 2

Mellan Helsingborgs kommun (Kommunen) och staten Banverket (Banverket) har överenskommelse träffats om följande

AVSIKTSFÖRKLARING

1. BAKGRUND

Kommunen har under tiden 2001-2002 genomfört en förstudie för projekt Södertunneln, som omfattar nedsänkning av Västkustbanan söderut från Knutpunkten. Projektet ingår i ett större stadsbyggnadsprojekt för förnyelse och exploatering av stadsdelen Söder och Södra hamnen området i Helsingborg. I oktober 2004 inrättade Kommunen ett projektkontor för utredningen. Sedan projektkontoret bildades har Banverket varit adjungerat i styrgruppen för arbetet och lämnat synpunkter under utredningsarbetets gång samt i särskilda yttranden 2005-09-12 och 2005-12-12. Projektet har redovisats i en rapport 2006-02-01 "Järnvägstunnlar i Helsingborg", vilken har behandlats av Kommunfullmäktige i Helsingborg under våren 2006.

Parterna är ense om att utbyggnaden av området söder om Knutpunkten - där Södertunnelprojektet ingår - kan förväntas bli mycket positiv för Kommunen och samtidigt stärka järnvägens roll som kommunikationsmedel. Eftersom projektet omfattar komplicerat arbete i järnvägsmiljö bör det huvudsakligen genomföras i Banverkets regi.

2. OMFATTNING

Södertunnelprojektet omfattar arbetena för järnvägens ombyggnad för nedsänkning av Västkustbanan från Knutpunkten och söderut ca 2 km, varav ca 1,3 km i tunnel. Nedsänkningen utförs på ett sådant sätt att järnvägens funktionella och tekniska standard bibehålls. En eventuell framtida förbindelse till Helsingör kan via två enkelspårstunnlar för persontrafik anslutas till Södertunneln.

Knutpunkten byggs om och anpassas som en del i Södertunnelprojektet genom bland annat anpassning av plattformar till trafikens krav och uppförandet av en ny entré till stationen från söder. I projektet ingår en ersättning av den befintliga servicebangården söder om Knutpunkten samt vissa åtgärder på Banverkets anläggningar som påverkas utanför själva arbetsområdet såsom exempelvis ombyggnad av Banverkets driftledningscentral.



I Södertunnelprojektet ingår inte ombyggnader för fortsatt exploatering av markområdet ovanför tunneltaket, annat än anpassningsåtgärder för nödvändig grundläggning mm.

3. HUVUDPRINCIPER

Kommunen och Banverket har för avsikt att samverka för ett ändamålsenligt genomförande av Södertunnelprojektet. Arbetena planeras, projekteras och utförs på ett sådant sätt att nuvarande funktioner i avsnittet för banans ombyggnad exempelvis den dubbelspåriga järnvägen med spårväxelförbindelser, depåfunktioner och anslutningar till godsvagnsverkstad och rangerbangård bibehålls eller på ett för Banverket godtagbart sätt ersätts.

Planering och projektering sker med beaktande av såväl aktuella författningar som Banverkets regelverk samt gällande föreskrifter för ombyggnad på det s.k. TEN-nätet. Lagen (1995: 1649) om byggande av järnväg skall tillämpas. För sådana ombyggnationer som inte innebär ändring av järnvägssträckningen krävs i normalfallet ingen järnvägsutredning. Frivillig miljöprovning enligt 9 kap MB genomförs inte.

Södertunnelprojektet planeras, projekteras och utförs på sådant sätt att det inte medför inskränkningar i trafiken på Västkustbanan utan att denna i huvudsak kan bedrivas obehindrat under projektets genomförande.

4. GENOMFÖRANDET

Planeringen av projektet inriktas mot att kommunen genomför förstudie och järnvägsutredning, om sådan erfordras samt utarbetar detaljplan för ombyggnaden. Kommunen utarbetar också systemhandlingar och upprättar järnvägsplan.

Banverket följer aktivt hela planeringsprocessen och övertar projektet i eget namn när järnvägsplanen har vunnit laga kraft.

Avsikten är att Banverket fr.o.m. övertagandetidpunkten skall överta vissa av Kommunens rättigheter och skyldigheter enligt de avtal som Kommunen har träffat för Södertunnelprojektet. Detta skall närmare regleras i senare träffade avtal.

Parternas avsikt är att Banverket bygger Södertunneln och därefter skall ansvara såsom ägare för tunnelns drift och underhåll.

Denna avsiktsförklaring skall under 2007 preciseras i ett genomförandeavtal för planeringsprocessen fram till Banverkets övertagande av projektet. Särskilda avtal skall därefter tecknas om Banverkets genomförande, övertagande och förvaltning av projektet.



5. TIDER

Byggnation av Södertunneln påbörjas efter det att Citytunneln i Malmö har färdigställts. Tidplan för Södertunnelprojektet utarbetas i samråd mellan Banverket och Kommunen med inriktning på byggstart år 2011.

6. EKONOMI

Kommunen ersätter Banverket löpande för dess samtliga kostnader för Södertunnelprojektets genomförande, från tidpunkten för Banverkets övertagande av projektet.

Kommunen ersätter även Banverkets kostnader för deltagande i planeringsarbetet för Södertunnelprojektet för tiden fr.o.m. år 2006.

I det fall beslut fattas om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska diskussioner tas upp om återbetalning till Kommunen av dess merkostnader för den del av Södertunnelprojektet som avser förbindelsen.

Banverket och Kommunen kan träffa särskilda överenskommelser om kostnadsfördelningen med anledning av eventuella standardförbättringar till följd av ombyggnader inom stationsområdet.

Parterna har för avsikt att genomföra markbyten för att anpassa ägarförhållandena. Kommunen avser att till Banverket upplåta respektive överlåta samtliga markområden som erfordras för dels Södertunnelprojektets genomförande och dels den fortsatta järnvägsverksamheten. Banverket förutsätts för sin del till Kommunen överlåta sådan linjemark för dubbelspåret som genom spåröflyttning frigörs från järnvägsverksamhet. Kommunen är emellertid införstått med att för statens överlåtelse av fast egendom gäller förordning (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom m.m.

Kommunen svarar för samtliga förrätningskostnader och kostnader för eventuell sanering av marken mm.

7. ÄNDRINGAR

Parterna är medvetna om att genomförandet av intentionerna i denna avsiktsförklaring 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 denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av båda parterna.



8. IKRAFTTRÄDANDE

Denna avsiktsförklaring gäller fr.o.m 2007 - 02 - 15. Den är för sin giltighet beroende av kommunstyrelsens godkännande genom lagakraftvunnet beslut.

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

Borlänge 2007-

Helsingborg 2007-

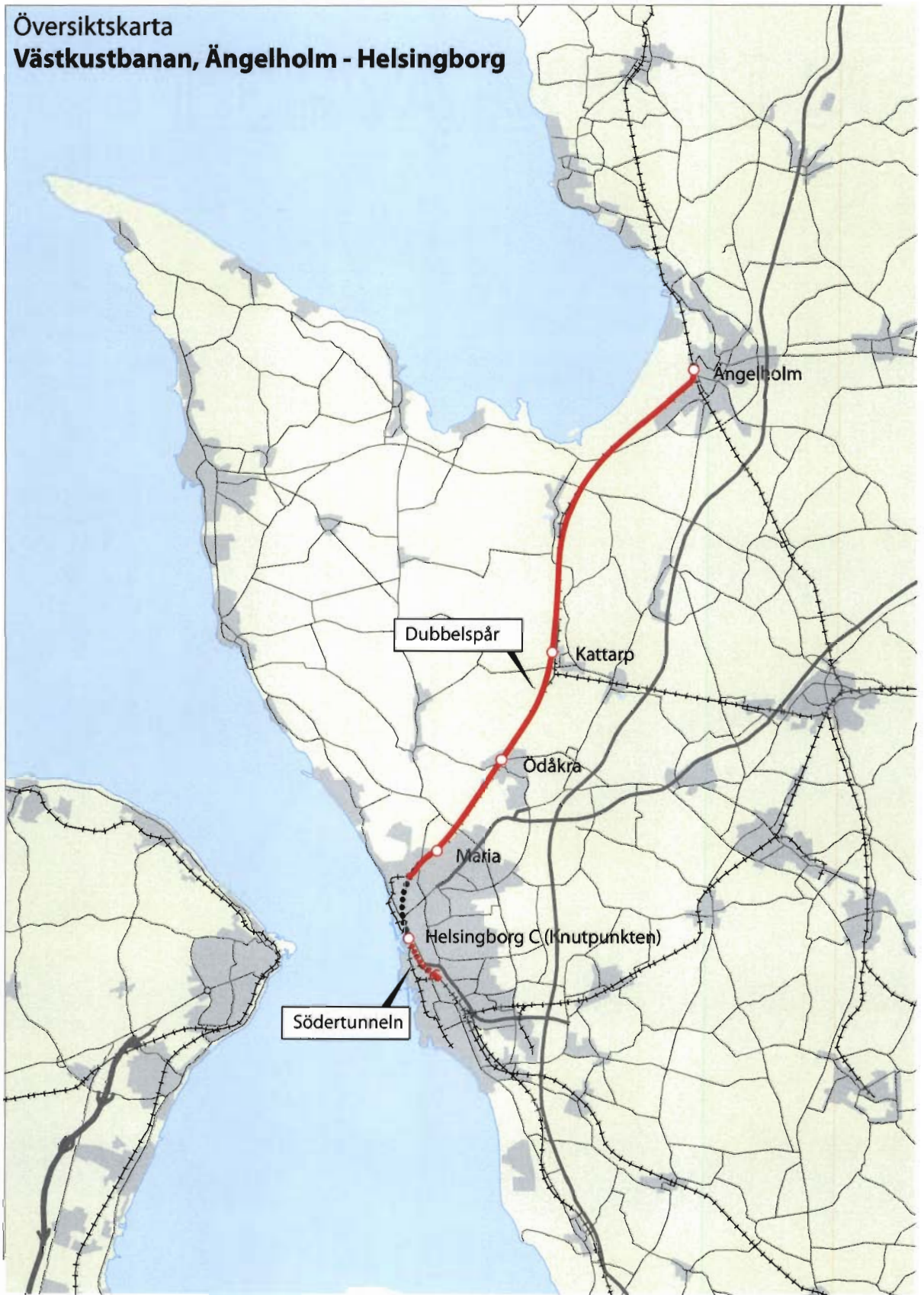
För Banverket

För Helsingborgs kommun genom

Per-Olov Granbom



Översiktskarta
Västkustbanan, Ängelholm - Helsingborg



Handwritten signature in blue ink.