

2009-11-25

BANVERKET Förvaltning BORLANGE
Inkom 2009-12-29
Diarienum FO9-9579/SA20

Genomförandeavtal avseende Västkustbanan delen Ängelholm-Maria

Parterna

Staten genom Banverket
Helsingborgs stad
Ängelholms kommun
Region Skåne

Mellan parterna har följande avtal träffats.

1 Bakgrund

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund 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

Banans nuvarande kapacitet och standard är otillräcklig för att möjliggöra en attraktiv och konkurrenskraftig tågtrafik. För att öka Västkustbanans kapacitet och bekvämlighet samt för att minska restiderna så pågår därför ombyggnad och upprustning av banan på flera avsnitt av sträckan Göteborg-Lund.

Sträckan Ängelholm-Helsingborg är en cirka 25 km lång enkelspårig järnväg med befintliga mötesstationer i Maria, Ödåkra, Kattarp och Vegeholm. Sträckan är en av de största "flaskhalsarna" på Västkustbanan. Den begränsade kapaciteten påverkar möjligheterna att utnyttja banan såväl för regionala som för längre resor.

Banan trafikeras idag av cirka 80 tåg per dygn och den maximala kapaciteten är totalt 6 tåg per timme i båda riktningarna. En höjning av kapaciteten i enlighet med detta genomförandeavtal möjliggör en maximal kapacitet av totalt 9 tåg per timme i båda riktningarna. Antalet tåg per dygn på banan år 2020 bedöms till cirka 100 tåg per dygn.

I en järnvägsutredning har Banverket utrett olika alternativ för utbyggnad till dubbelspår mellan Ängelholm och Maria. En avvägning har därvid gjorts avseende banstandard, kostnader och övriga konsekvenser. Banverket, Helsingborgs stad, Ängelholms kommun och Region Skåne är eniga om att denna sträcka ska byggas ut till dubbelspår i befintlig sträckning.

Helsingborgs stad, Ängelholms kommun och Höganäs kommun utreder gemensamt förutsättningarna för ett nytt stationsläge i Vegeholm. Utbyggnaden till dubbelspår ska inte omöjliggöra detta.

Banverket påbörjade 2008 en förstudie avseende utbyggnad till dubbelspår mellan Maria och Knutpunkten. Förstudien är det första steget i en lång process av utredningar och projekteringsarbeten. Förstudien färdigställs under 2009.

9

1

Delen Maria station – Helsingborg C (Knutpunkten), som bland annat innehåller många komplexa miljöaspekter och svåra tekniska frågor, bedöms kunna färdigställas först om 15-20 år och denna utbyggnadssträcka bedöms inte att ingå i den nya långsiktiga planen för transportinfrastruktur 2010-2021.

I förstudien studeras olika utbyggnadsalternativ mellan Maria station och Knutpunkten såväl i markplan som i olika tunnelsträckningsalternativ. På lång sikt kommer Helsingborg C att få kapacitetsbrist. Behov kommer då att uppstå att på Maria station ställa upp och vända tåg. Maria station behöver därför byggas ut i nytt läge. Maria station ska också anpassas till utbyggnaden av Mariastaden.

Banverket och Helsingborgs stad är överens om att tidigarelägga ombyggnaden av Maria station och att som provisorisk lösning för att öka kapaciteten bygga dubbelspår till Romares väg. Dessa delar ska byggas samtidigt med delen Ängelholm - Maria. En utbyggnad av Maria station till sitt slutliga läge innebär också fördelar för den kommande utbyggnaden av Mariastaden och möjliggör en utbyggnad av Bergavägens förlängning och en utbyggnad av ny järnvägsbro över Bergavägen. Helsingborgs stad bedömer att en utbyggnad av Bergavägen i närtid är ytterst angeläget.

I trafikverkens förslag till nationell plan för transportsystemet finns utbyggnaden till dubbelspår mellan Ängelholm och Maria medtaget med genomförandetid 2019 – 2021.

Tidigare har en avsiktsförklaring undertecknats 2009-06-10 mellan parterna avseende Väst kustbanan delen Ängelholm-Helsingborg.

2 Omfattning

Avtalet reglerar parternas ansvar för utbyggnad till dubbelspår mellan Ängelholm och Romares väg söder om Maria station i Helsingborg. Projektet omfattar utbyggnad med ett nytt spår cirka 25 kilometer och i huvudsak parallellt med det befintliga spåret. Kurvrätningar ska göras norr om Maria, genom Ödåkra, genom Kattarp och vid Rögle. Den sammanlagda sträckan av kurvutretningar är cirka 3 kilometer.

Stationer med resandeutbyte mellan Ängelholm och Helsingborg ska vara enligt nuvarande i Kattarp, Ödåkra och Maria samt att vidare utreda ett nytt stationsläge i Vegeholm. Stationerna ska till viss del byggas om. Plattformslängderna för alla stationer ska vara 250 meter.

Ny kontaktledning och nya kontaktledningsstolpar ska byggas längs hela sträckan. Projektet omfattar ombyggnad av 13 befintliga broar och nybyggnad av 8 planskildheter. Omfattande bullerskyddsåtgärder ska utföras i Kattarp, Ödåkra och Maria.

Maria station ska i detta projekt byggas ut i nytt läge med två plattformar 250 meter långa cirka 6 meter breda och med två spåranslutningar till plattformarna. Utbyggnaden ska i framtiden när behov uppstår kunna kompletteras med ytterligare två spår anslutet till plattformarna samt med fyra uppställningsspår ca 330 meter långa. Plattformarna kommer samtidigt att breddas och förlängas.

I projektet ingår ombyggnad av Ängelholms bangård innefattande ny planskildhet, trappor och hissar vid stationen samt breddning av plattform.



3 Åtgärdernas syfte

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 möjliggör en betydande minskning av restider och möjligheter till ett ökat tur-utbud. Maria station kan anpassas till utbyggnaden av Mariastaden.

4 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Parterna ansvarar för genomförandet av sina respektive åtgärder. Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive åtgärder.

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. Särskilt angeläget är att järnvägens utbyggnad genom Maria samordnas med Helsingborgs stads utbyggnad av Bergavägen i anslutning till Mariastaden.

Ömsesidiga informationsmöten ska genomföras med den regelbundenhet som parterna beslutar i särskild ordning.

5 Parternas åtagande

Banverket

Banverket ansvarar för projektering och genomförande av utbyggnaden enligt denna avsiktsförklaring. I detta ingår även framtagande av järnvägsutredning, järnvägsplan och systemhandlingar.

Banverket skall anskaffa de tillstånd som erfordras för att genomföra utbyggnaden.

Banverket ska svara för all marklösen som krävs för projektet.

Banverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av åtgärderna/projektet.

Helsingborgs stad och Ängelholms kommun

Helsingborgs stad och Ängelholms kommun ska för genomförandet av projektet i god tid överlåta erforderlig mark till Banverket.

Helsingborgs stad och Ängelholms kommun ansvarar för framtagande av detaljplaner som möjliggör fastställelse av järnvägsplan.

Helsingborgs stad och Ängelholms kommun ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av åtgärderna enligt ovan.

6 Kostnader/Ekonomi

I enlighet med avsiktsförklaringen, 2009-06-10 finns en överenskommelse angående projektets finansiering.

Kostnaden för åtgärderna/projektet, som det definieras i avsnitt 2, är kalkylerad till 1 650 Mkr.

Helsingborgs stad medfinansierar projektet med 300 Mkr.

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

Ängelholms kommuns medfinansiering av projektet ska prövas i särskild ordning.

Banverket finansierar resterande del av projektet

Ovannämnda belopp är angivna i prisnivå juni 2008. Medfinansieringen ska 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.

7 Ägande- och nyttjanderätt

Banverket ska äga de nya järnvägsanläggningarna samt svara för framtida drift och underhåll.

8 Åtgärdernas genomförande

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

9 Kommande åtgärder

Banverket har påbörjat komplettering av järnvägsutredningen för att möjliggöra projektet. Järnvägsutredningen bedöms vara färdigställd under 2010 och en ansökan om tillåtlighet kan då lämnas för regeringens prövning.

10 Ändringar av avtalet

Parterna är medvetna om att detta genomförandeavtal 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 detta avtal ska vara skriftliga och undertecknade av parterna för att vara giltiga. Detta avtal får kompletteras med ytterligare avtal när så erfordras



11 Tvistelösning

Eventuella tvister i anledning av detta avtal ska avgöras av svensk allmän domstol och enligt svensk rätt.

12 Avtalets giltighet

Detta avtal gäller under förutsättning:

- att avtalet godkännes av Helsingborgs stads och Ängelholms kommuns kommunfullmäktige samt Region Skånes regionfullmäktige genom lagakraftvunnet beslut
- att projektet ingår i den regionala transportplanen
- att objektet tas med i den nationella transportplan som regeringen fastställer.
- att Banverket erhåller erforderliga medel för genomförandet.

Parterna är vidare medvetna om att genomförandet av projektet förutsätter:

- att erforderliga järnvägsplaner vinner laga kraft
- att Banverket i övrigt beviljas erforderliga tillstånd.

Först när förutsättningarna enligt ovan är uppfyllda kommer ekonomiska överföringar att ske.

Om avtalet förfaller står vardera parten sina kostnader.

Avtalet har upprättats i fyra (4) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

För **Helsingborgs stad**
2009-11-27



Peter Danielsson
Kommunstyrelsens ordförande

för **Banverket**
2009-12-29



Minoo Akhtarzand
generaldirektör

för **Ängelholms kommun**
2009-12-21



Åsa Herbst
Kommunstyrelsens ordförande

för **Region Skåne**
2009-12-14



Jerker Swanstein
Regionstyrelsens ordförande



Ärende

F09-9579/SA20 →

Diarie nr

Blanketten kan användas för noteringar
av den eller de som tillfrågats

Genomförandeavtal avs Västhusbanan delar Ängelholm - Måna		
Datum 100712	Enhet/Befattning c2	Namn [Signature]

Datum	Enhet/Befattning	Namn

Datum	Enhet/Befattning	Namn

Datum	Enhet/Befattning	Namn

Datum	Enhet/Befattning	Namn

Handläggare / Enhet

Expedierat av / Enhet

Ej avslutat ärende

Avslutat ärende

Datum
