

Överenskommelse om tidigareläggning av beslutad med- och samfinansiering avseende Väst kustbanan genom Varberg

Parter:

Trafikverket	org.nr 202100-6297	Ombud: Gunnar Malm
Varbergs Kommun	org.nr 212000-1249	Ombud: Jörgen Warborn
Region Halland	org.nr 232100-0115	Ombud: Gösta Bergenheim

I genomförande- och finansieringsavtal avseende Varberg, tecknat i oktober/november 2009 av Staten genom Banverket, Jernhusen, Region Halland och Varbergs kommun, har parterna överenskommit om utbyggnad av Väst kustbanan på sträckan Varberg - Hamra. I avtalet pkt 6 regleras vilka belopp Varbergs kommun och Region Halland ska bidra med som medfinansiering, samt vid vilken tidpunkt beloppen ska utbetalas.

Projektet ingår numera i den av regeringen fastställda nationella investeringsplanen för perioden 2010-2021 med medel 2019-2021.

Med syfte att tidigarelägga arbetet med systemhandling och järnvägsplan enligt pkt 8 i genomförande- och finansieringsavtalet överenskommer undertecknade parter om följande:

1. Av Varbergs kommuns medfinansiering på 290 mkr tidigarelägger kommunen betalning av högst 70 mkr som en del i kostnaden för framtagande av järnvägsplan och nödvändiga delar av systemhandling under 2011- 2013.
2. Av Region Hallands samfinansiering enligt regional infrastrukturplan på 210 mkr, fördelad på åren 2017-2021, förskotterar Region Halland högst 50 mkr som en del i kostnaden för framtagande av järnvägsplan och nödvändiga delar av systemhandling under 2012 och 2013. Av Region Halland förskotterade medel återbetalas då medel för samfinansiering är avsatta i regional plan för infrastruktur och medel finns tillgängliga i Trafikverkets budget.
3. Medel enligt punkt 1 och 2 ovan utbetalas löpande till Trafikverket efter hur kostnader uppstår. Sammanlagd kostnad för Järnvägsplan och nödvändiga delar av systemhandling inklusive Trafikverkets kostnader för projektledning etc bedöms bli 120 Mkr, vilka fördelas i tid och mellan respektive part enligt nedan:

år 2011, Varbergs kommun 20 Mkr,
år 2012, Varbergs kommun 25 Mkr, Region Halland 25 Mkr
år 2013, Varbergs kommun 25 Mkr, Region Halland 25 Mkr
4. När det gäller genomförandet av de nu aktuella och finansierade åtgärderna så gäller Genomförande- och finansieringsavtalet i relevanta delar såvitt avser projektets omfattning, parternas samarbete och åtaganden och tvister.

ju

Genomförande- och finansieringsavtal avseende Varberg

Parter

Staten genom Banverket Org.nr 292100-4003, Ombud: Minoo Akhtarzand

Medfinansierare:

Varbergs kommun Org.nr 212000-1249, Ombud: Gösta Bergenheim

Jernhusen Org.nr 556584-2027, Ombud: Per Berggren

Region Halland Org.nr 222000-1420, Ombud: Göran Karlsson

Mellan staten genom Banverket å ena sidan och Varbergs kommun, Jernhusen AB och Region Halland å andra sidan (nedan kallat parterna) har följande avtal träffats.

1. Bakgrund

Objektet som detta avtal avser är utbyggnad av Väst kustbanan till dubbelspår på sträckan Varberg Hamra.

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt är;

Förstudie, Väst kustbanan Utbyggnad till dubbelspår delen Varberg-Hamra (BRVT 2000:01)

Järnvägsutredning Väst kustbanan, delen Varberg-Hamra (BRVT 2002:02-01).

Tidigare har parterna träffat Avsiktsförklaring avseende Väst kustbanan Varberg-Hamra (2009-08-19).

Detta genomförandeavtal ersätter 1996-11-22 tecknat principavtal mellan Varbergs kommun och Banverket om Väst kustbanans utbyggnad till dubbelspår genom Varberg.

2. Omfattning

Objektet omfattar utbyggnad av dubbelspår på sträckan Varberg- Hamra i en ca 3 km lång tunnel under staden, ny bangård för godstrafik vid Getterön samt nedsänkt station för persontrafik och nytt resecentrum centralt i staden. Omfattningen av projektet framgår av järnvägsutredning enligt ovan samt vad gäller resecentrum av bilagd beskrivning.

Avtalet reglerar parternas ansvar för följande åtgärder avseende det ovannämnda objektet.

Banverket

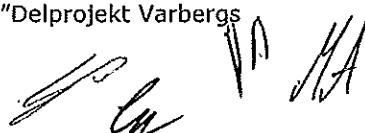
Skall utföra utredning, projektering och byggnation av järnvägsprojektet enligt Järnvägsutredning (BRVT 2002:02-01 med bilagor). Detta omfattar järnvägsanläggning inklusive berg- och betongtunnlar, broar, korsande gator, vägar, plattformsförbindelser samt nödvändiga åtgärder i övrigt för den del som Banverket har att svara för.

Varbergs kommun

Skall upprätta erforderliga detaljplaner för projektets genomförande. Kommunen skall senast parallellt med dubbelspårsutbyggnaden även upprätta detaljplaner för de övriga markområden som ägs av Jernhusen.

Jernhusen

Skall planera, projektera och bygga resecentrum i enlighet med bilaga "Delprojekt Varbergs resecentrum".



3. Åtgärdernas syfte

Projektets syfte är att realisera en ny dubbelspårig järnväg genom Varberg som har högre kapacitet, högre hastighet och ökad driftsäkerhet. Genom att bygga i ny sträckning frigörs den gamla järnvägsmarken för en omfattande exploatering av bostäder och verksamheter. Genom att den nya järnvägen förläggs i tunnel försvinner barriären mellan staden och havet samtidigt som miljön förbättras genom mindre buller och ökad säkerhet.

4. Projektorganisation och former för parternas samarbete

Banverket beslutar i alla frågor i projektet utom i de fall där kommunen har lagenlig beslutanderätt och i frågor avseende resecentrum där Jernhusen har ansvar.

Jernhusen beslutar i frågor om resecentrum utom i de fall där kommunen har lagenlig beslutanderätt.

Medfinansiärerna ingår i en samverkansgrupp där alla större beslut föredras och diskuteras innan Banverket respektive Jernhusen fattar beslut under förutsättning att detta kan ske enligt förvaltningsrättsliga regler.

5. Parternas åtagande

Parterna är överens om att samverka i en gemensam och positiv anda för att projektet skall kunna genomföras i enlighet med skisserad tidplan och till budgeterad kostnad.

Banverket:

Banverket skall utföra eller låta utföra alla de åtgärder inom det statliga åtagandet som omfattas av detta avtal enligt paragraf 2.

Banverket skall ta fram järnvägsplaner och systemhandlingar samt anskaffa de tillstånd som erfordras för att genomföra projektet.

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

Banverket svarar också för all erforderlig markinlösen.

Banverket skall såsom verksamhetsutövare även utföra eventuell erforderlig marksanering på sin mark.

Banverket överlåter i separat avtal kostnadsfritt till kommunen den av Banverket, idag, ägda mark som frigörs efter flyttning av järnvägen. En förutsättning härför är att detta kan ske enligt förordningen (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom mm. Eventuellt erforderlig marksanering åvilar Banverket i dess egenskap av verksamhetsutövare.

Jernhusen:

Jernhusen skall planera, projektera och bygga resecentrum i enlighet med bilaga "Delprojekt Varbergs resecentrum".

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

Eventuellt erforderlig marksanering åvilar Jernhusen i dess egenskap av verksamhetsutövare.

Varbergs kommun:

Kommunen skall upprätta erforderliga detaljplaner för projektets genomförande. Dessa plan-kostnader ingår i projektet.

Kommunen överlåter i separat avtal kostnadsfritt till Banverket den kommunala mark som krävs för järnvägens utbyggnad. Eventuellt erforderlig marksanering åvilar kommunen i dess egenskap av verksamhetsutövare.

Kommunen skall inte debitera gatukostnadsavgifter för de anläggningar som ingår i projektet.

6. Kostnader/Ekonomi

Den totala kostnaden för projektet (enligt punkt 2 och 5 ovan) är beräknad till 2 950 Mkr (i prisnivå 2008-06-01).

Parterna är överens om att detta skall utgöra budget för projektet som inte skall överskridas. Parterna skall därför medverka till minskning av omfattning av projektet om budgeten inte kan innehållas med nuvarande omfattning.

Kommunen betalar till Banverket 290 Mkr i samband med byggstart. Beloppet uppräknas med KPI. Eventuella besparingar i projektet i förhållande till 2950 Mkr (uppräknat med KPI) påverkar slutsumman proportionellt.

Jernhusen betalar, till Banverket, upp till 100 Mkr under förutsättning att finansieringen ger en affärsmässig avkastning. Jernhusens minsta insats i projektet är dock 60 Mkr. Parterna skall enas om en egen budget för bilagda "delprojekt Varbergs resecentrum". Budgeten skall säkerställa att bilagans innehåll och ambition kan genomföras och ingår i totalbudgeten. Beloppen uppräknas med KPI. Utbetalning till Banverket sker i den takt som erfordras för genomförande av resecentrum enligt bilaga "Delprojekt Varbergs resecentrum"

Region Halland reserverar i länstransportplan medel (210 Mkr) att användas i projektet. Medlen överförs till projektet i samband med byggstart. Eventuella besparingar i projektet i förhållande till 2950 Mkr (uppräknat med KPI) påverkar slutsumman proportionellt.

7. Ägande och nyttjanderätter

Banverket skall äga de nya järnvägsanläggningarna och svarar för framtida drift och underhåll. Varbergs kommun skall äga och svarar för framtida drift och underhåll av korsande vägar och vägbroar (med kommunalt huvudmannaskap) inkl ledningar och pumpstationer samt hårdgjorda ytor (bussangöring, pendelparkering) vid resecentrat. Detta gäller ej eventuella vägar som ingår i det nationella vägnätet.

Jernhusen skall äga och svarar för framtida drift och underhåll av resecentrats mark och anläggningar, definierat i bilaga "Delprojekt Varbergs resecentrum", exklusive ytor för bussangöring, pendelparkering, angöring, och väganslutningar.

8. Tidplan

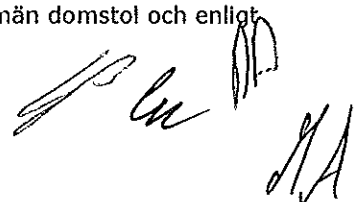
Parterna är överens om att verka för att följande tidplan kan innehållas.

Tillåtlighetsprövning	2009-2010
Järnvägsplan	2010-2012
Detaljplan	2010-2012
"Lagakraft" Järnvägsplan	2013
Bygghandling	2013-2014
Möjlig byggstart	2014/2015

I föreslagen Transportplan finns projektet med i alternativ +15 procent, dvs om ytterligare 15 procent tillförs finansieringsramen, med medel 2019-2021. Parterna skall verka för att projektet kan tidigareläggas genom förskottering eller på annat sätt. Parterna är överens om att byggstart skall ske senast i perioden 2016-2018 med kommunala medel och medel i länstransportplanen.

9. Tvist

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



10. Avtalets giltighet

Detta avtal gäller under förutsättning:

- att Varbergs kommuns kommunfullmäktige godkänner avtalet genom lagakraftvunnet beslut
- att avtalet godkänns av Jernhusens styrelse
- att projektet slutligen ingår i den av regeringen fastställda nationella planen. (I den föreslagna Transportplanen finns projektet med om ytterligare 15 procent tillförs finansieringsramen, det så kallade alternativ +15 procent.)
- att projektet ingår i den regionala transportplanen (lägst alternativ 0)
- att Banverket erhåller erforderliga medel för genomförandet

Parterna är vidare medvetna om att genomförandet av projektet förutsätter:

- att järnvägsplanen 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.

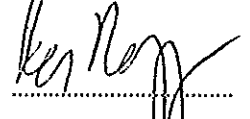
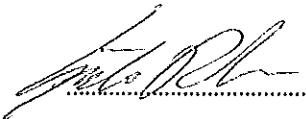
Avtalet har upprättats i fyra exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Gösta Bergenheim
Kommunstyrelsens ordf
Varbergs Kommun
Org.nr 212000-1249

Göran Karlsson
Regionstyrelsens ordf
Region Halland
Org.nr 222000-1420

Per Berggren
VD
Jernhusen
Org.nr 556584-2027

Minoo Akhtarzand
GD
Banverket
Org.nr 292100-4003



Varberg 2009-10-28

Halmstad 2009-10-28

Stockholm 2009-11-03

Borlänge 2009-11-12

Bilaga

Delprojekt Varbergs resecentrum

Delprojekt Varbergs resecentrum

Bilaga till Genomförande- och finansieringsavtal avseende Varberg

Samhället står inför en övergång till stora satsningar på kollektivt resande, regionförstoringar och sammankoppling av regioner. För att stötta detta är det viktigt att resecentra tydligt samverkar med stadsstrukturen, görs attraktiv för såväl medborgare som resande samt att växlingar mellan olika trafikslag kan göras enkelt och snabbt. Effektivitet och samnyttjande av angöringar, ytor och andra faciliteter skall eftersträvas. I anläggningens förvaltningskedje är det önskvärt att resenärerna inte upplever någon skillnad i huvudmannaskap inom olika delar av resecentrum.

A. Resecentrum och staden

Kommunens ambition är att utveckla kvarterstaden och stadskärnan i riktning mot stationsområdet och ned mot havet. Viktiga axlar i denna stadsutveckling är; i öst-västlig riktning Engelbrektsgatan och Magasinsgatan, i nord-sydlig riktning dels V Vallgatan från Engelska parken fram till nya stationsområdet i norr, dels stråket från fästningen/Innerhamnen/högskolan utmed kajen fram till nya resecentrum. Strävan är att utveckla dagens handelsområde från V Vallgatan norrut mot resecentrum och integrera detsamma däri. Trafikmässigt är ambitionen att föra över dagens genomgående trafik från V Vallgatan till Ö Hamnvägen.

B. Resecentrums innehåll

Väntsalsytor för tåg- och bussresenärer, ytor för trafikledning, gods, personalutrymmen, övrig basservice och kommersiell service

Bussangöring (hårdgjorda ytor för bussar)

Taxiangöring

Bifangöring

Cykelparkering

Bilparkering

Plattformsförbindelser

Väganslutningar *

Entréplats

* Här avses de eventuella anslutningar till gatunätet som inte täcks av Banverkets vägtaganden enligt huvudavtalet.

C. Resecentrums utformning

Resecentrum skall hantera följande samband:

- 1) kopplingen mot det framtida centrala park- och handelsområdet i söder och dess långsgående gator
- 2) stråket i väster ned mot havet/kajen/högskolan/Innerhamnen/fästningen
- 3) kopplingen i norr ned till plattformarna
- 4) övergångar mellan alla trafikslagen
- 5) i övrigt samspela med stadens struktur och trafikflöden.

Resecentrum skall vara tydligt markerat i stadsbilden och orienteras mot centrum. Det skall ställas höga arkitektoniska och miljömässiga krav på byggnaden. En tydlig identitet skall eftersträvas. Byggnad och entréer skall gestaltas med omsorg och utformas så att god tillgänglighet och tydlighet för resenärerna främjas. En mindre entré med fokus på dem som skall hämta och lämna resenärer bör även finnas på den norra sidan. Resecentrum skall innehålla funktioner som gör att det har en tydlig koppling till handelsstråket utmed V Vallgatan och parallellgatan i väster, vilka förlängs norrut mot resecentrum.

Funktioner som skall hanteras inom resecentrum är väntsalsytor för tåg- och bussresenärer, service till resenärerna, bil-, taxi- och bussangöring, cykel- och bilparkering, entréplatser med flera kommunikationsnära verksamheter.

Inom eller i anslutning till resecentrum skall huvudfunktioner för kollektivt resande med tåg, regionbussar och lokalbussar rymmas. Utöver den nivå på basfunktioner och kommersiell service för resenärerna som resenärsflödet motiverar kan fastigheten innehålla bostäder, kontor, icke reseanknuten handel eller annan verksamhet anpassad till de kommersiella förutsättningar som finns i Varberg.

I nuläget efterfrågas 8-10 hållplatser för regionbussar, hållplatser för passerande lokalbussar i bägge riktningar samt möjligheter för uppställning av fjärrbussar. Angöring och hållplatser skall anordnas med anslutning till byggnaden, alternativt som en integrerad del av byggnaden.

Bussarna skall huvudsakligen angöra från Östra Hamnvägen i väster.

Cykelparkering med en god tillgänglighet till resecentrums entréer skall anordnas. Väderskyddade platser skall eftersträvas.

Bilangöring liksom korttidsparkering om ca 30 platser skall anordnas i närhet till huvudentrén i söder. Angöring med ett mindre antal platser bör även planeras i närhet till den nordliga entrén. Pendelparkering med ca 300 platser som betjänar dagsresenärer anordnas nordväst om resecentrum på mark som ägs av kommunen. En möjlighet för framtida platser för flerdygnsarkering skall inplaneras.

Utformning av såväl plattformar som plattformsförbindelser bör ske integrerat med övrig utveckling av resecentrum/stationsområdet och beakta frågor som till exempel vilken service som skall erbjudas resenärer inom olika delar av resecentrumet/stationsområdet.

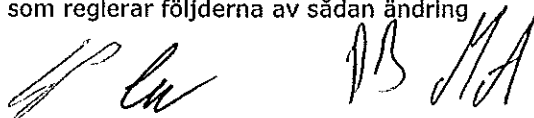
D. Resecentrums finansiering

Utöver det belopp som Jernhusens inbetalar till Banverket skall totalprojekt Varberg-Hamra inte bidra till kommersiellt bärkraftiga delar i detta delprojekt.

E. Förbehåll/Förtydligande

Innebörden i genomförandeaftalet är att denna bilagas projekt utförs som ett delprojekt inom Banverkets projekt Varberg-Hamra.

Om parterna längre fram enas om att det är fördelaktigare att istället genomföra det som ett parallellt projekt hos Jernhusen skall ett tilläggsavtal som reglerar följderna av sådan ändring upprättas mellan Banverket och Jernhusen.



Motiv för tidigareläggning av medfinansiering av Väst kustbanan genom Varberg

Bakgrund

Väst kustbanan är en av landets viktigaste järnvägar. När tunneln genom Hallandsås öppnas för trafik år 2015 är enkelspåret i Varberg den enda kvarvarande flaskhalsen där det går både gods- och persontrafik. Kapacitetsbristen vid Varberg kommer att vara hämmande för såväl regionalt som interregionalt tågresande och godstrafik längs Väst kusten.

Utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår på sträckan genom Varberg finns med i Nationell plan för transportsystemet 2010-2021. I planen anges utbyggnaden till perioden 2016-2021 och statliga medel finns anvisade år 2019-2021. Projektet förutsätter medfinansiering. I plan för regional transportinfrastruktur finns medel anvisade 2017-2021.

Väst kustbanan nya sträckning genom Varberg innebär en ny, nedsänkt station i anslutning till nuvarande station samt att järnvägen förläggs i en ca 3 km lång tunnel under staden från stationen och söderut.

Avtal för medfinansiering och planering

I enlighet med principerna för medfinansiering undertecknade Trafikverket (fd Banverket), Varbergs kommun, Region Halland och Jernhusen AB i okt/nov 2009 ett genomförande- och finansieringsavtal för utbyggnaden av Väst kustbanan genom Varberg.

Avtalet anger att parterna ska verka för att projektet kan tidigareläggas genom förskottering eller på annat sätt. Parterna ska enligt avtalet också verka för att återstående planering drivs vidare så att byggstart skall kunna ske senast i perioden 2016-2018 med kommunala medel och medel i länstransportplanen.

För att kunna tidigarelägga projektet är det nödvändigt att planeringsprocessen fortgår. Trafikverket har idag inte de nödvändiga medlen för att kunna påbörja arbetet med järnvägsplan och systemhandlingar. Varbergs kommun och Region Halland har därför förklarat sig beredda att tidigarelägga medel så att planeringen kan fortsätta.

Region- och stadsutveckling

Utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår är den högst prioriterade infrastrukturåtgärden i Halland. Väst kustbanan är ryggraden för kollektivtrafiken i Halland men är också viktig för godstransporter. Utbyggnaden till dubbelspår ökar förutsättningarna för en hållbar regionförstoring där pendeltågstrafiken kan fortsätta att utvecklas och främja ett ökat utbyte inom och mellan regioner. Den skapar också förutsättningar för en överföring av gods från väg till järnväg.

Lokalt i Varberg är en påtaglig effekt av utbyggnaden till dubbelspår i tunnel att befintlig järnväg genom staden försvinner. Miljöeffekten av detta är betydande och kan beskrivas enligt följande:

- En betydligt förbättrad miljösituation i Varbergs centrum med förbättrad visuell och kommunikativ kontakt med havet när barriäreffekten av den befintliga järnvägen försvinner.
- Den lokala miljösituationen förbättras väsentligt med ökad säkerhet och minskat buller när all tågtrafik går i tunnel.

- En förbättrad trafiksituation i Varbergs Centrum utan plankorsningar med järnvägen ger ett effektivare trafiksystem och medför att trafiksäkerheten i området förbättras.
- En ny stadsdel med god tillgänglighet till kollektivtrafiken kan byggas, vilket gynnar en hållbar stadsutveckling.

Varberg är en av tillväxtmotorerna i Halland. För att detta skall fortsätta behöver förutsättningarna för stadsutvecklingen fastläggas snarast möjligt. Osäkerheten kring exakt hur järnvägsutbyggnaden skall ske genom Varberg har under lång tid hämmat planeringen av stadens fortsatta utveckling och lett till att många stadsbyggnadsprojekt har försvårats eller försenats. Ett sådant utvecklingsområde är det centralt belägna banområdet som, när det frigörs och nuvarande järnväg flyttas, ger möjligheter till nyexploatering och att bygga en ny, central stadsdel med god tillgänglighet till kollektivtrafik vilket gynnar utvecklingen mot en hållbar stad.

Ett tidigt klarläggande av hur järnvägen skall byggas ut i detalj, genom att järnvägsplan och systemhandlingar kan påbörjas, innebär betydande vinster för såväl stadsutveckling i Varberg som utveckling i Hallands genom att arbetet med stadsplaneringen av den nya staden kan påbörjas.