

Trafikverkets ärendenummer

[Ärendenummer]

Motpartens ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum

2022-03-01

Avsiktsförklaring – Effektivare trafikering på Bergslagspendeln

Denna avsiktsförklaring avser planlägningsprocessen och byggande för åtgärder och innefattar:	
☐	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
☒	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
☐	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
☐	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

§1 Parter

Trafikverket, Region öst, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket

Region Västmanland, org.nr 232100-0172, Region Västmanland, Regionhuset, 721 89 Västerås, 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.

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.

§3 Syfte och bakgrund

Avsiktsförklaringens syfte är att parterna ska verka för att nå en överenskommelse gällande genomförande, ansvar och kostnader för genomförandet av aktuella åtgärder samt säkerställa dialog och samverkan.

Delar av åtgärderna finansieras via Västmanlands länstransportplan. Vilka delar som finansieras beskrivs i § 5.

Beskrivning av åtgärd och finansiärens nytta och motivering till finansiering

Tåg i Bergslagen (TIB) och Region Västmanland önskar köra taktfast 30-minuterstrafik mellan Västerås och Fagersta i rusningstid och övrig tid timmestrafik hela sträckan Västerås-Ludvika. Vidare önskas restiden Västerås-Fagersta minskas till 50 minuter. Nuvarande trafikupplägg utgörs av timmestrafik Västerås-Fagersta och varannantimmestrafik Fagersta-Ludvika dvs. vartannat tåg vänder i Fagersta. Utöver

Dokumentdatum
2022-03-01

detta körs insatståg på för- och eftermiddag. Önskemål som uttryckts är att tågen som vänder i Fagersta istället skulle kunna användas för ökad trafik. Grundtanken i de hastighetshöjningar som föreslås i utredningen är att inte gå utanför befintlig spårlinje utan endast justering av räls och kontaktledningar. Under utredningens gång har även aviserats att fordonstyp ER1 kommer trafikera sträckan vilket bedöms kräva vissa trimningsåtgärder för bästa funktion. ER1 är bekräftad att sättas i trafik under våren 2023.

Region Västmanland avser att samfinansiera åtgärder som är en förutsättning för att kunna trafikera med restider och intervall enligt ovan. Planering av dessa åtgärder ska ske i samråd mellan Region Västmanland och Trafikverket.

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt är:

- Åtgärdsvalsstudie Bergslagspendeln Dalarna och Västmanlands län, Trafikverket (2015), Publikationsnummer 2015:273.
- Funktionsutredning Bergslagspendeln ökad kapacitet, Trafikverket (2021), TRV 2021/111640.
- Halvtimmetrafik på Bergslagspendeln, Sweco (2021), uppdragsgivare Region Västmanland.
- Effektiviseringsmöjligheter på Bergslagspendeln, Godarådärby AB (2021), uppdragsgivare Tåg i Bergslagen.

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende sam- eller medfinansiering och samverkan för åtgärderna

Parterna har under 2018 tecknat avsiktsförklaring gällande mötesspår Ramnäs-Brattheden. TRV2018/66905 respektive RV180342.

§5 Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering

Region Västmanland har genom *Länsplan för transportinfrastruktur i Västmanlands län 2022–2033* beslutat om samfinansiering av objektet *Effektivare trafikering på Bergslagspendeln*. Objektet omfattar åtgärder i det statliga järnvägsinfrastrukturnätet med syfte att öka hastighet och robusthet på sträckan Fagersta-Västerås.

Parterna är överens om att verka för att dessa åtgärder påbörjas snarast möjligt med prioriteringsordning åtgärd 1, åtgärd 4 och 5 samt därefter åtgärd 2 och 3. (UAn) korresponderar med funktionsutredningens utredningsalternativ. Ambitionen är att kunna genomföra produktion av åtgärd 1 under 2023 och åtgärderna 2-5 med produktionsstart 2027.

- Åtgärd 1: Justering av repeterbaliser, U-tavlor och ny repetersignal (UA2).
Kostnad 1,1 mkr.
- Åtgärd 2: Plankorsningsåtgärder Kolbäck-Brattheden (UA3).
15 stycken plankorsningar som berörs från Kolbäck till och med Brattheden.
Utgör en av förutsättningarna för åtgärd 3 (UA4).
Kostnad 0,5–5,2 mkr beroende på utförande.
- Åtgärd 3: Hastighetshöjning Kolbäck-Brattheden (UA4).
Rälsförhöjningen justeras i förekommande fall. Spår- och kontaktledningsanläggningarna antas klara föreslagna hastighetshöjningar.

Dokumentdatum
2022-03-01

Signalutrustning behöver justeras.
Kostnad 20 mkr.

- Åtgärd 4: Plankorsningsåtgärder Brattheden-Fagersta C (UA5).
Tio slopningsärenden. Ersättningsvägar om totalt 1830 meter ny vägskyddsanläggning (helbom).
Kostnad 15 mkr.
- Åtgärd 5: Hastighetshöjning Brattheden–Fagersta (UA6).
Rälsförhöjningen justeras i förekommande fall. Tre kontaktledningssektioner där hastigheten höjs över 140 km/h antas bytas. Signalutrustning behöver justeras. Behöver föregås av åtgärd 4.
Kostnad 29 mkr.

Följande åtgärd har bedömts ge marginella effekter på restiden och är därför lågt prioriterad. Beslut om genomförande finns ej. Finansiering föreslås om åtgärden genomförs ske via länsplan.

- Åtgärd 6: Ombyggnad Virsbo (UA8).
Samtidig infart, plattformslägen, slopning av plankorsning, ersättningsvägar, ny växel, kontaktledningsanpassning mm. Ombyggnaden av hållplatsen ger marginella effekter på restiden så åtgärden är lågt prioriterad.
Kostnadsuppskattning ca 87 mkr.

Följande åtgärder har för närvarande ingen finansiering och har beroenden som kräver samordning med Trafikverkets verksamhetsområde Underhåll. Samfinansiering får prövas i dessa åtgärder efterhand som underhållsplaneringen medger, men inriktning är att finansiering ska ske via ordinarie underhåll. Inom ramen för avsiktsförklaringen ska Trafikverket ta fram plan för genomförande.

- Åtgärd 7: Medgivandedvärg för signal 221 i Hallstahammar (UA9).
Kostnad mellan 1–5 mkr beroende på om den kan samordnas med framtida ställverksbyte.
- Åtgärd 8: Växelbyte Hallstahammar (UA10).
Kostnadsindikation 9 mkr.
- Åtgärd 9: Omsignalering växlar i Brattheden, Surahammar och Virsbo (UA11).
Åtgärden kan vara av intresse att genomföra i samband med byte av centralenhet M85 till M95 alternativt vid separat etapp där utdelssystemet byts från JZU840 till OCS950. Således utgör kalkylen en uppskattning av merkostnaden vid någon av dessa åtgärder dvs. samordningsvinster kan antas.
Kostnadsindikation 1 mkr.
- Åtgärd 10: Växelbyten Brattheden (UA12).
Växel 301 och 305 i Brattheden byts till typ 60E-760-1:15 vilket tillsammans med en justering av spåret på en sträcka av cirka 160 meter innebär att hastigheten till och från spår 2 kan ökas till 80 km/h. Bärande tanke har här varit att växel 305 ersätts av ny, större, med samma FSK-läge vilket förkortar spåret med knappt 35 meter. För växel 301 antas ny växel läggas med sista långsliper mot övergångskurvans början, vilket förkortar spåret med drygt 6 meter medan nytt FSK-läge hamnar drygt 35 meter längre norrut. Enligt krav byts totalt 250 meter spår i anslutning till respektive växel till 60-kg standard, dvs. totalt 500 meter spår.
Kostnadsindikation 25 mkr.

Dokumentdatum
2022-03-01

Följande åtgärder bedöms vara aktuella i ett senare skede för att ytterligare reducera restid och skapa en mer robust tågtrafik.

- Åtgärd 11: Mötesspår mellan Kolbäck och Hallstahammar.
Sweco har på uppdrag av Region Västmanland analyserat trafikupplägg och då kommit fram till att bäst effekt av ett mötesspår får man strax norr om Kolbäck. Åtgärden är inte tidigare utredd och behöver därför utredas vidare om och när den ska genomföras. Ingen kostnadsuppskattning är gjord för åtgärden. Avsiktsförklaringen omfattar att Trafikverket genomför en funktionsutredning.
- Åtgärd 12: Mötesspår Ramnäs-Brattheden.
Den tidigare beslutade, och numera återtagna, åtgärden om ett mötesspår vid Ramnäs-Brattheden är fortfarande aktuell i ett senare skede för att uppnå en mer robust tågtrafik. Åtgärden är dock ej finansierad och ska ses som en möjlig framtida åtgärd.

Finansiering

De totala kostnaderna, inkl. kostnader för projektledning och projektering, för åtgärderna 1–5 (UA2-UA6) är för närvarande uppskattade till cirka 66 miljoner kronor i prisnivå 2021–06. Region Västmanland samfinansierar åtgärderna 1–5 (UA2-UA6) till 100% via länsplanen.

Grundutförande och tillägg

Region Västmanlands samfinansierande avser åtgärd 1–5 (UA2-UA6) som är grundutförande.

Kostnadsförändringar och prisnivåomräkning

Region Västmanland står för eventuella kostnadsförändringar via länsplanen. Vid stora kostnadsförändringar krävs nytt politiskt beslut. Prisinivå för alla kostnader i detta avtal är 2021–06.

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

§6 Principer för fördelning av ansvar

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ska utföra eller låta utföra åtgärderna inom den statliga infrastrukturen.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av det som Trafikverket ansvarar för.

Region Västmanlands ansvar

1. Region Västmanland ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av åtgärderna som regionen ansvarar för.
2. Region Västmanland ansvarar för att finansiera åtgärd 1-5 (UA2-UA6) via länsplanen.

Dokumentdatum
2022-03-01

Ägande av anläggningen i förvaltningsskedet: Trafikverket

Ansvar för drift och underhåll i förvaltningsskedet: Trafikverket

§7 Principen för parternas samarbete och framttagande av medfinansiering och samverkansavtal

Planering och genomförande ska ske i nära samverkan mellan parterna. Båda parter ska verka för att dessa åtgärder kan genomföras så snart som möjligt.

§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 här i ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Vidare upphör avsiktsförklaring att gälla om:

1. Region Västmanlands beslutande organ inte godkänner avsiktsförklaringen senast 2023-06-30

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, väg- och järnvägsplaner 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 samtliga parter.

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

Eskilstuna 2023-02-06

Ort och datum

Trafikverket (Namnförtydligande)

Region Västmanland
(Namnförtydligande)

Ort och datum

Region Västmanland
(Namnförtydligande)