

# DALABANAN

Genomförande- och finansieringsavtal avseende  
åtgärder på Dalabanan

## **Genomförande- och finansieringsavtal avseende åtgärder på Dalabanan**

Parterna

Staten genom Banverket, org.nr. 202100-4003, 781 85 Borlänge,

och

Avesta kommun, org nr 212000-2262, 774 81 Avesta

Borlänge kommun, org nr 212000-2239, 781 81 Borlänge

Falu kommun, org nr 212000-2221, 791 83 Falun

Gagnefs kommun, org nr 212000-2155, Box 1, 785 21 Gagnef

Hedemora kommun, org nr 212000-2254, Box 201, 776 28 Hedemora

Leksands kommun, org nr 212000-2163, Box 303, 793 27 Leksand

Mora kommun, org nr 212000-2213, Fredsgatan 16, 792 80 Mora

Orsa kommun, org nr 21200-2189, Box 23, 794 21 Orsa

Rättviks kommun, org nr 212000-2171, 795 80 Rättvik

Säters kommun, org nr 212000-2247, Rådhuset, 783 27 Säter

Älvdalens kommun, org nr 212000-2197, Box 100, 796 22 Älvdalen

Heby kommun, org nr 212000-2049, Tingsgatan 11, 744 88 Heby

Sala kommun, org nr 212000-2098, Box 304, 733 25 Sala

Uppsala kommun, org nr 212000-3005, 753 75 Uppsala

(nedan kallade Kommunerna)

Region Dalarna, org nr 222000-1446, Myntgatan 2, 791 51 Falun

Regionförbundet Uppsala län, org nr 222000-1511, Box 1843, 751 48 Uppsala

Länsstyrelsen Västmanlands län, org nr 202100-2411, 721 86 Västmanland

(nedan kallade Regionerna)

Mellan Staten genom Banverket å ena sidan, och Kommunerna och Regionerna å andra sidan, har följande avtal avseende åtgärder på Dalabanan träffats. Med Dalabanan i detta avtal avses järnvägssträckningen mellan Uppsala och Mora.

## 1 Bakgrund

Dalabanan, tillsammans med sträckan Borlänge-Falun, är en viktig kommunikationslänk mellan regionerna Dalarna/Västmanland och Uppsala/Stockholm. Trots att de senaste åren har skett en markant trafikökning har endast få åtgärder vidtagits för att förbättra och upprusta Dalabanan, varför den idag är i stort behov av förbättrande åtgärder. Efter genomförda översiktliga studier och utredningar som parterna tagit del av, har Banverket å ena sidan, och Kommunerna och Regionerna å andra sidan, efter gemensamma överväganden träffat detta avtal om åtgärder på Dalabanan, deras prioriteringar samt hur projektet skall finansieras. Dalabanans upprustning enligt detta avtal är ett pilotprojekt för samfinansierad järnvägsutbyggnad, finansierad med brukaravgifter och kommunal garanti för täckning av kapitalkostnader enligt nedan.

Tidigare har en avsiktsförklaring daterad 2008-10-27 (bilaga 1), mellan Banverket å ena sidan, och Region Dalarna representerande kommunerna i Dalarna utmed Dalabanan, Regionförbundet i Uppsala län samt Uppsala, Heby och Sala kommuner, å den andra sidan, undertecknats beträffande åtgärder på Dalabanan, deras prioritering och finansiering. Efter avsiktsförklaringen har Överenskommelse om finansiering etapp 1 och 2 (bilaga 2) undertecknad 2009-08-11, träffats mellan Banverket och Region Dalarna i syfte att ingå detta avtal.

Under framtagande av den nationella framtidsplanen, första halvåret 2009, genomfördes en utredning för att identifiera ytterligare åtgärder med samma syfte som ovan.

För att kunna analysera olika ambitionsnivåers samhällsnytta definierades 16 st. olika tänkbara alternativ innehållande åtgärder och tillhörande effekter. Alternativen redovisas i sammanställningen "Trafik- och kapacitetsanalys för Dalabanan", enligt källförteckning nedan.

Alternativet som hade störst samhällnytta byggde på effekterna av entimmestrafik och en förkortad restid, Uppsala- Borlänge 89 min., samt kapacitetsförbättringar som möjliggör ökad godstrafik med 20 % på banan. Successiv anläggningskalkyl har upprättats 2009-06-25.

Åtgärderna möjliggör fortsatta investeringar i Dalabanan för att ytterligare förbättra punktligheten och framkomligheten på Dalabanan i enlighet med avsiktsförklaringen (bilaga 1).

## 2 Omfattning

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

Åtgärder bestående av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder mellan Uppsala och Borlänge/Mora.

Projektet omfattar åtgärder i befintlig anläggning samt utredningar och byggande av nya anläggningar eller delar av ny anläggning.

Banverket ansvarar för utredning, projektering och byggnation av åtgärderna på Dalabanan.

### 3 Åtgärdernas syfte

Åtgärderna syftar till att förkorta restiden med persontåg och förbättra punktligheten och framkomligheten på Dalabanan, vars nytta därmed även tillkommer resenärer på anslutningen Borlänge – Falun.

Syftet är att under åren 2009-2017 skapa förutsättningar för entimmestrafik, en restid mellan Uppsala- Borlänge på 89 min med möjlighet till tågmöte i Sala, Hedemora samt Borlänge järnvägsstation, med minst samma antal stopp efter Dalabanan som idag, för kapacitetsförbättring på Dalabanan som ger plats på spåret för ytterligare 20 procent godstrafik, samt möjliggöra en utökad regionaltrafik på sträckan Uppsala – Sala med möjlighet till en konkurrenskraftig tidtabell.

Förutom åtgärder i befintlig anläggning kommer pågående förstudie och i vissa fall kommande järnvägsutredningar och/eller järnvägsplaner slutligen att avgöra vilka åtgärder som kommer att ingå i åtgärdspaketet med en total kostnad om 810 Mkr.

En utgångspunkt i avtalet är att alla effekter och krav på funktion är kalkylerade i förhållande till de tåg som förväntas trafikera Dalabanan. För det fall att den tekniska utvecklingen på operatörssidan möjliggör snabbare restider eller fler avgångar skall kraven ovan anpassas till den tillämpliga tekniken.

### 4 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Banverket ansvarar för genomförandet av åtgärderna. Parterna skall följa åtgärderna genom samråd och insyn med hänsyn tagen till förvaltningsrättsliga regler.

En samverkansgrupp skall bildas som består av personer utsedda av avtalets parter. Gruppen skall arbeta med uppföljning av åtgärderna, uppföljning av att avtalets syften och målsättning uppnås, samt samverkans- och informationsfrågor.

Inom samverkansgruppen skall en finansgrupp bildas för att arbeta med projektets finansiering vad gäller brukaravgifterna. Det arbetet består bl a av avstämning beträffande mätningar av resandet på Dalabanan, avräkning för Kommunernas garantiåtagande, samt övriga frågor angående Kommunernas och Regionernas finansiella åtagande. Samverkansgruppen tillsätter ytterligare grupper vid behov.

### 5 Parternas åtagande

#### Banverkets ansvar

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

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

Banverket ska i förekommande fall utarbeta järnvägsplaner och systemhandlingar samt anskaffa de tillstånd som erfordras.

Banverket ska svara för all marklösen som krävs för ovanstående beskrivna åtgärder samt därmed förenade kostnader.

### Medfinansiärernas ansvar

Kommunerna skall verka för att kompletterande åtgärder för upprustning av och/eller tillgängligheten till resecentra eller dess omgivning genomförs och färdigställs under motsvarande period

Kommunerna ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av åtgärderna enligt ovan.

Kommunerna åtar sig även ett garantiåtagande avseende eventuellt underskott mellan de faktiska intäkterna från de förhöjda banavgifterna och kostnaderna för räntor och amortering för lån vilket närmare beskrivs under rubriken "Kostnader/Ekonomi" nedan.

### Parternas gemensamma ansvar

Parterna skall vidare var för sig och tillsammans informera och underrätta järnvägsföretagen och trafikhuvudmännen om åtgärdernas omfattning och syften och underlätta för dessa att driva trafik på sunda villkor. Informationen skall lämnas i enlighet med vad som föreskrivs i järnvägslagen och järnvägsförordningen och med stöd av dessa utfärdade föreskrifter.

## 6 Kostnader/Ekonomi

### *6.1 Kostnader*

Kostnaderna för upprustning och uppgradering av Dalabanan mellan Uppsala och Borlänge/Mora enligt ovanstående omfattning under åren 2009-2017 beräknas uppgå till 810 Mnkr (basår 2009 06).

### *6.2 Finansiering*

Åtgärderna finansieras enligt nedan.

Länstransportplaner (fördelning per region)	150	Mnkr
Region Dalarna	115,5	Mnkr
Region Uppsala	23,5	Mnkr
Länsstyrelsen Västmanland	11	Mnkr
Banverket, reinvesteringsmedel	160	Mnkr
Brukaravgifter	250	Mnkr
Banverket, nyinvestering nationell plan	100	Mnkr
EU-medel	150	Mnkr
<b>Totalkostnad</b>	<b>810</b>	<b>Mnkr</b>

250 Mnkr finansieras temporärt med statliga medel genom Banverket. Brukaravgifter tas ut för att täcka ränta och amortering av dessa temporära statliga medel. Finansieringen genom brukaravgifter garanteras av Kommunerna enligt villkor i avsnitt 6.4.

Banverket upprättar ansökan om EU-medel. Medel från länstransportplanerna enligt ovan får användas för medfinansiering.

Vid risk för överskridande av ovan angivna investeringsbudget ska parterna gemensamt överenskomma om minskad omfattning av åtgärder i investeringen.

Preliminär fördelning av kostnaderna under investeringsperioden (samtliga belopp i Mnkr)

	2009	2010	2011	2012	2013- 2017	Totalt
Länstransportplan		25	25	25	75	150
Reinvestering	10	50	50	50		160
Brukaravgifter (temporära statliga medel)			75	100	75	250
Nyinvestering					100	100
EU-medel					150	150
<b>Totalt</b>	<b>10</b>	<b>75</b>	<b>150</b>	<b>175</b>	<b>400</b>	<b>810</b>

Respektive part ansvarar för att investeringsmedel finns tillgängliga i den takt som investeringarna genomförs.

### 6.3 Brukaravgifter

Enligt järnvägslagen skall infrastrukturförvaltaren ta ut avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Dessa avgifter kallas för banavgifter och beslutas av Banverket. Banverket/infrastrukturförvaltaren har enligt 7 kap 4-5 §§ järnvägslagen möjlighet att ta ut högre avgifter för att uppnå mer samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Sådana förhöjda banavgifter benämns i detta avtal ”Brukaravgifter”.

Brukaravgifter skall tas ut genom förhöjda banavgifter som skall motsvara ränta och amortering vid återbetalning av de temporära statliga medlen om 250 Mnkr under en period av maximalt 20 år. Räntan ska motsvara de räntevillkor som gäller för Banverkets upplåning i Riksgälden.

### 6.4 Kommunal garanti

Kommunernas finansiella ansvar sträcker sig till en investering om maximalt 250 Mnkr. För det fall att de faktiska intäkterna från Brukaravgifterna inte räcker till för att täcka återbetalning och ränta på lånet av de temporära statliga medlen åtar sig Kommunerna att täcka det finansiella underskottet motsvarande skillnaden mellan de faktiska intäkterna från Brukaravgifterna och kostnader för räntor och amorteringar enligt punkten 6.3 ovan.

Vid täckningen av underskottet erlägger varje enskild kommun till Banverket det belopp de ansvarar för enligt den proportionella fördelning som framgår av bilagd förteckning (bilaga 3). Kommunernas garantiåtagande gäller från det år då Brukaravgifterna införs och fram till dess full återbetalning skett och uppkomna räntor betalats. Parterna skall eftersträva att intäkterna från Brukaravgifterna så långt som möjligt täcker kostnaderna för de åtgärder som avses utföras med de medel som garanteras av Kommunerna.

En förutsättning för ianspråktagande av Kommunernas garantiåtagande gentemot Banverket är att funktionskraven beskrivna under punkten 3 uppfylls, att Kommunerna har den insyn och inflytande som beskrivs under rubriken "Projektorganisation" punkten 4, samt att Brukaravgifter kan tas ut.

#### *6.5 Uppföljning av Brukaravgifter och resandeutveckling samt reglering av kommunernas garantiåtagande*

Banverket har ansvaret att utveckla en modell för uttag av Brukaravgifter på Dalabanan för att finansiera del av den samlade investeringen om 810 Mnkr. Investeringens huvudsyfte är att skapa bättre förutsättningar för persontrafik på Dalabanan. Investeringen skapar helt nya möjligheter att trafikera Dalabanan, genom att restiden minskas mellan Mora och Uppsala. Med hänsyn till huvudsyftet ska Brukaravgifterna endast tas ut av persontrafiken på Dalabanan.

Utvecklingen av persontransporterna på Dalabanan för hela avtalsperioden ska fungera som utgångspunkt för den modell för Brukaravgifter som Banverket tar fram. Eftersom Banverket inte kommer att ha tillgång till uppgifter om antalet passagerare för enskilda tåg, ska Banverket efter samråd med avtalsparterna besluta att utveckla och välja en modell som beaktar resandeutvecklingen på lämpligt sätt. Vid beräkningen av hur resandet på Dalabanan har förändrats skall 2009 användas som indexår. Modellen ligger till grund för bestämmande av Brukaravgiftens storlek fördelad per enhet.

År 2014 görs den första avstämningen och därefter vart tredje år för redovisningen av över- eller underskott av Brukaravgiftens täckning av amortering och räntekostnad enligt ovan så att kostnadstäckning erhålls för avtalsperioden. Överskott kan användas för att avkorta amorteringstiden. Genom avstämningen får parterna en tydlig bild av i vilken omfattning Kommunernas garantiåtagande kan komma tas i anspråk eller inte.

Modellen ska vara fullt tillgänglig, transparent och förståelig för alla parter.

#### 7 Ägande- och nyttjanderätt

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

#### 8 Åtgärdernas genomförande

Utförandet av åtgärderna är planerade att påbörjas under år 2009 och ska i huvudsak vara avslutade 2017.

#### 9 Ändringar av avtalet

Eventuella ändringar av och tillägg till denna överenskommelse ska vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter för att vara gällande.

Kommunerna och Regionerna kan genom internt beslut uppdra åt Intresseföreningen Dalabanans Intressenter eller annan att företräda deras intressen.

## 10 Tvistelösning

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

## 11 Meddelanden/ombud

Meddelanden med anledning av detta avtal skall vara skriftliga och ställas till parternas ombud, vilka är för Banverket dess regionala direktör, och för Kommunerna respektive kommuns ordförande i kommunstyrelsen alternativt en av Kommunerna och Regionerna utsedd representant.

## 12 Avtalets giltighet

Villkor för avtalets giltighet:

- att Regeringen fastställer den Nationella Transportplanen och tillhörande anslag
- att Regionerna fastställer Länstransportplanerna
- att samtliga kommunfullmäktige godkänner avtalet genom lagakraftvunnet beslut
- att EU-medel beviljas efter ansökan av Banverket
- att Brukaravgifter kan tas ut

I händelse av att Brukaravgifter inte kan tas ut efter att lån upptagits för vilket Kommunernas garantiåtagande kan tas i anspråk för skall lånet återbetalas med de andra medel som tillförs projektet.

För det fall att något eller några av villkoren inte är uppfyllda skall en omförhandling av projektets finansiering och omfattning ske.

## 13 Källförteckning, Tidigare studier och utredningar, bilagor

### 13.1 Tidigare idéstudier och utredningar

Visioner för framtida persontrafik, Delrapport 2 Skisserade banupprustningar, jan 2005  
Visioner för framtida persontrafik, Delrapport 1:2 Trafikeringsförslag Bas/200 sept. 2005

Visioner för framtida persontrafik, Samhällsekonomi och regionala effekter, nov. 2005

Utveckling av Dalabanan ett tåg i timmen 2010!, Jan. 2007

Idéstudie, daterad 2008-02-11.

Marknads och behovsanalys, juni 2008

Trafikprognoser och samhällsekonomi, nov. 2008

Uppdragsspecifikation Förstudie Dalabanan, daterad 2009-03-04, pågående

Turisttrafik på Dalabanan, 2009-04-08

Trafik- och kapacitetsanalys för Dalabanan daterad 2009-05-24.

Successiv kalkyl 2009-05-25.

Samlad effektbedömning daterad 2009-06-08

### 13.2 Bilagor

1. Avsiktsförklaring daterad 2008-10-27
2. Dalabanan överenskommelse finansiering etapp 1 och 2 daterad 2009-08-11
3. Proportionell fördelning av Kommunernas ansvar för garantiåtagande

Avtalet har upprättats i arton (18) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Borlänge den 2 november 2009

Banverket



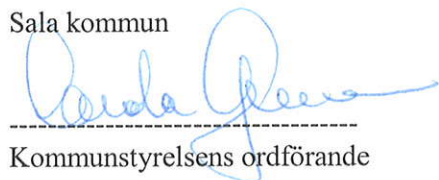
Minoo Akhtarzand  
Generaldirektör

Uppsala kommun



Kommunalråd

Sala kommun



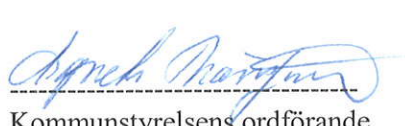
Kommunstyrelsens ordförande

Heby kommun




Kommunstyrelsens ordförande

Avesta kommun



Kommunstyrelsens ordförande

Hedemora kommun



Kommunstyrelsens ordförande

Säter kommun



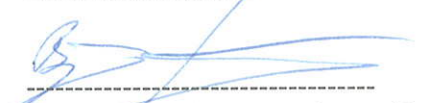
Kommunstyrelsens ordförande

Borlänge kommun



Kommunstyrelsens ordförande

Rättviks kommun



Kommunstyrelsens 2:e vice ordförande

Mora kommun



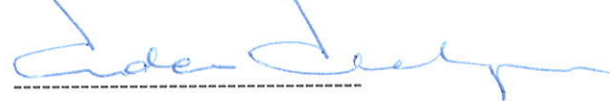
Kommunstyrelsens 1:e vice ordförande

Falu kommun




Kommunstyrelsens ordförande

Gagnefs kommun




Kommunstyrelsens ordförande


Leksands kommun

  
-----  
Kommunstyrelsens ordförande


Orsa Kommun

  
-----  
Kommunstyrelsens ordförande


Älvdalens kommun

  
-----  
Kommunstyrelsens ordförande

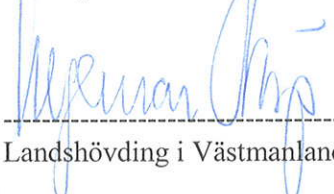
Region Dalarna

  
-----  
Ordförande

Regionförbundet Uppsala län

  
-----  
Ordförande

Länsstyrelsen Västmanlands län

  
-----  
Landshövding i Västmanlands län

## Avsiktsförklaring

Efter genomförda översiktliga studier, utredningar och förstudier som parterna tagit del av och efter gemensamma överväganden har Banverket å ena sidan och Region Dalarna, Regionförbundet i Uppsala län samt Uppsala, Heby och Sala kommuner, nedan kallade intressenterna, å den andra sidan, denna dag träffat följande avsiktsförklaring om åtgärder på Dalabanan deras prioritering och finansiering. Dalabanans utbyggnad enligt denna avsiktsförklaring skall ses som ett pilotprojekt för samfinansierad järnvägsutbyggnad, finansierad med brukaravgifter och intressenternas garanti för täckning av kapitalkostnader.

### 1. Åtgärdernas syfte och omfattning

Åtgärderna syftar på kort sikt att möjliggöra tätare trafik med persontåg och en bättre tidhållning på Dalabanan och på längre sikt nå ytterligare förkortning av restiderna mellan Dalarna och Arlanda/Stockholm och utmed banan.

På kort sikt och med sikte på färdigställande senast vid utgången av år 2010, förutsatt att tillräckligt antal tåglägen för banarbeten kan erhållas och/eller efter överenskommelse, är avsikten att ett antal åtgärder genomförs i syfte att skapa förutsättningar för en effektiv tidtabell med ett tåg i timmen, med restid mellan Sala och Borlänge understigande 58 min. Motsvarande restid för Uppsala – Sala bör understiga 28 minuter och bör även medge regionaltågstrafik på sträckan. Åtgärdernas omfattning ska preciseras i ett kommande genomförandeavtal och motsvara den summa om 250 milj kr som finns med gällande framtidsplan men som senarelagts i Banverkets förslag till reviderad framtidsplan. Kommunerna förbinder sig verka för att en upprustning av och förbättrad tillgänglighet till befintliga resecentra genomförs under motsvarande period.

### Parternas åtagande

Banverket åtar sig att planera, projektera, ansöka om myndighetstillstånd och genomföra åtgärderna så att de så långt möjligt kan färdigställas senast under 2010 eller efter överenskommelse. Intressenterna ska verka för att kompletterande åtgärder för upprustning av och/eller tillgängligheten till resecentra eller dess omgivning genomförs och färdigställs under motsvarande period.

Parterna ska vidare var för sig och tillsammans informera och underrätta järnvägsföretagen och trafikhuvudmännen om åtgärdernas omfattning och syften och underlätta för dessa att bedriva trafik på sunda villkor. Informationen ska lämnas i enlighet med vad som föreskrivs i järnvägslagen och järnvägsförordning och med stöd av dessa utfärdade föreskrifter.

## **Finansieringen av åtgärderna**

Åtgärderna avses att finansieras på följande sätt:

Investeringskostnaderna på bandelarna finansieras av Banverket med lån från Riksgäldskontoret och återbetalas med uttag av förhöjda banavgifter under en period av högst 20 år. Möjligheten att reglera återbetalningstidens längd med avseende på kostnader och intäkter bör utredas. Information härom meddelas enligt järnvägslagen.

Om Banverket inte av Regeringen bemyndigas ta upp lån hos Riksgälden bör andra finansieringsformer utredas.

Avtalstecknande parter med intresse i Dalabanan betalar eventuellt underskott på skillnaden mellan faktiska intäkterna från förhöjda banavgifter och de faktiska kostnaderna för räntor och amorteringar. Frågan om hantering av eventuellt överskott regleras i genomförandeavtalet.

Parterna ska eftersträva att intäkterna från de förhöjda banavgifterna så långt möjligt täcker kostnaderna för genomförda åtgärder enligt denna träffade överenskommelse.

Åtgärder i Resecentrum och dess tillgänglighet betalas av respektive kommun varvid frågan om statsbidrag för investeringarnas finansiering prövas enligt gällande rutiner och regelverk.

### **2. Åtagande inom kommande planeringsperiod 2010-2021**

Insatser under punkt 1 ovan förutsätter att parterna ska verka för att fortsatta åtgärder planeras och prioriteras inom ramarna för respektive parts mandat i kommande planeringsperiod 2010-2021 för att ytterligare korta restiderna och förbättra förutsättningarna för tågtrafiken och resenärerna på Dalabanan inklusive Bergslagsbanan delsträckan Falun - Borlänge. Målsättningen är att genomföra åtgärder så att förutsättningar skapas för att med minst ett tåg i timmen klara en restidsvision om Mora – Stockholm på 2 timmar 55 min, Borlänge – Stockholm på 1 timme 40 min, Falun – Arlanda på 1 tim 35 min och Sala – Stockholm på 1 timme och fem minuter. Restiderna avser direkttåg och snabbtåg. Utöver detta skall Dalabanan klara en utökad regionaltågtrafik.

### **3. Kontrollstationer**

Insatserna grupperas dels i ett närperspektiv 2009-2011 med avsikten att genomföra de investeringar som fanns upptagna i Framtidsplanen, men som senarelagts av Banverket i förslaget till reviderad Framtidsplan, dels inom perioden därefter som kommer att hanteras inom den kommande infrastrukturplaneringen för åren 2010-2021. Ett antal kontrollstationer bör finnas i det kommande genomförandeavtalet för att säkerställa att parternas åtaganden uppfylls varvid även avstämning av banavgifternas finansiering av Dalabanan ska göras.

### **4. Villkor i övrigt**

Kommunernas åtagande förutsätter att de kortsiktiga åtgärderna påbörjas snarast och senast under år 2009 samt att Banverket, inom ramen för sina åtaganden, verkar för att

de långsiktiga åtgärderna på Dalabanan återfinns prioriterade i Banverkets förslag till långsiktig plan för infrastrukturåtgärder avseende åren 2010 – 2021. Dalabanans utbyggnad, enligt denna avsiktsförklaring, förutsätter att trafikoperatörerna driver trafiken med minst den standard i form av tågmaterial, frekvens, restider och tidhållning som kommer att gälla från årsskiftet 2010/2011, då SJ skall ha satt in de nya snabbtågen på Dalabanan

#### 5. Fullgörandegarantier

Varje part är beredd att i ett kommande avtal om samfinansiering av Dalabanans utbyggnad, ställa erforderliga garantier för fullgörandet av sina respektive åtaganden enligt denna avsiktsförklaring.

#### 6. Genomförandavtal

Parterna är ense om, att omedelbart efter att denna avsiktsförklaring undertecknats, starta överläggningar för att komma överens om ett genomförandavtal för Dalabanans utbyggnad, inklusive sträckan Falun – Borlänge som ingår i trafikuppläggen. Genomförandavtalet ska reglera parternas åtaganden. Genomförandavtalet kommer för intressenterna att tecknas av kommunerna längs Dalabanan. Målsättningen bör vara att ett genomförandavtal ska vara förhandlat och klart senast den 30 juni 2009.

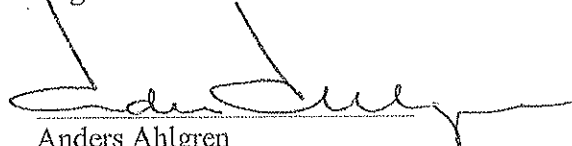
2008-10-27

Banverket



Mino Akhtarzand  
Generaldirektör

Region Dalarna




Anders Ahlgren  
Ordförande

Sala kommun



Carola Gunnarsson  
Kommunstyrelsens ordförande

Regionförbundet i Uppsala län



Arne Sandemo  
Förbundsstyrelsens ordförande

Uppsala kommun



Gunnar Hedberg  
Kommunstyrelsens ordförande

Heby kommun



Carina Schön  
Kommunstyrelsens ordförande



## **Dalabanan överenskommelse finansiering, etapp1 och 2**

Mellan Banverket genom Mino Akhtarzand och Region Dalarna genom Anders Ahlgren, har följande överenskommelse träffats och vars innehåll syftar till att ingå i kommande genomförandeavtal.

### **1. Bakgrund**

Avsiktsförklaring tecknades 2008 10 27 mellan Banverket å ena sidan och Region Dalarna, representerande kommunerna i Dalarna utmed Dalabanan, Regionförbundet i Uppsala län samt Uppsala, Heby och Sala kommuner, å den andra sidan, om åtgärder på Dalabanan deras prioritering och finansiering.

Åtgärderna syftar till att förkorta restiden med persontåg och förbättra punktligheten och framkomligheten på Dalabanan mellan Dalarna och Arlanda/Stockholm.

Under framtagande av den nationella framtidsplanen har en utredning om ytterligare etapp åtgärder med samma syfte som ovan.

Utredningen resulterade i att av de 8 alternativen som studerades, uppvisade alternativ "O" den bästa samhällsnyttan.

Alternativen redovisas i sammanställningen "Trafik- och kapacitetsanalys för Dalabanan 2009 05 24", upprättad av Olov Lindfeldt.

Successiv anläggningskalkyl har upprättats för alternativet av analysgrupp, under ledning av moderator, från Banverket. Kalkylen är framtagen 2009 06 25.

Utredningsalternativet ger en god turtäthet, entimmestrafik, och en förkortad restid,

Uppsala- Borlänge 89 min., samt med kapacitetsförbättring som ger plats på spåret för ytterligare 20 % godstrafik.

### **2. Avtalets omfattning**

Åtgärderna består av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder mellan Uppsala och Borlänge/Mora enligt Lindfeldts utredning som består exempelvis av utbyggnad mellanblock, samtidig infart, utbyggnad två stycken trespårsstationer och förlängning av två befintliga stationer, i enlighet med utredningens alternativ "O".

Projektet omfattar åtgärder i befintlig anläggning samt utredningar och byggande av nya anläggningar eller delar av ny anläggning, som krävs enligt lagen om byggande av järnväg.

### **3. Syfte**

Syftet är att klarlägga innehållet i genomförandeavtalet och hur finansieringen tänkt lösas.

### **4. Tidplan**

Utförandet av åtgärderna är planerade att påbörjas under år 2009 och ska i huvudsak vara avslutade 2017.

### **5. Finansiering**

De totala kostnaderna för upprustning och uppgradering av Dalabanan mellan Uppsala och Borlänge/Mora enligt ovanstående omfattning, beräknas uppgå till 810 Mnkr och bedöms kunna finansieras enligt följande:

Länstransportplaner	150 Mnkr
Banverket, reinvesteringsbudget	160 Mnkr
Brukaravgifter	250 Mnkr
Banverket/Banverket, nyinvestering nationell plan	100 Mnkr



EU-finansiering 150 Mnkr  
Totalkostnad 810 Mnkr

Förslag till periodisering av kostnaderna:

Belopp i Mnkr	Totalt	2009	2010	2011	2012	2013	2014- 2017
Länstransportplan	150		50	50	50		
Reinvestering	160	10	50	50	50		
Brukaravgifter	250			50	50	150	
Nyinvestering	100						100
EU-bidrag	150						150
Total kostnad	810	10	100	150	150	150	250

#### 6. Organisation och arbetssätt

Banverket ansvarar för genomförandet av åtgärderna. Parterna skall ges möjlighet att följa åtgärderna genom visst samråd och insyn med hänsyn till förvaltningsrättsliga regler.

#### 7. Ändringar och tillägg

Eventuella ändringar av och tillägg till denna överenskommelse ska vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter för att vara gällande.

#### 8. Överenskommelsens giltighet

Respektive part ansvarar för att investeringsmedel finns tillgängliga i den takt som investeringsarbetena genomförs. För det fall lagakraftvunnet beslut avseende brukaravgift inte föreligger och/eller Eu-bidrag inte medges kommer Banverket att ompröva även medlen för nyinvestering och en omförhandling av projektets finansiering ske.

Överenskommelsen gäller endast under förutsättning att Regeringen genom sitt beslut, fastställer nationella transportplanen inkluderande Dalabanan.  
Överenskommelsen är för sin giltighet också beroende av regionernas fastställelse av Länstransportplanerna.

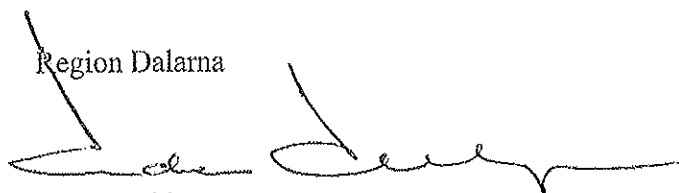
Borlänge 2009 08 11

Banverket



Mino Akhtarzand  
Generaldirektör

Region Dalarna



Anders Ahlgren  
Ordförande

# AVTAL OM FÖRDELNING AV ETT BLIVANDE GARANTIÅTAGANDE BETRÄFFANDE DALABANAN

- 1 Parter
- 1.1 Avesta kommun, 774 81 Avesta
- 1.2 Borlänge kommun, 781 81 Borlänge
- 1.3 Faluns kommun, 791 83 Falun
- 1.4 Gagnefs kommun, Box 1, 785 21 Gagnef
- 1.5 Hedemora kommun, Box 201, 776 28 Hedemora
- 1.6 Leksands kommun, Box 303, 793 27 Leksand
- 1.7 Mora kommun, Fredsgatan 16, 792 80 Mora
- 1.8 Orsa kommun, Box 23, 794 21 Orsa
- 1.9 Rättviks kommun, 795 80 Rättvik
- 1.10 Sätters kommun, Rådhuset, 783 27 Säter
- 1.11 Älvdalens kommun, Box 100, 796 22 Älvdalen
- 1.12 Heby kommun, Tingsgatan 11, 744 88 Heby
- 1.13 Sala kommun, Box 304, 733 25 Sala
- 1.14 Uppsala kommun, 753 75 Uppsala

Parterna 1.1 - 1.14 benämns nedan gemensamt "Parterna", parterna 1.1 - 1.11 benämns nedan gemensamt "Dalakommunerna".

## 2 Bakgrund och syfte

För att skapa förutsättningar för en effektivare tågtrafik på sträckan Mora-Uppsala ("Dalabanan") avser Banverket, att genom investeringar genomföra förbättringsåtgärder på Dalabanan under tidsperioden 2009-2021. Avsikten är att med en investering om 250 miljoner kronor, i ett inledande skede med sikte på färdigställande senast vid utgången av år 2012, genomföra ett antal förbättringsåtgärder i syfte att skapa förutsättningar för en effektiv tågtrafik. Förbättringsåtgärder förväntas medge en tågavgång i vardera riktningen i timmen, en restid mellan Sala och Borlänge understigande 58 minuter omfattande minst samma antal stopp som idag, samt persontågsmöten i Hedemora. Motsvarande restid för sträckan Uppsala-Sala bör understiga 28 minuter och bör även medge regionalstågstrafik på sträckan. I huvudsak syftar förbättringsåtgärder till att öka kapaciteten, höja hastigheten på olika delsträckor, bygga bort plankorsningar på banan, samt ge snabbare och effektivare tågsmöten.

Vilka åtgärder som skall genomföras under perioden 2009-2021 kommer att specificeras i ett genomförandeavtal mellan Parterna och Banverket (Genomförandeavtalet). Målsättningen är att genomföra åtgärder så att förutsättningar skapas för att med minst ett tåg i timmen klara en restidsvision om Mora – Stockholm på 2 timmar 55 minuter, Borlänge – Stockholm på 1 timme 40 minuter, Falun – Arlanda på 1 timme 35 minuter och Sala – Stockholm på 1 timme och 5 minuter. Restiderna avser direkttåg och snabbtåg. Utöver detta skall Dalabanan klara en utökad regionalstågtrafik.

Åtgärderna finansieras genom så kallad samfinansiering som bygger på förhöjda banavgifter på Dalabanan där samfinansieringsbeloppet uppgår till 250 miljoner kronor. I första hand skall investeringen om 250 miljoner kronor finansieras genom att Banverket upptar ett lån hos Riksgälden. Återbetalningen skall därefter ske genom att Banverket tar ut förhöjda banavgifter. För det fall kapitalkostnaden för investeringen inte täcks av banavgifterna skall Parterna betala det eventuella underskottet.

Syftet med detta avtal om fördelning av ett blivande garantiåtagande beträffande Dalabanan ("Avtalet") är att reglera Parternas förhållande sinsemellan vid utgivande av ersättning till Banverket för eventuellt underskott enligt ovan.

### 3 Parternas åtagande

Vid ett eventuellt underskott till följd av skillnad mellan de faktiska intäkterna från de förhöjda banavgifterna och kapitalkostnaden för investeringen om 250 miljoner kronor, åtar sig Parterna enligt Avtalet att gentemot Banverket, i enlighet med Genomförandeavtalet, täcka sådant underskott. Parternas åtagande omfattar tiden för investeringens återbetalning. Frågor om hantering av eventuellt överskott skall regleras i Genomförandeavtalet.

### 4 Fördelning mellan Parterna

Parternas ekonomiska ansvar skall fördelas enligt följande: Dalakommunerna ansvarar för att täcka 77 procent av eventuellt uppkommet underskott. Heby, Sala och Uppsala ansvarar för resterande 23 procent av eventuellt uppkommet underskott.

Dalakommunerna sinsemellan ansvarar därefter enligt punkten 4.1 nedan, samt Heby, Sala och Uppsala enligt punkten 4.2 nedan.

#### 4.1 Fördelning mellan Dalakommunerna

För "sina" 77 procent av underskottet ansvarar Dalakommunerna sinsemellan proportionerligt i förhållande till kommunernas folkmängd enligt 2008 års beräkning av SCB (se bilaga 1), vilket ger följande fördelning:

Gagnef	4,5 %
Leksand	6,9 %
Rättvik	4,9 %
Orsa	3,1 %
Älvdalen	3,2 %
Mora	9,1 %
Falun	24,9 %
Borlänge	21,7 %
Säter	4,9 %
Hedemora	6,9 %
Avesta	9,9 %

#### 4.2 Fördelning mellan Heby, Sala och Uppsala

För "sina" 23 % av underskottet ansvarar Heby, Sala och Uppsala kommun sinsemellan enligt följande fördelning:

Heby	18 %
Sala	32 %
Uppsala	50 %

#### 5 Genomförandeavtalet

Samtliga åtaganden och överenskommelser utöver Parternas fördelning sinsemellan beträffande ett blivande garantiåtagande skall regleras i Genomförandeavtalet.

#### 6 Villkor för Avtalets giltighet

Parternas åtagande enligt Avtalet villkoras av:

- i) att Genomförandeavtalet ingås mellan Parterna (alt. mellan av Parterna särskilt utsedd Part) och Banverket och Staten; och
- ii) att Avtalet och Genomförandeavtalet godkänns av respektive Parts kommunfullmäktige genom lagakraftvunnet beslut.

#### 7 Ändringar och tillägg

Eventuella ändringar av och tillägg till detta avtal skall vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter för att vara gällande.

Den / 2009

För Avesta kommun

---

Den / 2009

För Faluns kommun

---

Den / 2009

För Heby kommun

---

Den / 2009

För Leksands kommun

---

Den / 2009

För Orsa kommun

---

Den / 2009

För Sala kommun

---

Den / 2009

För Uppsala kommun

---

Den / 2009

För Borlänge kommun

---

Den / 2009

För Gagnefs kommun

---

Den / 2009

För Hedemora kommun

---

Den / 2009

För Mora kommun

---

Den / 2009

För Rättviks kommun

---

Den / 2009

För Sätters kommun

---

Den / 2009

För Älvdalens kommun

---