

BESLUTSFÖRSLAG**Avtal Sverigeförhandlingen**

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta:

Godkänna avtal med Sverigeförhandlingen avseende utbyggnad av ny höghastighetsjärnväg s k Götalandandsbanan

Parterna är överens om att stationen i Borås ska placeras centralt eller centrumnära. För Borås är ett centralt stationsläge bäst. Det innebär ett läge avgränsat av rutnätsstaden, nuvarande resecentrum och motorvägen. Ett centrumnära läge för stationen skulle kunna innebära en placering direkt söder om motorvägen, på Lusharpan eller något öster ut. Så att stationsområdet kan länkas samman med nuvarande centrum på ett naturligt sätt.

Genom avtalet får Borås Stad ett avgörande inflytande över placering på den kommande stationen.

Borås Stad förbinder sig å sin sida att bygga 12 500 nya bostäder fram till 2035
Beslut

Datum

2017-11-20Ulf Olsson

Kommunalråd

Datum

2017-11-21Annette Carlson

Kommunalråd

- Tillstyrkes
 Alternativt förslag

Diarienummer: KS 2015-00296

Programområde: 001

Handläggare: Charlotta Tornvall

Datum

2017-11-20Bengt Himmelmann

Avdelningschef



Charlotta Tornvall
Handläggare
033 357276

Datum 2017-12-04
Instans **Kommunstyrelsen**
Dnr KS 2015-00296
532

Kommunfullmäktige

Avtal Sverigeförhandlingen

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta

Godkänna avtal med Sverigeförhandlingen avseende utbyggnad av ny höghastighetsjärnväg s k Götalandandsbanan.

Parterna är överens om att stationen i Borås ska placeras centralt eller centrumnära. För Borås är ett centralt stationsläge bäst. Det innebär ett läge avgränsat av rutnätsstaden, nuvarande resecentrum och motorvägen. Ett centrumnära läge för stationen skulle kunna innebära en placering direkt söder om motorvägen, på Lusharpan eller något öster ut. Så att stationsområdet kan länkas samman med nuvarande centrum på ett naturligt sätt.

Genom avtalet får Borås Stad ett avgörande inflytande över placering på den kommande stationen.

Borås Stad förbinder sig å sin sida att bygga 12 500 nya bostäder fram till 2035

Ärendet i sin helhet

Borås Stad har träffat en överenskommelse med Sverigeförhandlingen om Götalandsbanan avseende ett centralt eller centrumnära stationsläge och det bostadsåtagande Borås Stad gör.

Överenskommelsen godkändes 2016-09-05 som grund inför fortsatt arbete i syfte att upprätta slutgiltigt avtal. Slutgiltigt avtal skulle godkännas av Kommunfullmäktige.

Arbetet med att färdigställa avtalet har fortsatt under 2017.

För att få ut mesta möjligt av samhällsbyggnadsprojektet Götalandsbanan så är ett centralt stationsläge med så lite barriäreffekter som möjligt viktigt för Borås – och för kommunerna längs stråket. Borås växer redan i dag i de attraktiva centrala delarna och med en rätt placerad station kan centrum växa sig ännu starkare.

För att göra störst nytta för dem som bor och verkar i Borås bör stationen vara en del av en utvidgad stadskärna. En nära koppling med nuvarande Borås resecentrum är viktig för att resenärer i kollektivtrafiken och på Viskadalsbanan, Älvsborgsbanan och Kust-till-kustbanan ska kunna göra så snabba och bekväma byten som möjligt.

Götalandsbanan är ett unikt projekt som skapar tillväxt genom regionförstoring. Med en station på Landvetters internationella flygplats ökar tillgängligheten till resten av Sverige och världen.

Rätt placerad flyttar höghastighetsbanan resor från väg och flyg till järnväg vilket förbättrar miljö och klimat för alla. Därför bör Götalandsbanan både ge en konkurrenskraftigt kort restid mellan ändpunkterna Stockholm–Göteborg och mellan städerna längs stråket.

- Parterna är överens om att stationen i Borås ska placeras centralt eller centrumnära.

För Borås är ett centralt stationsläge bäst. Det innebär ett läge avgränsat av rutnätsstaden, nuvarande resecentrum och motorvägen. Ett centrumnära läge för stationen skulle kunna innebära en placering direkt söder om motorvägen, på Lusharpan eller något öster ut. Så att stationsområdet kan länkas samman med nuvarande centrum på ett naturligt sätt.

- Genom överenskommelsen får Borås Stad ett avgörande inflytande över placering på den kommande stationen.
- Avtalet innehåller nu ett bostadsåtagande från Borås Stads sida, om 12 500 nya bostäder fram till 2035.

Beslutsunderlag

1. RAMAVTAL 3 (Jönköping) - Almedal (Göteborg), 2017-11-14
2. RAMAVTAL 3 (Jönköping) - Almedal (Göteborg) - BILAGA 1, 2017-11-14
3. RAMAVTAL 3 (Jönköping) - Almedal (Göteborg) - BILAGA 2, 2017-11-14
4. Objektavtal Borås – final, 2017-11-14

Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Bengt Himmelmann
Chef för Strategisk samhällsplanering



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 3 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG
STRÄCKA (JÖNKÖPING) – (GÖTEBORG)

RAMAVTAL OM FINANSIERING OCH MEDFINANSIERING AVSEENDE UTBYGGNAD AV HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG SAMT ÖKAT BOSTADSBYGGANDE

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG STRÄCKA (JÖNKÖPING) – (GÖTEBORG)

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Villkor för uppfyllande av Parternas åtaganden
4. Definitioner och avtalsstruktur
5. Syftet med Ramavtalet
6. Parternas åtaganden
7. Finansiering och betalning
8. Tidplan
9. Projektgenomförande, drift, underhåll och äganderätt
10. Organisation och samverkan
11. Markåtkomst
12. Särskilt om planer och tillstånd
13. Avtalstid och uppsägning
14. Ändring av avtalet
15. Avtalets giltighet
16. Ändrade förutsättningar

1. Parter

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
 2. Borås stad
 3. Västra Götalandsregionen
-

Staten, genom Sverigeförhandlingen, Borås stad och Västra Götalandsregionen benämns i det följande enskilt för ”**Part**” och gemensamt för ”**Parterna**”. Borås stad benämns i det följande för ”**Kommun(en)**”. Västra Götalandsregionen benämns i det följande enskilt för ”**Region(en)**”.

2. Inledning

- 2.1. Enligt kommittédirektiv (2014:106 och 2014:113) för Sverigeförhandlingen ska de av regeringen utsedda förhandlingspersonerna utarbeta förslag till principer för finansiering samt förslag till utbyggnadsstrategi för en ny höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Förhandlingspersonerna ska också genomföra förhandlingar och ingå överenskommelser med berörda kommuner, regioner och andra aktörer om finansiering och lösningar av spår och stationer och eventuella anslutande infrastrukturåtgärder där stambanorna angör respektive stad.
- 2.2. Det är viktigt att dessa investeringar utformas på ett sätt som ger kostnadseffektiva trafiklösningar och möjliggör ett ökat bostadsbyggande, effektiv arbetspendling samt väl fungerande arbetsmarknadsregioner.
- 2.3. Regeringen har i direktiven för de senaste omgångarna av åtgärdsplaneringen uppdragit åt berörda myndigheter att permanent pröva medfinansiering i planerings- eller genomförandeskedet. Det förutsätter att berörda aktörer samverkar för en effektiv utformning och maximal samhällsekonomisk lönsamhet av höghastighetsjärnvägen i syfte att hitta de bästa lösningarna för utformning och finansiering av stationer och omkringliggande infrastruktur. Kommunerna och Regionerna har inför ingående av detta Ramavtal inskickat en nyttoanalys för att motivera sådan Parts deltagande i finansieringen.
- 2.4. Syftet med förhandlingspersonernas uppdrag är att dels möjliggöra ett snabbt genomförande av en ny höghastighetsjärnväg på ett sätt som maximerar dess samhällsekonomiska lönsamhet dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning.

- 2.5. Sverigeförhandlingens arbetssätt är nyttobaserat och det är därför nödvändigt att, inför överenskommelse om olika Parters åtaganden och ingående av Ramavtal och Objektavtal samt andra relaterade avtal, beskriva i en nyttoanalys nyttorna som uppstår såväl lokalt, regionalt som nationellt vid en investering i nya höghastighetsjärnvägar, åtgärder för nya bostäder och ökad tillgänglighet. Uppskattning och kvantifieringar av nyttor utgör dock inte avtalsinnehåll och om gjorda antaganden om nyttor inte infrias medför detta inte att ingångna avtal ska justeras.
- 2.6. I regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden – Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) anges att höghastighetsjärnvägar ska byggas ut och att det ska ske i den takt som ekonomin tillåter. Riksdagen har bifallit regeringens förslag i propositionen (bet 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).
- 2.7. Enligt kommittédirektiv för Sverigeförhandlingen ska förhandlingspersonerna slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017. I och med att uppdraget slutredovisas kommer regeringen att utse ett organ att svara för Sverigeförhandlingens rättigheter och skyldigheter enligt detta Ramavtal, och som därmed inträder i Sverigeförhandlingens ställe i Ramavtalet samt Objektavtalen.
- 2.8. Staten ansvarar i egenskap av huvudfinansiär för Huvudprojektets och HHJ (Jönköping) – (Göteborg) finansiering (vid sidan om medfinansieringen) och övergripande utformning. Trafikverket kommer att ansvara för utförandet av Huvudprojektet och HHJ (Jönköping) – (Göteborg). Mot bakgrund av detta har Ramavtal och tillhörande objektsavtal utformats i samråd med Trafikverket. Trafikverket har därigenom fått en god förståelse för Ramavtalets respektive Objektsavtalets konstruktion, innehåll och upplägg. När det i det följande görs hänvisningar till Trafikverket, görs detta dock endast informativt och upplysningsvis och sådana hänvisningar ska inte ses som rättsligt bindande åtaganden för Trafikverket enligt detta Ramavtal med tillhörande Objektavtal. Under, och efter utförandet, av Huvudprojektet och HHJ (Jönköping) – (Göteborg) ansvarar Staten för sina åtaganden enligt detta Ramavtal och tillhörande Objektavtal medan Trafikverket ansvarar för sina åtaganden enligt ingångna Genomförandeavtal.
- 2.9. Trafikverket kommer under 2017 att inleda en förhandling med parter i berörd region om utformning och medfinansiering. Motivet är att initialt kunna bygga en dubbelspårig järnväg, med fokus på god regional nytta, på sträckan Göteborg-Borås som i ett första skede kan trafikeras med regional trafik innan hela systemet Stockholm-Göteborg är utbyggt för persontåg i 320 km/h. Som en konsekvens av detta avtalar Sverigeförhandlingen med Borås stad och Västra götalandregionen om åtaganden enligt detta Ramavtal, men vad gäller

medfinansiering och vissa utformningsfrågor hänvisas till den förhandling Trafikverket parallellt inleder med berörda parter.

3. Villkor för uppfyllande av Parternas åtaganden

- 3.1. Detta Ramavtal träder i kraft och blir bindande mellan Parterna under de förutsättningar som anges i punkt 15. Oaktat detta är Parterna överens om att respektive Parts åtaganden enligt detta Ramavtal blir gällande under de förutsättningar som anges i denna punkt 3.
- 3.2. Statens åtaganden avseende genomförande av Projektet enligt detta Ramavtal, är villkorade av att medel för åtagandenas uppfyllande i särskild ordning beslutas av regeringen och att regeringen har informerat parterna om att detta skett. Om inget regeringsbeslut avseende Projektet tagits senast år 2023 kan någon Part begära utträde eller omprövning av avtalet.
- 3.3. Innan villkoren i punkt 3.2 är uppfyllda har inte heller övriga Parter någon skyldighet att utföra några av sina åtaganden enligt detta Ramavtal, inbegripet Parternas åtaganden angående organisation och samverkan enligt punkt 10.
- 3.4. Så snart beslut har fattats av regeringen enligt punkt 3.2 kommer Trafikverket skyndsamt att tillhandahålla Parterna en uppdaterad och utvecklad/detaljerad Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan), i vilken den övergripande tidplanen ska ha utvecklats och anpassats bland annat för att beakta tidpunkten för regeringens beslut enligt punkt 3.2. Eventuella anpassningar ska göras i god anda och i samråd mellan Parterna och med syfte att bibehålla de ursprungliga intentionerna för Projektet och bostadsbyggandet som rådde vid ingående av Ramavtalet. Den uppdaterade Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan) ska även redovisa eventuella ändringar av utformning och/eller funktion avseende HHJ (Jönköping) – (Göteborg) som gjorts baserat på punkt 5.3 och som krävs för att beakta förändrade förhållanden efter att Ramavtalet ingåtts. Eventuella uppdateringar och ändringar avseende Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan), detta Ramavtal eller tillhörande Objektavtal vilka har gjorts med tillämpning av denna punkt 3.4 ska dokumenteras skriftligen och ersätta berörda delar av tidigare versioner av relevant dokument.
- 3.5. Om regeringens beslut enligt punkt 3.2 fattas först vid en tidpunkt som jämfört med tidpunkten för ingåendet av detta Ramavtal väsentligen försvårar Kommunernas möjligheter att färdigställa sina respektive bostadsbygganden till år 2035 enligt vad som följer av respektive Objektavtal ska Parterna i god anda omförhandla sina respektive åtaganden enligt detta Ramavtal. Utgångspunkten för sådan förhandling är att de principer och åtaganden som Parterna enades om vid ingående av Ramavtalet ska kvarstå oförändrade så långt som möjligt, dock med beaktande av sådana ändrade förutsättningar rörande t.ex. tidplan som kan uppkomma.

4. Definitioner och avtalsstruktur

4.1. I detta Ramavtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

| | |
|------------------------------|--|
| Genomförandeavtal: | avser avtal som berörda Parter enligt Objektavtalen kommer att ingå med Trafikverket i ett senare skede. |
| HHJ (Jönköping) – (Göteborg) | avser det Projekt som avser byggandet av höghastighetsjärnväg mellan Jönköping och anslutning till Göteborg enligt grundutförande i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan). |
| Huvudprojekt: | avser byggandet av ett nytt system med höghastighetsjärnväg för persontåg för 320 km/h och snabba regional tåg mellan (Stockholm) Järna – anslutning till Västkustbanan (Göteborg) och (Stockholm) Järna – Lund (Malmö). Sträckorna Järna till Stockholm C, anslutningen Västkustbanan till Göteborg C och södra Lund till Malmö C ingår inte i den fysiska utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen men kan nyttjas även av höghastighetståg och snabba storregionala tåg. |
| Objekt: | Framgår av Objektavtalen. |
| Objektavtal(en): | avser avtal, inklusive bilagor, avseende finansiering, medfinansiering och bostadsbyggande som har träffats mellan berörda Parter och som bilagts Ramavtalet i undertecknade versioner. |
| Projekt: | avser byggandet av höghastighetsjärnväg för respektive delsträckor som ingår i Huvudprojektet och för vilka separata Ramavtal ska ingås mellan berörda parter, dvs. respektive Ramavtals omfattning utgör ett Projekt. |
| Projektmedel: | avser medel som Parterna förbundet sig att tillskjuta enligt detta Ramavtal inklusive bilagor för genomförande av Projektet. Projektmedel omfattar inte Kommunernas kostnader för bostäder eller planläggning enligt Plan-och bygglagen. |
| Projektstyrelse: | har den innebörd som framgår av punkt 10.2. |
| Ramavtalet: | avser detta Ramavtal inklusive bilagor. |

Styrelsen: har den innebörd som framgår av punkt 10.2.

4.2. Till detta Ramavtal biläggs undertecknade Objektavtal för berörda Parter inom Projekt HHJ (Jönköping) – (Göteborg).

4.3. Vid eventuella motstridigheter mellan Ramavtalet och Objektavtalen ska Ramavtalet äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i Ramavtalet och dess bilagor ska vad som anges i Ramavtalet äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i de olika bilagorna till Ramavtalet ska bilagenumreringen gälla såsom prioritetsordning.

5. Syftet med Ramavtalet

5.1. Syftet med detta Ramavtal är att reglera förutsättningarna för genomförandet av HHJ (Jönköping) – (Göteborg).

5.2. Av Bilaga 1 (Finansieringsplan) framgår förutsättningar för finansiering och medfinansiering. Av Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan) framgår vad som omfattas av grundutförandet avseende stationsutformning och stationsplacering samt övergripande tidplan.

5.3. Staten äger rätt i sin egenskap av huvudsaklig finansiär av Huvudprojektet och HHJ (Jönköping) – (Göteborg) att efter ingående av Ramavtal och Objektavtal, och utan att villkoren i Ramavtalet eller Objektavtal ändras i övrigt, göra skäliga justeringar och anpassningar av Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan) såsom till exempel, men inte begränsat till, om det krävs för att uppnå övergripande systemkrav för Huvudprojektet eller om det krävs för samordning mellan olika Ramavtal och/eller Objektavtal.

5.4. Respektive Objekt för utbyggnaden av höghastighetsjärnväg i enlighet med HHJ (Jönköping) – (Göteborg) kommer att planläggas enligt gällande lagstiftning.

6. Parternas åtaganden

Parterna åtar sig följande:

6.1. Utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) ska genomföras enligt åtagande i detta Ramavtal. Trafikverket kommer att ansvara för, planera och genomföra utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) enligt vad som anges i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).

6.2. Vid sidan av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) och utanför Projektmedlen, men inom ramen för Ramavtalet, ingår det i Kommunernas respektive åtagande- och som en central förutsättning

för Huvudprojektet och respektive Projekt att bygga bostäder enligt vad som närmare anges i respektive Objektavtal.

- 6.3. Respektive Kommun åtar sig att genomföra erforderliga ändringar av detaljplaner för genomförande av respektive Projekt, så som det är beskrivet i detta avtal.
- 6.4. Finansiering och medfinansiering för Staten ska ske enligt åtagande i detta Ramavtal och för övriga Parter i den förhandling som avses i 2.9.
- 6.5. Parts uttömmande ansvar enligt detta Ramavtal, är begränsat till att tillskjuta Projektmedel enligt vad som anges i Ramavtalet och/eller ansvara för andra åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part.
- 6.6. Respektive Region åtar sig att i kommande planering verka för att anslutande kollektivtrafik bidrar till att sprida resenärsnyttor samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttor.
- 6.7. Respektive Region åtar sig att verka för samverkan mellan berörda kommuner för att trygga markåtkomst för utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Regionen åtar sig vidare att samverka med Trafikverket vad gäller kopplingen mellan respektive Projekt och befintlig infrastruktur.

7. Finansiering och betalning

- 7.1. Genomförandet av utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) ska finansieras med medel från följande:
 - medfinansiering med de belopp som Trafikverket och Parterna enas om i separat förhandling (2.9),
 - medel som tillskjuts av Staten enligt vad som anges i punkt 7.3.
- 7.2. -
- 7.3. Staten förbinder sig genom detta Ramavtal, respektive de Objektavtal som ingås samtidigt med detta Ramavtal, att tillskjuta de medel som vid sidan om Kommunernas medfinansiering krävs för utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) enligt vad som anges i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).
- 7.4. Staten svarar för kostnadsökningar för de delar av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) som inte enligt Ramavtalet (eller i förekommande fall Objektavtal) åvilar Kommunerna, i den mån detta medför att den totala antagna investeringsutgiften överskrider. Kommunerna svarar dock alltid för kostnadsökningar för av Kommun påkallad/initierad standardhöjning, tillägg

och/eller andra förbättringar jämfört med vad som anges i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan) och, på Objektnivå, i respektive Objektavtal. Det förutsätts därvid att sådana av Kommun påkallade/initierade förändringar måste vara genomförbara med beaktande av den övergripande funktionen och tidplanen för HHJ (Jönköping) – (Göteborg).

8. Tidplan

- 8.1. Trafikverket har inför ingående av detta Ramavtal upprättat en övergripande tidplan för genomförande av HHJ (Jönköping) – (Göteborg), vilken framgår av Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).
- 8.2. Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.
- 8.3. För det fall HHJ (Jönköping) – (Göteborg) skulle försenas jämfört med den övergripande tidplan som inkluderats i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan), såsom justerad enligt punkt 3.4, åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga övriga åtaganden som enligt Ramavtalet eller Objektavtal åvilar Parterna.

9. Projektgenomförande, drift, underhåll och äganderätt

- 9.1. Trafikverket kommer att vara huvudman för HHJ (Jönköping) – (Göteborg) och kommer att svara för genomförandet av HHJ (Jönköping) – (Göteborg).
- 9.2. Trafikverket kommer att svara för drift och underhåll av samtliga anläggningar som ingår i HHJ (Jönköping) – (Göteborg), såvida inte annat följer av Genomförandeavtal eller annat avtal. Såvitt avser omfattningen av Trafikverkets ansvar för stationer och kringliggande anläggningar framgår detta av Trafikverkets riktlinje TDOK 2015:0085, *Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer* (Daterad 2015-04-24, vid avtalets ingående).
- 9.3. Trafikverket kommer att vid behov tillse att avtal som reglerar övergången till annan parts anläggning såsom befintliga spår, trappor, gångvägar m.m. ingås med eller mellan berörda parter.
- 9.4. Trafikverket ska äga samtliga anläggningar som ingår i HHJ (Jönköping) – (Göteborg) så som den beskrivs i bilaga 2 och i riktlinje TDOK 2015:0085 (*Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer* Daterad 2015-04-24, vid avtalets ingående).

10. Organisation och samverkan

10.1. För att möjliggöra utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) krävs att samtliga Parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra HHJ (Jönköping) – (Göteborg). Detsamma gäller för Trafikverket.

10.2. Parternas och Trafikverkets samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:

- Under Statens ordförandeskap bildas ett partssammansatt samverkansorgan för strategiska och principiella frågor med överblick över Projektet och bostadsbyggandet ("**Styrelsen**"). I Styrelsen ingår även Trafikverket. Styrelsens närmare sammansättning framgår av punkt 10.4.
- Trafikverket kommer att tillsätta en projektstyrelse för HHJ (Jönköping) – (Göteborg) ("**Projektstyrelsen**"). Projektstyrelsen ska fungera operativt, dess sammansättning framgår av punkt 10.11.

10.3. Styrelsen respektive Projektstyrelsen kan besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt. Styrelsen respektive Projektstyrelsen kan komma att utökas med fler parter som en effekt av den medfinansieringsförhandling som Trafikverket bedriver för Projektet. Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av HHJ (Jönköping) – (Göteborg). I detta syfte kommer Trafikverket att upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga Parter.

Styrelsen

10.4. Styrelsen tillsätts av regeringen eller det organ som regeringen bemyndigar och består av representanter för Parterna. Respektive part utser en ledamot och en ersättare till Styrelsen. Staten utser sekretariat för Styrelsen. Föredragande i Styrelsen är ansvarig tjänsteman i Trafikverket.

10.5. Styrelsen ska behandla frågor som rör Parternas åtaganden och Projektet.

10.6. Styrelsen behandlar frågor som rör arbetena enligt Ramavtalet såsom:

- Projektets omfattning och avgränsning
- Huvudtidplan
- Budget och prognoser för Projektet,
- Bostadsbyggandet, samt
- Andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse

- 10.7. Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa Projektstyrelsen. Som princip ska Projektstyrelsen ha ett långtgående mandat att fatta och verkställa beslut inom Projektet, så länge sådant beslut eller verkställande inte står i strid med det aktuella Projektet, Ramavtalet eller de ekonomiska ramar som fastställts för Projektet.
- 10.8. De överenskommelser etc. som träffas inom Styrelsen kan komma att behöva godkännas av respektive Parts beslutande organ för att äga giltighet.
- 10.9. Parterna är överens om att Styrelsen ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Ramavtalets genomförande. Uppföljningen innefattar Ramavtal, eventuella ändringar och tilläggsavtal så väl som ökat bostadsbyggande, ekonomi i Projektet samt finansiering. Uppföljningen sker årsvis baserat på bland annat insänd redovisning av Kommunerna och Trafikverket.
- 10.10. Styrelsen kan, när så bedöms erforderligt, adjungera lämplig person med expertkompetens till Styrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

Projektstyrelsen

- 10.11. Projektstyrelsen består av representanter från Kommunerna och Trafikverket. Respektive Kommun och Trafikverket ska utse två representanter vardera till Projektstyrelsen.
- 10.12. Projektstyrelsen ska arbeta operativt med Projektets framdrift i enlighet med vad som sägs i detta Ramavtal. Projektstyrelsen rapporterar till Parterna och Styrelsen.
- 10.13. Trafikverkets organisation med ansvar för genomförande av de olika delarna av Huvudprojektet kommer att ha en annan geografisk indelning än de ramavtal som ingås för Huvudprojektet. Därför kan Projektstyrelsen, på initiativ av Trafikverket och för att åstadkomma ett funktionellt och effektivt arbetssätt, komma att slås samman med projektstyrelser som skapas för andra ramavtal som ingås för Huvudprojektet, om och i den mån detta krävs för att spegla strukturen för Trafikverkets organisation för genomförande av Huvudprojektet. Om sådan sammanslagning sker ska de hänvisningar till Projektstyrelsen som görs i Ramavtalet avse en sådan sammanslagen projektstyrelse.
- 10.14. Projektstyrelsen kan, när så bedöms erforderligt, adjungera lämplig person med expertkompetens till Projektstyrelsen för deltagande i en eller flera frågor.

11. Markåtkomst

Trafikverket kommer att med Projektmedel svara för den markåtkomst som behövs för genomförande av HHJ (Jönköping) – (Göteborg), dels under byggtiden, dels under drifttiden,

enligt de förutsättningar som närmare regleras i Objektavtalen. Respektive Kommun ska medverka och underlätta för framdriften av erforderlig markåtkomst.

12. Särskilt om planer och tillstånd

12.1. Parterna är medvetna om att respektive Kommuns beslutande organ beslutar om att anta detaljplaner. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen enligt lag för antagande av detaljplan. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut om antagande av detaljplan och att beslut kan komma att prövas enligt gällande lagstiftning, vilket kan komma att påverka tidplanen för HHJ (Jönköping) – (Göteborg).

12.2. Parterna är medvetna om processerna för järnvägsplaner, vägplaner och eventuell tillåtlighetsprövning samt eventuella andra erforderliga prövningar och tillstånd. Trafikverket beslutar om att fastställa järnvägs- och vägplaner. Beslut om att fastställa järnvägs- och vägplaner ska föregås av samråd med de som berörs av planen enligt gällande lagstiftning. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga Trafikverkets fastställelsebeslut och att fastställelsebeslut då prövas av regeringen, vilket kan komma att påverka tidplanen för HHJ (Jönköping) – (Göteborg).

12.3. Med hänvisning till punkt 12.1 och 12.2 är Parterna även medvetna om att respektive Objektavtal inte är bindande vid prövning av förslag till bland annat detaljplan och järnvägsplan.

13. Avtalstid och uppsägning

13.1. Ramavtalet och respektive Objektavtal gäller från dess ikraftträdande och intill dess att samtliga Projekt och Objekt genomförts respektive Parternas övriga åtaganden enligt Ramavtalet och Objektavtalet fullgjorts.

13.2. Ramavtalet och respektive Objektavtal kan, med undantag för vad som sägs i punkt 3.2, inte sägas upp eller frånträdas av Part med mindre än att samtliga Parter enas därom.

13.3. Om avtalet upphör att gälla kvarstår respektive Parts finansieringsansvar av dittills upparbetade kostnader.

14. Ändring av avtalet

Samtliga ändringar och tillägg till detta Ramavtal ska vara skriftliga och godkända av samtliga Parter beslutande organ för att gälla.

15. Avtalets giltighet

Detta Ramavtal träder ikraft när det har undertecknats av samtliga Parter och under förutsättning att nedanstående beslut har fattats och vunnit laga kraft:

- Borås stads kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Västra Götalandsregionens fullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; och
- Regeringen godkänner Ramavtalet.

16. Ändrade förutsättningar

Om något villkor enligt punkt 15 inte kan uppfyllas, någon del av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) inte kan genomföras på grund av att planer, tillstånd eller liknande inte erhålls, kraftigt försenas eller erhålls med innehåll som i viss mån avviker från vad som förutsattes vid detta Ramavtals ingående, ska Parterna i god anda och med utgångspunkt i villkoren i Ramavtalet (jmf t.ex. punkt 7.4 i Ramavtalet) diskutera hur detta ska påverka Ramavtalet och förutsättningarna för dess uppfyllande. Utgångspunkten för en sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av Ramavtalet som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Ramavtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering). Vad som anges i denna punkt ska gälla Parterna emellan oberoende av om villkoren för ikraftträdande av Ramavtalet i punkt 15 är uppfyllda.

Ort och datum

Borås stad

Västra Götalandsregionen

Staten genom Sverigeförhandlingen

Bilagor:

Bilaga 1. Finansieringsplan

Bilaga 2. Specifikation inklusive tidplan



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

BILAGA 1 - FINANSIERINGSPLAN
RAMAVTAL 3 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG
STRÄCKA (JÖNKÖPING) – (GÖTEBORG)

BILAGA 1 - FINANSIERINGSPLAN

RAMAVTAL 3 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG STRÄCKA (JÖNKÖPING) – (GÖTEBORG)

1. Finansiering och medfinansiering

Vid detta Ramavtals ingående har Trafikverket påbörjat men inte avslutat en förhandling om medfinansiering av Projektet med de parter som berörs, se Ramavtalet 2.9.

Staten ansvarar för huvuddelen av investeringen i höghastighetsjärnvägen. Övriga parter totala andel av finansieringen, medfinansieringen, avgörs i förhandlingen med Trafikverket.



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

BILAGA 2 - SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

RAMAVTAL 3 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

STRÄCKA (JÖNKÖPING) – (GÖTEBORG)

BILAGA 2 - SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

RAMAVTAL 3 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGEN STRÄCKA (JÖNKÖPING) – (GÖTEBORG)

Denna Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan till Ramavtal 3 - Höghastighetsjärnvägen sträcka (Jönköping) – (Göteborg) ("Ramavtalet") syftar till att beskriva Projektets (så som angivet i Ramavtalet) specifikation och tidplan. Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

1. Sträckan (Jönköping) – (Göteborg)

Hela sträckan från Jönköping till anslutning på Väst kustbanan i Göteborgs stad blir en del i det nya höghastighetsjärnvägssystemet som ska gå mellan (Stockholm) Järna – (Göteborg) och (Stockholm) Järna – Lund (Malmö). Sträckan ska byggas så att ändamålen med höghastighetsjärnvägssystemet kan uppnås. Ändamålen med höghastighetsystemet är bland annat att öka kapaciteten i järnvägssystemet, knyta samman Sveriges storstadsregioner, bidra till regionförstoring genom regional arbetspendling samt underlätta energisnålt resande och konkurrenskraftig tågtrafik.

Sträckorna från Järna till Stockholm C, från anslutningspunkt på Väst kustbanan till Göteborg C och från södra Lund till Malmö C ingår inte i den fysiska utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen men kan, på sträckan anslutning till Väst kustbanan – Göteborg C, nyttjas av höghastighetståg och snabba regionala tåg med möjlighet att nå bland annat Göteborgs Centralstation.

Sträckan mellan Jönköping och Göteborg planeras för persontåg för 320 kilometer i timmen och snabba regionaltåg. När de snabba persontågen flyttas till den nya järnvägen blir det mer plats för godståg och regional persontrafik på Södra och Västra stambanan.

Aktuellt Ramavtal och Objektavtal (samt tillhörande bilagor) omfattar station för av- och påstigning i Borås. Stationen i Borås ska placeras centralt eller centrumnära. Det innebär ett läge avgränsat av rutnätsstaden, nuvarande resecentrum och motorvägen. Ett centrumnära läge för stationen skulle kunna innebära en placering direkt söder om motorvägen, på Lusharpan eller något öster ut.

Detta Ramavtal utesluter inte att ytterligare stationer kan tillkomma på aktuell sträcka.

2. Beskrivning av vad som ingår i stationernas grundutförande

Staten ansvarar för att stationerna längs höghastighetsjärnvägen utformas i enlighet med ett grundutförande. Detta grundutförande beskrivs i Trafikverkets riktlinje TDOK 2015:0085 "Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer" (Daterad 2015-04-24 vid avtalets ingående).

I grundutförande enligt detta ramavtal och objektavtal ingår också stationernas principiella geografiska läge så som det beskrivs i objektavtalen för respektive station. I grundutförandet ingår ett markförlagt höjdläge, med inriktningen att minimera eventuella barriäreffekter i tätbebyggda miljöer.

En icke markförlagd lösning kan motsvara grundutförandet om förutsättningarna gör att detta är den bästa lösningen utifrån Trafikverkets sammanvägda bedömning. Denna sammanvägda bedömning bygger på faktorer såsom kostnader, landskapets förutsättningar, barriäreffekter, möjlighet att inrymma i befintlig miljö eller krav enligt miljöbalken.

3. Tidplan

Trafikverket har vid upprättandet av den övergripande tidplanen så långt det är möjligt i detta skede tagit hänsyn till den risk för förseningar av Projektet som kan komma att följa av bland annat antagandeprocesser av järnvägsplaner, detaljplaner, miljöaspekter m.m. Tiden är dock angiven exklusive tid för överklaganden.

Övergripande tidplan

- Beslut tas av start av järnvägsplan: år 0
- Huvudkontrakt med entreprenör för höghastighetsjärnväg är upphandlad för byggarbetena i respektive kommun: år 7-10
- Öppning för trafik för delsträckan: år 7-11



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

OBJEKTAVTAL – BORÅS STAD
RAMAVTAL 3 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG
STRÄCKA (JÖNKÖPING) – (GÖTEBORG)

OBJEKTAVTAL FÖR BORÅS STAD

RAMAVTAL 3 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG STRÄCKA (JÖNKÖPING) – (GÖTEBORG)

Detta Objektavtal, vilket biläggs Ramavtal 3 - Höghastighetsjärnväg sträcka (Jönköping) – (Göteborg), syftar till att reglera förutsättningarna för finansierings- och medfinansieringsfrågor, ökat bostadsbyggande samt genomförandansvar såvitt avser utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg).

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet
10. Villkor för uppfyllande av Parternas åtaganden

1. Parter

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Borås stad

Staten genom Sverigeförhandlingen och Borås stad benämns i det följande enskilt för ”**Part**” och gemensamt för ”**Parterna**”. Borås stad benämns i det följande enskilt för ”**Kommun(en)**”.

2. Inledning

- 2.1 Parterna i detta avtal (”**Objektavtalet**”) har i Ramavtal 3 Höghastighetsjärnväg sträcka (Jönköping) – (Göteborg) om finansiering och medfinansiering av utbyggnaden av en ny höghastighetsjärnväg (”**Ramavtalet**”) tillsammans med Västra Götalandsregionen kommit överens om att reglera förutsättningarna för utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg).
- 2.2 Parterna i detta Objektavtal vilket biläggs Ramavtalet, avtalar här om vissa finansierings- och medfinansieringsfrågor, ökat bostadsbyggande samt genomförandeansvar såvitt avser utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen genom Kommunen.
- 2.3 För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet.

3. Objektavtalets omfattning

- 3.1 Objektavtalet omfattar vissa villkor för finansiering och medfinansiering, ökat bostadsbyggande samt genomförandeformer och ansvar i samband med utbyggnad av en ny höghastighetsjärnväg genom Kommunen.
- 3.2 Objektet i detta avtal omfattas av utbyggnaden av en ny höghastighetsjärnväg genom Kommunen och ska inkludera en station i Borås som ska placeras centralt eller centrumnära. Det innebär ett läge avgränsat av rutnätsstaden, nuvarande resecentrum och motorvägen. Ett centrumnära läge för stationen skulle kunna innebära en placering direkt söder om motorvägen, på Lusharpan eller något öster ut.
- 3.3 Staten ansvarar för att stationerna längs höghastighetsjärnvägen utformas i enlighet med ett grundutförande. Detta grundutförande beskrivs i Trafikverkets riktlinje TDOK 2015:0085 ”*Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer*” (Daterad 2015-04-24, vid avtalets ingående). I grundutförande enligt detta ramavtal och objektavtal ingår också stationernas principiella geografiska läge så som det beskrivs i objektavtalen för respektive station. I grundutförandet ingår ett markförlagt höjdläge, med inriktningen att minimera eventuella barriäreffekter i tätbebyggda miljöer. En

icke markförlagd lösning kan motsvara grundutförandet om förutsättningarna gör att detta är den bästa lösningen utifrån Trafikverkets sammanvägda bedömning. Denna sammanvägda bedömning bygger på faktorer såsom kostnader, landskapets förutsättningar, barriäreffekter, möjlighet att inrymma i befintlig miljö eller krav enligt miljöbalken.

3.4 Objektet planläggs i enlighet med Punkt 5.4 i Ramavtalet.

3.5 Utbyggnaden av HHJ (Jönköping) –(Göteborg) med station i Kommunen ska bidra till etablering av 12 500 (tolv tusen fem hundra) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4 nedan.

4. Parternas åtaganden

4.1 Parterna är överens om:

- att höghastighetsjärnvägsutbyggnaden genom Kommunen ska genomföras enligt åtagande i detta Objektavtal.
- att bostadsbyggandet ska genomföras enligt åtagande i detta Objektavtal.

4.2 Kommunen ska bidra med medfinansiering för utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg), i enlighet med vad Kommunen och Trafikverket enas om i separat förhandling (se Ramavtal 2.9). Förutsättningarna för medfinansieringen regleras vidare i bilaga 1 till Ramavtalet. Beloppet återbetalas inte av Staten.

4.3 Staten ska tillskjuta medel enligt vad som framgår av Ramavtalet för utbyggnaden av HHJ (Jönköping) – (Göteborg).

4.4 Kommunen åtar sig att själv eller genom annan markägare/exploatör att utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra 12 500 bostäder, med en genomsnittlig takt av cirka 625 bostäder per år. Antalet gäller bostäder som färdigställs under perioden 2016–2035.

4.5 Kommunen bekostar kostnadsökningar/tilläggslösningar för Objektet enligt vad som anges i Punkt 7.4 i Ramavtalet.

4.6 Kommunen åtar sig att med Trafikverket snarast träffa ett Genomförandeavtal och eventuellt andra nödvändiga avtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).

4.7 Kommunen åtar sig att tillsammans med Trafikverket undersöka möjligheter att genomföra eventuella cykelåtgärder för att förbättra tillgängligheten till stationen på höghastighetsjärnvägen i Kommunen.

5. Betalning

Regleras i Trafikverkets förhandling med berörda parter, se Ramavtalet 2.9.

6. Markåtkomst- och dataåtkomst

6.1 Trafikverket svarar med Projektmedel för den markåtkomst som behövs för genomförande av (Jönköping) – (Göteborg), dels under byggtiden, dels under drifttiden varvid markåtkomst ska ske i enlighet med gällande lagstiftning. I de fall fastighet som behövs för HHJ (Jönköping) – (Göteborg) ägs av Kommunen ska Kommunen vid värderingen av fastigheten inte tillgodogöras eventuell värdeökning med anledning av utbyggnaden av infrastrukturen.

6.2 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för HHJ (Jönköping) – (Göteborg) ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.3 I de fall fastighet ägs av Kommunen och har upplåtits med tomträtt ska Kommunen mot skälig ersättning från Projektmedel medverka till att Trafikverket får utnyttja den rätt som Kommunen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av HHJ (Jönköping) – (Göteborg).

6.4 Parterna är överens om att för genomförande av HHJ (Jönköping) – (Göteborg) ska, mot ersättning från Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Kommunen till självkostnadspris med sådana rättigheter att HHJ (Jönköping) – (Göteborg) kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av detta Objekt ska organiseras utifrån vad som framgår av Ramavtalet, Punkt 10.

7.2 En Styrelse och en Projektstyrelse ska utses, se Ramavtalet, Punkt 10.

7.3 Parterna ska fortlöpande av Projektstyrelsen informeras om hur Objektet framskrider.

7.4 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Styrelsen ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning framgår av Ramavtalet, Punkt 10.9. Utöver denna uppföljning kommer Staten särskilt att följa upp Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.4 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Bestämmelserna i Ramavtalet, Punkt 15, äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

10. Villkor för uppfyllande av Parternas åtaganden

Bestämmelserna i Ramavtalet, Punkt 3, äger motsvarande tillämpning avseende Parternas åtaganden enligt detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i två exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Borås stad

Staten genom Sverigeförhandlingen