

§ 190 Sverigeförhandlingen - förslag till ramavtal och objektavtal

Dnr ST 93/15

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna förslag till ramavtal och objektsavtal avseende höghastighetsjärnväg och station Tranås, daterat 8 september 2017, samt

att i samband med arbetet med investeringsbudget 2018 och framåt och i avvaktan på beslut av start av järnvägsplan räkna in kostnader för medfinansiering av Götalandsbanan som en möjlig faktor. För budgetår 2018 innebär detta att två alternativ upprättas: ett alternativ exklusive medfinansiering av Götalandsbanan och ett alternativ inklusive medfinansieringen.

Reservation

Björn Forsell (SD) reserverar sig mot beslutet.

Kommunledningsförvaltningens förslag till beslut

Att godkänna förslag till ramavtal och objektsavtal avseende höghastighetsjärnväg och station Tranås, daterat 8 september 2017, samt att i samband med arbetet med investeringsbudget 2018 och framåt och i avvaktan på beslut av start av järnvägsplan räkna in kostnader för medfinansiering av Götalandsbanan som en möjlig faktor. För budgetår 2018 innebär detta att två alternativ upprättas: ett alternativ exklusive medfinansiering av Götalandsbanan och ett alternativ inklusive medfinansieringen, samt att överlämna förslaget till kommunfullmäktige.

Expedieras till:

Diarium
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Ekonomiavdelningen
Kommunfullmäktige

Sammanfattning

Ärendet innehåller ett förslag till avtal med syfte att reglera förutsättningarna för genomförande av höghastighetsjärnväg mellan Linköping och Jönköping (ramavtal) samt station Tranås (objektavtal). I objektavtalet regleras förutsättningarna för medfinansieringsfrågor, bostadsåtagande, genomförande samt utförande och stationsläge. Kommunledningsförvaltningen föreslår godkännande av föreliggande förslag till ramavtal och objektsavtal samt att i samband med arbetet med inventeringsbudgeten för 2018 räkna in kostnader för medfinansieringen.

Bakgrund

Sverigeförhandlingen har vid upprepade tillfällen behandlats i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. I tjänsteskrivelse från

Justerares sign 			Utdragsbestyrkande 
--	---	--	---

§ 190 Sverigeförhandlingen - förslag till ramavtal och objektavtal

Dnr ST 93/15

tillväxtavdelningen 170911 föreslås bifall till ramavtal och objektavtal. Avtalen innebär ett stationsläge längs den befintliga Södra Stambanan norr om Tranås stad, mellan Granelund och Tismetorpet, där ett läge i södra delen av utredningsområdet ska eftersträvas. Stationen ska kunna utgöra en bytespunkt mellan tåg på höghastighetsjärnvägen och tåg på Södra stambanan. I det uppdaterade avtalsförslaget utesluts inte en mer centralt belägen station beroende på hur det påverkar kostnader, bostadsbyggande och en i övrigt samlad bedömning. Avtalet innebär att Tranås kommun förbinder sig att medfinansiera utbyggnaden av höghastighetsjärnväg med 200 mkr i 2016 års prisnivå samt att, beroende på stationsläge, uppföra 500 – 2000 bostäder under perioden 2016-2035.

Kommunstyrelsens arbetsutskott 170920 § 151 behandlade förslag till avtal men önskade ett förtydligande av de ekonomiska konsekvenserna som medfinansieringen innebär. Ekonomiavdelningen har därför redogjort för dessa i tjänsteskrivelse 170922. I tjänsteskrivelsen framgår att Tranås kommun bidrar tillsammans med Jönköpings kommun med medfinansiering av sträckan Linköping – Jönköping. Totalt ska Tranås kommun bidra med 200 mkr. Beloppet är angivet i 2016 års prisnivå och kommer att räknas upp med hänsyn till förändring i konsumentprisindex. Enligt finansieringsplan ska beloppet betalas ut i tre omgångar, det vill säga 67 mkr per tillfälle. Detta innebär att första inbetalningen beräknas till år 2018. Tidpunkten för de resterande inbetalningarna är mer osäkra, men faller sannolikt ut år 2023 och 2035. Medfinansieringen utgör ett belopp som medför en likviditetspåfrestning samtidigt som soliditetstalet påverkas i relativt stor utsträckning. Redovisningsmässigt definieras medfinansieringen som en extraordinär kostnad. En extraordinär kostnad belastar resultatet med hela beloppet det år det utbetalas. Likviditetsmässigt utgör dock de olika redovisningsmetoderna ingen skillnad, vilket betyder att 67 mkr betalas ut från bankkontot vid varje betalningstillfälle.

Samråd




Samråd har skett med sakkunniga revisorer (KPMG) avseende redovisningsmetod för medfinansieringskostnaderna.

Ekonomi

Redovisningsmässigt definieras medfinansieringen inte som en investering, utan som en extraordinär kostnad. En extraordinär kostnad belastar resultatet med hela beloppet det år det utbetalas. Investering medför att tillgångarna i kommunens balansräkning ökar. I detta fall rör det sig dock om en medfinansiering och inte förvärv av en tillgång. Likviditetsmässigt utgör de olika redovisningsmetoderna ingen skillnad, vilket betyder att 67 mkr betalas ut från bankkontot vid varje betalningstillfälle.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse kommunledningsförvaltningen 170929,
Tjänsteskrivelse ekonomiavdelningen 170922,

Justerares sign		Utdragsbestyrkande
		



TRANÅS
KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum
2017-10-03

§ 190 Sverigeförhandlingen - förslag till ramavtal och objektavtal

Dnr ST 93/15

Kommunstyrelsens arbetsutskott § 151 170920,
Tillväxtavdelningen 170911,
Ramavtal inkl. bilaga 1 och 2 samt objektavtal för station Tranås avseende
utbyggnad av höghastighetsjärnväg och ökat bostadsbyggande, samtliga
daterade 8 september 2017.

Justerares sign 			Utdragsbestyrkande 
--	---	--	---



TRANÅS
KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sida 12(46)

Sammanträdesdatum
2017-09-20

§ 151 Sverigeförhandlingen - förslag till ramavtal och objektavtal

Dnr ST 93/15

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar

att lämna förslaget utan eget yttrande till kommunstyrelsen.

Tillväxtavdelningens förslag till beslut

Att godkänna föreliggande förslag till ramavtal och objektsavtal avseende höghastighetsjärnväg och station Tranås, daterat 8 september 2017, samt att överlämna förslaget till kommunfullmäktige.

Kommunstyrelsens arbetsutskott lämnar ärendet utan eget yttrande för ytterligare redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna av förslaget.

Expedieras till:

Diarium
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Kommunstyrelsen

Sammanfattning

Föreligger förslag till avtal med syfte att reglera förutsättningarna för genomförande av höghastighetsjärnväg mellan Linköping och Jönköping (ramavtal) samt station Tranås (objektavtal). I objektavtalet regleras förutsättningarna för medfinansieringsfrågor, bostadsåtagande, genomförande samt utförande och stationsläge.

Bakgrund

Tranås är en av de orter som i Sverigeförhandlingen pekats ut som stationsort för nya stambanor med höghastighetstrafik. Föreliggande förslag till avtal innebär ett stationsläge längs den befintliga Södra Stambanan norr om Tranås stad, mellan Granelund och Tismetorpet, där ett läge i södra delen av utredningsområdet ska eftersträvas. Stationen ska kunna utgöra en bytespunkt mellan tåg på höghastighetsjärnvägen och tåg på Södra stambanan. I det uppdaterade avtalsförslaget utesluts inte en mer centralt belägen station beroende på hur det påverkar kostnader, bostadsbyggande och en i övrigt samlad bedömning.

Avtalet innebär att Tranås kommun förbinder sig att medfinansiera utbyggnaden av höghastighetsjärnväg med 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå samt att, beroende på stationsläge uppföra 500 – 2000 bostäder under perioden 2016-2035.

Kommunstyrelsens arbetsutskott lämnar ärendet utan eget yttrande för ytterligare redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna som förslaget medför.

Justerares sign

Utdragsbestyrkande



TRANÅS
KOMMUN

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sida 13(46)

Sammanträdesdatum
2017-09-20

§ 151 Sverigeförhandlingen - förslag till ramavtal och objektavtal

Dnr ST 93/15

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Tillväxtavdelningen 170911,
Ramavtal inkl. bilaga 1 och 2 samt objektavtal för station Tranås avseende
utbyggnad av höghastighetsjärnväg och ökat bostadsbyggande, samtliga
daterade 8 september 2017.

Justerares sign 			Utdragsbestyrkande 59
--	--	--	------------------------------

Tjänsteskrivelse

Förvaltning:
Kommunledningsförvaltningen

Handläggare:
Magdalena Falde

Datum:
2017-09-28

Till:
Kommunfullmäktige

Diarienummer:
ST 93/15

Sverigeförhandlingen – avtal och medfinansiering

Förvaltningens förslag till beslut:

att godkänna förslag till ramavtal och objektsavtal avseende höghastighetsjärnväg och station Tranås, daterat 8 september 2017,
att i samband med arbetet med investeringsbudget 2018 och framåt och i avvaktan på beslut av start av järnvägsplan räkna in kostnader för medfinansiering av Götalandsbanan som en möjlig faktor. För budgetår 2018 innebär detta att två alternativ upprättas; ett alternativ exklusive medfinansiering av Götalandsbanan och ett alternativ inklusive medfinansieringen, samt
att överlämna förslaget till kommunfullmäktige.

Sammanfattning

Ärendet innehåller ett förslag till avtal med syfte att reglera förutsättningarna för genomförande av höghastighetsjärnväg mellan Linköping och Jönköping (ramavtal) samt station Tranås (objektsavtal). I objektsavtalet regleras förutsättningarna för medfinansieringsfrågor, bostadsåtagande, genomförande samt utförande och stationsläge. Kommunledningsförvaltningen föreslår godkännande av föreliggande förslag till ramavtal och objektsavtal samt att i samband med arbetet med investeringsbudgeten för 2018 räkna in kostnader för medfinansieringen.

Beskrivning av ärendet

Sverigeförhandlingen har vid upprepade tillfällen behandlats i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. I tjänsteskrivelse från tillväxtavdelningen 170911 föreslås bifall till ramavtal och objektsavtal. Avtalen innebär ett stationsläge längs den befintliga Södra Stambanan norr om Tranås stad, mellan Granelund och Tismetorpet, där ett läge i södra delen av utredningsområdet ska eftersträvas. Stationen ska kunna utgöra en bytespunkt mellan tåg på höghastighetsjärnvägen och tåg på Södra stambanan. I det uppdaterade avtalsförslaget utsluts inte en mer centralt belägen station beroende på hur det påverkar kostnader, bostadsbyggande och en i övrigt samlad bedömning. Avtalet innebär att Tranås kommun förbinder sig att medfinansiera utbyggnaden av höghastighetsjärnväg med 200 mkr i 2016 års prisnivå samt att, beroende på stationsläge, uppföra 500 – 2000 bostäder under perioden 2016-2035.

Kommunstyrelsens arbetsutskott 170920 § 151 behandlade förslag till avtal men önskade ett förtydligande av de ekonomiska konsekvenserna som medfinansieringen innebär. Ekonomivdelningen har därför redogjort för dessa i tjänsteskrivelse 170922. I tjänsteskrivelsen framgår att Tranås kommun bidrar tillsammans med Jönköpings kommun med medfinansiering av sträckan Linköping – Jönköping. Totalt ska Tranås kommun bidra med 200 mkr. Beloppet är angivet i 2016 års prisnivå och kommer att räknas upp med hänsyn till förändring i konsumentprisindex. Enligt finansieringsplan ska beloppet betalas ut i tre omgångar, det vill säga 67 mkr per tillfälle. Detta innebär att första inbetalningen beräknas till år 2018. Tidpunkten för de resterande inbetalningarna är mer osäkra, men faller sannolikt ut år 2023 och 2035. Medfinansieringen utgör ett belopp som medför en likviditetspåfrestning samtidigt som soliditetstalet påverkas i relativt stor utsträckning.

Dokumenttitel: Sverigeförhandlingen

Datum: 20170929
Dnr: ST 93/15

Redovisningsmässigt definieras medfinansieringen som en extraordinär kostnad. En extraordinär kostnad belastar resultatet med hela beloppet det år det utbetalas. Likviditetsmässigt utgör dock de olika redovisningsmetoderna ingen skillnad, vilket betyder att 67 mkr betalas ut från bankkontot vid varje betalningstillfälle.

Samråd

Samråd har skett med sakkunniga revisorer (KPMG) avseende redovisningsmetod för medfinansieringskostnaderna.

Ekonomi

Redovisningsmässigt definieras medfinansieringen inte som en investering, utan som en extraordinär kostnad. En extraordinär kostnad belastar resultatet med hela beloppet det år det utbetalas. Investering medför att tillgångarna i kommunens balansräkning ökar. I detta fall rör det sig dock om en medfinansiering och inte förvärv av en tillgång. Likviditetsmässigt utgör de olika redovisningsmetoderna ingen skillnad, vilket betyder att 67 mkr betalas ut från bankkontot vid varje betalningstillfälle.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse ekonomiavdelningen 170922,
§ 151 kommunstyrelsens arbetsutskott 170920,
Tjänsteskrivelse tillväxtavdelningen 170911,
Ramavtal inkl. bilaga 1 och 2 samt objektavtal för station Tranås avseende utbyggnad av höghastighetsjärnväg och ökat bostadsbyggande, samtliga daterade 8 september 2017.

För kommunledningsförvaltningen

Karin Semberg

Kommunchef

Beslut skickas till

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Tjänsteskrivelse

Förvaltning:
Ekonomiavdelningen

Handläggare:
Lena Edström

Datum:
2017-09-22

Till:
[Metadata::Till:]

Ekonom
E-post:
lana.edstrom@tranas.se
Telefonnummer: 0140-683 79

Diarienummer:
[Metadata::Huvuddiarienummer]
[Metadata::Nämndens diarienummer]

Medfinansiering av Götalandsbanan

Förvaltningens förslag till beslut:

att i samband med arbetet med investeringsbudget 2018 och framåt och i avvaktan på beslut av start av järnvägsplan räkna in kostnader för medfinansiering av Götalandsbanan som en möjlig faktor. För budgetår 2018 innebär detta att två alternativ upprättas; ett alternativ exklusive medfinansiering av Götalandsbanan och ett alternativ inklusive medfinansieringen.

Sammanfattning

Tranås kommun bidrar tillsammans med Jönköpings kommun med medfinansiering av sträckan Linköping – Jönköping. Totalt ska Tranås kommun bidra med 200,0 mkr. Beloppet är angivet i 2016 års prisnivå och kommer att räknas upp med hänsyn till förändring i KPI.

Enligt finansieringsplan ska beloppet betalas ut i tre omgångar, dvs 67 mkr per tillfälle. Detta innebär att första inbetalningen beräknas till år 2018. Tidpunkten för de resterande inbetalningarna är mer osäkra, men enligt beräkning torde de falla ut år 2023 och 2035.

Medfinansieringen utgör ett stort belopp som utgör en likviditetspåfrestning samtidigt som den påverkar soliditetstalet i stor utsträckning.

Redovisningsmässigt avseende kommunens räkenskaper anses medfinansieringen inte som en investering, utan som en extraordinär kostnad. En extraordinär kostnad belastar resultatet med hela beloppet det år det utbetalas. Likviditetsmässigt utgör dock de olika redovisningsmetoderna ingen skillnad, 67 mkr betalas ut från bankkontot vid varje betalningstillfälle.

Delbetalningarna avseende höghastighetsbanan utgör en stor likviditetspåfrestning. För att medfinansieringskostnaden inte ska tränga ut allt som måste göras för kommunens ordinarie verksamhet måste kostnaden relateras till kommunkoncernens planlagda investeringsbudgeter, lånesituation samt placeringar av likvida medel. Även om prioriteringar och främflyttning av investeringsprojekt genomförs så torde upptagning av externa lån från kommunens sida inte kunna undvikas.

Beskrivning av ärendet

På anmodan från KSau upprättas följande skrivelse avseende effekter på kommunens ekonomi på grund av en eventuell medfinansiering av Götalandsbanan.

Februari 2016 presenterades de orter som får stationsläge på den planerade höghastighetsjärnvägen, förutsatt att regeringen tar beslut om ny järnvägsplan. Tranås kommun är en av de utsedda kommunerna. Staten ansvarar för huvuddelen av investeringen, medan kommuner med stationsläge bidrar med medfinansiering av projektet.

Dokumenttitel: [Document::Title]

Datum: [Document::PublishDate]
Dnr:[Metadata::Huvuddiarienummer]
[Metadata::Nämndens diarienummer]

Tranås kommun bidrar tillsammans med Jönköpings kommun med medfinansiering av sträckan Linköping – Jönköping. Totalt ska Tranås kommun bidra med 200,0 mkr. Beloppet är angivet i 2016 års prisnivå och kommer att räknas upp med hänsyn till förändring i KPI.

Enligt finansieringsplan ska beloppet betalas ut i tre omgångar, dvs 67 mkr per tillfälle:

1. En tredjedel betalas när beslut tas av start av järnvägsplan.
2. En tredjedel betalas när huvudkontrakt med entreprenör för höghastighetsjärnväg är upphandlad för byggarbetena i respektive kommun.
3. En tredjedel betalas när hela delsträckan (projektet) är färdigbyggd och öppnad för trafik.

Detta innebär att första inbetalningen beräknas till år 2018. Tidpunkten för de resterande inbetalningarna är mer osäkra, men enligt beräkning torde de falla ut år 2023 och 2035.

Kommunen har utfört nyttighetsberäkningar för ett stationsläge, vilka bland annat inkluderar en befolkningsökning på sikt.

Medfinansieringen utgör ett stort belopp som utgör en likviditetspåfrestning samtidigt som den påverkar soliditetstalet i stor utsträckning.

Samråd

Samråd har skett med sakkunniga revisorer (KPMG) avseende redovisningsmetod för medfinansieringskostnaderna.

Ekonomi

Redovisningsmässigt avseende kommunens räkenskaper anses medfinansieringen inte som en investering, utan som en extraordinär kostnad. En extraordinär kostnad belastar resultatet med hela beloppet det år det utbetalas. (Investeringsförfarandet medför en linjär resultatpåverkan under en avskrivningstid på flera år.) Investering medför att tillgångarna i kommunens balansräkning ökar, men i detta fall rör det sig om en medfinansiering och inte förvärv av en tillgång. Likviditetsmässigt utgör dock de olika redovisningsmetoderna ingen skillnad, 67 mkr betalas ut från bankkontot vid varje betalningstillfälle.

En post skall klassificeras som extraordinär om följande tre kriterier samtidigt är uppfyllda.

1. Händelsen eller transaktionen som ger upphov till posten saknar ett tydligt samband med den ordinarie verksamheten.
2. Händelsen eller transaktionen är av sådan typ att den inte kan förväntas inträffa ofta eller regelbundet.
3. Posten uppgår till ett väsentligt belopp.

I detta fall är alla tre kriterierna uppfyllda.

Extraordinära kostnader redovisas på separat rad i resultaträkningen. Vid jämförelse med andra kommuner används resultatet exklusive extraordinära intäkter och kostnader.

Delbetalningarna avseende höghastighetsbanan utgör en stor likviditetspåfrestning. För att medfinansieringskostnaden inte ska tränga ut allt som måste göras för kommunens ordinarie verksamhet måste kostnaden relateras till kommunkoncernens planlagda

Dokumenttitel: [Document::Title]

Datum: [Document::PublishDate]
Dnr: [Metadata::Huvuddiarienummer]
[Metadata::Nämndens diarienummer]

investeringsbudgeter, lånesituation samt placeringar av likvida medel. Även om prioriteringar och framflyttning av investeringsprojekt genomförs så torde upptagning av externa lån från kommunens sida inte kunna undvikas.

I syfte att undvika en alltför stor exponering beträffande ränterisk och refinansieringsrisk som stor låneskuld för med sig måste kommunkoncernens investeringsbudgeter och lånesituation fortsätta att samordnas och ses i ett sammanhang.

Beslutsunderlag

För kommunledningsförvaltningen

Malin Wolf

Lena Edström

Ekonomi- och kvalitetschef

Ekonom

Beslut skickas till

Diariet

Ekonomiavdelningen

Tjänsteskrivelse

Förvaltning:
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Handläggare:
Bo Horndahl

Datum:
2017-09-11

Till:
Kommunfullmäktige

Diarienummer:
ST

Sverigeförhandlingen, förslag till ramavtal och objektavtal

Förvaltningens förslag till beslut:

att godkänna föreliggande förslag till ramavtal och objektsavtal avseende höghastighetsjärnväg och station Tranås, daterat 8 september 2017, samt **att** överlämna förslaget till kommunfullmäktige.

Sammanfattning

Föreligger förslag till avtal med syfte att reglera förutsättningarna för genomförande av höghastighetsjärnväg mellan Linköping och Jönköping (ramavtal) samt station Tranås (objektavtal). I objektavtalet regleras förutsättningarna för medfinansieringsfrågor, bostadsåtagande, genomförande samt utförande och stationsläge.

Beskrivning av ärendet

Tranås är en av de orter som i Sverigeförhandlingen pekats ut som stationsort för nya stambanor med höghastighetstrafik. Föreliggande förslag till avtal innebär ett stationsläge längs den befintliga Södra Stambanan norr om Tranås stad, mellan Granelund och Tismetorpet, där ett läge i södra delen av utredningsområdet ska eftersträvas. Stationen ska kunna utgöra en bytespunkt mellan tåg på höghastighetsjärnvägen och tåg på Södra stambanan. I det uppdaterade avtalsförslaget utsluts inte en mer centralt belägen station beroende på hur det påverkar kostnader, bostadsbyggande och en i övrigt samlad bedömning.

Avtalet innebär att Tranås kommun förbinder sig att medfinansiera utbyggnaden av höghastighetsjärnväg med 200 miljoner kronor i 2016 års prisnivå samt att, beroende på stationsläge uppföra 500 – 2000 bostäder under perioden 2016-2035.

Samråd

Ärendet behandlas i central samverkansgrupp 20170920.

Ekonomi

Beslutet innebär förbindelse till medfinansiering och bostadsbyggande enligt föreliggande avtalsförslag.

Beslutsunderlag

Ramavtal inkl. bilaga 1 och 2 samt objektavtal för station Tranås avseende utbyggnad av höghastighetsjärnväg och ökat bostadsbyggande, samtliga daterade 8 september 2017.

Beslut skickas till

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Kommunstyrelsen



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

BILAGA 1 - FINANSIERINGSPLAN
RAMAVTAL 2 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG
STRÄCKA (LINKÖPING) – JÖNKÖPING

BILAGA 1 - FINANSIERINGSPLAN

RAMAVTAL 2 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG STRÄCKA (LINKÖPING) – JÖNKÖPING

1. Finansiering och medfinansiering

Staten ansvarar för huvuddelen av investeringen i höghastighetsjärnvägen. Övriga parter totala andel av finansieringen framgår av Tabell 1 - Medfinansiering av höghastighetsjärnväg sträcka (Linköping) – Jönköping.

Medfinansieringen ska inbetalas till staten i tre delar

- a) En tredjedel betalas när beslut tas av start av järnvägsplan, och efter att medel beslutats enligt Ramavtalets punkt 3.2
- b) En tredjedel betalas när huvudkontrakt med entreprenör för höghastighetsjärnväg är tecknat för byggarbetena i respektive kommun
- c) En tredjedel betalas när hela delsträckan (Projektet) är färdigbyggd och öppnad för trafik.

Beloppen är angivna i 2016-06 års prisnivå och ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI.

Tabell 1 - Medfinansiering av höghastighetsjärnväg sträcka (Linköping) – Jönköping

Miljoner kronor i 2016-06 års prisnivå	
Tranås kommun	200,0
Jönköpings kommun	195,0
Summa medfinansiering	395,0



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

OBJEKTAVTAL - TRANÅS KOMMUN
RAMAVTAL 2 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG
STRÄCKA (LINKÖPING) – JÖNKÖPING

OBJEKTAVTAL FÖR TRANÅS KOMMUN

RAMAVTAL 2 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG STRÄCKA (LINKÖPING) – JÖNKÖPING

Detta Objektavtal, vilket biläggs Ramavtal 2 - Höghastighetsjärnväg sträcka (Linköping) – Jönköping, syftar till att reglera förutsättningarna för finansierings- och medfinansieringsfrågor, ökat bostadsbyggande samt genomförandeansvar såvitt avser utbyggnaden av HHJ (Linköping) – Jönköping.

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 arbetsätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet
10. Villkor för uppfyllande av Parternas åtaganden

1. Parter

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Tranås kommun

Staten genom Sverigeförhandlingen och Tranås kommun benämns i det följande enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Tranås kommun benämns i det följande enskilt för "Kommun(en)".

2. Inledning

- 2.1 Parterna i detta avtal ("Objektavtalet") har i Ramavtal 2 Höghastighetsjärnväg sträcka (Linköping) – Jönköping om finansiering och medfinansiering av utbyggnaden av en ny höghastighetsjärnväg ("Ramavtalet") tillsammans med Tranås kommun och Region Jönköpings län kommit överens om att reglera förutsättningarna för utbyggnaden av HHJ (Linköping) – Jönköping.
- 2.2 Parterna i detta Objektavtal vilket biläggs Ramavtalet, avtalar här om 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 finansiering och medfinansiering, betalning, 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 järnvägsstation. Den nya höghastighetsstationen ska vara belägen längs den befintliga Södra Stambanan norr om Tranås stad, mellan Granelund och Tismetorpet. Ett läge i södra delen av utredningsområdet ska eftersträvas. Stationen ska kunna utgöra en bytespunkt mellan tåg på höghastighetsjärnvägen och tåg på Södra stambanan. Beskrivningen av stationsläget utesluter inte en mer centralt belägen station beroende på hur det påverkar kostnader, bostadsbyggande och en i övrigt samlad bedömning.
- 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 (Linköping) – Jönköping med station i Kommunen ska bidra till etablering av mellan 500 (fem hundra) och 2 000 (två tusen) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4 nedan. En placering mellan Granelund och Skoboviken ger 2 000 bostäder medan en placering mellan Skoboviken och Tismetorpet ger 500 bostäder.

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.
- att finansiering och medfinansiering ska ske enligt åtagande i detta Objektavtal.
- att betalning ska ske enligt åtagande i detta Objektavtal.

4.2 Kommunen ska bidra med 200 miljoner kronor (prisnivå 2016-06) i medfinansiering för utbyggnaden av HHJ (Linköping) – Jönköping, i enlighet med 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 (Linköping) – Jönköping.

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 500-2 000 bostäder (se punkt 3.5), med en genomsnittlig takt av cirka 25-100 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

Kommunen åtar sig att göra inbetalning av medfinansiering för utbyggnaden enligt Ramavtalets Bilaga 1 (Finansieringsplan).

6. Markåtkomst- och dataåtkomst

- 6.1 Trafikverket svarar med Projektmedel för den markåtkomst som behövs för genomförande av (Linköping) – Jönköping, dels under byggtiden, dels under drifttiden varvid markåtkomst ska ske i enlighet med gällande lagstiftning. I de fall fastighet som behövs för HHJ (Linköping) – Jönköping ägs av Kommunen ska Kommunen vid värderingen av fastigheten inte tillgodogöras eventuell värdeökning med anledning av utbyggnaden av infrastrukturen.
- 6.2 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 (Linköping) – Jönköping.
- 6.3 Parterna är överens om att för genomförande av HHJ (Linköping) – Jönköping ska, mot ersättning från Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Kommunen till självkostnadspris med sådana rättigheter att HHJ (Linköping) – Jönköping kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetsätt

- 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

Tranås kommun

Staten genom Sverigeförhandlingen



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

BILAGA 2 - SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

RAMAVTAL 2 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

STRÄCKA (LINKÖPING) - JÖNKÖPING

BILAGA 2 - SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

RAMAVTAL 2 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGEN STRÄCKA (LINKÖPING) – JÖNKÖPING

Denna Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan till Ramavtal 2 - Höghastighetsjärnvägen sträcka (Linköping) – Jönköping ("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 (Linköping) – Jönköping

Hela sträckan från Linköping till Jönköping blir en del i det nya höghastighetsjärnvägssystemet som ska gå mellan (Stockholm) Järna – Almedal (Göteborg) och (Stockholm) Järna – Lund (Malmö). Sträckan ska byggas så att ändamålen med höghastighetsjärnvägssystemet kan uppnås. Ändamålen med höghastighetssystemet 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 Almedal till Göteborg C och från södra Lund till Malmö C ingår inte i den fysiska utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen.

Sträckan mellan Linköping och Jönköping 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 stationer för av- och påstigning på två platser: Tranås och Jönköping. Stationen i Tranås ska vara belägen längs den befintliga Södra Stambanan norr om Tranås stad, mellan Granelund och Tismetorpet. Ett läge i södra delen av utredningsområdet ska eftersträvas. Stationen ska kunna utgöra en bytespunkt mellan tåg på höghastighetsjärnvägen och tåg på Södra stambanan. Beskrivningen av stationsläget utesluter inte en mer centralt belägen station beroende på hur det påverkar kostnader, bostadsbyggande och en i övrigt samlad bedömning. Stationen i Jönköping ska vara belägen inom Södra Munksjöns utvecklingsområde i ett västligt läge.



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

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

RAMAVTAL 2 - HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG
STRÄCKA (LINKÖPING) – JÖNKÖPING

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

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG STRÄCKA (LINKÖPING) – JÖNKÖPING

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. Tranås kommun
3. Jönköpings kommun
4. Region Jönköpings län

Staten, genom Sverigeförhandlingen, Tranås kommun, Jönköpings kommun och Region Jönköpings län benämns i det följande enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Tranås kommun och Jönköpings kommun benämns i det följande enskilt för "Kommun(en)" och gemensamt för "Kommunerna". Region Jönköpings län 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 nyttoorienterat och det är därför nödvändigt att, inför överenskommelse om olika Parterers 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 (Linköping) – Jönköpings finansiering (vid sidan om Kommunernas medfinansiering) och övergripande utformning. Staten ansvarar för de åtaganden som Trafikverket gör enligt detta Ramavtal. Trafikverket kommer att ansvara för utförandet av Huvudprojektet och HHJ (Linköping) – Jönköping. 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 (Linköping) – Jönköping ansvarar Staten för sina åtaganden enligt detta Ramavtal och tillhörande Objektavtal medan Trafikverket ansvarar för sina åtaganden enligt ingångna Genomförandavtal.

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 omprövning eller utträde 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 (Linköping) – Jönköping 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 (Linköping) – Jönköping	avser det Projekt som avser byggandet av höghastighetsjärnväg mellan Linköping och Jönköping enligt grundutförande i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).
Huvudprojekt:	avser byggandet av ett nytt system med höghastighetsjärnväg för persontrafik för 320 km/h och snabba regionaltåg mellan (Stockholm) Järna – Almedal (Göteborg) och (Stockholm) Järna – Lund (Malmö). Sträckorna Järna till Stockholm C, Almedal 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 förbundit 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 (Linköping) – Jönköping.
- 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 (Linköping) – Jönköping.
- 5.2. Av Bilaga 1 (Finansieringsplan) framgår 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 (Linköping) – Jönköping 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 (Linköping) – Jönköping kommer att planläggas enligt gällande lagstiftning.

6. Parternas åtaganden

Parterna åtar sig följande:

- 6.1. Utbyggnaden av HHJ (Linköping) – Jönköping ska genomföras enligt åtagande i detta Ramavtal. Trafikverket kommer att ansvara för, planera och genomföra utbyggnaden av HHJ (Linköping) – Jönköping enligt vad som anges i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).
- 6.2. Vid sidan av HHJ (Linköping) – Jönköping 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, såsom det är beskrivet i detta avtal.
- 6.4. Finansiering och medfinansiering ska ske enligt åtagande i detta Ramavtal.
- 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 (Linköping) – Jönköping ska finansieras med medel från följande:
- medfinansiering från Kommuner, med de belopp som anges i punkt 7.2, respektive
 - medel som tillskjuts av Staten enligt vad som anges i punkt 7.3.
- 7.2. Respektive Kommun förbinder sig genom detta Ramavtal, respektive de Objektavtal som ingås samtidigt med detta Ramavtal, att tillskjuta följande belopp såsom medfinansiering till utbyggnaden av HHJ (Linköping) – Jönköping. Angivna belopp är angivna i 2016-06 års priser och ska justeras baserat på utvecklingen av KPI enligt vad som anges i Bilaga 1 (Finansieringsplan).
- Tranås kommun 200 miljoner kronor
 - Jönköpings kommun 195 miljoner kronor
- Medfinansiering ska inbetalas av respektive Kommun till Staten i de rater och vid de tidpunkter som anges i Bilaga 1 (Finansieringsplan).
- 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 (Linköping) – Jönköping enligt vad som anges i Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).

- 7.4. Staten svarar för kostnadsökningar för de delar av HHJ (Linköping) – Jönköping 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 (Linköping) – Jönköping.
- 7.5. Utöver vad som anges i detta Ramavtal samt Bilaga 1 (Finansieringsplan) redovisas ytterligare villkor för medfinansiering i respektive Objektavtal.

8. Tidplan

- 8.1. Trafikverket har inför ingående av detta Ramavtal upprättat en övergripande tidplan för genomförande av HHJ (Linköping) – Jönköping, vilken framgår av Bilaga 2 (Specifikation inklusive tidplan).
- 8.2. Parterna ska hålla varandera informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.
- 8.3. För det fall HHJ (Linköping) – Jönköping 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 (Linköping) – Jönköping och kommer att svara för genomförandet av HHJ (Linköping) – Jönköping.
- 9.2. Trafikverket kommer att svara för drift och underhåll av samtliga anläggningar som ingår i HHJ (Linköping) – Jönköping, såvida inte annat följer av Genomförandavtal 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 (Linköping) – Jönköping 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 (Linköping) – Jönköping krävs att samtliga Parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra HHJ (Linköping) – Jönköping. 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 samtliga 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 (Linköping) – Jönköping ("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. Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av HHJ (Linköping) – Jönköping. 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 (Linköping) – Jönköping, 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 (Linköping) – Jönköping.

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 (Linköping) – Jönköping.

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:

- Tranås kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Jönköpings kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Region Jönköpings läns 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 (Linköping) – Jönköping 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.

Detta Ramavtal är upprättat i fyra exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Tranås kommun

Jönköpings kommun

Region Jönköpings län

Staten genom Sverigeförhandlingen

Bilagor:

Bilaga 1. Finansieringsplan

Bilaga 2. Specifikation inklusive tidplan