

Trafikverkets ärendenummer
TRV 2024/95008

Dokumentdatum
2024-09-27

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås

Detta avtal avser planläggningsprocesser och genomförande av åtgärder som innefattas i överenskommelserna Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024. Avtalet omfattar:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Finansiering via statliga anslag i nationell plan |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Medfinansiering från externa parter |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Samfinansiering via regional plan |

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avtal avseende medfinansiering och samverkan.

§1 Parter

Staten genom **Trafikverket**, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan "Trafikverket"

Västra Götalandsregionen, org.nr. 232100-0131, Regionens hus, 462 80 Vänersborg, nedan "VGR"

Göteborgs Stad, org. nr 212000-1355, Box 2403, 403 16 Göteborg, nedan "Göteborg"

Mölnadal stad, org.nr 212000-1363, 431 82 Mölndal, nedan "Mölnadal"

Härryda kommun, org.nr 212000-1264, Box 20, 435 21 Mölnlycke, nedan "Härryda"

Bollebygds kommun, org.nr 212000-2973, 517 83 Bollebygd, nedan "Bollebygd"

Borås Stad, org.nr 212000-1561, 501 80 Borås, nedan "Borås"

Swedavia AB, org.nr 556797-0818, Stockholm Arlanda Airport, 190 45 Stockholm-Arlanda, nedan "Swedavia"

Ovanstående parter benämns nedan gemensamt för "**Parterna**" och enskilt för "**Part**".

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal:

Medfinansiering avser externa parter finansiering eller delfinansiering av statlig transportinfrastruktur.

Samfinansiering avser delfinansiering av statlig transportinfrastruktur som sker genom ianspråktagande av olika statliga anslag eller lån, exempelvis delfinansiering av objekt i nationell plan för transportinfrastrukturen som sker via anslag i regionala planer.

Järnvägsobjektet avser Trafikverkets projekt för planering och utbyggnad av Ny järnväg Göteborg-Borås och Bibana Mölnlycke enligt omfattning som framgår av detta avtal. Se närmare beskrivningar i §4.

Kommun eller **Kommunerna** avser de kommuner, benämnda enskilt respektive gemensamt, som är Parter i detta avtal.

Medfinansiär eller **Medfinansiärerna** avser de Parter, benämnda enskilt respektive gemensamt, som genom Medfinansiering bidrar till att möjliggöra genomförandet av Järnvägsobjektet i dess helhet.

Överenskommelserna avser Parternas överenskommelser Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024.

§3 Syfte och bakgrund

Syfte

Syftet med detta avtal är att i enlighet med Överenskommelserna övergripande reglera Parternas åtaganden och finansiella ansvar för planering och genomförande av Järnvägsobjektet samt åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. Avtalet ska bland annat:

- skapa stabila planeringsförutsättningar kring genomförbarhet och järnvägens utformning som möjliggör att Trafikverket kan återuppta planlägningsarbetet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringstudien samt påbörja planlägningsarbete med ett inledande lokaliseringsskede för Bibana Mölnlycke som väster- och österifrån ansluter till befintlig Kust till kust-bana vid Mölnlycke station.
- tydliggöra huvudsaklig ansvarsfördelning för genomförande av nödvändiga åtgärder för planering och genomförande av

Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.

- redovisa bedömda kostnader för Järnvägsobjektet, hur finansieringen ska fördelas och hur kostnadsförändringar ska hanteras.

Avtalet ska följas upp av ytterligare och mer detaljerade avtal mellan Parterna, i olika konstellationer, efterhand som åtgärderna inom Järnvägsobjektet utreds och blir tydligare i vederbörande planläggningsprocesser.

Bakgrund

Regeringen fattade den 22 december 2022 beslut rörande nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som Göteborg–Borås var en del av. I beslutsskäl hänvisade regeringen till budgetpropositionen för 2023 där regeringen aviserat att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg inte ska fullföljas. Beslutet innebar att Trafikverket avbröt planeringen för ett helt system med nya stambanor för höghastighetståg och arbetet med den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås pausades. Parallellt med beslutet fick Trafikverket uppdraget att utreda hur järnvägen kan utvecklas i stråket Göteborg–Borås.

Trafikverket redovisade den 26 juni 2023 regeringsuppdraget ”Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås”. Syftet med uppdraget var att utreda åtgärder för att förbättra arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg.

Trafikverket fick den 26 oktober 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg–Borås. Uppdraget gällde den nya inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. I beslutet angav regeringen att medfinansiering från regionala parter är en möjlighet vid en bred samsyn för tillkommande eller alternativa lösningar. Därför genomfördes dialogmöten i en mindre politisk gruppering under ledning av Västra Götalandsregionen.

Trafikverket meddelade regeringen i maj 2024 att det inte fanns förutsättningar att komma vidare med planeringsarbetet. Länsstyrelsen i Västra Götaland och landshövdingen fick den 27 maj i uppdrag av regeringen att sondera förutsättningarna för en överenskommelse om ny järnväg mellan Göteborg och Borås med bredare stöd. Den 19 juni kom parterna överens om en gemensam inriktning för den nya järnvägen. Den 30 augusti gjordes en ny överenskommelse där några delar fördjupas, vilket krävs för att förverkliga den ingångna överenskommelsen. Detta avtal återspeglar de ingångna Överenskommelserna.

Tidigare relevanta studier, utredningar och beslut

Regeringen (2022-06-07). *Regeringsbeslut I2022/01294. Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transport-infrastruktur för perioden 2022–2033 (rskr. 2020/21:409)*

Regeringen (2022-12-22). *Regeringsbeslut I2022/02416. Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås.*

Regeringen (2022-12-22). *Regeringsbeslut I2022/02418. Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås.*

Regeringen (2023-10-26). *Regeringsbeslut LI2023/03474. Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås*

Regeringen (2024-05-23) *Regeringsbeslut LI2024/00316, LI2024/00868, LI2024/01070, m.fl. Uppdrag att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län*

Regeringen (2024-09-19). *Regeringsbeslut LI2024/01353, LI2024/01733 Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås*

Trafikverket (2021-09-24). *Åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg–Borås. TRV 2019/28766*

Trafikverket (2021). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. TRV 2021/79143*

Trafikverket (2022-02-28). *Lokaliseringsutredning, granskningshandling, Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. TRV 2021/128691*

Trafikverket (2022-10-19). *Ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. TRV 2021/71880*

Trafikverket (2023-06-26). *Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås. Redovisning av regeringsuppdrag. TRV 2022/145433*

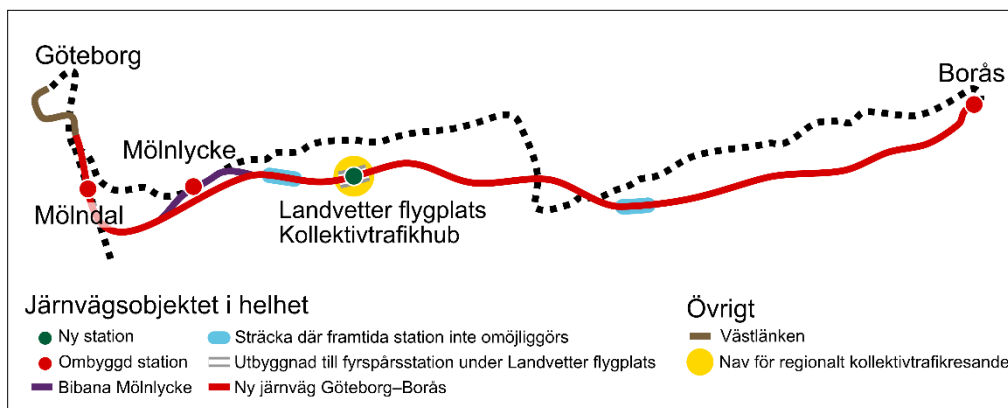
§4 Beskrivning av åtgärder

Avtalet avser dels åtgärder som omfattas av Järnvägsobjektet, dels åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.

Järnvägsobjektet

Järnvägsobjektets alla delar enligt nedan är lika viktiga. Järnvägsobjektet ska genomföras i sin helhet.

Järnvägsobjektets principiella omfattning framgår av illustrationen i figur 1 nedan.



Figur 1. Översiktlig bild av Järnvägsobjektet.

Järnvägsobjektet omfattar i sin helhet:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen planeras för att inte omöjliggöra framtida utbyggnad österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd, omfattande t.ex. behov av raksträckor för att kunna lägga växlar för framtida stationer. I Ny järnväg Göteborg-Borås ingår ny station under Landvetter flygplats och ombyggda stationer i Mölndal och Borås. Stationen under Landvetter flygplats byggs ut med fyra spår.
- Bibana Mölnlycke, inklusive ombyggd station i Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till Ny järnväg Göteborg-Borås och med bibehållen koppling till Kust till kust-banan.

Ny järnväg Göteborg-Borås (a) behöver regeringens beslut om tillåtlighet. Trafikverkets bedömning är att Bibana Mölnlycke (b) inte behöver tillåtlighetsprövas. Det innebär att Järnvägsobjektet delas upp i separata planläggningsprocesser, med hänsyn till regeringens prövning av tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås (a). Tillåtlighetsprövningen regleras i lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Utöver ovanstående åtgärder i Trafikverkets järnvägsanläggningar och, i förekommande fall, väganläggningar, ingår i Järnvägsobjektet även åtgärder i andra parters befintliga anläggningar, som en direkt följd av Järnvägsobjektets genomförande. Andra parters anläggningar anpassas eller ersätts till motsvarande funktion/standard som de befintliga. Sådana åtgärder omfattar anläggningar som behöver rivas och/eller ersättas/anpassas, såsom förbindelser som bryts och behöver ersättas av nya broar/tunnlar och ersättningsvägar, ledningsomläggningar m.m. Vad som är befintlig funktion/standard tydliggörs i dialog mellan Trafikverket och respektive anläggningsägare.

Utgångspunkt för vad som ingår i Järnvägsobjektet på dess stationer är Trafikverkets ansvar enligt TDOK 2015:0085 "Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer".

Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer

Nedan listas exempel på åtgärder som inte ingår i Järnvägsobjektet men som behövs för att åstadkomma välfungerande bytespunkter vid dess stationer. Vidare vägledning kring vilka åtgärder/anläggningar som ingår i Järnvägsobjektet ("järnvägens kärnfunktion") och vilka ytterligare åtgärder/anläggningar som behövs i anslutning till Järnvägsobjektets stationer ("noden/bytespunkten") ges av Trafikverkets publikation 2017:069 "Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer".

Exempel på åtgärder/anläggningar inom stationsområden som inte ingår i Trafikverkets ansvar:

- Stationsbyggnader, stationstorg, väntutrymmen
- Bussterminaler och busshållplatser
- Taxi- och annan angöring
- Bil- och cykelparkeringar
- Anslutande kommunala vägar och gator

Exempel på åtgärder/anläggningar som ligger utanför Järnvägsobjektet är den regionala kollektivtrafikhubb för bussar som planeras i anslutning till den nya stationen under Landvetter flygplats.

§5 Kostnader och finansiering

Järnvägsobjektets kostnader

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 uppgår totalkostnaden till cirka 43 500 mnkr, i prisnivå 2021-02, för järnväg på sträckan Göteborg-Borås.

Enligt Trafikverkets bedömning ryms följande åtgärder inom ramen för de statliga anslagen om cirka 43 500 mnkr (2021-02) i nationell plan:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen planeras för att inte omöjliggöra framtida utbyggnad österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd.
- Ombyggda stationer i Mölndal och Borås samt ny station under Landvetter flygplats med två plattformsspår.
- Den västliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.
- Ombyggd station i Mölnlycke för anpassning till bibanan.

För att kunna genomföra hela Järnvägsobjektet enligt §4 bedömer Trafikverket att ett tillskott om cirka 4 400 mnkr (2021-02) behövs i form av Medfinansiering och Samfinansiering och för följande åtgärder:

- Utbyggnad av stationen under Landvetter flygplats till station med fyra spår (merkostnad i förhållande till kostnaden för station med två plattformsspår).
- Den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Då kostnadsbedömningen för åtgärderna som behöver Medfinansiering och Samfinansiering är gjord i ett mycket tidigt skede är den behäftad med stor osäkerhet.

Järnvägsobjektets totala kostnad bedöms i september 2024 således enligt ovan uppgå till sammanlagt cirka 47 900 mnkr (2021-02).

I kostnaderna knutna till Järnvägsobjektet ingår exempelvis byggherrekostnader, kostnader för utredningar, framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar, systemhandlingar och bygghandlingar, miljöåtgärder, arkeologi, marklösen och produktions-/entreprenadkostnader.

Om Järnvägsobjektet har möjlighet att erhålla EU-bidrag ska Trafikverket arbeta aktivt med att ansöka om sådana bidrag.

Prisnivåomräkning i Järnvägsobjektet

Finansieringen av Järnvägsobjektet, såväl anslag om statliga medel i nationell plan som Medfinansiering och Samfinansiering, ska prisnivåomräknas i enlighet med Trafikverkets infrastrukturindex för investering järnväg. Basmånad för prisnivåomräkningen är 2021-02. Prisnivåomräkningar sker exempelvis i samband med rekvisering av Medfinansiering.

Finansiering av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer

För åtgärder/anläggningar som inte ingår i Järnvägsobjektet, men som behövs för att åstadkomma välfungerande bytespunkter vid järnvägens stationer, ansvarar respektive byggnads-/anläggningsägare för finansieringen. Dessa åtgärder/anläggningar kan eventuellt erhålla statliga bidrag eller EU-bidrag, vilket avgörs från fall till fall efter ansökningar och beslut enligt berörda författningar och ordinarie rutiner.

Kostnadsbedömning av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer har inte gjorts för detta avtal.

Finansiering av detaljplaneläggning

Kostnader för upprättande av detaljplaner för Järnvägsobjektet, inklusive samtliga tillhörande detaljplanehandlingar, ska bäras av respektive planläggande Kommun.

Kostnadsbedömning för upprättande av detaljplaner har inte gjorts för detta avtal.

Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet

Kostnaderna för Järnvägsobjektet, givet den bedömda kostnaden, ska finansieras enligt följande, samtliga belopp angivna i prisnivå 2021-02:

Staten genom Trafikverket via anslag i nationell plan: 43 500 mnkr

Medfinansiering och Samfinansiering, 4 400 mnkr, fördelad enligt följande:

- VGR maximalt 2 500 mnkr
- Samfinansiering via regional plan för Västra Götalandsregionen 200 mnkr
- Göteborg 1 000 mnkr
- Borås maximalt 345 mnkr
- Mölndal maximalt 235 mnkr
- Härryda maximalt 120 mnkr

Eventuella EU-bidrag till Järnvägsobjektet ska tillgodoräknas Medfinansierarna i proportion till respektive Medfinansierars bidrag i förhållande till Järnvägsobjektets bedömda totalkostnad enligt ovan.

Resterande del av eventuella EU-bidrag tillgodoräknas statliga anslag i nationell plan. Samfinansiering från regional plan ska inte tillgodoräknas eventuella EU-bidrag.

Understiger kostnaden för Järnvägsobjektets åtgärder som behöver Medfinansiering och Samfinansiering (merkostnad för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station) 4 400 mnkr ska Medfinansieringen från VGR, Borås, Mölndal och Härryda minska med det understigande beloppet i proportion till respektive berörd Parts bidrag. Minskningen i form av andelar av det understigande beloppet blir således:

- 78,13 % för VGR (2 500/3 200)
- 10,78 % för Borås (345/3 200)
- 7,34 % för Mölndal (235/3 200)
- 3,75 % för Härryda (120/3 200)

Trafikverket ansvarar för redovisning av kostnadsberäkning för merkostnaden för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station. Kostnadsberäkningen ska ligga till grund för eventuella avdrag från medfinansieringsbeloppen enligt ovan.

Utöver vad som sägs ovan svarar staten, genom Trafikverket via anslag i nationell plan, för kostnadsökningar för Järnvägsobjektet.

Ytterligare tillägg till Järnvägsobjektet i senare skeden ska, förutsatt att de är genomförbara och i övrigt anses lämpliga, medfinansieras av den/de Part/er som önskar tilläggen. Ytterligare tillägg regleras i avtal mellan Trafikverket och den/de Part/er tilläggen berör.

Betalning

Trafikverket har inte möjlighet att fondera medel i förskott. Medfinansieringen rekvideras årligen från Medfinansierarna baserat på prognosticerad förbrukning för merkostnaden för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station. Trafikverket tar med denna utgångspunkt fram en flerårig betalplan som kommuniceras med Medfinansierarna. Betalplanen uppdateras årligen i enlighet med aktuell kostnadsprognos, varpå Trafikverket redovisar den uppdaterade betalplanen för Medfinansierarna.

Medfinansieringsbelopp som rekviderats baserat på prognosticerad förbrukning regleras årligen mot faktiskt utfall året efter varje rekvisering. Indexjustering av kostnader och till dem sammanhängande Medfinansiering görs dock vid de tidpunkter kostnaderna uppstod.

Medfinansiering rekvideras för kostnader under såväl planläggnings- som byggskede för stationen vid Landvetter flygplats respektive den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Första rekviseringstillfället klarläggs i samband med att den första betalplanen fastställs. Slutrekvisering sker antingen vid färdigställande, med hänsyn till eventuella tillgodoräknanden för EU-bidrag eller avdrag för understigande kostnader, eller då kostnader motsvarande Medfinansiärernas redovisade belopp, enligt ovan, förbrukats.

Trafikverket och VGR ska föra en dialog om lämplig/a tidpunkt/er för Samfinansiering med hänsyn till anslag i kommande nationella planer.

Reinvesterings-, drift- och underhållskostnader

Kostnader för reinvestering, drift och underhåll ingår inte i ovan angivna kostnader. Trafikverket svarar för framtida reinvesterings-, drift- och underhållskostnader för de järnvägsanläggningar som utförs inom Järnvägsobjektet.

§6 Ansvarsfördelning

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ansvarar för Järnvägsobjektet och ska utföra eller låta utföra åtgärderna som ingår i Järnvägsobjektet i den omfattning som framgår av detta avtal.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för åtgärderna som Trafikverket ansvarar för. I detta ingår exempelvis att ersätta berörda fastighetsägare enligt gällande författningar och riktlinjer.
3. Trafikverket ska i möjligaste mån dela med sig av framtaget material och underlag i form av utredningar m.m. till övriga Parter. Exempel på sådana underlag är miljökonsekvensbeskrivningar för berörda järnvägsplaner som Kommunerna kan använda sig av i samband med upprättande av detaljplaner.
4. Trafikverket ska äga de nya och ombyggda järnvägsanläggningar som ingår i Järnvägsobjektet samt ansvara för framtida reinvestering, drift och underhåll av dessa.

Kommunernas ansvar

1. Kommunerna ansvarar enligt plan- och bygglagen för den detaljplaneläggning som är nödvändig för Trafikverkets genomförande av Järnvägsobjektet och övriga Parters åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. I detta ansvar ingår eventuella krav på miljökonsekvensbeskrivningar m.m.
2. Kommunerna ansvarar för utförandet av sedvanliga kommunaltekniska anläggningar som inte omfattas av Järnvägsobjektet men som ingår i åtgärder som genomförs i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess

stationer. Se exempel på anläggningar under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer i §4.

3. Kommunerna ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för de åtgärder som Kommunerna ansvarar för.

VGR:s ansvar

1. VGR ansvarar för utförandet av sedvanliga regionala anläggningar som inte omfattas av Järnvägsobjektet men som ingår i åtgärder som genomförs i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. Se exempel på anläggningar under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer i §4.
2. VGR ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för de åtgärder som VGR ansvarar för.

Swedavias ansvar

1. Swedavia ansvarar för att investera i och utföra en regional kollektivtrafikhubb för bussar, som planeras på Landvetter flygplats. Planering och genomförande ska ske i samverkan med Trafikverket, VGR och Härryda.
2. Swedavia ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för den åtgärd som Swedavia ansvarar för.

Preciserat utföransvar

I vissa fall är det lämpligt och/eller nödvändigt att en Part, i samband med utförandet av åtgärd/er i den egna anläggningen, även utför åtgärd/er i annan Parts anläggning. Detta kan gälla vid en hög grad av integration mellan Parternas anläggningar. I sådana fall kan Parterna träffa avtal som överför ansvaret för utförandet av den ena Partens anläggning på den andra Parten. Detta ska i förekommande fall ske med beaktande av gällande upphandlings- och arbetsmiljölagstiftning m.m.

§7 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer ska planeras och utföras i nära samverkan och dialog mellan Parterna.

Parterna samt Länsstyrelsen Västra Götaland ska bilda en särskild beredningsgrupp för verkställighet med uppgiften att följa hela avtalets förverkligande, inklusive den ekonomiska utvecklingen.

Utöver ovanstående kommer Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer, hanteras och drivas inom respektive Parts organisation i ordinarie ordning.

§8 Tidplan

Trafikverket startar/återupptar arbetet med att planlägga samtliga järnvägsplaner inom Järnvägsobjektet 2024-10-01.

Tidplan för Järnvägsobjektets planläggning och färdigställande ska arbetas fram i samverkan mellan Parterna. Parterna ska därvid gemensamt verka för skyndsam byggstart och skyndsamt färdigställande. Trafikverket bedömer i dagsläget byggtiden för Järnvägsobjektet till 10 år med preliminär byggstart 2029–2031.

§9 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt när och under förutsättning att nedanstående villkor uppfyllts:

- samtliga Parter undertecknat avtalet senast 2024-12-31, samt
- avtalet godkänts senast 2024-12-31 av behörigt beslutande organ hos respektive Part, genom beslut som därefter vinner laga kraft.

Parternas åtaganden enligt detta avtal förutsätter att:

- Järnvägsobjektet ingår i kommande nationella planer för transportinfrastrukturen,
- regeringen beslutar om tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringstudien,
- riksdag och regering fattar övriga nödvändiga beslut,
- myndighetstillstånd och fastställelse- och antagandebeslut av järnvägs- och detaljplaner vinner laga kraft.

Om Parternas åtaganden inte går att fullfölja på grund av villkor som anges ovan, eller annat villkor utom Parternas kontroll, kvarstår samtliga Parters finansieringsansvar för upparbetade kostnader i Järnvägsobjektet, i proportion till den ursprungliga finansieringsfördelningen mellan Parterna enligt §5. Medfinansierarens finansieringsansvar gäller endast kostnader upparbetade från och med 2024-10-01. Kostnader upparbetade före 2024-10-01 åligger till fullo Trafikverket, med undantag för tidigare erlagd medfinansiering.

§10 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknas av Parterna för att vara giltiga.

Zonindelning i Västtrafiks biljettsystem

Enligt Överenskommelserna ska hela Härryda kommun inkluderas i zon A och Bollebygds kommun ges dubbel zon i Västtrafiks biljettsystem. VGR genom Västtrafik svarar för detta. Beslut om tid för införande ska fattas i samband med beslut om medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Parterna i stråket.

§11 Tvistlösning

Oenighet avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska i första hand klaras ut skyndsamt genom förhandlingar och beslut på lägsta möjliga nivå i respektive Parts organisation. Eventuell tvist som inte kan lösas i samförstånd ska hänskjutas till och avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Detta avtal är upprättat i åtta (8) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket
Roberto Maiorana
Generaldirektör

Västra Götalandsregionen
Helén Eliasson
Regionstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Göteborgs Stad
Jonas Attenius
Kommunstyrelsens ordförande

Mölnads stad
Stefan Gustafsson
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Härryda kommun
Pia Alhäll
Kommundirektör

Bollebygds kommun
Ulf Rapp
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Borås Stad
Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Swedavia AB

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/95008, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum , Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp AVTAL.