

Redogörelse och hantering av synpunkter, avtal Göteborg-Borås

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Bollebygd	<p><u>Vi önskar att det skrivs in i avtalet:</u></p> <ul style="list-style-type: none">att Trafikverket (TRV) tar fram Miljökonsekvensbeskrivning för hela sträckan.	<p>Ok, för järnvägsplaner. Har tydliggjorts i §5 Kostnader och finansiering:</p> <p>” I kostnaderna knutna till Järnvägsobjektet ingår exempelvis byggherrekostnader, kostnader för utredningar, framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar, systemhandlingar och bygghandlingar, miljöåtgärder, arkeologi, marklösen och produktions/entreprenadkostnader.produktions-/entreprenadkostnader.”</p> <p>Komplettering har även skett i § 6 Ansvarsfördelning under rubriken Trafikverkets ansvar, se nedan.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Bollebygd	<ul style="list-style-type: none">att TRV delar med sig av utredningsmaterial inför detaljplanearbete till kommunerna	Ok, §6 Ansvarsfördelning har kompletterats under rubriken Trafikverkets ansvar med följande: <i>”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.”</i>
Bollebygd	<ul style="list-style-type: none">att ställningstagande kring zonindelning finns med i avtalet - lika lydelse som överenskommelsen	Ok, tillagt i § 10 Övrigt.
Bollebygd	<u>Vi önskar annan formulering:</u> Under § 6 ”Kommunernas ansvar	Ok, förslag till formulering:

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>1. Kommunerna ansvarar för den detaljplaneläggning som är nödvändig för genomförandet av Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer”</p> <p><i>Detaljplaneläggning som är nödvändig för genomförandet - får inte/kan tolkas som att kommunerna har ansvar för genomförande av planen. En tydligare formulering som inte kan misstolkas vore önskvärt.</i></p>	<p><i>”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.”</i></p>
Mölnadal	<p>§4 Beskrivning av åtgärder under rubriken Järnvägsobjektet, förslag i rött:</p> <p>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. Trafikverket och respektive part ska gemensamt definiera vad som är befintlig funktion/standard. Sådana åtgärder omfattar anläggningar</p>	<p>Ok, förslag till omformulering: <i>”Vad som är befintlig funktion/standard tydliggörs i dialog mellan Trafikverket och respektive anläggningsägare.”</i></p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	som behöver rivas och/eller ersättas/anpassas, såsom förbindelser som bryts och behöver ersättas av nya broar/tunnlar och ersättningsvägar, ledningsomläggningar m.m.	
Mölnadal	§5 Kostnader och finansiering, under rubriken Finansiering detaljplaneläggning, förslag i rött: Kostnader för upprättande av detaljplaner genomförande av detaljplaneläggning för Järnvägsobjektet ska bäras av respektive planläggande Kommun.	Ok, ändrat i enlighet med förslag.
	§5 Kostnader och finansiering under rubriken Finansiering detaljplaneläggning, förslag i rött: Kostnadsbedömning för upprättande av detaljplaner genomförande av detaljplaneläggning har inte gjorts för detta avtal.	Ok, ändrat enligt förslag.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Mölnadal	<p>§5 Kostnader och finansiering under rubriken Betalning:</p> <p>Förutsägbarheten i kassaflödet är viktigt för kommunen, kan stycket om betalning förtydligas om att det är hela järnvägsprojektets kostnad som betalningen baseras på (om så är fallet) och en uppskattad tidplan hur länge betalningen kommer pågå?</p>	<p>Ok, hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.</p>
Mölnadal	<p>§6 Ansvarsfördelning, sid 10 under rubriken Kommunernas ansvar:</p> <p>Det är önskvärt med en formulering som tillåter att särskilda överenskommelser kan göras senare i projektet för anläggningsdelar som bedöms behövas men som i första läget inte ingår i Trafikverkets grundutförande. T ex: Vid behov kan särskilda överenskommelser tecknas.</p>	<p>Vi bedömer att innebörden finns med i avtalet, i § 3</p> <p><i>”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.”</i></p> <p>och i § 5</p> <p><i>”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</i></p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
		<i>tilläggen. Ytterligare tillägg regleras i avtal mellan Trafikverket och den/de Part/er tilläggen berör.”</i>
Länsstyrelsen, ej part i avtal	Övergripande kommentarer: Det finns bra skrivningar om att järnvägsobjektet avser en helhet och att samtliga delar ska genomföras. Vi ser dock att vi behöver stärka det uttrycket ytterligare i avtalet, bla genom att ersätta begreppen "Grundutförande" och "Tillägg". Fundera gärna också på om ordet "Bibana" är det bästa eller om det går att hitta ett annat bättre begrepp, tex. "delsträcka".	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet. Ingen annan part har inkommit med synpunkter på namnet Bibana, ändras/omformuleras därmed inte.
Länsstyrelsen, ej part i avtal	§2 Definitioner och begrepp, under rubriken Järnvägsobjektet: Ersätt begreppen "Grundutförande" och "Tillägg". Hellre hänvisa till samma uppdelning som §3 första punkten. Eller om det går att ersätta med att beskriva det som en del som bekostas av statlig finansiering och en del som bekostas av medfinansiering.	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§3 Syfte och bakgrund, under rubriken Syfte Ta med en hänvisning till ingången överenskommelse från juni och aug.	Ok, hänvisning har lagts till § 3 under rubriken Syfte. I §2 Definitioner och begrepp har vi även lagt till Överenskommelserna som omfattar både överenskommelse 2024-06-19 och 2024-08-30.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§3 Syfte och bakgrund, under rubriken Syfte Tydliggör att det inte krävs lokaliseringsutredning för bibana/delsträcka. Kust till kust? Eller ersätt med "nya järnvägssträckningen"?	Lokaliseringsutredning krävs för Bibanan men inte tillåtlighetsprövning enligt Trafikverkets bedömning. Tydliggörande kring detta har kompletterats i §4.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§4 Beskrivning av åtgärder: Bra att det är tydligt att avtalet avser samtliga åtgärder. Ändra till röd färg i kartan för sträckan vid Mölnlycke så att det även symboliskt framstår som ett projekt.	Ingen annan part har framfört denna synpunkt, behåller därför nuvarande illustration.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§4 Beskrivning av åtgärder och under Järnvägsobjektet omfattar i sin helhet, sid 5: Bra. Tydligt att alla delar ingår.	

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§4 Beskrivning av åtgärder och under rubriken Grundutförande och Tillägg: Användande av dessa begrepp skapar bild av att det är två olika projekt och att det ena är viktigare än det andra. Byt begrepp för att stärka att det är ETT järnvägsprojekt. Se inledande kommentar.	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§4 Beskrivning av åtgärder och under rubriken Järnvägsobjektets Grundutförande Kan vi ha en rubrik för samtliga punkter, tex enbart "Järnvägsobjektets utförande" Möjligt att benämna punkterna a, b, c, d, e, f, och med en förklarande mening sist i detta stycke som tydliggör att punkt a – d ingår i ursprunglig finansiering nationell plan, och att punkt e - f medfinansieras.	§ 4 och § 5 har omarbetats, begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§5 Kostnader och finansiering under rubriken Järnvägsobjektets kostnader.	§ 4 och § 5 har omarbetats, begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>Ur avtalsutkast ”Enligt Trafikverkets bedömning ryms utbyggnaden av Järnvägsobjektets Grundutförande enligt §4 inom ramen för totalkostnaden om cirka 43,5 mdkr (2021-02) i nationell plan.”</p> <p>Här kan man hänvisa till § 4 punkt a - d. för att komma bort från Grundutförande och tillägg.</p>	
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering under rubriken Järnvägsobjektets kostnader.</p> <p>Ur avtalsutkast ”För att kunna genomföra Järnvägsobjektets Tillägg enligt §4 bedömer Trafikverket att ett tillskott om cirka 4,5 mdkr (2021-02) behövs i form av Medfinansiering och Samfinansiering. Då kostnadsbedömningen är gjord i ett mycket tidigt skede är den behäftad med stor osäkerhet.”</p> <p>Här kan man hänvisa till § 4 punkt e - f.</p>	<p>§ 4 och § 5 har omarbetats, begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§5 Kostnader och finansiering under rubriken <i>Finansiering av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer</i> Förslag lägg till något om att kostnader för utredningar som krävs för framtagande bekostas av...	Vi anser att nuvarande skrivning är tillräcklig.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken <i>Finansiering av detaljplaneläggning</i> Förslag lägg till något om att kostnader för utredningar som krävs för framtagande bekostas av...	Vi anser att nuvarande skrivning är tillräcklig.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken <i>Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet</i> Ur avtalsutkast ”Resterande del av eventuella EU-bidrag tillgodoräknas statliga anslag i nationell plan. Samfinansiering från regional plan ska inte tillgodoräknas eventuella EU-bidrag.”	Vi anser att nuvarande skrivning är tillräcklig.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Försök att förtydliga.	
Länsstyrelsen, ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken <i>Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet</i></p> <p>Ur avtalsutkast ”Understiger kostnaden för Järnvägsobjektets Tillägg 4 500 mnkr, efter hänsyn till tillgodoräknande för eventuella EU-bidrag, ska Medfinansieringen från VGR, Borås, Mölndal och Härryda minska med det understigande beloppet i proportion till respektive Parts bidrag.”</p> <p>Hänvisa till punkterna i § 4.</p>	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet. Istället för hänvisning till § 4 framgår det i nuvarande text vilka åtgärder som avses.
Länsstyrelsen, ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering och ej under rubriken <i>Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet</i></p> <p>Ur avtalsutkast ”Trafikverket ansvarar för redovisning av kostnadsberäkning för Järnvägsobjektets Tillägg som ska</p>	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	ligga till grund för eventuella avdrag från medfinansieringsbeloppen enligt ovan.” Byt ”Tillägg”	
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Betalning Ur avtalsutkast ” Trafikverket har inte möjlighet att fondera medel i förskott. Utgångspunkten är att Medfinansiering till Järnvägsobjektet rekvireras Medfinansierarna årligen i proportion till årets prognosticerade förbrukning. Reglering mot faktiskt utfall sker det därpå följande året. Medfinansieringen från VHK rekvireras dock som ett engångsbelopp så snart Järnvägsobjektet har upparbetat medel motsvarande beloppet.” Förtydliga i enlighet med överenskommelse.	Ok, hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§6 Ansvarsfördelning och rubriken Trafikverkets ansvar: Går det att skriva in något om att trafikverkets ansvar kopplat till fastighetsägare? Eller en fotnot med hänvisning till och	§6 har kompletterats med skrivningar kring ersättning till fastighetsägare.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	kommentar utifrån trvs ansvar tillika interna rutiner/ansvarsbeskrivning där det tex framgår att Trv ersätter kostnader för energibrunnar?	<i>” 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.”</i>
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§6 Ansvarsfördelning och under rubriken <i>Swedavias ansvar</i> Ur avtalsutkast ” 1. Swedavia ansvarar för att, i samverkan med VGR och Härryda , investera i och utföra en regional kollektivtrafikhubb på Landvetter flygplats.” I samverkan med? Kan skapa otydlighet i vem som ska finansiera.	Ok, förslag till formulering: <i>”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.”</i>
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§7 Projektorganisation och former för parternas samarbete Ur avtalsutkast ” Parterna samt Länsstyrelsen Västra Götaland ska bilda en särskild beredningsgrupp för verkställighet av Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning	Ok, texten i § 7 har justerats och återspeglar ingången överenskommelse.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>till Järnvägsobjektet vid dess stationer. Syftet är att säkerställa genomförandet och följa den ekonomiska utvecklingen av samtliga åtgärder hela vägen fram till deras färdigställande. Trafikverket är sammankallande för beredningsgruppen.”</p> <p>Här ska vi endast spegla och återanvända texten från ingången överenskommelse. Alltså inte någon utveckling av texten så som det nu står här. Vi får konkretisera detta längre fram.</p>	
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§8 Tidplan Utveckla och komplettera med en övergripande tidplan. Viktigt dels för att stärka bilden av att alla delar ska genomföras, dels för att få en första förståelse för vad som ska hända när.	Ok, § 8 Tidplan har kompletterats. Likaså har § 3 Syfte och bakgrund och § 4 Beskrivning av åtgärder kompletterats med beskrivningar av vad de inledande skedena innebär vad gäller planläggningsprocesserna.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§9 Avtalets giltighet Ur avtalsutkast <ul style="list-style-type: none">” regeringen beslutar om tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringstuderingen,” lägg till inom parentes att det inte krävs tillåtlighetsprövning för den andra delen.	Vi har lagt till text om Trafikverkets bedömning avseende tillåtlighet för bibanan i §4 och bedömer att det är tillräcklig.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§9 Avtalets giltighet Ur avtalsutkast <ul style="list-style-type: none">”myndighetstillstånd och fastställelse- och antagandebeslut av järnvägs- och detaljplaner vinner laga kraft.” Avser vi till och med tidpunkt för antagande av järnvägsplan? Många detaljplaner som ska hanteras längs med vägen.	Ingen annan part har reagerat på detta – formulering ändras ej.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Denna skrivning kan tolkas som att detta avtal upphör att vara gällande ifall en detaljplan även långt fram i tiden inte vinner laga kraft. Vill vi ha det så?	
Västsvenska Handelskammaren, ej part i avtal	<p>Styrelsen har beslutat att Västsvenska Handelskammaren inte ska ingå avtal om medfinansiering av projektet Göteborg – Borås. Då Handelskammaren inte ska vara avtalspart avstår vi från att lämna andra synpunkter på avtalsförslaget än att vi tas bort från detsamma.</p> <p>Styrelsen har samtidigt sagt att Västsvenska Handelskammaren på andra sätt ska bidra till projektet, exempelvis genom informationskampanjer om järnvägens betydelse för näringslivet i hela regionen. Där ser vi fram emot att göra en fortsatt betydelsefull insats.</p>	Västsvenska Handelskammaren har tagits bort som part från avtalet.
VGR	Allmänt Västra Götalandsregionen (VGR) ser att avtalsutkastet i stort återspeglar det som ingick i den överenskommelse som	

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>ingicks gemensamt mellan berörda parter i stråket den 30 augusti 2024.</p> <p>När det gäller paragraf som inte tas upp nedan har VGR inga synpunkter av betydande karaktär däremot har noterats någon mindre justering såsom regionens adress mm, dessa kompletteras i slutet av dokumentet.</p> <p>VGR uppskattar att det tydligt framgår att Järnvägsobjektet ska genomföras i sin helhet.</p>	
VGR	<p>§5 Kostnader och finansiering</p> <p>När det gäller skrivningen om EU bidrag under §5 så kan den upplevas svårtolkad och bör förtydligas. Det gäller även formuleringen vid situationen om kostnaden understiger de 4,4 - 4,5 mdkr för Järnvägsobjektets Tillägg.</p>	<p>Vi anser att nuvarande formulering är ok kring EU-bidrag.</p> <p>Formuleringar kring understigande kostnader har justerats för tydligheten. Likaså har vi tydliggjort hur procentuella andelen för respektive part har beräknats.</p>
VGR	<p>§5 Kostnader och finansiering</p> <p>Samfinansieringsbeloppet som i överenskommelsen anges till 200 – 300 mnkr kommer VGR föreslå att bli 200 mnkr.</p>	<p>Ok, justerat.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Detta medför att beloppet bör justeras i avtalet och även den totala medfinansieringen för Järnvägsobjektets tillägg som därmed blir 4,4 mdkr, given förankring av samfinansieringsbeloppet i beredningen för hållbar utveckling den 10 oktober.	
VGR	§5 Kostnader och finansiering Under betalning står att reglering ska ske mot faktiskt utfall det därpå följande året. Här kan förtydligas att indexjustering sker mot när kostnaden uppstod och inte följande år.	Ok, justerat.
VGR	§5 Kostnader och finansiering I texten om ytterligare önskade tillägg till Järnvägsobjektet i senare skeden nämns att förutsatt att de är genomförbara och anses lämpliga...Här kan det vara bra att förtydliga att enligt överenskommelsen ska det tillsättas en verkställighetsberedning för som VGR uppfattar det den här	Länsstyrelsen har framfört att de inte önskar att formerna för verkställighetsberedningen ska klargöras i avtalet, §7, utöver vad som står i ÖK 240619. Texten har omformulerats och är nu en återspeglning av vad som står i överenskommelsen.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	typen av frågeställningar. Förslaget är att avtalet klargör verkställighetsberedningens roll under denna punkt eller i §7.	
VGR	<p>§6 Ansvarsfördelning</p> <p>När det gäller det som främst berör VGR så är tolkningen att detta avtal ska reglera medfinansieringsandelar och vad som med stöd av det ska byggas. I överenskommelsen framgår tydligt att VGR i rollen som kollektivtrafikmyndighet kommer verka för att utveckla trafikeringen i stråket i takt med övrig utveckling.</p> <p>Punkter kring trafikering bör som VGR ser det inte vara en del i detta avtal. VGR föreslår därför att punkt 1 och 2 under §6 VGR:s ansvar stryks.</p>	Ok, detta är borttaget ur avtalsutkastet.
VGR	<p>§9 Avtalets giltighet</p> <p>Sista stycket står att Parternas finansieringsansvar för upparbetade kostnader i järnvägsobjektet med hänvisning till finansieringsfördelning enligt §6 vilket bör vara §5.</p>	Hänvisningen har justerats.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>§9 Avtalets giltighet</p> <p>Dessutom bör det i avtalet framgå att parternas finansieringsansvar för upparbetade kostnader i Järnvägsobjektet endast gäller kostnader som upparbetats efter avtalsstart.</p>	<p>Ok, se längst ner §9. Förslag till formulering: <i>”Medfinansierarnas 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.”</i></p>
VGR	<p>Belopp anges blandat mellan miljoner och miljarder vore bra om man använder samma enhet genomgående för att undvika eventuella missförstånd.</p>	<p>Ok, mnkr används genomgående.</p>
VGR	<p>Adress till regionen är:</p> <p>Västra Götalandsregionen Regionens hus 462 80 Vänersborg</p>	<p>Ok, uppdaterad.</p>
Swedavia	<p>§4 Beskrivning av åtgärder och under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer</p>	<p>Ok, justerad.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Förslag i rött: 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.	
Swedavia	§6 Ansvarsfördelning och under rubriken Swedavias ansvar Förslag i rött: Swedavia ansvarar för att, i samverkan med VGR och Härryda, investera i och utföra en regional kollektivtrafikhubb för bussar på Landvetter flygplats.	Ok, justerad.
Göteborg	§ 5 Kostnader och finansiering, sid 8: Stadens uppfattning är att det i anslutning till överenskommelsen diskuterades att Göteborgs Stad inte ska få avdrag om kostnaden för de tillkommande investeringarna understiger medfinansieringen på 4,5 mdkr, vilket avspeglas i	Ok, justering gjord, Göteborgs Stad ska likt övriga parter få tillgodoräkna sig EU-bidrag i proportion till Stadens medfinansiering.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>såväl överenskommelse som avtalsutkast. Däremot anger avtalsutkastet även:</p> <p><i>”Eventuella EU-bidrag till Järnvägsobjektet ska tillgodoräknas Medfinansierarna i proportion till respektive Medfinansierars bidrag i förhållande till Järnvägsobjektets bedömda totalkostnad enligt ovan. Detta gäller dock inte Göteborg och VHK vars bidrag, utöver prisnivåomräkning enligt ovan, utgörs av fasta belopp.”</i></p> <p>Avseende eventuellt tillkommande EU-finansiering så anger överenskommelsen endast: <i>”Potentiell EU-finansiering bör ingå i ett kommande avtal och proportionellt tillgodoräknas medfinansieringen”</i>.</p> <p>Det finns därmed i överenskommelsen ingen skrivning om att Göteborgs Stad inte ska tillgodoräknas eventuell EU-finansiering. Vi ser att i de diskussioner som föranledde överenskommelsen så diskuterades inte att Göteborgs Stad inte skulle få tillgodoräknas eventuell EU-finansiering. Vi ser därför att även Göteborgs Stad i avtalet, likt övriga parter, ska</p>	

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	få avdrag i proportion till Stadens medfinansiering för eventuell tillkommande EU-finansiering.	
Göteborg	§ 5 Kostnader och finansiering, sid 9: Avtalsutkastet anger vidare: ” Utöver vad som sägs ovan svarar staten, genom Trafikverket via anslag i nationell plan, för alla kostnadsförändringar för Järnvägsobjektet.” ”Kostnadsförändringar” kan innebära både minskning och ökning, där minskning av projektet kostnader inte enbart tillfaller staten. Staden ser att ”kostnadsförändringar/kostnadsökningar” i sammanhanget hade varit tydligare för vad som avses.	Ok, ändrat till kostnadsökningar.
Göteborg	§ 5 Kostnader och finansiering, sid 9: ” <i>Betalning</i>	Ok, hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p><i>Trafikverket har inte möjlighet att fondera medel i förskott. Utgångspunkten är att Medfinansiering till Järnvägsobjektet rekvireras Medfinansierarna årligen i proportion till årets prognosticerade förbrukning. Reglering mot faktiskt utfall sker det därpå följande året. Medfinansieringen från VHK rekvireras dock som ett engångsbelopp så snart Järnvägsobjektet har upparbetat medel motsvarande beloppet.</i></p> <p><i>Trafikverket och VGR ska föra en dialog om lämplig/a tidpunkt/er för Samfinansiering med hänsyn till anslag i kommande nationella planer.”</i></p> <p>Göteborgs Stad föredrar att medfinansieringen sker enligt en fastslagen betalplan utifrån projektets prognos som inte regleras årligen i förhållande till faktiskt utfall, där betalplanen kan revideras vid väsentliga förändringar av projektets tidplan.</p>	<p>Däremot kvarstår skrivning om årlig reglering mot faktiskt utfall.</p>
Göteborg	§ 9 Avtalets giltighet sid 11-12	Ok, hänvisning justerad.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p><i>”Om Parternas åtaganden inte går att fullfölja på grund av villkor som anges ovan, eller annat villkor utom Parternas kontroll, kvarstår Parternas finansieringsansvar för upparbetade kostnader i</i></p> <p><i>Järnvägsobjektet, i proportion till den ursprungliga finansieringsfördelningen mellan Parterna enligt §6.”</i></p> <p>Hänvisningen bör vara till § 5 avseende finansieringsfördelningen.</p>	
Göteborg	<p>§ 9 Avtalets giltighet sid 11-12</p> <p><i>”Om Parternas åtaganden inte går att fullfölja på grund av villkor som anges ovan, eller annat villkor utom Parternas kontroll, kvarstår Parternas finansieringsansvar för upparbetade kostnader i Järnvägsobjektet, i proportion till den ursprungliga finansieringsfördelningen mellan Parterna enligt §6.”</i></p>	<p>Ok, vi har lagt till ”samtliga”: ...<i>kvarstår samtliga Parternas finansieringsansvar...</i>”</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Utifrån nuvarande skrivning att Göteborgs Stad enligt §5 ska in med 1 mdkr som ett fast belopp så anser Staden att det i ovanstående stycke bör tydliggöras skrivningen gäller samtliga parter i överenskommelsen.	
Göteborg	Trafikverket har i brevet även efterfrågat namn och titel på kommande undertecknande från Göteborgs Stad, som vid ett godkännande av avtalet kommer att vara Jonas Attenius, kommunstyrelsens ordförande.	Ok
Härryda	<p>Avtalet kan i sin nuvarande form inte accepteras, då det inte tillräckligt tydligt speglar att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt.</p> <p>I nedan punkter lyfter kommunen de förändringar som Härryda kommun anser behövs i avtalet.</p>	
Härryda	<p>1) Avtalsrutan</p> <p>Här behöver det formuleras att det gäller ett samlat projekt.</p>	Förslag till omformulering i avtalsruta: <i>Detta avtal avser planläggningsprocesser och genomförande av åtgärder som innefattas i överenskommelserna Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt</i>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Förslag ”Detta avtal avser planläggningsprocesser och genomförande av åtgärder gällande hela projektet ”Ny järnväg Göteborg-Borås” i enlighet med överenskommelse <i>Den gemensamma sträckningen Göteborg 19 juni 2024</i> samt <i>Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås 30 augusti 2024</i> bland annat:”	<i>Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024.</i>
Härryda	2) §1 Parter Västsvenska Handelskammaren (VHK) är inte en part i avtalet om de inte är med och medfinansierar projektet. Vid medfinansiering från VHK (som inte var del av kostnadsfördelningen i principöverenskommelsen), så minskar övriga parter medfinansiering proportionellt i enlighet med principöverenskommelsen för finansiering.	Ej aktuellt då Västsvenska Handelskammaren har meddelat att de inte är part i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Härryda	<p>3) §2 Definitioner och begrepp</p> <p>I underrubriken Järnvägsobjektet, framgår det inte tillräckligt tydligt att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. Härryda kommun kan inte släppa fram en tillåtlighet av en del utan att bibanan på ett tydligt sätt ingår i projektet som helhet. Härryda kommun ser en risk att projektmedel tar slut innan genomförandet av bibanan och kopplingen till Mölnlycke station. Eller att bibanans helhet skjuts på framtiden, till förmån för tunnelpassagen som egentligen inte behövs förrän framtida fjärrtåg. Det får inte finnas skrivningar som kan tolkas som att bibanans genomförande kan skjutas på framtiden eller tas bort från projektet över tid. Eftersom vi gemensamt i en unik process arbetat fram lösningen och gjort principöverenskommelser är hela projektet att betrakta som grundutförande.</p> <p>Enligt Trafikverkets skrift <i>Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer publikation 2017:069</i>, ”kan medfinansiering användas till grundutföranden men ska</p>	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	då särskilt motiveras.”. Med hänvisning till processen och vilka överenskommelser som gjorts kan detta beskrivas.	
Härryda	4) §3 Syfte och bakgrund Under första punkten framgår det inte tillräckligt tydligt att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. Så som skrivningen är nu kan det uppfattas som att Trafikverket ska planlägga och bygga enligt gamla 2a, och att bibanan ska bara påbörjas att utreda.	Första stycket under rubriken Syfte är kompletterat med hänvisning till överenskommelserna. Förslag till omformulering i punkt 1: ” <i>skapa stabila planeringsförutsättningar kring genomförbarhet och järnvägens utformning som möjliggör att Trafikverket kan återuppta planlägningsarbetet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen samt påbörja planlägningsarbete med ett inledande lokaliseringskede för Bibana Mölnlycke som väster- och österifrån ansluter till befintlig Kust till kust-bana vid Mölnlycke station.</i> ”

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Härryda	5) §3 Syfte och bakgrund Under rubriken bakgrund behöver det tydliggöras att projektet inte är en del av nya stambanor, och/eller för höghastighetståg. Detta behöver också framgå tydligt när det gäller Trafikverkets uppdrag att återstarta planläggningsprocessen för Göteborg - Borås. Detta är ju också sagt i framtagandet av vår överenskommelse.	Det framgår i Bakgrund att uppdraget(n) har varit att <i>inte</i> planera för höghastighetsjärnväg, som en del av ny stambana. Komplettering/förtydligande har dock skett i avsnittet bland annat vid beskrivning av uppdraget till Trafikverket den 26 oktober om att återstarta planläggningsarbetet.
Härryda	6) §3 Syfte och bakgrund Under rubriken Tidigare relevanta studier, utredningar och beslut, finns ett selektivt antal dokument kopplade till nya stambanor för höghastighetståg. Samtidigt finns inte regeringsbeslutet att det projektet är stoppat, eller de övriga regeringsbesluten från det och framåt inkl. de principöverenskommelser vi träffat. Vidare anser Härryda kommun att regeringsbeslutet från 2024-09-19 bör tas med i referenslistan; <i>LI2024/01353 LI2024/01733 Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås</i> . Med den referenslista som angetts kan det tolkas	Ok, referenslista är uppdaterad med fler referenser.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	som att Trafikverket fortsätter med att få igenom Ny järnväg Göteborg – Borås som en del av ett höghastighetssystem, vilket det inte ska vara eller kommer accepteras.	
Härryda	7) §4 Beskrivning av åtgärder Återigen illustreras och beskrivs det inte tillräckligt tydligt att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. Järnvägsobjektet beskrivs som olika delar där det tydligt separeras Trafikverket tidigare 2a och kopplingen till Mölnlycke station. Samtidigt som det står att järnvägen kan ha hastigheter upp till höghastighetståg (250km/h). Då projektet inte är del av nya stambanor för höghastighetståg, behöver detta tas bort eller tydligt beskrivas på annat sätt.	§ 4 har omarbetats med syfte att tydliggöra att Järnvägsobjektet är en helhet. Skrivningar om 250 km/h stryks.
Härryda	8) § 4 Beskrivning av åtgärder I underrubriken Grundutförande och tillägg, framgår det inte tillräckligt tydligt att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. Återigen har projektet delats upp i stället för att hållas ihop som en	Hela § 4 har uppdaterats efter synpunkter. Bland annat har Grundutförande och Tillägg tagits bort ur avtalet samt förtydliganden kring tillåtlighetsprovning har lagts till.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>helhet. På detta ställe i avtalet har Järnvägsprojektets Grundutförande beskrivits i delar som liknar gamla Trafikverkets förslag 2b, och sedan tillägg när det gäller Göteborg Landvetter Flygplats samt östlig förbindelse till Mölnlycke station.</p> <p>Härryda kommun kan inte acceptera eller släppa fram en tillåtlighet av en del utan att hela bibanan och utvecklingen av Göteborg Landvetter Flygplats, på ett tydligt sätt ingår i projektet som helhet. Härryda kommun ser en risk att projektmedel tar slut innan genomförandet av bibanan och kopplingen till Mölnlycke station. Eller att bibanans helhet skjuts på framtiden, till förmån för tunnelpassagen som egentligen inte behövs förrän framtida fjärrtåg. Det får inte finnas skrivningar som kan tolkas som att bibanans genomförande kan skjutas på framtiden eller tas bort från projektet över tid. Eftersom vi gemensamt i en unik process arbetat fram lösningen och gjort principöverenskommelser är hela projektet att betrakta som grundutförande. Enligt Trafikverkets skrift <i>Trafikverkets ansvar vid planering och</i></p>	<p>Likaså har § 5 ändrats i sitt upplägg när begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort och ersatts med andra ord/förklaringar.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<i>utveckling av stationer publikation 2017:069, ”kan medfinansiering användas till grundutföranden men ska då särskilt motiveras.”. Med hänvisning till processen och vilka överenskommelser som gjorts kan detta beskrivas.</i>	
Härryda	9) §5 Kostnader och finansiering I underrubriken Järnvägsobjektets kostnader hänvisas till Trafikverkets bedömning. Eftersom Trafikverket fått i uppdrag att göra en ny beräkning och bedömning utifrån att Ny järnväg Göteborg – Borås inte längre är en del av nya stambanor för höghastighetståg bör det för transparensen och tydlighetens skull finnas fakta till bedömningen. Denna bedömning behöver ingå eller länkas till i avtalet.	Bedömning av kostnader finns redovisat i regeringsuppdraget <i>Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås</i> (TRV 2022/145433). I uppdraget gjordes bedömning utifrån att Göteborg-Borås inte längre är en del av nya stambanor. I 43,5 mdkr ryms den västra delen av bibanan just på grund av sänkta krav, detta ingick inte i de ursprungliga 43,5 mdkr i nationell plan. 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. Denna kostnadsbedömning har gjorts inom ramen för Länsstyrelsens sonderingsuppdrag.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
		Ovanstående referenser finns angivna i avtalsutkast.
Härryda	10) §5 Kostnader och finansiering I underrubriken Finansiering av detaljplaneläggning står att respektive kommun ska bära kostnaderna för järnvägsobjektet. Härryda kommun kommer att ta fram detaljplaner. Då det ställs högre myndighetskrav med omfattande kostnader för att arbeta fram miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) önskar Härryda kommun att Trafikverket ansvarar för och finansierar framtagande av MKB:er kopplade till järnvägsobjektet. Detta utifrån Trafikverkets expertkunskap och kompetens inom miljöpåverkan av en järnvägsanläggning. Detta borde vara rimligt då Trafikverket ändå måste ta fram detta för sitt järnvägsobjekt i sin helhet.	Tydliggöranden har gjorts i §6 Ansvarsfördelning, vad som är Trafikverkets respektive Kommunernas ansvar.
Härryda	11) §5 Kostnader och finansiering Det är viktigt att det i avtalet ska framgå att Trafikverket ansvarar för att ingen fastighetsägare i Härryda kommun ska	Ok, i § 6 Ansvarsfördelning har nedanstående tillägg i röd text gjorts.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	lida ekonomisk skada. Detta borde vara en angelägenhet för alla kommuner, men vi kan bara tala för oss i Härryda.	<i>”Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för åtgärderna som Trafikverket ansvarar för. I detta ingår som exempelvis att ersätta berörda fastighetsägare enligt gällande författningar och riktlinjer.”</i>
Härryda	12) §5 Kostnader och finansiering I underrubriken Betalning, står ett förslag på att ”Medfinansiering till järnvägsobjektet rekvireras Medfinansierarna årligen i proportion till årets prognostiserade förbrukning.”. Det är av stor vikt att Trafikverket arbetar med budget och budgetföljsamhet och inte osäkra kostnadsprognoser. Härryda anser att medfinansiering från parterna ska ske kopplat till byggnationsfasen och inte planeringsfasen.	Hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Härryda	<p>13) §7 Projektorganisation och former för parternas samarbete</p> <p>Under punkten behöver det förtydligas att samtliga parter som är med och finansierar projektet ska ingå i den särskilda beredningsgruppen.</p>	Vi har ändrat enligt länsstyrelsens önskemål och nuvarande lydelse återspeglar överenskommelsen 2024-06-19 och där ingår samtliga avtalsparter samt länsstyrelsen.
Härryda	<p>14) §8 Tidplan</p> <p>I avtalet behöver det finnas en tydligare beskrivning av tidplan och processer för hur och när olika projektdelar ska byggas ut. Det behöver finnas en översiktlig beskrivning så att kommunen kan fatta ett beslut som invånarna kan förstå. I det fall bibanan inte behöver tillåtlighetsprövas i helheten behöver en beskrivning av processen om hur bibanan ska hanteras framgå i detta avtal. Vidare behöver det framgå i vilken ordning olika delar är tänkt att byggas.</p>	<p>§ 8 Tidplan har kompletterats.</p> <p>I § 3 och §4 finns nu även kompletterande beskrivningar av planläggningsprocessen.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Härryda	15) §9 Avtalets giltighet Återigen har projektet delats upp i stället för att hållas ihop som en helhet. På detta ställe i avtalet hänvisas till tillåtlighet för Trafikverkets tidigare förslag 2a. Det finns ingen skrivning som verifierar att regeringen ska besluta om helheten. Återigen en skrivning som öppnar upp för att exkludera bibanan till Mölnlycke som är en del av helhetslösningen.	Regeringen beslutar om helheten genom finansiering i nationell plan. Bibana Mölnlycke behöver inget tillåtlighetsbeslut från regeringen, enligt Trafikverkets bedömning.
Härryda	16) §9 Avtalets giltighet En förutsättning för avtalet giltighet som saknas är att VGR fattat beslut om zontillhörighet i kollektivtrafiken för Härryda i enlighet med principöverenskommelsen.	I § 10 Övrigt har vi lagt till formulering gällande zonindelning i enlighet med överenskommelsen 2024-08-30.
Härryda	Förutsatt att ovanstående punkter införlivas i avtalet ser vi förutsättningar för avtalet att kunna gå igenom politiskt, vilket skulle göra att Härryda kommun ser positivt på att återuppta arbetet med ny järnväg mellan Göteborg och Borås.	

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Borås	§1 Parter Swedavia – ska adressen verkligen vara till Arlanda Airport och inte Landvetter?	Swedavia har inte anmärkt på adressen.
Borås	§4 Beskrivning av åtgärder Figur 1: Översiktlig bild av järnvägsobjektet Om den ska visa Järnvägsobjektet i sin helhet borde även punkt 4 i listan visas i figuren – ”att inte omöjliggöra en framtida utbyggnad österut”.	Vi anser att det räcker med att detta är angivet i text.
Borås	§4 Beskrivning av åtgärder och under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer ”Anslutande kommunala vägar och gator” Om det blir en stor påverkan på befintligt vägnät till följd av järnvägen ligger det väl inom Trafikverkets åtgärder? Alltså	Omläggning av väg omfattas av näst sista stycket under rubriken Järnvägsobjektet i § 4.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	om man behöver lägga om en kommunal väg till följd av järnvägen exempelvis. Det skulle kunna tydliggöras.	
Borås	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Finansiering av detaljplaneläggning ”Kostnader för genomförande av detaljplaneläggning för Järnvägsobjektet ska bäras av respektive planläggande Kommun. Kostnadsbedömning för genomförande av detaljplaneläggning har inte gjorts för detta avtal.” Stryk ”genomförande av” så att det blir tydligt att man avser kostnaden för att göra detaljplanen och inte delar av ett genomförandeskede.	Ok, justerat.
Borås	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet Endast sänkning av kostnad till följd av EU-bidrag nämns. Lägga till från överenskommelsen följande mening:	Ok, innehållet i denna skrivning finns med i avtalsutkast men har formulerats om något.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	”Understiger den tillkommande kostnaden för byggnationen av tilläggen fyrspar vid Landvetter flygplats och östlig anslutning från Mölnlycke 4,5 miljarder SEK ska överskjutande belopp inte faktureras parterna.”	
Borås	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet Längst upp, procentsatser – bra att tydliggöra att detta är i förhållande till 3200 mnkr och inte 4500 mnkr eftersom Göteborgs stad och regional plan inte ska ha samma avdrag. Det blir förvirrande hur procentsatserna är framräknade när beloppet 4500 mnkr nämns längst ner på sidan 8, men procentsatserna är i förhållande till 3200 mnkr.	Ok, justerat.
Borås	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Betalning Det skulle behövas vissa förtydliganden så att det framgår i vilket skede som kommunernas insats börjar tas ut; i planeringsskedet eller om det blir först i genomförandet av de	Hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	specifika delarna. Risk att kommunerna betalar för planering av grundutförandet och sen blir tilläggen inte av. Hur regleras det ifall ett eller flera tillägg av någon framtida anledning inte skulle bli av?	
Borås	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Drift- och underhållskostnader Ingår även utbyte av delar, såsom räls, i begreppet Underhåll? Vi fick kommentar om detta från jurist som hade annan definition kring Underhåll.	Tydliggöranden har gjorts avseende reinvesteringskostnader.
Borås	§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Drift- och underhållskostnader Definitioner: Lägga till förklarande text till ordet Järnvägsanläggning och vad som åsyftas i detta avtal.	Vi har valt att inte definiera ordet Järnvägsanläggning i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Borås	<p>§6 Ansvarsfördelning och under rubriken Kommunernas ansvar</p> <p>Punkt 1: ”Kommunerna ansvarar för den detaljplaneläggning som är nödvändig för genomförandet av Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.”</p> <p>Stryk ”genomförande av” så att det blir tydligt att man avser kostnaden för att göra detaljplanen och inte delar av ett genomförandeskede.</p>	Ok, justerat.
Borås	<p>§6 Ansvarsfördelning och under rubriken Kommunernas ansvar</p> <p>Punkt 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.”</p>	<p>§ 6 har kompletterats med en hänvisning till § 4 och rubriken <i>Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer</i>, där exempel tas upp kring vad det kan vara för slags åtgärder.</p> <p>Följdavtal kommer att krävas för att definiera parternas åtaganden mer i detalj.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Detta är otydligt och kan potentiellt kräva mer av kommunen än vad vi är villiga att gå med i detta skede. Åtminstone tillägg av exempel bör göras, eller att detta ska varje part separat komma överens med Trafikverket kring.	

Dokumentegenskaper: Skapat av Boström Kerstin, PLväu Ärendenummer TRV 2024/95008, Dokumentdatum 2024-09-26, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.