

Kommentarslogg Sverigeförhandlingen

Information

Projektindel:	HHJ
Dokument:	Ramavtal

Intressenter som har lämnat kommentarer:	Göteborgs stad, Jönköpings kommun, Malmö kommun, Norrköpings kommun, Nyköpings kommun, Region Jönköpings län, Region Skåne, Stockholms stad, Swedavia, Södertälje kommun, Trosa kommun, TrV
Bakgrund:	Nedanstående kommentarer har föregåtts av följande möten och informationsträffar: -Den 1 februari och den 8 februari hade Sverigeförhandlingen stormöte med budöverlämningar till kommunerna. Alla var bjudna till Stockholm för att ta emot förhandlingsbuden som inkluderade, utöver själva budet, även ramavtalet och objektavtalet. -Den 11 februari organiserades ett juristmöte på WTC där Sverigeförhandlingen gick igenom avtalsstrukturen och svarade på frågor. -Den 9 mars ordnades hos Mannheimer Swartling Advokatbyrå ett möte för Trafikverkets representanter där samma innehåll som mötet den 11 februari presenterades av Sverigeförhandlingen. -Den 5 april hade Sverigeförhandlingen ett möte hos Mannheimer Swartling Advokatbyrå med 3 + 3 representanter (Malmö, Stockholm och Göteborg) för ytterligare en genomgång av avtalen och synpunkter.
Kommentarer fram till:	2016-04-08

0 = Generell kommentar, dvs. kommentar som inte knutits till en specifik punkt eller som hänvisar till flera olika punkter i avtalen.

Granskning

Intressent	Avtalsreferens	Intressentens kommentar	Sverigeförhandlingens svar
Göteborgs stad	0	Det anges följande: "Staten betalar tillbaka förskotterade medel till berörd Part med ena hälften 2030 (...) Den andra hälften av förskotterade medel betalas ut av Staten till berörd Part senast 2040 om respektive Parts åtagande enligt Tabell 7 uppfyllts vid denna tidpunkt (se Tabell 3 - Återbetalning). Om berörd Parts åtagande ej kunnat genomföras enligt Ramavtal 1 Höghastighetsjärnväg sträcka (Stockholm) Järna – Linköping vid respektive angiven tidpunkt för återbetalning av förskotterade medel ska Statens betalning ske så snart respektive berörd Parts åtagande uppfylls. Förskotterade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd Part senast 2045. Beloppen ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI från 2015 års prisnivå. Göteborgs Stad ifrågasätter om den föreslagna förskotteringsmodellen verkligen är förenlig med nuvarande lagstiftning och regleringsbrev. Innan fortsatta förhandlingar rörande avtalsskrivningen sker förutsätter vi att Sverigeförhandlingen i detalj redovisar på vilken laglig grund förskotteringsmodellen vilar. Årtalen stämmer inte överens med de årtal som anges i ramavtal 7. Likaså är hänvisning till ramavtal 1 fel. Övriga felskrivningar: Rubrik "Ramavtal 1", ska vara "Ramavtal 3", likaså i p 2 första meningen.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren avser en fråga som är möjlig att beakta i detta skede av förhandlingen och inom ramen för processen med en generell uppdatering av avtalen. Sverigeförhandlingen har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering. Sverigeförhandlingen anser dessutom att kommentaren, i vissa delar, är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Jönköpings kommun	0	Det bör skrivas in i avtalet att inga åtaganden kan gå utanför det kommunala ansvarsområdet.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Jönköpings kommun	0	Vem ska förvalta avtalen på längre sikt när Sverigeförhandlingen upphör?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Jönköpings kommun	0	Genomförandet kan i nuvarande avtalsutkast skjutas i tid hur mycket som helst och alla åtaganden kvarstår utan möjlighet att frånträda avtalet. Är det rimligt?	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Jönköpings kommun	0	Det är av yttersta vikt att det finns en tydlighet i parternas åtaganden gällande stationerna. I avtalet hänvisas denna fråga till TDOK 2015:0085. Det finns många oklarheter kopplade till detta dokument vilket kommer att leda till framtida tolkningsproblem.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering. Arbetet med att uppdatera avtalen har endast rört ramavtal och objektavtal.
Jönköpings kommun	0	I avtalet stadgas att staten ensidigt kan göra skäligena förändringar. Åke skrivning bör utvecklas för att ge någon typ av tolkningsunderlag.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Jönköpings kommun	0	Regleringar av ansvar för juridiska personer som inte är parter i avtalet (Gäller regionens roll i objektavtalet, 4.7 och 4.8 bör tas bort)	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Jönköpings kommun	0	Okklarheter gällande vissa definitioner (t.ex. "samtliga anläggningar" i 8.2 ramavtalet och "spårdrift eller arbets-/etableringsyta" i 6.3 i objektavtalet)	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Jönköpings kommun	0	Okklarheter gällande styrelsen och projektstyrelsen gällande vilka parter som ska vara representerade och vilket inflytande regeringen respektive Trafikverket har över vilka ledamöter övriga parter utser. (utses/tillsätts) 9.2 andra punkten, är det två representanter totalt eller från respektive kommun?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.

Malmö kommun	0	Det är oklart vilken statlig organisation som ska förvalta avtalen när de har träffats. Sverigeförhandlingen har ett tidsbegränsat uppdrag. Frågan är till exempel vem som är den statliga motparten om avtal inte följs eller om avtal ska omförhandlas. Det måste vara klarlagt innan avtal tecknas vilken statlig institution som ska ansvara för förvaltningen av avtalet och genomförandet av projektet. En statlig institution med ett uppdrag som inte är begränsat i tiden måste vara med som part.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	0	Jernhusen AB bör vara med som part. Detta bl.a. eftersom Jernhusen AB äger mark som bör överlätas eller upplätas utan vederlag, se t.ex. Objektavtal Sträcka Hässleholm – Lund (Malmö) punkten 6.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Malmö kommun	0	I texterna förekommer vissa skrivfel, se bl.a. Ramavtal 5 Höghastighetsjärnväg punkterna 3.1 och 7.2.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Göteborgs stad	0	Vad som angetts ovan avseende ramavtal 7, punkterna 4, 5, 9, 10 och 15, gäller motsvarande för ramavtal 3.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Norrköpings kommun	0	Generellt är avtalens struktur oklar och samma fråga beskrivs på flera ställen med lite olika formuleringar vilket skapar förvirring och otydlighet. Exempelvis beskrivs medfinansiering och förskottering i ramavtal, bilaga till ramavtal och i objektsavtalet. Det självklara är att i objektsavtalet anges respektive kommuns åtaganden. I ramavtalet kan möjligen generella frågor som återbetalningstider mm framgå Texterna är i många stycken svårtolkade och onödigt omständliga. Exempelvis ramavtalets punkter 4.3, 6.4 och 15. Texterna är inte konsekventa. Samma sak beskrivs med olika ord. exempelvis när det gäller "objektet" som först verkar vara både järnväg och bostadsbyggande och sedan i 4.4 verkar vara en del av järnvägsanläggningen. HHJ Järna – Linköping används för anläggningen men i exempelvis 8.1 nämns en järnväg som möjligen är HHJ Järna – Linköping. Dokumenten behöver granskas i detalj för att inga onödiga oklarheter ska uppstå. Vi har även tagit del av synpunkterna från Stockholm, Trosa, Nyköping med flera kommuner. I huvudsak instämmer vi i deras synpunkter.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Norrköpings kommun	0	Ramavtalet: 4.3, 13 och 15 behöver förtydligas utifrån vilka rättigheter staten har till ändringar utan övriga parter godkännande. Nu är det mycket oklart. 6.6 kan tas bort så det framgår av bilaga och objektsavtal. 7.3 det bör finnas en begränsning i tidsförskjutningen då omförhandling ska ske. 8.1 vilken järnväg? 9 de olika organen är otydligt beskriva, framförallt deras mandat. I förhandlingen behöver frågan om ansvar för ökade kostnader klargöras. Generellt gäller att den som har rådighet över planering och genomförande och därmed kan påverka risker och ökade kostnader ska ha ansvar.	Kommentaren avser flera punkter i avtalet och Sverigeförhandlingen har bedömt behovet av och möjligheten till justering olika för dessa olika punkter. Viss redaktionell justering vidtas (6.6, 8.1 och 9). Andra delar av kommentaren har bedömts som frågor som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Nyköpings kommun	0	Texterna är i många stycken svårtolkade och onödigt omständliga. Exempelvis ramavtalets punkter 4.3, 6.4 och 15. Eftersom vi saknar en komplett bilaga 2 kan inte heller konsekvenserna av t.ex. punkt 4.3 analyseras. Texterna är inte konsekventa. Samma sak beskrivs med olika ord, exempelvis när det gäller "objektet" som först verkar vara både järnväg och bostadsbyggande och sedan i 4.4 verkar vara en del av järnvägsanläggningen. HHJ Järna – Linköping används för anläggningen men i exempelvis 8.1 nämns en järnväg som möjligen är HHJ Järna – Linköping. Dokumenten behöver granskas i detalj för att inga onödiga oklarheter ska uppstå.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Nyköpings kommun	0	Kapitel 9 behöver tydliggöras kring de olika styrelserna, dess bemanning, ansvar och mandat. Finns en hel del otydligheter i kapitlet.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Södertälje kommun	0	Generellt är avtalens struktur oklara och samma fråga beskrivs på flera ställen med lite olika formuleringar vilket skapar förvirring och otydlighet. Exempelvis beskrivs medfinansiering och förskottering i ramavtal, bilaga till ramavtal och i objektsavtalet.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren avser en fråga som är möjlig att beakta i detta skede av förhandlingen och inom ramen för processen med en generell uppdatering av avtalen. Sverigeförhandlingen har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Södertälje kommun	0	De begrepp som används i avtalen är inte konsekventa och väldefinierade, på flera ställen beskrivs samma saker med olika ord i de olika avtalen vilket skapar utrymme för framtida tolkningssvårigheter.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.

Trosa kommun	0	Generellt sett är avtalens struktur oklar och samma fråga beskrivs på flera ställen med olika formuleringar, vilket skapar förvirring och otydlighet. Exempelvis beskrivs medfinansiering och förskottering i ramavtal, bilaga till ramavtal och i objektsavtalet. Det självklara är att objektsavtalen ska ange respektive kommuns åtaganden. I ramavtalet kan möjligen generella frågor som återbetalningstider mm framgå.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	0	Texterna är i många stycken svårtolkade och onödigt omständliga. Exempelvis ramavtalets punkter 4.3, 6.4 och 6.15. Texterna är inte heller konsekventa. Samma sak beskrivs med olika ord, exempelvis när det gäller "objektet" som först verkar vara både järnväg och bostadsbyggande och sedan i 4.4 verkar vara en del av järnvägsanläggningen. HHJ Järna – Linköping används för anläggningen, men i exempelvis 8.1 nämns en järnväg som möjligen är HHJ Järna – Linköping. Dokumenten behöver granskas i detalj för att inga onödiga oklarheter ska uppstå.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	0	Vem är "Region Sörmland"? Södermanlands läns landsting är väl mest lämpad som länets regionala part? Förslag till ändring: Stockholms läns landsting, Södermanlands läns landsting (?) och region Östergötland benämns i det följande enskilt för "Region(en)" och gemensamt för "Regionerna".	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren utgör en fråga för primärt Sverigeförhandlingen att ta ställning till och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Region Jönköpings län	0	I enlighet med instruktioner från Sverigeförhandlingen och beslut i särskild tillsatt styrgrupp inom Region Jönköpings län för höghastighetsbanor/nya stambanor vill vi förtydliga våra ingångsfrågor inför kommande förhandlingar. Region Jönköpings län har i PM 2015-09-29 anfört vissa för regionen fundamentala frågeställningar samt i anslutning till budöverlämnandet noterat vissa frågor, vilka kan sammanfattas i följande punkter <ul style="list-style-type: none"> • Sträckning • Stationsorter och kriterier för stationslägen • Kopplingspunkter och samband mellan befintlig järnvägsinfrastruktur och nya stambanor • Trafikering och integrerad trafik • Roll för RKTM/Region Jönköpings län • Samordningen mellan pågående ÅVS för Linköping-Borås och Jönköping-Malmö och inledda förhandlingar • Utbyggnadsetapper / tidplan • Finansiering i stort • Samband med infrastrukturplanering 2018-29 Region Jönköpings län har under hösten 2015 dessutom aktivt arbetat med olika trafikeringsscenarioer för regionen och dess närområde. Vi vill bifoga denna rapport (framtagen tillsammans med SWECO) som vårt förhandlingsunderlag, vilken berör flera av de ovan nämnda frågeställningarna. Region Jönköpings län representeras av: Regionråd Rune Backlund, regionråd Carina Ödebrink, regional utvecklingsdirektör Ulrika Geeraedts samt projektledare Ulf Fransson. Vi ser fram emot att inleda förhandlingarna med Sverigeförhandlingen den 14 mars 2016.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren avser en fråga som är möjlig att beakta i detta skede av förhandlingen och inom ramen för processen med en generell uppdatering av avtalen. Sverigeförhandlingen har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Region Skåne	0	Angående nedanstående vill jag framföra att Region Skåne ser fram emot de reviderade avtalsförslagen och har inga ytterligare synpunkter utöver de som redan har framförts. Vi ser dock att det kommer att behövas tillägg och förändringar vad gäller omfattningen och preciseringar utifrån förhandlingens resultat.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren avser en fråga som är möjlig att beakta i detta skede av förhandlingen och inom ramen för processen med en generell uppdatering av avtalen. Sverigeförhandlingen har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	1	Staten – en statlig institution med ett uppdrag som inte är begränsat i tiden - måste vara med som part. Sverigeförhandlingens uppdrag är endast tidsbegränsat, se generella synpunkter. Jernhusen AB bör vara med som part, se generella synpunkter.	Sverigeförhandlingen vidtar redaktionell justering såvitt avser första delen av kommentaren. Vad gäller andra delen av kommentaren anser dock Sverigeförhandlingen att denna är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.

TrV	1	<p>Staten genom Sverigeförhandlingen anges som en part, Trafikverket som en annan. Från ett strikt avtalsrättsligt perspektiv är detta, som alla givetvis vet, missvisande då det ju rätteligen är fråga om en och samma juridiska person och därmed samma part. Det är inte ovanligt att det trots detta ingås överenskommelser mellan olika statliga myndigheter, som inte utgör egentliga avtal i rättslig mening men som ändå får praktisk verkan. I detta fall tillkommer dock det förhållandet att det även finns externa parter i avtalet - kommunerna och regionen. Det kan då tänkas uppstå frågor vem som egentligen är "mottagare" av kommunernas och regionens åtaganden, d.v.s. rättighetsinnehavare med rätt att göra åtagandena gällande. En ytterligare svårighet är härvid att det är oklart vad "Sverigeförhandlingen" egentligen har för rättslig ställning. Man kan också ifrågasätta behovet av att ha Staten genom Sverigeförhandlingen och Trafikverket som två olika parter då avtalet inte i någon större utsträckning tycks reglera dessa enheters inbördes förhållanden. <u>Vore det inte därför mera naturligt att ange "Staten" som en part, men härvid ange att staten agerar genom såväl Sverigeförhandlingen som Trafikverket?</u></p> <p>Vidare anges i andra stycket att Staten genom Sverigeförhandlingen i avtalet benämns "Staten" medan Trafikverket benämns "Trafikverket". Denna definition upprätthålls dock inte konsekvent avtalet igenom. I flera punkter används uttrycket "Staten" (som alltså enligt definitionen ska avse Staten genom Sverigeförhandlingen), trots att man av sammanhanget får intrycket att det som egentligen åsyftas inte är Staten genom Sverigeförhandlingen utan staten i mera allmän bemärkelse. Detta gäller t.ex. punkten 4.3 rörande Statens rätt att göra justeringar, punkten 6.1 och 6.6 gällande finansiering samt skrivningarna i Bilaga 1 och Bilaga 2. Detta kan föranleda tolkningstvister. <u>En tänkbar lösning är att ändra i definitionsstycket så att Staten genom Sverigeförhandlingen benämns med ett mera specifikt uttryck, t.ex. "Sverigeförhandlingen".</u></p> <p>Slutligen framstår det inte stringent att vissa definitioner placerats i avsnitt 1 ("Parter") medan övriga definitioner placerats i Ramavtalets avsnitt 3 ("Definitioner").</p>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	1	<p>Kommentar: Jag föreslår att partstermerna anges i fetstil för att göra stycket mer lättläst och överskådligt.</p> <p>Föreslagen ny lydelse:</p> <p>Staten, genom Sverigeförhandlingen, Trafikverket, Stockholms stad, Huddinge kommun, Södertälje kommun, Trosa kommun, Nyköpings kommun, Norrköpings kommun, Linköpings kommun, Stockholms läns landsting, Region Sörmland och Region Östergötland benämns i det följande enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Stockholms stad, Huddinge kommun, Södertälje kommun, Trosa kommun, Nyköpings kommun, Norrköpings kommun och Linköpings kommun benämns i det följande enskilt "Kommun(en)" och gemensamt för "Kommunerna". <u>Stockholms läns landsting, Region Sörmland och Region Östergötland benämns i det följande enskilt för "Regionen" och gemensamt för "Regionerna".</u></p> <p>Staten genom Sverigeförhandlingen, benämns i det följande enskilt för "Staten" och Trafikverket benämns i det följande "Trafikverket".</p>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
TrV	2,1	... eventuella anslutande infrastrukturåtgärder... Ska dessa ingå i objektavtalen?	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.

Stockholms stad	2,1	<p>Kommentar: Här anges förslagsvis en partsneutral inledning i stil med att Sverige har ett behov av att öka bostadsbyggandet och att knyta storstadsregionerna närmare. Med tanke på att kommunal medfinansiering avses att ske på initiativ av medfinansieraren är det viktigt att visa på det kommunala intresset och en aktiv medverkan.</p> <p>Föreslagen ny lydelse:</p> <p>Sverige har ett behov av ... 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 angår respektive stad. För att möjliggöra denna stora satsning krävs en gemensam ansträngning på statlig, regional och kommunal nivå. Med anledning av detta har Parterna beslutat sig för att ingå detta avtal inför arbetet med utbyggnaden av en ny höghastighetsjärnväg.</p>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	2,1	Trosa kommun instämmer helt i de synpunkter Stockholms framför om Sverigeförhandlingens textförslag under punkt 2.1.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	2,2 effektiv arbetspendling samt väl fungerande arbetsmarknadsregioner.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	2,3	Staten har inte lämnat någon analys. Därför bör sista meningen vara: "Kommunerna och regionerna har inför ingående av detta Ramavtal inskickat en nyttoanalys för att motivera sådan Parts deltagande i finansiering."	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	2,4	Här finns ett syftningsfel: Syftet med förhandlingspersonernas uppdrag är att dels möjliggöra ett snabbt genomförande av en ny höghastighetsjärnväg på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet samt att dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder, som	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Stockholms stad	2,5	Kommentar: Detta bör inte regleras i inledningen utan bör uttryckligen anges nedan förslagsvis under 5.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	2,5	Sverigeförhandlingens arbetssätt är nyttobaserat och det är därför nödvändigt att, inför överenskommelse om olika Parters åtaganden och ingående av Ramavtal, Objektavtal samt andra relaterade avtal, i nyttoanalyser beskriva de nyttor som uppstår såväl lokalt, regionalt som nationellt vid investering i nya höghastighetsjärnvägar samt åtgärder för nya bostäder och ökad tillgänglighet..... om nyttor inte infrias, medför detta inte att ingångna avtal ska justeras.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
		Texten under punkt 2.5 kan med fördel flyttas till avsnitt 5.	
Stockholms stad	3	Kommentar som föreslår att "Partsnytta" definieras: Det kan vara på sin plats att definiera vad som menas med en parts "nytta" – detta kan få betydelse för hur stor medfinansiering som ska till.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	3,1	Begreppet och definitionen av begreppet "HHJ Hässleholm – Lund"; begreppet bör rätteligen omfatta HHJ Hässleholm – Malmö inklusive åtgärder i Hässleholm, Lund och Malmö samt med kommentar om att delsträckan Arlöv – Lund finansieras och genomförs genom nationell plan. Malmö kommun kan inte vara med och delfinansiera byggande av ny höghastighetsjärnväg som enligt avtalen ska sluta i Lund.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Malmö kommun	3,1	Begreppet "Projekt" ev. istället vara "Delprojekt"? I definitionen av begreppet "Projekt" bör orden "envar av" läggas till så att definitionen skiljer sig från definitionen av begreppet "Huvudprojekt". Definitionen av begreppet "Projekt" bör alltså istället lyda; "avser byggandet av höghastighetsjärnväg för envar av samtliga de delsträckor....."	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	3,1	Objektavtal(en) avser avtal, inklusive bilagor, mellan staten och Kommun eller Region avseende.....	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	4,1	I definitionen av "HHJ Hässleholm – Lund" ingår inte "stationer och stationsplacering" vilket enligt punkten 4.2 ingår i "grundutförandet". Komplettera punkten 4.1 med orden "..... reglera förutsättningarna för genomförandet av HHJ Hässleholm – Malmö samt förutsättningarna för grundutförandet avseende stationsutformning och stationsplacering"?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.

Stockholms stad	4,2	<p>Kommentar avseende "grundutförande": Detta grundutförande bör åtminstone översiktligt redovisas i t.ex. en bilaga.</p> <p>Föreslagen ny lydelse första stycket:</p> <p>Vad som omfattas av grundutförandet avseende stationsutformning och stationsplacering framgår av Bilaga 2 (Grundutförande inklusive tidplan) till Ramavtalet. Staten ansvarar för att stationerna längs HHJ Järna - Linköping utformas i enlighet med ett grundutförande. Detta grundutförande beskrivs för närvarande i Trafikverkets riktlinje TDOK 2015:0085 "Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer".</p> <p>Kommentar avseende "Objektavtal för respektive station": Det blir väldigt viktigt att få till en fungerande definition av stationernas "standard" och utförande.</p> <p>Föreslagen ny lydelse andra stycket:</p> <p><u>I grundutförandet enligt detta avtal och Objektavtalen ingår också stationernas principiella läge, så som det beskrivs i Objektavtal för respektive station, samt även, på Objektnivå, av Av respektive Objektavtal framgår också respektive stations utformning. Se vidare Bilaga 2 (Grundutförande inklusive tidplan).</u></p>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren avser en fråga som är möjlig att beakta i detta skede av förhandlingen och inom ramen för processen med en generell uppdatering av avtalen. Sverigeförhandlingen har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	4,2	<p>Kommentar avseende "grundutförande": Detta grundutförande bör åtminstone översiktligt redovisas i t.ex. en bilaga.</p> <p>Kommentar avseende "Objektavtal för respektive station": Det blir väldigt viktigt att få till en fungerande definition av stationernas "standard" och utförande.</p> <p>Staten ansvarar för att stationerna längs HHJ Järna - Linköping utformas i enlighet med ett grundutförande. Detta grundutförande beskrivs för närvarande i Trafikverkets riktlinje TDOK 2015:0085 "Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer".</p> <p>I grundutförandet enligt detta avtal och Objektavtalen ingår också stationernas principiella läge, så som det beskrivs i Objektavtal för respektive station. Av respektive Objektavtal framgår också respektive stations utformning. Se vidare Bilaga 2 (Grundutförande inklusive tidplan).</p>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren avser en fråga som är möjlig att beakta i detta skede av förhandlingen och inom ramen för processen med en generell uppdatering av avtalen. Sverigeförhandlingen har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	4,3	Innehållet i denna punkt reser många frågor och måste diskuteras. Exempelvis frågor om vad som ska anses vara "skäliga justeringar och anpassningar" samt hur punkten 4.3 förhåller sig till punkten 13.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Stockholms stad	4,3	Staten äger rätt i sin egenskap av huvudsaklig finansiär samt ansvarig (genom Trafikverket) för genomförande av Huvudprojektet och HHJ Järna – Linköping att efter ingående av Ramavtal och Objektavtal, och utan att villkoren i Ramavtalet eller Objektavtal ändras i övrigt, göra <u>förslag på</u> skäliga justeringar och anpassningar av Bilaga 2 såsom till exempel, men inte begränsat till, om det krävs för att uppnå övergripande systemkrav för Huvudprojektet eller respektive om det krävs för samordning mellan olika Ramavtal och/eller Objektavtal. <u>För det fall berörd Part anför särskilda skäl mot justeringen krävs det att förslaget prövas av Styrelsen. Justeringarna ska i vilket fall skriftligen meddelas till samtliga Parter snarast möjligt.</u>	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Trosa kommun	4,3	<p><u>Borde inte justeringar och anpassningar av bilaga 2 vara en fråga för Styrelsen i de fall sådana kan antas orsaka kostnader för annan Part?</u></p> <p><u>"Namnet" på bilaga 2 har skrivits ut på alla ställen i Ramavtalet utom under punkt 4.3.</u></p>	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
TrV	4,4	Vissa detaljtåtgärder (exv. bro) kan komma att hanteras med vägplan varför "vägplan enligt väglagen" också bör omnämnas.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Stockholms stad	4,4	<p>Kommentar avseende föreslaget tillägg: Kanske inte blir aktuellt på så många platser längs sträckningen.</p> <p>Föreslagen ny lydelse:</p> <p>Respektive Objekt för utbyggnaden av höghastighetsjärnväg i enlighet med HHJ Järna – Linköping kommer att planläggas antingen med detaljplan enligt plan-och bygglagen (2001:900) eller järnvägsplan enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg. <u>Valet mellan detaljplan och järnvägsplan görs av Styrelsen.</u></p>	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.

Stockholms stad	4,4	Ny föreslagen punkt: Parterna är överens om att avsikten är inte att utbyggnaden av HHJ Järna – Linköping kommer att innebära en belastning av den spårkapacitet som tillkommit genom utbyggnaden av Citybanan i Stockholm.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Trosa kommun	4,4	Är det inte mer rättvisande att skriva: kommer i huvudsak att planläggas med järnvägsplan enligt Lag (1995:1649) om byggande av järnväg, alternativt med detaljplan enligt Plan- och bygglagen (2010:900) för kortare delsträckor inom stationsorter.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Södertälje kommun	4,5	Kommunen kan endast ta på sig att verka för, och skapa förutsättningar för, att antalet bostäder byggs med förbehållet att det finns en lokal efterfrågan på detta antal bostäder.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Malmö kommun	5	I denna punkt bör parten statens åtagande om byggande av höghastighetsjärnväg inom viss tidsplan förtydligas.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Stockholms stad	5,1	Kommentar avseende föreslaget tillägg: Det kan vara relevant att ange en konsekvens av att Trafikverket är försenat i sin utbyggnad, t.ex. att vid större förseningar ska den automatiska återbetalningen av förskottet ske (fem år) tidigare. I vart fall bör det leda till lättnader för andra parterna. Det blir då nödvändigt att strama åt tidsplanen för TrV. Föreslagen ny lydelse: Utbyggnaden av HHJ Järna – Linköping ska genomföras enligt åtagande i detta Ramavtal. Trafikverket ansvarar och planerar samt genomför utbyggnaden av HHJ Järna – Linköping.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Stockholms stad	5,2	Kommentar avseende ny föreslagen lydelse: I Objektavtalet kan det vara läge att lägga in detta förbehåll vad gäller bostadsbyggande "under förutsättning att det finns en lokal efterfrågan på nya bostäder och att det genom detaljplanering och exploateringsavtal är möjligt att få till stånd byggprojekt som motsvarar antalet bostäder" Ny föreslagen lydelse: Vid sidan av HHJ Järna - Linköping och utanför Projektmedlen, men inom ramen för Ramavtalet, ingår det i Kommunernas respektive åtagande- att bygga bostäder enligt vad som närmare anges i respektive Objektavtal . Parterna är överens om det sinsemellan ömsesidiga behovet mellan bostadsbyggande och och som en central förutsättning för Huvudprojektet och samt respektive Projekt. att bygga bostäder enligt vad som närmare anges i respektive Objektavtal.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Malmö kommun	5,4	Vad menas? Vad fyller "uttömmande" för funktion? "Begränsat till"? Förtydliganden behövs.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	5,5	Regioner na åtar sig att i kommande planering säkerställa verka för att kollektivtrafikutbyggnaden bidrar till att sprida resenärsnyttan samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttan.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	5,5	"Kommande planering" behöver preciseras med tanke på osäkerheten kring vilket regionalt organ i Södermanland som ska underteckna avtalet.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren utgör en fråga för primärt Sverigeförhandlingen att ta ställning till och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	5,6	Regioner na åtar sig att möjliggöra 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.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Nyköpings kommun	5,6	Punkten borde strykas, har ej med det regionala uppdraget i Sörmland att göra.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	5,6	Är detta verkligen en uppgift för Regionen? Känns konstruerat!	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.

Stockholms stad	5,7	<p>Kommentar avseende ny föreslagen punkt: Ska det finnas en nyttoanalys är det viktigt att "nyttan" kan definieras på ett konkret sätt samt att kostnaderna för att uppnå nyttan tas med i beräkningen. Får möjligen hanteras inom ramen för förhandlingen av parternas medfinansiering.</p> <p>Sverigeförhandlingens arbetssätt är nyttobaserat och det är därför nödvändigt att, inför överenskommelse om olika Parters åtaganden och ingående av Ramavtal och Objektavtal samt andra relaterade avtal, utgå från en nyttoanalys som beskriver nyttor såväl lokalt, regionalt som nationellt vid en investering i nya höghastighetsjärnvägar, åtgärder för nya bostäder och ökad tillgänglighet. Detta är ett gemensamt projekt för Staten, alla berörda kommuner, regioner med flera.</p>	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Malmö kommun	6	En punkt om ev. kostnadsminskningar och tillgodoräknande behöver läggas till.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Stockholms stad	6,1	<p>Genomförandet av utbyggnaden av Projektet ska ske med medel från följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staten • Medfinansiering från kommuner • Förskott från kommuner 	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Stockholms stad	6,2	<p>Kommentar avseende föreslagen justering: Troligtvis blir det 2016 men förskjutningar kan tänkas.</p> <p>Den totala investeringskostnaden för HHJ Järna – Linköping uppgår till xxxxxxxx kronor i 2016X års prisnivå.</p>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	6,2	... investeringskostnaden för HHJ Järna – Linköping är beräknad till	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
TrV	6,3	I normalfallet hanterar vi järnvägsobjekt med investeringsindex banhållning. Prisutvecklingen på denna har varit mycket högre än KPI senaste åren. Risk att kostnadsutvecklingen belastar projektet negativt.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Södertälje kommun	6,3	Att mark som kommunen äger ska överlätas utan kostnad bör strykas.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Trosa kommun	6,3	Bilaga 1 utan "namn"?	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	6,4	<p>Texten är svår att förstå och behöver justeras och förtydligas.</p> <p>I punkten anges bl.a. "Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för de delar av HHJ Hässleholm – Lund som inte enligt Ramavtalet (eller i förekommande fall Objektavtal) åvilar Kommunerna.....". Vilka delar åvilar kommunerna egentligen (se definitionen av HHJ Hässleholm – Lund)? (Kommunerna ska "endast" vara medfinansierare vad gäller byggande av höghastighetsjärnvägen.)</p> <p>I vilken omfattning ska kommunen stå för kostnader för förbättring?</p>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Malmö kommun	6,4	6.4 ska bland annat läsas ihop med 4.3. Jfr även vad som anges i objektavtalet punkten 4.6.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Malmö kommun	6,4	<p>Förslag på ny lydelse:</p> <p>Trafikverket svarar för kostnadsökningar för de delar av höghastighetsjärnvägen som inte enligt Ramavtalet (eller i förekommande fall Objektavtal) åvilar Kommunerna i den mån detta medför att den totala investeringskostnaden överskrids. 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 (Grundutförande 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 höghastighetsjärnvägen.</p>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
TrV	6,4	<p>Regleringen i punkten 6.4 är inte alldeles enkel att följa, särskilt den sista meningen gällande kostnadsökningar orsakade av krav från Kommunerna. Det tycks som att man här försökt, att genom en komplicerad meningsbyggnad med flera bisatser reglera flera frågor i en och samma mening - a) fördelning av kostnadsansvar vid kostnadsökningar orsakade av förändringar önskade av Kommunerna, b) krav på att Parterna måste enas för att sådana förändringar ska genomföras samt c) vilka hänsyn som måste tas för att Parterna ska kunna enas om sådana förändringar. Detta borde kunna brytas ned till i vart fall två olika meningar för tydlighetens skull.</p> <p><i>"...med beaktande av den övergripande funktionen och tidplanen för HHJ Linköping – Jönköping), ska respektive Kommun stå för de eventuella kostnadsökningar som förändringen medför."</i></p> <p><i>Denna sista mening bör efterföljas av "Trafikverket reglerar prissättningen av kostnadsförändringarna efter samråd med kommunerna". Detta för att öka tydligheten.</i></p>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.

TrV	6,4	Förslag på ändrad skrivning av 6.4 i Ramavtalen: Trafikverket svarar för kostnadsökningar för de delar av höghastighetsjärnvägen som inte enligt Ramavtalet (eller i förekommande fall Objektavtal) åvilar Kommunerna i den mån detta medför att den totala investeringskostnaden överskrids. 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 (Grundutförande 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 höghastighetsjärnvägen.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Stockholms stad	6,4	Trafikverket står för eventuella kostnadsökningar för de delar av HHJ Järna – Linköping som inte enligt Ramavtalet (eller i förekommande fall Objektavtal) åvilar Kommunerna i den mån detta medför att den totala investeringskostnaden överskrids . Detta gäller under förutsättning att kostnadsökningen inte föranletts av krav från Kommunerna på standardhöjning, tillägg och/eller andra förändringar/förbättringar (i den mån det medför kostnadsökningar) jämfört med vad som angivits i Bilaga 2 (Grundutförande inklusive tidplan) och, på Objektnivå, i respektive Objektavtal. För det fall Kommun önskar införa förändringar i jämförelse med vad som angivits i Bilaga 2 (Grundutförande inklusive tidplan) som hänvisas till ovan och, på O bjektnivå, i respektive Objektavtal under förutsättning att Parterna enas om detta (varvid noteras att sådana av Kommun påkallade förändringar måste vara genomförbara med beaktande av den övergripande funktionen och tidplanen för HHJ Järna – Linköping) , ska respektive Kommun stå för de eventuella kostnadsökningar som förändringen medför. <u>Dock ska sådana av Kommun påkallade förändringar vara genomförbara med beaktande av den övergripande funktionen och tidplanen för HHJ Järna – Linköping. För det fall de av Kommun påkallade förändringarna är nödvändiga för att uppfylla kommunens bostadsåtagande eller beror på förseningar orsakade av Trafikverket ska kostnaden dock täckas av Projektmedel eller, om det innebär kostnadsökning över totala investeringskostnaden, av Trafikverket.</u>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Swedavia	6,4	I Objektsavtalet punkten 4.6 hänvisas till denna punkt. Regleringen i 6.4 omfattar dock inte uttryckligen Swedavia.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Nyköpings kommun	6,4	Punkten bör förtydligas och förenklas.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	6,4	Onödigt krångligt skrivet! Testa omformuleringar och dela upp på två stycken!	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Nyköpings kommun	6,5	Varför står det om statens finansiering här och punkt 6.6?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	6,5	Behövs punkten när statens finansiering även framgår av punkt 6.6?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Malmö kommun	6,6	Bl.a. i denna punkt måste en statlig institution med ett uppdrag som inte är begränsat i tiden anges, se generella synpunkter.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
TrV	6,6	Antingen kompletteras paragrafen eller beskrivs det under "§3. Definitioner" med följande: "Om vissa anläggningar blir kommunala (tillägg, nya passager mm) så ska kostnaderna för detta särredovisas. Reglerna till detta är att när staten ska redovisa ekonomin så ska medfinansiering används då kommunen finansierar statlig anläggning - dessa belopp rekvirerar Trafikverket. Finansierar kommunen tillägg som blir kommunala anläggningar ska dessa belopp istället faktureras."	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	6,7	Villkor för Parts tillskjutande av Projektmedel för utbyggnaden av HHJ Järna – Linköping, förskottering m.m. regleras i Objektavtalen till detta Ramavtal för respektive Part samt i Bilaga 1 (Förskottering- och finansieringsplan). <u>Det ska därvid noteras att Kommunernas förskottsmedel ska återbetalas enligt återbetalningsplan vid uppfyllda åtaganden.</u>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	6,7	Borde inte bilaga 1 heta "Förskotterings- och finansieringsplan"?	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	6,8	Avsikten är att samtliga anläggningar som ingår i utbyggnaden av HHJ Järna – Linköping ska ägas av Trafikverket som del av den statliga järnvägen.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Malmö kommun	7,1	Bör rätteligen vara HHJ Hässleholm – Malmö.....	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Stockholms stad	7,1	Kommentar avseende hänvisningen till Bilaga 2: Tidplanen bör kanske stå med i avtalet. Det är dock ingen större sak.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	7,3	Förslag på att lägga till följande punkt: <u>Parterna är medvetna om att planprocesser, tillståndsprocesser och övriga processer kan komma att påverka tidplanen.</u>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.

Stockholms stad	7,3	För det fall HHJ Järna – Linköping i <u>mindre utsträckning</u> skulle försenas jämfört med den övergripande tidplan som inkluderats i Bilaga 2 (Grundutförande inklusive tidplan) åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part, oaktat att fullgörandetidpunkten för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt. <u>För större förseningar hänvisas till punkt 15 nedan.</u>	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Trosa kommun	7,3	Parterna är medvetna om att planprocesser, tillståndsprocesser och övriga processer kan komma att påverka tidplanen.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	7,3	För det fall HHJ Järna – Linköping i <u>mindre utsträckning</u> skulle försenas jämfört med den övergripande tidplan som inkluderats i Bilaga 2 (Grundutförande inklusive tidplan) åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part, oaktat att fullgörandetidpunkten för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt. För större förseningar hänvisas till punkt 15 nedan.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Stockholms stad	8,1	Trafikverket är huvudman för järnvägen och kommer att svara för projektgenomförandet.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
TrV	8,2	Stryk <u>samtliga</u> "Trafikverket svarar också för drift och underhåll av <u>samtliga</u> anläggningar som ingår i den nya höghastighetsjärnvägen." och komplettera med "Dock inte de tillägg som blir kommunal anläggning."	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Stockholms stad	8,3	<u>Vid behov åtar sig Trafikverket att tillse att avtal som reglerar övergången till kommunala eller regionala anläggningar så som befintliga spår, trappor, gångvägar m.m. ingås med eller mellan berörd Kommun eller Region.</u>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
TrV	9	Hänvisningen i punkten 9.2 till "två representanter ... från tjänstemannaorganisationen inom Trafikverket" borde kunna ändras till "två representanter ... från Trafikverket". Det torde vara uppenbart att det som avses är tjänstemän. Uttrycket tjänstemannaorganisationen framstår som otidsenligt.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
TrV	9	De närmare rollerna för "Projektstyrelse" och "styrgrupp" är oklara, likaså hur samspelet däremellan ska fungera. Trafikverket tolkar att skrivningarna är helt avsiktliga, i syfte att det ska finnas stor frihet kring formerna och ansvarsfördelningen i ett senare skede?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Stockholms stad	9,1	För att möjliggöra utbyggnaden av HHJ Järna – Linköping i tid och till en överenskommen kostnad krävs att samtliga Parter <u>verkar för att</u> bemanna sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra HHJ Järna – Linköping. <u>Trafikverket åtar sig att utreda vilka områden som kan bli resurskrävande och meddela berörd Part så fort som möjligt.</u>	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Trosa kommun	9,1	<u>Uppföljning/rapportering om Objektavtalens genomförande?</u>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	9,12	Bör ändras så att det framgår att kommunerna utser sina representanter i projektstyrelsen. Om det är tänkt att det är Trafikverket som ska se till att projektstyrelserna kommer till stånd så bör detta förtydligas.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
TrV	9,12	Generellt bör antalet projektstyrelser ses över. Trafikverket önskar en separat diskussion med Sverigeförhandlingen om detta. Trafikverket anser att endast med- och förskotteringsfinansiärer ska ingå i projektstyrelsen tillsammans med staten (Sverigeförhandlingen) och Trafikverket. Övriga kommuner som berörs med ett fysiskt intrång men inte är med-/ förskotteringsfinansiär anser Trafikverket lämpligen hanteras av Trafikverket i samrådsgrupp eller liknande konstellation.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Stockholms stad	9,13	<u>Projektstyrelsen kan, när så bedöms erforderligt adjungera lämplig person med expertkompetens till Styrelsen för deltagande i en eller flera frågor.</u>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
TrV	9,2	Det finns också några oklarheter kring hur man tänkt sig att "Projektstyrelse" och "styrgrupp" ska utses. I punkten 9.2 anges att "Projektstyrelsen" ska bestå av representanter från Trafikverket och berörda Kommuner. Samtidigt anges emellertid i punkten 9.12 att Projektstyrelsen ska utses "av Trafikverket". Det bör klargöras vad som avses.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.

Stockholms stad	9,2	<p>Kommentar avseende föreslagen justering: Är detta nödvändigt. Vad händer vid större eller mindre byten av representanter? Bör kunna strykas då Trafikverket representerar staten.</p> <p>Föreslagen ny lydelse:</p> <p>Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ett partssammansatt samverkansorgan ("Styrelsen") för principiella frågor med överblick över samtliga Ramavtal/Projekt och bostadsbyggande med partsrepresentanter från samtliga Projekt. Styrelsen tillsätts av regeringen. • En styrelse för respektive Ramavtal/Projekt ("Projektstyrelse"), med två representanter vardera från tjänstemannaorganisationen inom Trafikverket och berörda Kommuner. Eventuella representanter från Staten medverkar vid behov. 	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Swedavia	9,2	Swedavia bör finnas representerad i aktuell projektstyrelse då den ska vara partssammansatt.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
TrV	9,3	Vad gäller "styrgruppen" anges i punkten 9.3 att denna ska vara "partssammansatt", men vad detta avser anges inte. Detta om Trafikverket är att anse som part i avtalet eller ej är inte helt tydlig mot bakgrund av att Trafikverket inte ska underteckna avtalet. Bör kanske välja annat ord än partssammansatt.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	9,8	Bör rätteligen stå "Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa upp"	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	10	Kommentar: I Objektavtalen bör det i 6.1 strykas alternativet överlåta och i 6.2 bör det framgå att för det fall fastighet behöver användas för direkt trafikändamål ska värderingen utgå från trafikändamål.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Jönköpings kommun	11,2	11.2 i ramavtalet är oklar. Vad avses med att "respektive objektavtal inte är bindande för respektive kommun vid prövning av förslag till detaljplan."?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Jönköpings kommun	12,1	12.1 "avtalet gäller från dess ikraftträdande". Men det står inte någonstans när ikraftträdandet inträder. Av annan formulering i punkt 15 verkar det som man anser att punkt 14 handlar om ikraftträdande, men det är en giltighetspunkt.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Stockholms stad	12,1	Kommentar: Notera att förskottering ska ske samma år som det undertecknas, detta behöver inte vara samma år som det vinner laga kraft. Antingen behöver detta ändras här eller i bilaga 1. Mitt förslag är bilaga 1.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	13	Kommentar: Jämför med statens ändringsrätt enligt 4.3.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
TrV	14	Utifrån nuvarande skrivningar under denna punkt tycks det som att Trafikverket inte ska skriva under avtalet, vilket inte stämmer med punkt 15. Det är sannolikt ett misstag eftersom man valt att ange Trafikverket som en individuell part i avtalet (vilket man i och för sig kan ha synpunkter på - se kommentar till punkten 1 ovan).	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.

Stockholms stad	14	<p>Kommentar: Ska t.ex. värdeåterföringslagen och/eller infrastrukturens skatten vara ett krav?</p> <p>Föreslagen ny lydelse:</p> <p>Detta Ramavtal gäller under följande förutsättningar :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stockholms stads kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Huddinge kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Södertälje kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Trosa kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Nyköpings kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Norrköpings kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Linköpings kommuns kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Stockholms läns landstings landstingsfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Region Sörmlands fullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Region Östergötlands fullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; • Staten beviljar erforderliga medel för Huvudprojektets genomförande till Trafikverket och • Staten undertecknar detta Ramavtal samt regeringen godkänner Ramavalet 	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	15	<p>I punkten anges "Om något villkor enligt punkt 14 inte kan uppfyllas, villkoren för ikraftträdande av Ramavtalet i punkt 14 är uppfyllda." Hänvisningarna till punkten 14 (på två ställen) torde vara hänvisning till fel punkt. Vilken punkt avses egentligen?</p> <p>Det finns ingen punkt 4.5 i Bilaga 2 varför denna hänvisning är felaktig. Vad avses egentligen?</p>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Jönköpings kommun	15	<p>Sista stycket i punkt 15 ska enligt utkastet gälla även om avtalet inte träder ikraft. Hur är det tänkt att fungera? När träder i så fall den lydelsen ikraft?</p>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Stockholms stad	15	<p>Kommentar: Punkten bör uttryckligen gälla under hela projektets livslängd för att öppna upp för lösningar av problem istället för rättslig process.</p> <p>Kan finnas anledning att ta med följande mening för det fall förskott avses ske innan avtalet vinner laga kraft - "För det fall avtalet skulle förfalla ska redan utbetalade förskottsmedel omedelbart återbetalas."</p>	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	15	<p>Rad 4: Punkt 4:5 i bilaga 2 finns inte och "bilaga 2" saknar namn.</p>	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.

Kommentarslogg Sverigeförhandlingen

Information

Projektindel:	HHJ
Dokument:	Objektavtal

Intressenter som har lämnat kommentarer:	Göteborgs stad, Malmö kommun, Norrköpings kommun, Nyköpings kommun, Swedavia, Trosa kommun, TrV
Bakgrund:	Nedanstående kommentarer har föregåtts av följande möten och informationsträffar: -Den 1 februari och den 8 februari hade Sverigeförhandlingen stormöte med budöverlämningar till kommunerna. Alla var bjudna till Stockholm för att ta emot förhandlingsbuden som inkluderade, utöver själva budet, även ramavtalet och objektavtalet. -Den 11 februari organiserades ett juristmöte på WTC där Sverigeförhandlingen gick igenom avtalsstrukturen och svarade på frågor. -Den 9 mars ordnades hos Mannheimer Swartling Advokatbyrå ett möte för Trafikverkets representanter där samma innehåll som mötet den 11 februari presenterades av Sverigeförhandlingen. -Den 5 april hade Sverigeförhandlingen ett möte hos Mannheimer Swartling Advokatbyrå med 3 + 3 representanter (Malmö, Stockholm och Göteborg) för ytterligare en genomgång av avtalen och synpunkter.
Kommentarer fram till:	2016-04-08

0 = Generell kommentar, dvs. kommentar som inte knutits till en specifik punkt eller som hänvisar till flera olika punkter i avtalen.

Granskning

Intressent	Avtalsreferens	Intressentens kommentar	Sverigeförhandlingens svar
Malmö kommun	0	Rubriken samt följdändringar på övriga ställen i avtalsförslagen avseende höghastighetsjärnväg Begreppet och definitionen av begreppet "HHJ Hässleholm – Lund"; se antecknade synpunkter ovan under Ramavtal 5 Höghastighetsjärnväg p. 3.1.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
TrV	0	Det vore en fördel ifall det hänvisades till vilken värderingsutgångspunkt överenskommelsen ska vila på, exv. Lantmäteriet, fastighetsmäklarna lokalt etcetera.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Göteborgs stad	0	Vad som angetts ovan avseende ramavtal 7 med tillhörande objektavtal i punkterna 6 avseende markåtkomst motsvarande för rubricerade objektavtal. P. 6.1 Felskrivning "Parterna (Trafikverket och Härryda kommun) ska komma överens..." . Här ska Härryda bytas ut mot Göteborg.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Norrköpings kommun	0	Objektsavtalet: 4.7 och 4.8 bör strykas då regionen inte är part i vårt objektsavtal 6.3 bör strykas då den är motstridig 6.1 och 6.2 7.3 vem ska informera? 7.4 vilken punkt 2 avses I förhandlingen behöver dessutom frågorna om beskrivningen av anläggningen (3.2) samt vilka bostäder (dp) som räknas (4.5)	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Swedavia	0	Swedavia och kommunen kan inte benämnas gemensamt, då förutsättningarna för kommunen och Swedavia skiljer sig åt på ett flertal punkter.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Nyköpings kommun	0	Varför finns andra parter åtagande med i objektsavtalet, t.ex. 4.7 och 4.8?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Nyköpings kommun	0	Kapitel 6 bör strykas. Markåtkomst bör hanteras på vanligt sätt i relationen mellan Trafikverket och kommun.	Sverigeförhandlingen hänvisar till nedanstående svar avseende avsnitt 6.
Malmö kommun	1	Staten – en statlig institution med ett uppdrag som inte är begränsat i tiden - måste vara med som part. Sverigeförhandlingens uppdrag är endast tidsbegränsat, se generella synpunkter. Regionen är med under åtaganden under punkterna 4.7 och 4.8 varför regionen även torde böra anges under punkten 1. Jernhusen AB bör vara med som part, se generella synpunkter.	Sverigeförhandlingen vidtar redaktionell justering såvitt avser första delen av kommentaren. Materiell justering vidtas såvitt avser regionerna (punkterna 4.7 och 4.8 utgår). Vad gäller kommentaren om Jernhusen AB anser dock Sverigeförhandlingen att denna är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.

Malmö kommun	3,1	Förslag till förändring enligt modell objektavtal Lund: Objektavtalet omfattar finansiering och medfinansiering, betalning, ökat bostadsbyggande samt genomförandeformer/ansvar i samband med införandet av en ny höghastighetstågtrafik genom Malmö kommun.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	3,2	I denna punkt används begreppet "objektet" såsom om det endast avsåg (byggandet av) ny höghastighetsjärnväg. Se dock definitionen av begreppet "objektet" i punkten 3.1 i ramavtalet som även inkluderar åtagande om bostadsbyggande. Förtydliganden krävs. Notera även begreppet "HHJ Hässleholm – Lund" (som bör vara HHJ Hässleholm – Malmö...) och dess definition i ramavtalet. Objektet bör bl.a. bestå av omändringar för Malmö centralstations bangård och Öresundsbanan i syfte att skapa trafikutrymme för höghastighetståg utan att tränga ut en utvecklad regional persontågtrafik och expanderande godstågtrafik. (Se även synpunkterna ovan om begreppet och definitionen av begreppet "HHJ Hässleholm – Lund", dvs. att begreppet rätteligen bör omfatta HHJ Hässleholm – Malmö inklusive åtgärder i Hässleholm, Lund och Malmö samt med kommentar om att delsträckan Arlov – Lund finansieras och genomförs genom nationell plan.)	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
TrV	3,2	Överväg ifall man behöver förtydliga att punkt 4:3 i Ramavtalet gäller för objektavtalen? (skäliga justeringar och anpassningar).	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Trosa kommun	3,2	"Utanför Vagnhärads tätort" Här bör det finnas en hänvisning till att pågående järnvägsplan kommer att lägga fast det exakta läget.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren avser en fråga som är möjlig att beakta i detta skede av förhandlingen och inom ramen för processen med en generell uppdatering av avtalen. Sverigeförhandlingen har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
TrV	3,4	Överväg ifall man behöver förtydliga att punkt 4:3 i Ramavtalet gäller för objektavtalen? (skäliga justeringar och anpassningar).	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	4,2	Bör rätteligen vara investeringsutgiften istället för investeringskostnaden. (Rättelse bör ske även på andra ställen i avtalsförslagen där begreppet förekommer med denna innebörd.)	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	4,3	Staten ska tillskjuta xxxxxx kronor i enlighet med Ramavtalets punkter 6.1 – 6.5	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Swedavia	4,4	Swedavia ska rimligtvis inte bidra med lika stort belopp som Härryda kommun nämnda parter åtaganden bör regleras i två olika punkter.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Trosa kommun	4,4	Trosa kommun ska bidra med xxxxxx kronor i medfinansiering i enlighet med Ramavtalets punkter 6.1 – 6.6 för utbyggnaden av HHJ	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Swedavia	4,5	Swedavia ska inte innefattas i punkten i fråga som rör kommunens åtagande om bostadsbyggnation.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	4,6	I punkten 4.6 anges "fördyringar/tilläggslösningar" och hänvisas till Ramavtalet, punkten 6.4. I Ramavtalet punkten 6.4 anges bl.a. även "förbättringar". Förtydliganden behövs.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Swedavia	4,6	Swedavia omfattas inte uttryckligen av punkt 6.4 i Ramavtalet.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Swedavia	4,7	är dessa punkter endast med upplysningsvis då Regionen inte är part i objektsavtalet?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Trosa kommun	4,7	Regionen är ingen part i Objektavtalet. Är det inte bättre att lägga de här punkterna som upplysning i avtalets inledning?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Swedavia	4,8	är dessa punkter endast med upplysningsvis då Regionen inte är part i objektsavtalet?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Trosa kommun	4,8	Regionen är ingen part i Objektavtalet. Är det inte bättre att lägga de här punkterna som upplysning i avtalets inledning?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Swedavia	5	Swedavia omnämns inte i bilaga 1 till Ramavtalet.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	6	Jernhusen AB torde bära vara med som part. Detta bl.a. eftersom Jernhusen AB äger mark som man också bör få komma åt gratis, se även generell synpunkt. Kommunen kan även behöva disponera statlig mark. Punkten 6 behöver ses över också med beaktande av detta.	Sverigeförhandlingen anser att kommentaren är av sådan karaktär att den inte avser en generell uppdatering av avtalen utan utgör en fråga som bör hanteras inom ramen för kommande förhandlingar.
Malmö kommun	6,1	Mark upplåten med tomträtt där måste kommunen lösa in/ersätta vissa rättigheter t.ex. markparkeringar, garagebyggnader, vegetation och kommunen drabbas därutöver som fastighetsägare av belastningar på egen mark. Vem tar dessa kostnader?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
TrV	6,1	Regleringen kring markåtkomst är svårtolkad. I punkten 6.1 anges att parterna ska komma överens om hur mark som part äger/förfogar över ska överlätas/upplåtas till Trafikverket " <i>med Projektmedel</i> ". " <i>Projektmedel</i> " är enligt Ramavtalets definitionsavsnitt definierat som " <i>medel som Parterna förbundit sig att ... tillskjuta</i> ". Skrivningen i punkten 6.1 anger alltså att mark ska upplåtas/överlätas till Trafikverket med medel som Parterna förbundit sig att tillskjuta. Hur detta ska förstås är inte alldeles enkelt att förstå. Menas att kommunen ska få avräkna markvärdet/värdet av upplåtelse från sitt åtagande att tillskjuta medel? Detta borde i så fall anges mera tydligt.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.

Swedavia	6,1	rörande markåtkomst, håller inte ihop utan innehåller motstridiga uppgifter. Vad är grundavsikten vad gäller överlåtelse/upplåtelse och finanseringen av detta?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Trosa kommun	6,1	Kan strykas helt!	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	6,2	Vad betyder "gemensamt"? Förtydliganden behövs angående hur utvärderingen ska ske.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
TrV	6,2	kan upplevas motstridiga eftersom fastighet också kan vara enbart mark. Vi tolkar det som att punkt 6.2 avser någon form av befintlig byggnation och då kan det vara en fördel att förtydliga detta.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Swedavia	6,2	rörande markåtkomst, håller inte ihop utan innehåller motstridiga uppgifter. Vad är grundavsikten vad gäller överlåtelse/upplåtelse och finanseringen av detta?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Trosa kommun	6,2	Kan strykas helt!	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	6,3	Mark upplåten med tomträtt där måste kommunen lösa in/ersätta vissa rättigheter t.ex. markparkeringar, garagebyggnader, vegetation och kommunen drabbas därutöver som fastighetsägare av belastningar på egen mark. Vem tar dessa kostnader?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	6,3	I punkten anges att "Erforderlig mark som ägs av kommunen eller av kommunen hel- eller delägd juridisk person och som ska användas för spårdrift eller arbets-/etableringsyta ska överlätas/upplåtas utan kostnad." Vad menas närmare bestämt? Detta förutsätter att en järnvägsplan antas. I annat fall får t.ex. mark som är allmän platsmark inte upplåtas utan kostnad. Texten avseende mark som ägs av kommunen delägd juridisk person bör strykas eftersom kommunen inte kan lämna en sådan garanti. Justeringar och förtydliganden behövs.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
TrV	6,3	kan upplevas motstridiga eftersom fastighet också kan vara enbart mark. Vi tolkar det som att punkt 6.2 avser någon form av befintlig byggnation och då kan det vara en fördel att förtydliga detta.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
TrV	6,3	Här anges att kommunägd mark ska överlätas/upplåtas "utan kostnad". Trafikverket tolkar det att det som avses att överlåtelsen/upplåtelsen inte ska medföra någon kostnad för Trafikverket, d.v.s. att ingen ersättning ska utgå till kommunen. I så fall bör det istället stå "utan erhållande av någon ersättning".	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Swedavia	6,3	rörande markåtkomst, håller inte ihop utan innehåller motstridiga uppgifter. Vad är grundavsikten vad gäller överlåtelse/upplåtelse och finanseringen av detta?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Trosa kommun	6,3	Kan strykas helt!	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Trosa kommun	6,3	Gratis överlåtelse och upplåtelse är ytterligare en form av medfinansiering. Markåtkomst bör hanteras på vanligt sätt i relationen mellan Trafikverket och kommun.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	6,4	Mark upplåten med tomträtt där måste kommunen lösa in/ersätta vissa rättigheter t.ex. markparkeringar, garagebyggnader, vegetation och kommunen drabbas därutöver som fastighetsägare av belastningar på egen mark. Vem tar dessa kostnader?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	6,4	Vilket är syftet med denna text? Är tanken att kommunen skulle ge denna rätt vidare till Trafikverket? Eller är tanken att kommunen skulle avsluta relationen med tomträttsinnehavaren? Eller är det tänkt att tomträten ska inskränkas? Det är tveksamt om detta går. Denna punkt behöver ses över.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	6,4	Tomträtt förekommer inte i Vagnhärads.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.
Malmö kommun	6,5	Vad betyder texten närmare bestämt? Avses av kommunen producerad geodata? Eller avses geodata som en kommun kan få genom ett användaravtal i geodatasamverkan?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	7,3	"Objektet" är definierat i ramavtalet och i definitionen ingår byggandet av höghastighetsjärnväg och åtagande om bostadsbyggande. Det bör i punkten 7.3 förtydligas vilken part som ska informera vilken motpart om vad.	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är inte endast redaktionell utan har viss materiell betydelse.
Malmö kommun	7,4	Det torde rätteligen böra stå "...åtagande enligt punkt 4 ..." (istället för enligt punkt 2).	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Nyköpings kommun	7,4	Vilken punkt 2 avses?	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	7,4	Vilken "punkt 2" avses i: För att parternas åtagande enligt punkt 2 ska kunna genomföras	Sverigeförhandlingen vidtar justering av relevant punkt i avtalen. Justeringen är av redaktionell karaktär.
Trosa kommun	8	Det finns inte något om uppföljning av Objektavtal i Ramavtalets punkt 9.10.	Sverigeförhandlingen anser inte att kommentaren föranleder något behov av åtgärd och har därför efter överväganden valt att inte vidta någon justering.