

Styrelsen	2021-06-30 / 07-01
Handling nr	11.4
Handläggare	Marcus Eidmar
Daterad	2021-05-26
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Objektsgenomförandeavtal Citybuss BRT Backastråket

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att godkänna objektsgenomförandeavtal Citybuss BRT Backastråket
- att rekommendera regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige att godkänna objektsgenomförandeavtal Citybuss BRT Backastråket
- att rekommendera regionstyrelsen att delegera till Västtrafik AB att underteckna objektsgenomförandeavtal Citybuss BRT Backastråket, samt
- att under förutsättning att regionfullmäktige beslutar om delegation, ge VD i uppdrag att signera objektsgenomförandeavtal Citybuss BRT Backastråket.

Skövde dag som ovan

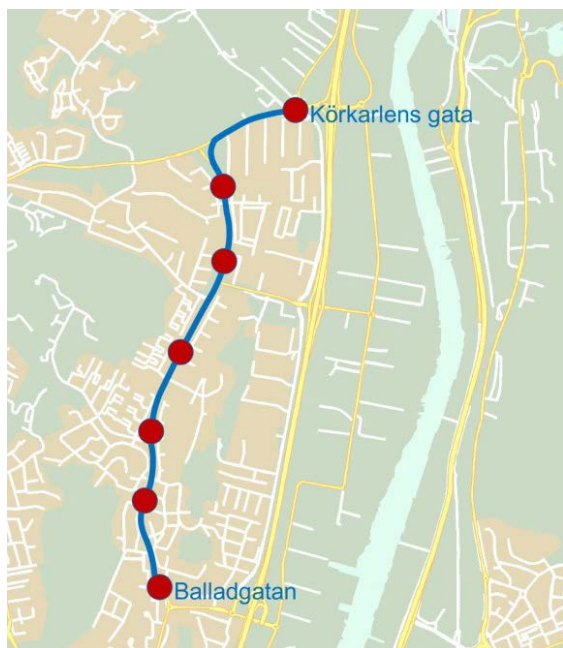
Lars Backström

Roger Vahnberg / Camilla Holtet

BAKGRUND

Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Staten har genom Sverigeförhandlingen gemensamt ingått avtal om storstadsåtgärder i Göteborg inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag. Avtalet, innefattar ”Ramavtal 7 – Storstad Göteborg” med bilagor samt tillhörande objektavtal för fyra kollektivtrafikobjekt, varav ett är objektavtal för Citybuss BRT Backastråket. Objektet är framtaget som prioriterade objekt i arbetet med Målbild Koll2035.

I arbetet med Målbild Koll2035 beslutade Västra Götalandsregionen tillsammans med bland andra Göteborgs Stad om ett antal åtgärder för att möta framtidens behov inom kollektivtrafiken. En av åtgärderna som pekades ut var en ny citybussträckning mellan Balladgatan och Körkarlens gata. Denna åtgärd blev under 2018 fastställd som en del i Sverigeförhandlingen. Genomförandestudie för etappen inleddes 2019 och är nu färdigställd.



Projektet Citybuss Backastråket syftar till att bygga om stråket med egen körbana för citybussar och vara förberedd för spårväg och i framtiden kunna knyta an till planerad spårvagnshållplats vid Brunnsbo station. Stråket ska kunna trafikeras med eldrivna kollektivtrafikfordon som ska kunna laddas vid hållplatsen Körkarlens gata.

Med citybusskonceptet bedöms kollektivtrafikens attraktivitet öka och kunna locka fler att välja kollektivt resande framför bil samtidigt som det ökade resandebehovet kan hanteras under överskådlig tid.

EKONOMISK ANALYS

Projektet har totalt en investeringskostnad på 400 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Den statliga medfinansieringen om totalt 200 miljoner kronor ska räknas om med hänsyn till förändringen i KPI.

Finansiering av projektet enligt Sverigeförhandlingen (2016 års prisnivå).

Part	Andel i mnkr	%
Statlig medfinansiering	200 mnkr	50%
Göteborgs Stad	100 mnkr	25%
Västra Götalandsregionen	100 mnkr	25%
Total finansiering	400 mnkr	100%

Åtgärden är indelad i två huvudsakliga delar; ordinarie trafikinvestering utifrån genomförandestudien, samt åtgärder i detaljplaner.

Totalt är det tre detaljplaner längs med den aktuella sträckan där det ingår utbyggnad av citybusstråk som belastar Göteborgs Stad och bekostas genom åtgärden.

- Selma Lagerlöfs torg
- Bostäder väster om Litteraturgatan
- Skola och bostäder vid Gåsagången

Eventuellt kan ytterligare en detaljplan tillkomma. Det rör detaljplan Brunnsbo station som är under uppstart och som kan komma att beröra projektet. De delar med detaljplan förutsätter att erforderliga beslut fattas i berörda nämnder.

Kostnaden för utbyggnaden i de fyra detaljplanerna är cirka 150 miljoner kronor.

Kostnaden för utbyggnad av genomförandestudiens utredningsområde bedöms till cirka 225 miljoner kronor i 2021 års prisnivå inklusive kostnader för genomförandestudien.

Bedömd kostnad för genomförandestudiens utredningsområde (2021 års prisnivå).

Projektkostnad	Andel i mnkr
Anläggningskostnader	152 mnkr
Planering och projektering	18 mnkr
Trafikomläggningar	9 mnkr
Projekt- och byggstyrning	13 mnkr
Riskreserv	23 mnkr
Genomförandestudie	10 mnkr
Totalt	225 mnkr

Inom Sverigeförhandlingens avtal, som baseras på de kalkyler som gjorts inom ramen för arbetet med Målbild Koll2035, beräknades sträckan kosta 430 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. Efter utförd genomförandestudie bedöms kostnaderna för genomförandestudiens område samt detaljplaner som omhändertar utbyggnad av citybusskonceptet till 375 miljoner kronor.

Färdigställandet av området kring Balladgatan/Brunnsbo planeras till runt år 2029 och bedöms i dagsläget att ha en investeringskostnad om cirka 55 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. Exakt innehåll och kostnad är ännu oklart då detta är beroende av arbete med detaljplaner samt den

kommande spårväg- och citybuss sträckningen Brunnsbo – Linnéplatsen via Lindholmen som öppnar för trafik 2029.

Bedömd kostnad Citybuss Backastråket (2021 års prisnivå).

Part	Andel i mnkr
Genomförandestudie	225 mnkr
Åtgärder i detaljplaner	150 mnkr
Färdigställande Balladgatan 2029	55 mnkr
Totalt	430 mnkr

ÄRENDEGENOMGÅNG

Projektet Citybuss Backastråket syftar till att bygga om ett stråk, längs med Litteraturgatan och Skälltorpsvägen, från hållplatsen Balladgatan i söder till hållplatsen Körkarlens gata i norr, med egen körbana för citybussar. Citybuss Backastråket som åtgärd ska vara förberedd för spårväg och i framtiden kunna knyta an till ny spårvägslinje från Hjalmar Brantingsgatan med planerad spårvagnshållplats vid Brunnsbo station. Med citybusskonceptet bedöms kollektivtrafikens attraktivitet öka och kunna locka fler att välja kollektivt resande framför bil samtidigt som det ökade resandebehovet kan hanteras under överskådlig tid.

Bakgrund till åtgärden

På Hisingen sker förtätning längs Backastråket mellan Balladgatan och Körkarlens gata och bostadsutbyggnaden där kommer resultera i en betydande ökning av antalet boende. Tillväxten i området och i Göteborgsregionen medför ett stort behov av samhällsnyttiga investeringar som exempelvis en väl fungerande kollektivtrafik för att möjliggöra hållbara resor och minska trängsel.

Backastråket trafikeras idag av områdestrafik samt stombuss med delvis egna körfält. I Målbild Koll2035 pekas Backastråket ut som ett stråk för trafikkonceptet citybuss. På sikt är målsättningen för Koll2035 att Göteborgs centrala delar och begränsade utrymme ska kunna avlastas genom att fler byten, som idag sker i centrum, görs längre ut i systemet. Citybussarna är då viktiga för att resenärer snabbt ska kunna ta sig vidare mot centrum. Trafikkonceptet ställer därför höga krav på framkomlighet och hastighet. För att uppnå kraven behöver bussarna gå på egen körbana, vilket idag saknas längs hela Backastråket.

Projektet Citybuss Backastråket syftar till att bygga om stråket med egen körbana för citybussar längs med Litteraturgatan till Skälltorpsvägen och hållplatsen Körkarlens gata. Citybuss Backastråket som åtgärd ska vara förberedd för spårväg och i framtiden kunna knyta an till ny spårvägslinje från Hjalmar Brantingsgatan samt till planerad spårvagnsstation i Brunnsbo. Stråket ska kunna trafikeras med eldrivna kollektivtrafikfordon som ska kunna laddas vid hållplatsen Körkarlens gata.

Med citybusskonceptet bedöms kollektivtrafikens attraktivitet öka och kunna locka fler att välja kollektivt resande framför bil samtidigt som det ökade resandebehovet kan hanteras under överskådlig tid.

Genomförandestudiens avgränsningar

Genomförandestudien har avgränsats till att endast behandla delsträckor längs med Backastråket som inte redan ingår i pågående eller redan färdigställda detaljplaneprojekt. Därmed har

delsträckor som ingår i de angränsande projekten ”Bostäder väster om Litteraturgatan”, ”Selma Lagerlöfs torg” samt ”Skola och bostäder vid Gåsagången” avgränsats bort.

Utifrån avgränsningen har varken trafik- och gestaltungsförslag, genomförande eller kostnadsbedömning för ombyggnation i enlighet med citybusskonceptet utretts inom ramen för genomförandestudien utan hanterats inom arbetet med detaljplanerna.

För att Backastråket ska få ett enhetligt uttryck längs med hela sträckan har dock en utgångspunkt i arbetet varit att genomförandestudiens trafik- och gestaltungsförslag ska utgå från och anpassas till de angränsande projektens utformning. Bland annat innebär det att skapa en mer stadsmässig gata, som utöver förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken också lyfter stråkets stadsmässiga kvalitet som ett förbättrat gång- och cykelstråk.

Enligt de mål som fastställts ska genomförandestudiens förslag uppnå:

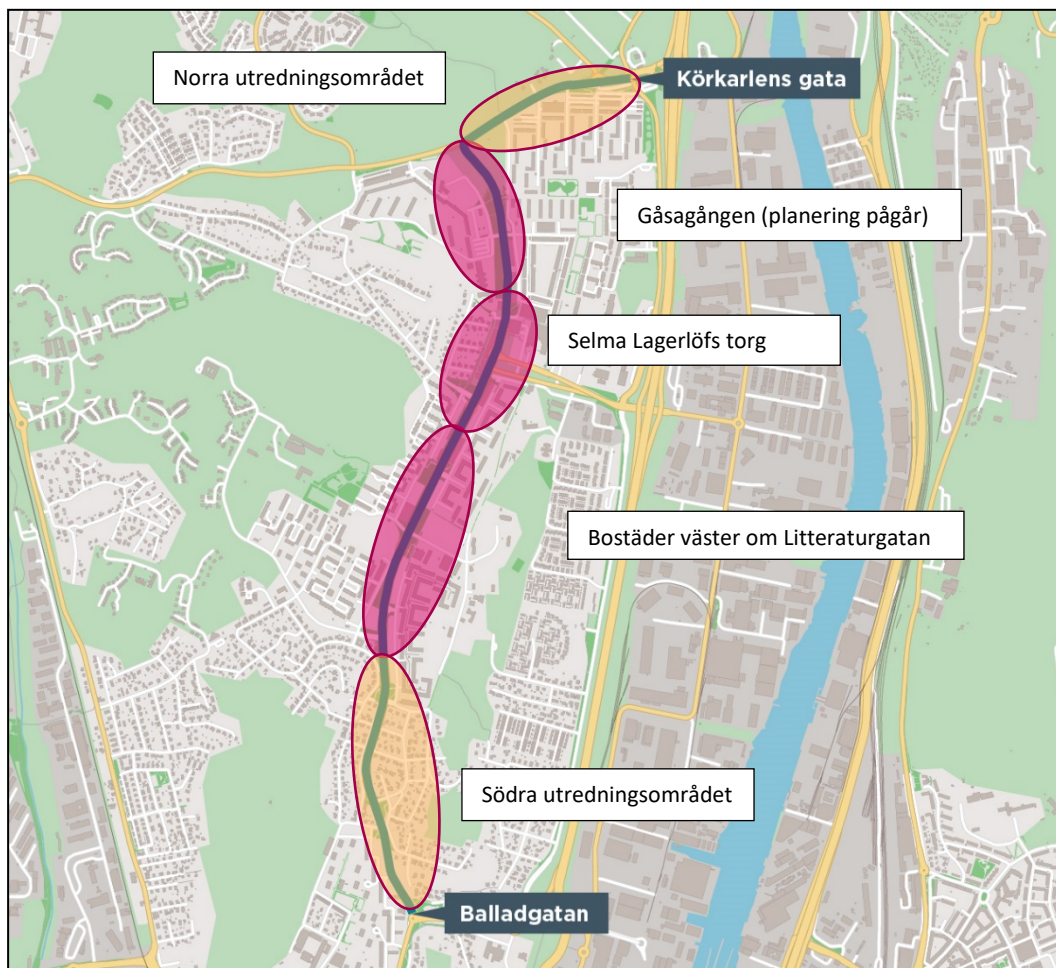
- En ombyggd gata med separerade körfält för kollektivtrafik mellan hållplats Balladgatan och hållplats Körkarlens gata med anpassad sektion till angränsande projekt.
- Sträckan ska vara förberedd för spårvagnstrafik vilket innebär att sektion och plangeometri för ny gata är anpassad för spårvagnstrafik.
- Lösningen ska möjliggöra elladdning för buss vilket innebär att matning av el ska finnas i tillräcklig omfattning samt plats för utrustning och uppställning av bussar ska finnas.

Därtill har hänsyn tagits till framtagna guidelines i kollektivtrafikplanen Målbild Koll2035 för trafikkonceptet citybuss.

I Målbild Koll2035 presenteras trafikkonceptet citybuss som en ersättare av delar av dagens stombussnät. Citybusskonceptet är tänkt att erbjuda direktresor till och från Göteborgs centrum på 15 minuter längs stråk med många boende, där spårvagnstrafik saknas eller behöver kompletteras. Konceptet kan sammanfattas med ”tänk spårvagn – kör buss”, vilket innebär att körvägar och linjenät ska vara stabila över tid och gå på egna körbanor med egna hållplatser. Hållplatserna ska vara väl kopplade till gång- och cykelnätet. Eftersom citybussarna är tänkta att gå genom tätbebyggda områden så behövs el- eller elhybridbussar för att minimera buller och utsläpp.

Åtgärdens område och övergripande innehåll

Sträckningen är översiktligt indelad i fem delar. Två delar, norra och södra utredningsområdet, är del av genomförandestudien. Tre delar ingår i detaljplaner som omhändertar utbyggnad av citybusstråket.



Figur 1 Karta över åtgärdens område

Trafik- och gestaltningsförslaget innebär en förändring från dagens huvudsakliga trafikmiljö som framförallt tillgodoser en god framkomlighet för biltrafik, till att bli en mer stadsmässig gata med förbättrad tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Trafik- och gestaltningsförslaget i kombination med förtätning längs med stråket bidrar till att förstärka Litteraturgatans roll som huvudstråk i området. Dess funktion som fysisk och psykisk barriär mellan områdets östra och västra delar kvarstår dock. Längs hela Litteraturgatan planeras bostäder, skol- och centrumverksamheter. Exploateringen kommer främst ske längs gatans västra sida.

Kollektivtrafikens framkomlighet kommer öka utmed Backastråket genom att citybussar får egen körbana och ges prioritet i samtliga korsningar. Åtgärden följer de riktlinjer för trafikkonceptet som beskrivs i Målbild Koll2035.

En konsekvens av trafikförslaget, med dess anpassade geometri för framtida spårväg, är att lösningen blir ytkrävande. I dess förlängning innebär det att en framtida ombyggnationen av korsningen Litteraturgatan och Tingstadsvägen, för att möjliggöra genomgående busskörfält i cirkulationsplatsen, kommer att vara utmanande och kräva en större ombyggnation.

Förslaget innebär förbättrade sammanhängande stråk för gång- och cykel längs med Litteraturgatan från Tingstadsvägen till Klintåsgatan, där cykelbanan även framöver fortsätter i blandtrafik.

Ur ett Göteborgsperspektiv innebär förslaget förbättrade kollektivtrafikförbindelser mellan Backa och stadsområdet Centrum vilket minskar avståndet mellan dessa områden. Förslaget förbättrar även cykelpendlingsförutsättningarna från Backa.

Tidplan

År	Skede
2022–2023	Upphandling och projektering
2023–2024	Upphandling och produktion
2024	Trafiköppning
2029	Anslutning vid Balladgatan färdigställs

Objektsgenomförandeavtal

I ärendet föreslås beslut om att godkänna objektsgenomförandebeslut för projektet.

Objektsgenomförandeavtal mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ska tydliggöra ramar och reglera samverkan mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen för genomförandet av Citybuss Backatråket för delar som inte hanterats i ramavtal och objektsavtal inom Sverigeförhandlingen.

Avtalet reglerar:

- Projektets innehåll och avgränsningar
- Projektets tidplan, budget och arbetsordning och process för genomförande
- Ansvarsfrågor mellan parterna som inte regleras i ramavtal, objektsavtal för Sverigeförhandlingen
- Hantering av andra principiella frågor.

Avtalet har arbetats fram av Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen/Västtrafik och är godkänt i åtgärdens projektstyrelse där båda parter finns representerade.

Objektsgenomförandeavtalet planeras även att hanteras av Trafiknämnden Göteborgs Stad och i Göteborgs Stad kommunfullmäktige.

//

Bilaga: Objektsgenomförandeavtal mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ver 1.0

Objektsgenomförandeavtal för Citybuss BRT Backastråket.

1. PARTER

Detta **objektsgenomförandeavtal** har ingåtts mellan Göteborgs Stad, org. nr. 212000–1355, nedan benämnd **Kommunen**, och **Västra Götalandsregionen**, org.nr. 232100–0131, nedan benämnd **Regionen**.

2. BAKGRUND OCH SYFTE

2.1. Bakgrund

Kommunen, Regionen och Staten genom Sverigeförhandlingen har gemensamt ingått avtal om storstadsåtgärder i Göteborg inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag. Avtalet, innefattar ”Ramavtal 7 – Storstad Göteborg” med bilagor samt tillhörande objektavtal för fyra kollektivtrafikobjekt, varav ett är objektavtal för Citybuss - BRT Backastråket. Objekten är framtagna som prioriterade objekt i arbetet med *Målbild Koll 2035*.

Utbyggnaden av kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket ska bidra till etablering av totalt 3340 bostäder enligt åtaganden i objektavtalet. Beräkningen är att ca 12 000 resenärer per dygn skall trafikera objektet år 2035.

Den totala sträckan är 3,5 km och den beslutade budgeten är 400 mnkr (prinsnivå januari 2016).

2.2. Avtalets syfte

Syftet med detta avtal är att tydliggöra ramar för projektet Citybuss BRT Backastråket. Avtalet reglerar:

- Projektets innehåll och avgränsningar
- Projektets tidplan, budget och arbetsordning och process för genomförande
- Ansvarsfrågor mellan parterna som inte regleras i ramavtal, eller objektavtal för Sverigeförhandlingen.
- Hantering av andra principiella frågor

3. DEFINITIONER

Med **Avtal** avses detta objektsgenomförandeavtal inklusive bilagor.

Med **Parterna** avses parterna i detta avtal, **Kommunen** och **Regionen**.

Med **Part** avses **Kommunen** eller **Regionen** var för sig.

Med **Ramavtalet** avses avtal som tecknats i Sverigeförhandlingen Ramavtal 7 Storstad Göteborg inklusive bilagor.

Med **Objektavtalet** avses avtal som tecknats inom ramen för Sverigeförhandlingen som ett underavtal till Ramavtalet.

Med **Projektet** avser det samarbetsprojektet mellan **Kommunen** och **Regionen** som tillsätts för att genomföra planering byggnation och driftsättning av Citybuss BRT Backastråket.

Med **Citybuss BRT** (Bus Rapid Transit) menas ett högt utvecklat busstrafiksystem där man tar vara på många av de lösningar man finner i modern spårtrafik – egna körbanor, gena linje-sträckningar, full prioritet i alla korsningar, hög kvalitet och tydlig identitet på fordon och hållplatser.

ANDRA AVTAL OCH DESS TURORDNING

Förekommer i handlingar mot varandra stridande uppgifter eller föreskrifter ska de sinsemellan gälla i ovanstående ordning.

1. Sverigeförhandlingen Ramavtal 7 med bilagor, samt eventuella tilläggsavtal mellan staten, Västra Götalands Regionen och Göteborgs Stad
2. Sverigeförhandlingen Objektavtal Citybuss - BRT Backastråket
3. Skriftliga tillägg, ändringar och underavtal till detta objektsgenomförandeavtal
5. Detta avtal inklusive bilagor

4. PROJEKTET CITYBUSS BRT BACKASTRÅKETS INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR

4.1. Åtgärder som ingår i projektet Citybuss BRT Backastråket

Om inte annat anges, ska redan upparbetade rutiner och ingångna avtal mellan parterna även gälla för projekt Citybuss BRT Backastråket. Detta innefattar bland annat arbeten så som: markinlösen, genomförandestudier, projektering, byggnation, trafikomläggningar och ersättningstrafik.

En av förutsättningarna för projekt Citybuss BRT Backastråket är god framkomlighet och hög kapacitet för citybussen. För att uppnå detta så ska ingen annan trafik än busstrafik trafikera anläggningen. Avsikten är att öka framkomlighet för busstrafiken på Litteraturgatan.

- Det färdiga citybusstråket ska kunna trafikeras av bussar upp till 25 meters längd.
- Projekt Citybuss BRT Backastråket ska ansluta till hållplats Balladgatan i söder och hållplats Körkarlens gata i norr.

- Projekt Citybuss BRT Backastråket ansvarar för att lösa de fastigheter, eller delar av fastigheter, som krävs för att genomföra projektet.
- Projekt Citybuss BRT Backastråket finansierar byggnation av fem hållplatser av normalstandard för citybuss: hållplats Balladgatan, Björkrisvägen, Backa Kyrkogata, Sälgengatan, Selma Lagerlöfs torg, Akkas gata och Körkarlens gata.
- Projekt Citybuss BRT Backastråket ska samarbeta med angränsande projekt för att säkerställa hela sträckningens måluppfyllnad.
- Projektet skall förbereda för elladdning vid existerande hållplats Körkarlens gata.

5. AVGRÄNSNINGAR

Delaktighet i angränsande projekt begränsas till nödvändig finansiering för projektets uppfyllande.

Projektet ansvarar för en hållplats vid Balladgatan. Projektet kommer att medfinansiera den framtida utbyggnaden av denna hållplats.

Utformningen för hållplatsen Körkarlens gata är i dagsläget inte färdigt. Projektet kommer att medfinansiera den framtida utbyggnaden av denna hållplats.

6. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOMMANDE DETALJPLANER

En förutsättning för detaljplaner som påverkar projekt Citybuss BRT Backastråket är att den framtida trafiklösningen ska ge god framkomlighet och kapacitet för busstrafiken och vara förberett för framtida utbyggnad av spårväg.

Kommande och pågående detaljplaner tas fram i dialog med Västtrafik/**Västra Götalandsregionen** enligt ordinarie rutiner.

7. KOSTNADER

Fördelningen till projekt Citybuss BRT Backastråket i Sverigeförhandlingen är 400 mnkr enligt prisnivå januari 2016.

Kostnader för ägande respektive drift- och underhåll i förvaltningskedet ingår inte i ovan angivna kostnader.



7.1. Driftskostnader under projektets genomförande

Projektkostnader som bokförs som driftskostnad och som är direkt kopplade till projektet, ska inrymmas i projekt Citybuss BRT Backastråkets budget.

8. FINANSIERING

8.1. Finansiering av eventuella kostnadsökningar och tillkommande åtgärder under projektet Citybuss BRT Backastråkets genomförande.

Kostnadsförändring till följd av en parts ensidigt önskade standardhöjande åtgärdsförändringar fördelas till 100 procent till den parten om inte annat överenskommit skriftligen i förväg. Väsentliga ändringar av omfattning av åtgärder i förhållande till detta avtal ska dokumenteras genom tillägg till detta avtal. Omfattningsförändringar under projektet Citybuss BRT Backastråkets livslängd dokumenteras genom PM. I enlighet med Ramavtalet §6.3 är grundprincipen vid förändringar av projektet Citybuss BRT Backastråkets omfattning att parterna delar lika på kostnaderna.

Om en förändring sker som är föranledd av part enligt ovan, ansvarar denna för de eventuella merkostnader som uppstår hos den andra parten med anledning av åtgärden.

8.2. Hantering av eventuella förändringar som påverkar investeringsram

Vid förändring av projektet Citybuss BRT Backastråkets eller projektets funktion och/eller utformning så att ingående anläggningarna avviker från överenskommen standard eller upparbetade rutiner och ingångna avtal, ska i första hand projektstyrelsen fatta beslut om detta. Projektstyrelsen fattar beslut om detta enligt 10.3.4. Om förändringen är av sådan betydelse att de principer som legat till grund för ingåendet av Ramavtalet inte kan vidmakthållas, ska projektstyrelsen inledningsvis formulera en rekommendation för vidare hantering av frågan i beredningsgruppen och sedan i Sverigeförhandlingens styrelse.

Nödvändiga beslut fattas i ordinarie ordning inom **Kommunens** och **Regionens** respektive organisationer, det vill säga trafiknämnden, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige respektive Västtrafiks styrelse, regionstyrelsen och regionfullmäktige.

9. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE

Om inget annat avtalas, ska **Kommunen** äga samtliga de anläggningar som blir resultatet av projektet Citybuss BRT Backastråket och **Regionen** ska svara för trafikeringen. I övriga delar ska i enlighet med, mellan parterna, redan upparbetade rutiner och ingångna avtal även gälla för genomförandet och den framtida ägandet respektive driften av anläggningarna.

10. STYRNING OCH ORGANISATION

10.1. Bakgrund

Parterna har genom undertecknande av Ramavtal, Objektavtal och övriga avtal, åtagit sig ett ansvar för att aktivt delta i och bidra till projektets genomförande. Parterna representeras i olika mån i projektet och Sverigeförhandlingens organisation. Det är respektive representants ansvar att förankra beslut och informera sin egen organisation samt att erhålla nödvändigt mandat för att kunna driva arbetet framåt.

Projektet Citybuss BRT Backastråket ska genomföras genom samverkan mellan parterna, med en gemensam beslutsordning och så långt som möjligt i konsensus.

10.2. Projektets faser

Projektet ska följa **Kommunens** beslutade xlpn-modell. Projektets planerande och genomförande delas upp i nedanstående tre faser.

10.2.1 Genomförandestudie- och detaljplanefas

Under genomförandestudie- och detaljplanefasen utreds projektet och dess förutsättningar för genomförande. Genomförandestudien är trafikkontorets verktyg, medan detaljplan är den lagstadgade planeringsprocessen som utövas av planmyndigheten. Processerna bör ske parallellt då de kan sätta förutsättningar för den varandra.

Under genomförandestudie- och detaljplanefasen fattas beslut om utformning och krav på anläggningen gemensamt av båda parter. Beslut om utformningen i detaljplan fattas av planmyndigheten. Genomförandestudierna inom projekt Citybuss BRT Backastråket ska godkännas av kommunfullmäktige som även fattar ett investeringsbeslut och därmed ger klartecken för projektet att starta en projekteringsfas.

Genomförandestudier ska även godkännas av **Regionen** enligt ordinarie delegation.

10.2.2 Projekteringsfas

Under projekteringsfasen projekteras projektet. Beroende på entreprenadform så kan entreprenören upphandlas och involveras tidigare eller senare i processen. Under denna fas har **Kommunen** ansvaret och beslutsmandat för att fatta beslut förutsatt att besluten inte avviker från förutsättningar överenskomna i genomförandestudie- och detaljplanefasen. Projekteringsfasen avslutas enligt ordinarie rutiner inom **Kommunen** med ett skedesbeslut i trafiknämnden.

10.2.3 Byggnationsfas

Under byggnationsfasen byggs projektet ut. Under byggnationsfasen har **Kommunen** ansvar och mandat att fatta beslut förutsatt att dessa inte avviker från förutsättningar överenskomna i genomförandestudie- och detaljplanefasen eller projekteringsfasen.

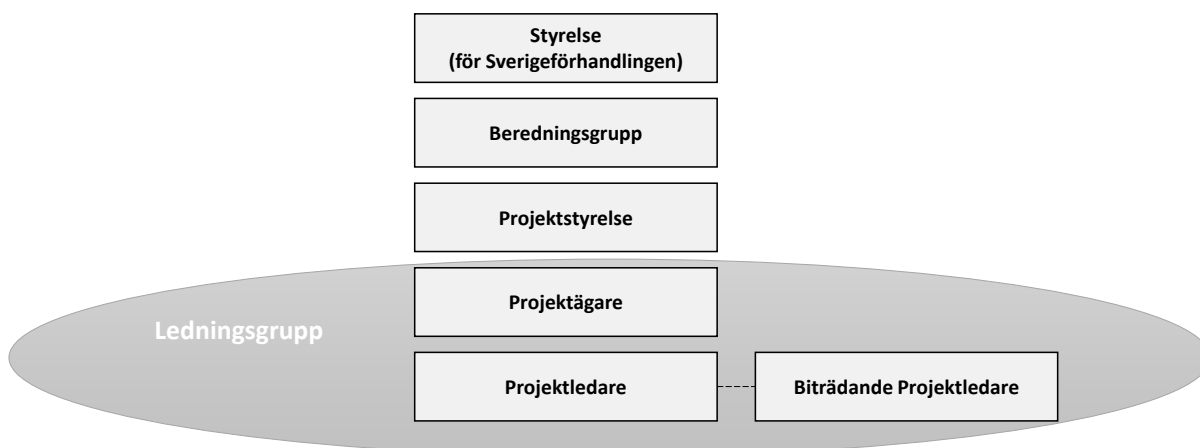
10.3. Organisation

10.3.1 Göteborgs Stad

Kommunen har ett genomförandeansvar för projektet och styr och leder under planeringsfas, projekteringsfas och byggnationsfas projektet genom ansvarig projektledare. Projektledaren ansvarar under dessa skeden för att tidplan, faktiska kostnader och innehåll stämmer överens med vad som beslutats av projektstyrelsen. Det är projektledarens ansvar att göra kontinuerliga avvägningar utifrån tid, kostnad och innehåll i projektet.

10.3.2 Västra Götalandsregionen

Regionen representeras i projektet genom Västtrafik, som har rollen som biträdande projektledare. Den biträdande projektledaren medverkar utifrån denna roll i projektets ledningsgrupp samt i de förberedande mötena för projektstyrelsen. I den biträdande projektledarens uppdrag ingår också att vara Stadens kontaktväg in i Västtrafik och **Regionen**.



10.3.3 Projektledning

Projektet leds av projektledaren, som utses av **Kommunen**. Vid risk för att tidplan, faktiska kostnader och innehåll inte stämmer överens med vad som i beslutats av projektstyrelsen i genomförandestudie- och detaljplanefas, lyfts frågan till ledningsgruppen. Vid behov av ytterligare eskalering sker detta enligt 10.3.4.

10.3.4 Projektstyrelse och projektägare

Kommunen ansvarar för att det bildas en Projektstyrelse för respektive Objektavtal. Projektstyrelsens ordförande är tillika projektägare. Projektstyrelsens uppdrag är att informera och förankra till både beredningsgrupp och respektive linjeorganisation samt stödja projektledaren och biträdande projektledaren i beslut och vägledning så projektet genomförs med god måluppfyllelse. Projektstyrelsen samverkar med projektets intressenter genom att skapa förståelse för varandras perspektiv.

Beslut i projektstyrelsen fattas i konsensus av parter med mandat från respektive organisation. Mandatet hanteras enligt ordinarie delegationsordning i respektive organisation. Vid behov fattas beslut i respektive organisations beslutande organ. Vid oenighet i projektstyrelsen eskaleras ärendet till Beredningsgruppen. Med eskaleringen ska bifogas:

- I första hand en rekommendation till beslut från projektstyrelsen.
- I andra hand, om sådan rekommendation inte kan uppnås, ett beslutsunderlag som beskriver möjliga alternativa beslut samt konsekvenser av dessa.

10.3.5 Beredningsgrupp

Beredningsgruppen fungerar som en länk mellan styrelsen för Sverigeförhandlingen och projektstyrelsen för **Kommunen** och **Regionen**. Detta innebär att projektstyrelsen, utöver ordinarie rapportering i linjevägen, rapporterar till beredningsgruppen som i sin tur rapporterar till styrelsen för Sverigeförhandlingen.

Projektstyrelserna ansvarar för att rapportera principiella frågor och uppföljning av projekten. De frågor som ska lyftas till beredningsgruppen är ekonomisk uppföljning, avvikelshantering och större frågor för projekten vad gäller utformning, innehåll, budget och tidplan.

Beredningsgruppen ska även fungera som ett beredande organ vad gäller beslutsprocessen för de principiella beslut som behöver tas för genomförande av projektet. Till detta räknas exempelvis förändringar i budget samt större förändringar av utformning och innehåll i objekt.

Stadsdirektören respektive regiondirektören utser 3–4 representanter per part till beredningsgruppen som ges mandat att ge förslag till beslut gällande principiella frågor. **Regionen** är sammankallande och stämmer av agenda med mera inför mötena med **Kommunen**.

10.3.6 Styrelse för Sverigeförhandlingen

Styrelsen är ett partsammansatt övergripande samverkansorgan för principiella frågor med överblick över projektet.

Styrelsen består av 3 ledamöter och 3 ersättare. Staten tillsätter Styrelsens ordförande och ersättare för denna. Respektive Part under Ramavtalet utser en ledamot och en ersättare till Styrelsen. Staten utser och bekostar sekretariat för Styrelsen. Ansvarig tjänsteman i **Kommunen** är föredragande i Styrelsen.

Stadsdirektören har mandat från kommunfullmäktige att utse **Kommunens** representanter i styrelsen. Stadsdirektören är utsedd till ordinarie ledamot samt avdelningschefen Stora projekt på trafikkontoret till ersättare i styrelsen.

Regiondirektören i **Regionen** har på mandat av regionfullmäktige, utsett **regionutvecklingsdirektören** till ordinarie ledamot samt kollektivtrafik- och infrastrukturchefen till ersättare i styrelsen.

10.4. Projektdokumentation

För dokumenthantering ska Projektet Citybuss BRT Backastråket använda ett gemensamt dokumenthanteringssystem. **Kommunen** genom sitt trafikkontor ansvarar för att det finns rutiner för organiseringen av projektdokumentationen. Trafikkontoret ansvarar för projektet Citybuss BRT Backastråkets dokumentation enligt gällande lag.

11. GESTALTNING

Parterna är överens om att gestaltning utav projektet sker enligt gestaltungsprogrammen ifrån angränsande projekt för att få en sammanhållen gestaltad utformning utmed Litteraturgatan och Skälltorpsvägen.

12. TIDPLAN

Förändringar i tidplanen ska lyftas till projektstyrelsen för information alternativt beslut. Om förändringarna är av sådan karaktär eller storlek så den riskerar att påverka slutresultat eller de principer som legat till grund för ingåendet av Ramavtalet, ska frågan lyftas till styrelsen för Sverigeförhandlingen.

13. ÄNDRINGAR

13.1. Ändringar och tillägg

Ändringar i och tillägg till avtalet ska för att vara bindande avtalas skriftligen och undertecknas av vardera Part.

13.2. Större förändringar av projektet Citybuss BRT Backastråket

Parterna har rätt att påkalla omförhandling om att förändra eller avbryta genomförandet av avtalet om budget, tidplan eller andra särskilt viktiga förutsättningar äventyras. Sådan fråga ska beredas enligt 10.3.4 Ytterligare förutsättningar för större förändringar återfinns i Ramavtalets §15.

14. AVTALETS GILTIGHETSTID

Detta avtal gäller från dess ikraftträdande genom beslut som vunnit laga kraft i respektive parts behöriga organ och intill dess att Projektet Citybuss BRT Backastråket genomförts och parternas övriga åtaganden enligt avtalet har fullgjorts.



**Göteborgs
Stad**

15. UNDERSKRIFT

Denna överenskommelse har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna erhållit var sitt.

Göteborg 2021-
För Göteborgs Stad

Göteborg 2021-
För **Västra Götalandsregionen**

.....

.....

Kristina Lindfors
Trafikdirektör