Ledamm2017/01755

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL OM FINANSIERING OCH MEDFINANSIERING AVSEENDE ÖKAD TILLGÄNGLIGHET I STORSTÄDERNA SAMT ÖKAT BOSTADSBYGGANDE

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Definitioner
4. Syftet och omfattning
5. Parternas åtaganden
6. Finansiering och betalning
7. Tidplan
8. Drift, underhåll och äganderätt
9. Organisation och samverkan
10. Markåtkomst
11. Särskilt om detaljplaner
12. Avtalstid och uppsägning
13. Ändring av avtalet
14. Avtalets giltighet
15. Ändrade förutsättningar

1. Parter

Detta ramavtal, inklusive Bilaga 1, Finansieringsplan, och Bilaga 2, Specifikation inklusive tidplan ("**Ramavtalet**") är daterat den 14/12 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Västra Götalandsregionen, org: nr 232100-0131
3. Göteborgs Stad, org: nr 212000-1355

vilka i det följande enskilt benämns för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**".

Göteborgs Stad benämns nedan enskilt för "**Kommun(en)**". Västra Götalandsregionen benämns nedan för "**Regionen**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns nedan för "**Staten**".

Till detta Ramavtal fogas undertecknade objektavtal för berörda Parter (enskilt ett "**Objektavtal**" och gemensamt "**Objektavtalen**").

Vid eventuella motstridigheter mellan Ramavtalet och Objektavtalen ska Ramavtalet äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i Ramavtalets huvuddokument och dess bilagor ska vad som anges i Ramavtalets huvuddokument äga företräde. Vid motstridighet mellan vad som anges i Ramavtalet ska bilagenumreringen gälla såsom prioritetsordning.

2. Inledning

2.1 Enligt kommittédirektiv (2014:106 och 2014:113) för Sverigeförhandlingen ska de av regeringen utsedda förhandlingspersonerna genomföra förhandlingar och ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Storstädernas tillväxt förutsätter effektiva och hållbara trafiksystem, förtätning som ger attraktiva städer och dynamiska arbetsmarknadsregioner för människor och företag. Åtgärderna som regleras i detta Ramavtal avser Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen och utgör en del av de sammantagna storstadssatsningar som omfattas av ramavtal och framgår av följande illustration.

2.2 Det är viktigt att dessa investeringar utformas på ett sätt som ger kostnadseffektiva trafiklösningar och möjliggör ett ökat bostadsbyggande, effektiv arbetspendling samt väl fungerande arbetsmarknadsregioner. En förtätad region med ett ändamålsenligt trafiksystem bidrar till utvecklingen.

2.3 Regeringen har i direktiven för de senaste omgångarna av åtgärdsplanering uppdragit åt berörda myndigheter att permanent pröva medfinansiering i planerings- eller genomförandeskedet. Det förutsätter att kommunen, regionen och andra aktörer samverkar för en effektiv utformning och maximal samhällsekonomisk lönsamhet av storstadssatsningen i syfte att hitta de bästa lösningarna för utformning och finansiering. Sverigeförhandlingen har använt nyttoanalyser som underlag för Parts deltagande i finansieringen.

2.4 Syftet med Sverigeförhandlingens uppdrag är dels att analysera behoven av åtgärder i storstadens transportinfrastruktur på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framförallt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtätning.

2.5 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, beskriva i en nyttoanalys nyttor som uppstår såväl lokalt som regionalt vid en investering i åtgärder för storstadens transportinfrastruktur, åtgärder för nya bostäder och ökad tillgänglighet. Detta är ett gemensamt projekt för Staten, alla berörda kommuner, regioner, landsting med flera. Uppskattning och kvantifieringar av nyttor utgör dock inte

avtalsinnehåll och om gjorda antaganden om nyttor inte infrias medför detta inte att ingångna avtal ska justeras.

2.6 Enligt kommittédirektiv för Sverigeförhandlingen ska förhandlingspersonerna slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017 och i samband med detta utser regeringen ett organ att svara för Sverigeförhandlingens rättigheter och skyldigheter enligt detta Ramavtal och Objektavtalen, och som därmed inträder i Sverigeförhandlingens ställe i Ramavtalet samt Objektavtalen.

3. Definitioner

3.1 I detta Ramavtal ska följande begrepp ha den innebörd som framgår nedan:

Bostadsåtagande(n):	avser Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt vad som framgår i relevant Objektavtal.
Cykelobjekt(en):	avser Kommunens åtaganden att tillhandahålla infrastruktur för cykeltrafik enligt vad som framgår av Bilaga 2.
Genomförandeavtal:	avser avtal som ska ingås vid ett senare skede mellan Regionen och Kommunen enligt detta Ramavtal och Objektavtalen.
Kollektivtrafikobjekt(en):	avser Kommunens och Regionens åtagande att bygga ut kollektivtrafiken i Göteborg enligt vad som framgår av Bilaga 2.
Objektavtal:	har den innebörd som framgår av Punkt 1.
Projektet:	avser genomförandet av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandet.
Projektmedel:	har den innebörd som framgår av Punkt 6.1.
Projektstyrelse:	har den innebörd som framgår av Punkt 9.2.
Styrelsen:	har den innebörd som framgår av Punkt 9.2.
Slutfinansiering:	har den innebörd som framgår av Bilaga 1.

4. Syftet och omfattning

4.1 Syftet med detta Ramavtal är att övergripande reglera förutsättningarna för genomförandet av Projektet.

4.2 Parterna är överens om att i god anda tillsammans finna lösningar för att nå syftena med Projektet.

4.3 Finansiering och betalning av Projektet framgår av Punkt 6 nedan samt, såvitt avser Cykelobjekten och Kollektivtrafikobjekten, av Bilaga 1 och, såvitt avser Bostadsåtaganden, av respektive Objektavtal.

4.4 Kommunen, i sin egenskap av huvudman och ansvarig för genomförande av Kollektivtrafikobjekten, äger rätt att efter ingående av Ramavtal och Objektavtal, och utan att villkoren i Ramavtalet eller Objektavtal ändras i övrigt, göra skäliga justeringar och anpassningar av Kollektivtrafikobjektens specifikation och tidplan såsom till exempel, men inte begränsat till, om det krävs för att uppnå målsättningen för varje Kollektivtrafikobjekt. Beslut om sådana skäliga justeringar och anpassningar ska ske med beaktande av samtliga berörda Parters intressen och föregås av information till berörda Parter i de former som framgår av Punkt 9. Parterna är dock överens om att Kommunen inte äger rätt att med tillämpning av denna Punkt 4.4 göra justeringar eller anpassningar av Kollektivtrafikobjekten i den mån det medför förändringar i Bilaga 2. Förändringar av Bilaga 2 ska istället hanteras genom samråd och förhandling mellan berörda Parter varvid berörda Parter har att följa de principer som anges i Punkt 15 nedan. Motsvarande rätt att göra skäliga justeringar ska gälla för Kommunen vad gäller Cykelobjekten.

4.5 Genom detta Ramavtal förbinder sig Parterna att ta ansvar för sitt deltagande samt att aktivt delta i och effektivt bidra till att Projektet kan genomföras och att Ramavtalets åtgärder och intentioner kan genomföras och samtidigt erhålla bästa möjliga lösningar utifrån ett Stads-, trafik- samt kollektivtrafiksperspektiv.

5. Parternas åtaganden

5.1 Kollektivtrafikobjekten ska planeras och genomföras av Kommunen, i nära samverkan med Regionen, enligt vad som anges i Bilaga 2 och respektive Objektavtal.

5.2 Kommunen ansvarar för genomförande av Cykelobjekten och Bostadsåtaganden enligt vad som följer av Bilaga 2 och Objektavtalen.

5.3 Finansiering och medfinansiering ska ske enligt åtagande i detta Ramavtal.

5.4 Kommunen ansvarar för ingåendet av Genomförandeavtal med Regionen och övriga berörda parter beträffande Kollektivtrafikobjekten. Kommunen ansvarar för ingående av Genomförandeavtal beträffande Cykelobjekten.

5.5 Parts uttömmande ansvar enligt detta Ramavtal och Objektavtalen, är begränsat till att tillskjuta Projektmedel enligt vad som anges i Ramavtalet och Objektavtalen, och/eller ansvara för andra åtaganden som enligt Ramavtalet och Objektavtalen, åvilar sådan Part.

5.6 Regionens uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet är att se till att kollektivtrafiken i länet fungerar på ett tillfredsställande sätt för länsinvånarna.

6. Finansiering och betalning

6.1 Genomförandet av Kollektivtrafikobjekten ska finansieras med medel från följande:

1. Finansiering från Kommunen, med 1 890 miljoner kronor,
2. Medfinansiering från Regionen, med 1 890 miljoner kronor,
3. Medfinansiering från Staten, med 3 220 miljoner kronor.

1–3 ovan i denna Punkt 6.1 utgör "**Projektmedlen**".

Tidpunkterna för Projektmedlens tillskjutande och fördelning på de olika Kollektivtrafikobjekten redovisas i Bilaga 1.

Därutöver, d.v.s. utanför Projektmedlen, svarar Regionen för trafikering, om inte annat avtalas. Utanför Projektmedel ligger även Kommunens Bostadsåtagande och finansiering av Cykelobjekten samt Parternas åtagande i övrigt enligt Bilaga 2 samt respektive Objektavtal. Kommunen och Regionen står för sina egna kapitaltjänstkostnader (avskrivningar och ränta) för investeringen Kommunen respektive Regionen finansierar/medfinansierar i denna överenskommelse.

Det noteras därvid att Projektmedlen och fördelningen av dessa är uppdelade på de Kollektivtrafikobjekt såsom framgår av respektive Objektavtal och enligt vad som anges i Bilaga 1. Villkoren i Ramavtalet avseende t.ex. tillskjutande av Projektmedlen, justering av Projektmedlen, förändringar av omfattning och utformning av Kollektivtrafikobjekt m.m. gäller för respektive Kollektivtrafikobjekt enskilt och inte för Kollektivtrafikobjekten sammantaget.

Beträffande linbanan bedömer Sverigeförhandlingen att objektet kan uppfylla kraven för att kunna få medel från stadsmiljöavtal för ytterligare statlig finansiering. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen avser söka ytterligare statlig finansiering på 280 mnkr, genom exempelvis stadsmiljöavtal, för att uppnå 50 procent statlig medfinansiering även för objektet Linbana centrum Järntorget – Wieselgrensplatsen. Om sådan statlig finansiering beviljas ska den fördelas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen så att båda parter får ett lika stort avdrag från ursprungssumman på 1 890 mnkr per part.

Kommunen och Regionen är överens om att detta Ramavtal samt Objektavtalen endast reglerar dessa två parters ansvar för finansiering av de Kollektivtrafikobjekt som avses i dessa avtal. Fördelning av ansvar och kostnader för infrastruktur för kollektivtrafik enligt dessa avtal är inte bindande för Kommunen och Regionen vid tolkning eller tillämpning av tidigare avtal mellan dessa två parter eller vid ingående av framtida avtal som gäller ansvaret för kostnader för infrastruktur för kollektivtrafik.

6.2 Kommunen, i sin egenskap av huvudman och ansvarig för genomförande av Kollektivtrafikobjekten, ska (via Styrelsen, se Punkt 9) informera övriga Parter så snart Kommunen ser en risk för kostnadsökningar avseende något Kollektivtrafikobjekt.

6.3 Vid kostnader som överstiger den samlade finansiering i 6.1 ska Kommunen och Regionen svara för att finansiera en lika stor andel av kostnadsökningarna, förutsatt att endera Part inte åberopat någon av omständigheterna som anges av punkt 15. Kommunen och/eller Regionen svarar dock alltid var för sig för kostnadsökningar för av Kommun respektive Region påkallad/initierad standardhöjning, tillägg och/eller andra förbättringar som överstiger den samlade finansieringen i 6.1. Det förutsätts därvid att sådana av Kommun/Region påkallade/initierade förändringar måste vara genomförbara med beaktande av den övergripande funktionen och tidplanen för Projektet.

6.4 När det i detta Ramavtal hänvisas till utgifter och andra finansiella regleringar är dessa angivna i prisnivå januari 2016. Samtliga utgifter och finansiella regleringar, inklusive angivna belopp för medfinansiering, ska justeras baserat på utvecklingen av KPI enligt vad som anges i Bilaga 1.

6.5 Utöver vad som anges i detta Ramavtal samt Bilaga 1 redovisas ytterligare villkor för tillskjutande av Projektmedlen i respektive Objektavtal.

6.6 Genomförandet av Cykelobjekten ska finansieras av Kommunen. Staten bidrar som medfinansiär med 25 % av investeringsutgifterna för angivna Cykelobjekt, som framgår av Bilaga 1.

7. Tidplan

7.1 Kommunen har upprättat en övergripande tidplan för Projektet vilken framgår av Bilaga 2. Kommunen har vid upprättandet av den övergripande tidplanen så långt det är möjligt i detta skede tagit hänsyn till den risk för förseningar av Projektet som kan komma att följa av bland annat antagandeprocesser av detaljplaner, miljöaspekter m.m. Tiden är dock angiven exklusive tid för överklaganden.

7.2 Parterna ska hålla varandra informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanerna.

7.3 För det fall Projektet skulle försenas jämfört med den övergripande tidplan som inkluderats i Bilaga 2 åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet eller Objektavtal åvilar Parterna, oaktat att fullgörandetidpunkten för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt.

7.4 Kommunen och Regionen kan träffa överenskommelse om att tidigarelägga sin finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten enligt Bilaga 1 för att möjliggöra tidigare projektstarter för Kollektivtrafikobjekten. För det fall att sådan(a) överenskommelse(r) träffas ska detta göras med beaktande av den påverkan detta kan få på samtliga Kollektivtrafikobjekt och under förutsättning att Kommunen i samråd med Regionen har övervägt vilka konsekvenser sådan(a) tidigare projektstart(er) får. En eventuell överenskommelse om att tidigarelägga finansiering respektive medfinansiering av Kollektivtrafikobjekten enligt Bilaga 1 ska inte medföra några konsekvenser såvitt avser Statens skyldighet att betala in sin medfinansiering enligt Bilaga 1. Information om sådan överenskommelse om ändrad tidplan ska presenteras för Styrelsen.

8. Drift, underhåll och äganderätt

8.1 Kommunen ska äga samtliga de anläggningar som blir resultatet av Kollektivtrafikobjekten. Regionen ska svara för trafikering, om inte annat avtalas. Ansvar för drift och underhåll av samtliga sådana anläggningar regleras i gällande och framtida avtal mellan Kommun och Region.

8.2 Kommunen ska äga samtliga Cykelobjekt och ska svara för drift och underhåll av anläggningarna.

9. Organisation och samverkan

9.1 För att möjliggöra utbyggnaden av Projektet i tid och inom ramen för Projektmedlen krävs att samtliga Parter bemannar sin organisation med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra Projektet.

9.2 Parternas samverkan ska huvudsakligen ske på två nivåer:
Dels genom ett partssammansatt övergripande samverkansorgan för principiella frågor med överblick över Projektet ("**Styrelsen**"). Styrelsens sammansättning framgår av Punkt 9.5.
Dels genom partssammansatta samverkansorgan för stöd i arbetet med genomförandet av respektive Objektavtal ("**Projektstyrelser**"). Projektstyrelsernas respektive sammansättning framgår av Punkt 9.11.

9.3 Styrelsen och respektive Projektstyrelse kan besluta att representanter från andra intressenter ska kallas till och får närvara vid ett eller flera möten då så bedöms nödvändigt och lämpligt och kan även när så bedöms erforderligt adjungera lämplig person med expertkompetens, för deltagande i en eller flera frågor.

9.4 Parterna ska gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med genomförandet av Projektet. Kommunen har huvudansvar för att upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga Parter.

Styrelsen

9.5 Staten tillsätter Styrelsens ordförande. 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.

9.6 Styrelsen ska behandla frågor som rör Projektet. Som ett led i detta arbete ska Styrelsen tillse att Projektet genomförs i enlighet med Ramavtalet.

9.7 Styrelsen behandlar frågor såsom:

- Projektets omfattning och avgränsning
- Tidplan för Projektet
- Budget och prognoser för Projektet, samt
- Andra frågor av stor vikt eller av väsentlig betydelse

Avsikten är att frågor som gäller praktiska utförandebeslut inte ska behöva föras upp i Styrelsen, dvs. enbart frågor som har viss betydelse ska föras till Styrelsen.

9.8 Inom ramen för Styrelsens arbete åligger det att följa respektive Projektstyrelse.

9.9 De överenskommelser etc. som träffas inom Styrelsen tas i konsensus och kan komma att behöva godkännas av respektive Parts beslutande organ för att äga giltighet.

9.10 Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen avseende Projektets genomförande. Uppföljningen innefattar Ramavtalet, eventuella ändringar och tilläggsavtal såsom ökat bostadsbyggande och ekonomi i Projektet, finansiering och restidsnytta. Uppföljningen sker årsvis baserat på, bland annat, av Kommunen och Regionen insänd redovisning.

Projektstyrelser

9.11 Kommunen ansvarar för att det bildas en Projektstyrelse avseende respektive Objektavtal. Respektive Projektstyrelse består av representanter från Kommunen och Regionen. Kommunen och Regionen ska utse två representanter vardera till respektive Projektstyrelse. Kommun och Region kan i konsensus bjuda in andra parter om så bedöms vara relevant. Kommunen utser ordförande.

9.12 Respektive Projektstyrelse ansvarar för att, vid behov och utifrån Genomförandeavtalen, besluta på mer detaljerad nivå avseende åtgärder rörande Bostadsåtaganden, Cykelobjekt och Kollektivtrafikobjekt som omfattas av respektive Projektstyrelses Objektavtal.

9.13 Som princip ska varje Projektstyrelse ha ett långtgående mandat att träffa överenskommelser och verkställa dessa inom Projektet såvitt avser relevant Objektavtal, så länge sådana överenskommelser eller verkställande inte står i strid med Projektet, Ramavtal eller de ekonomiska ramar som fastställts för Projektet. Varje Projektstyrelse har även skyldighet att tillse att information ges såsom föreskrivs i Punkt 4.4.

9.14 De överenskommelser etc. som träffas inom respektive Projektstyrelse tas i konsensus.

10. Markåtkomst

10.1 Kommunen åtar sig att med Projektmedel svara för den markåtkomst som behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjekten, enligt de förutsättningar som närmare regleras i Objektavtalen.

11. Särskilt om detaljplaner

11.1 Parterna är medvetna om att Kommunens beslutande organ beslutar om att anta detaljplaner. Beslut om detaljplan ska föregås av samråd med de som berörs av detaljplanen och Kommunen ska även vidta andra beredningsåtgärder enligt lag för antagande av detaljplan. Parterna är medvetna om att sakägare har rätt att överklaga beslut om antagande av detaljplan och att beslut kan komma att prövas av behöriga instanser. Planläggningsprocessen kan således komma att påverka Projektets tidplan samt slutliga linjedragningar och hållplatsval.

11.2 Med hänvisning till Punkt 11.1 är Parterna medvetna om att respektive Objektavtal inte är bindande för Kommunen vid prövning av detaljplan.

11.3 Respektive Kollektivtrafikobjekt kommer att planläggas enligt gällande lagstiftning. Den slutliga linjedragningen av Kollektivtrafikobjekten ska göras i samråd med berörda Parter inom ramen för planläggningen.

12. Avtalstid och uppsägning

12.1 Ramavtalet och respektive Objektavtal gäller från dess ikraftträdande och intill dess att Projektet genomförts och Parternas övriga åtaganden enligt Ramavtalet och Objektavtalet

har fullgjorts.

12.2 Ramavtalet och respektive Objektavtal kan inte sägas upp eller frånträdas av Part med mindre än att samtliga berörda Parter enas därom, med undantag av de förutsättningar som anges i punkt 15.

13. Ändring av avtalet

Samtliga ändringar och tillägg till detta Ramavtal eller något av Objektavtalen ska vara skriftliga och godkända av berörda Parters beslutande organ för att gälla.

14. Avtalets giltighet

Detta Ramavtal träder ikraft när det har undertecknats av samtliga Parter och under förutsättning att nedanstående beslut har fattats och vunnit laga kraft:

- Västra Götalandsregionens regionfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft;
- Göteborgs Stads kommunfullmäktige godkänner Ramavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft; och
- Regeringen och i förekommande fall Riksdagen godkänner Ramavtalet.

15. Ändrade förutsättningar

Om något villkor enligt Punkt 14 inte kan uppfyllas av en eller flera Parter, ska Parterna gemensamt diskutera förutsättningarna för om/att villkoren i Punkt 14 ska kunna uppfyllas samt vilka för Parterna godtagbara anpassningar av Ramavtalet och/eller Objektavtalet som krävs för att söka uppnå ett ikraftträdande av detta Ramavtal. Finner Part eller Parterna efter sådana diskussioner att det inte finns förutsättningar för att uppnå ett ikraftträdande även efter föreslagna anpassningar av avtalen, ska Parternas förhandlingsskyldighet enligt denna punkt vara uppfyllda.

När Ramavtalet har trätt i kraft, och om något Bostadsåtagande, Cykelobjekt eller Kollektivtrafikobjekt inte kan genomföras på grund av, t.ex. men inte begränsat till, bristande geotekniska eller geologiska förutsättningar eller att planer, tillstånd eller liknande inte erhålls eller erhålls med innehåll som i viss mån avviker från vad som förutsättes vid detta Ramavtals respektive relevant Objektavtals ingående, eller om kostnadsökningar överstigande vad som anges i Punkt 6.1 uppstår under det fortsatta projekteringsarbetet ska följande gälla.

Endera Part till det relevanta Objektavtalet kan i god anda och med utgångspunkt i villkoren i Ramavtalet föra upp frågan till Styrelsen och baserat på erforderligt underlag påkalla diskussion om hur detta ska påverka det berörda Bostadsåtagandet, Cykelobjektet eller Kollektivtrafikobjektet och förutsättningarna för dess uppfyllande. Sådan diskussion kan avse tidplan, funktion och/eller kostnad men ska endast hänföra sig till det Bostadsåtagande,

Cykelobjekt eller Kollektivtrafikobjekt vars genomförande har påverkats/förhindrats. Utgångspunkten för en sådan diskussion ska vara att enas om sådana anpassningar av Ramavtalet och/eller Objektavtalet som krävs för att så långt som möjligt vidmakthålla de principer som legat till grund för ingående av detta Ramavtal (dock med beaktande av de förhållanden/ändrade förutsättningar som föranlett sådan diskussion/justering).

Om en situation som anges ovan medför en för berörd Part förändring av en väsentlig förutsättning för det relevanta Objektavtalet och förutsatt att Parterna i god anda sökt enas om anpassningar av Ramavtalet och/eller Objektavtalet men inte kunnat uppnå enighet, ska berörd Part äga rätt att säga upp det berörda Objektavtalet till upphörande. Inför en sådan uppsägning och avveckling av det berörda Objektavtalet ska Parterna i god anda diskutera och söka enighet om konsekvenserna på Ramavtalet och övriga Objektavtal och andra relevanta aspekter såsom t.ex. konsekvenser som kan medföras på övriga (befintliga) delar av det kollektivtrafiksystemet och på bostadsåtagandet som Objektavtalet hänför sig till.

Om ett Objektavtal sägs upp till upphörande av endera Part enligt ovan eller om Parterna enas om att ett Objektavtal ska upphöra ska berörda Parter i en sådan situation svara för då nedlagda kostnader ("förgäveskostnader") baserat på Parternas respektive finansieringsåtagande enligt Bilaga 1, Tabell 3 – "Parternas årliga tillskott till utbyggnad av Kollektivtrafikobjekten" oavsett vilken eller vilka Part(er) som faktiskt har tillskjutit medel vid den tidpunkten.

Göteborg, 14/12 2017

Göteborgs Stad

Johnny Magnusson

Västra Götalandsregionen

Staten genom Sverigeförhandlingen

Bilagor:

Bilaga 1 - Finansieringsplan

Bilaga 2 - Specifikation inklusive tidplan

Kumm2017/01755

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG
BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN

Denna bilaga syftar till att beskriva hur Kollektivtrafikobjekten och Cykelobjekten i Ramavtal 7 – Storstad Göteborg ska finansieras och betalas.

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

Till följd av avrundning av beloppen i denna Bilaga 1 kan avvikelser mellan total- respektive delsummor förekomma.

1. Finansiering och medfinansiering av Kollektivtrafikobjekt

Parternas finansiering av investeringar i infrastrukturen för Kollektivtrafikobjekten framgår av Tabell 1 – Finansiering av Kollektivtrafikobjekten.

Tabell 1 – Finansiering av Kollektivtrafikobjekten

Miljoner kronor					
Intäkter	**Summa**	**Norra Älvstranden, centrala delen**	**Centrum Järntorget-Wieselgrenplatsen**	**Backa-stråket**	**Norra Älvstranden, nordvästra delen**
Statlig medfinansiering, nationell plan	2764	2080	225	167	292
Statlig medfinansiering, länsplan	456	320	45	33	58
Göteborgs stad	1890	1200	415	100	175
Västra Götalandsregionen	1890	1200	415	100	175
Summa finansiering	**7000**	**4800**	**1100**	**400**	**700**

Av Tabell 2 – Årliga investeringskostnader framgår den årliga investeringsplanen för Kollektivtrafikobjekten i januari 2016 års prisnivå i enlighet med tidplanen i Bilaga 2.

Tabell 2 – Årliga investeringskostnader för Kollektivtrafikobjekten

Miljoner kronor																			
Intäkter	**Summa**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**
Spårväg & Citybuss Norra Älvstr.	4800	0	50	50	450	450	0	0	0	25	25	225	390	165	660	660	660	660	330
Linbanan Centrum	1100	77	341	440	242	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Citybuss Backa-stråket	400	0	0	20	20	180	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Citybuss Norra Älvstranden (V och NV delen)	700	0	0	14	168	0	0	0	0	0	0	28	28	252	210	0	0	0	0
Summa	**7000**	**77**	**391**	**524**	**880**	**630**	**180**	**0**	**0**	**25**	**25**	**253**	**418**	**417**	**870**	**660**	**660**	**660**	**330**

Av Tabell 3 framgår Parternas årliga tillskott till utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten i januari 2016 års prisnivå. Statens tillskott i nationell plan enligt Tabell 3 utgörs av 480 miljoner kronor samt 75 procent av Statens totala medfinansiering i nationell plan kopplat till bostadsåtagandet, för Kollektivtrafikobjekten. Tillskott av resterande 25 procent av Statens medfinansiering i nationell plan kopplat till bostadsåtagandet ("Slutfinansiering") villkoras av Kommunens bostadsåtagande och beskrivs i avsnitt 2. Slutfinansiering av Kollektivtrafikobjekten och bostadsåtagande.

Tabell 3 – Parternas årliga tillskott till utbyggnad av Kollektivtrafikobjekten

Miljoner kronor																			
	Total	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Statlig medfinansiering Nationell plan	2193	11	67	90	254	217	53	0	0	9	9	90	140	149	293	233	233	233	112
Statlig medfinansiering Länsplan	456	3	17	25	56	45	15	0	0	2	2	17	29	32	62	43	42	42	24
Göteborgs stad	2461	34	166	222	320	210	67	0	0	8	8	82	144	132	297	219	220	220	112
Västra Götalands regionen	1890	29	141	187	250	158	45	0	0	6	6	64	105	104	218	165	165	165	82
Summa	**7000**	**77**	**391**	**524**	**880**	**630**	**180**	**0**	**0**	**25**	**25**	**253**	**418**	**417**	**870**	**660**	**660**	**660**	**330**

2. Slutfinansiering av Kollektivtrafikobjekten och bostadsåtagande

Statens tillskott i nationell plan enligt Tabell 3 utgörs av 480 miljoner kronor samt 75 procent av Statens totala medfinansiering i nationell plan kopplat till bostadsåtagandet, för Kollektivtrafikobjekten för Projektet. Tillskott av resterande 25 procent av Statens medfinansiering i nationell plan kopplat tillbostadsåtagandet ("Slutfinansiering") villkoras av att Kommunens Bostadsåtagande enligt punkt 4.2 i Objektavtalet ("Bostadsåtagandet") fullgörs, och kommer att ske i enlighet med Tabell 4.

Om Bostadsåtagandet uppfylls innan 2035 (2030 för Kollektivtrafikobjekt Linbana Centrum) betalas Slutfinansiering ut 2035 (2030 för Kollektivtrafikobjekt Linbana Centrum). Om Kommunen inte uppfyllt sitt Bostadsåtagande vid dessa tidpunkter betalas Slutfinansiering ut så snart Kommunens bostadsåtagande uppfylls. Bostadstillskotten betalas dock ut av Staten till Kommunen senast år 2040.

Tabell 4 – Slutfinansiering från Staten

Miljoner kronor i januari 2016 års prisnivå			Bostadstillskott (antal)	
	Slutfinansiering 2030	**Slutfinansiering 2035**	**Åtagande 2030**	**Åtagande 2035**
Göteborgs stad	56	515	4 500	41 180
Summa totalt		**571**		

3. Finansiering och medfinansiering av Cykelobjekten

Parternas respektive finansiering av Cykelobjekten framgår av Tabell 5.1 och 5.2.

För Cykelobjekt med en total investeringsutgift på mer än 50 miljoner kronor betalar Staten löpande sin andel under investeringstiden (se tabell 5.1). För övriga cykelobjekt betalar Staten ut medel när respektive Cykelobjekt är färdigställt i enlighet med Objektsavtalet (se tabell 5.2).

Tabell 5.1 – Finansiering av större Cykelobjekt

Miljoner kronor										
	Summa:	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Göterborg										
Backaplan - Bräckemotet	**54**		**15**	**13**	**26**					
Statlig medfinansiering	13,5		3,75	3,25	6,5					
Backaplan - Kärra	**60**					**20**	**7**	**11,5**	**7,5**	14
Statlig medfinansiering	15					5	1,75	2,875	1,875	3,5
Summa investering	**114**	**0**	**15**	**13**	**26**	**20**	**7**	**11,5**	**7,5**	**14**
Summa statlig medfinansiering	28,5	0	3,75	3,25	6,5	5	1,75	2,875	1,875	3,5

Tabell 5.2 – Finansiering av övriga Cykelobjekt

Miljoner kronor		
	Investeringskostnad	**Statlig medfinansiering**
Göteborg		
Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)	30	7,5
Nya Allén	12	3
Övre Husargatan – Sprängkullsgatan	6	1,5
Annedalsmotet - Götaplatsen	28	7
Stigberget - Saltholmen	45	11,25
Sahlgrenska – Mölndal (Gbg)	6	1,5
Summa	**127**	**31,75**

Komm2017/01755

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG
BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

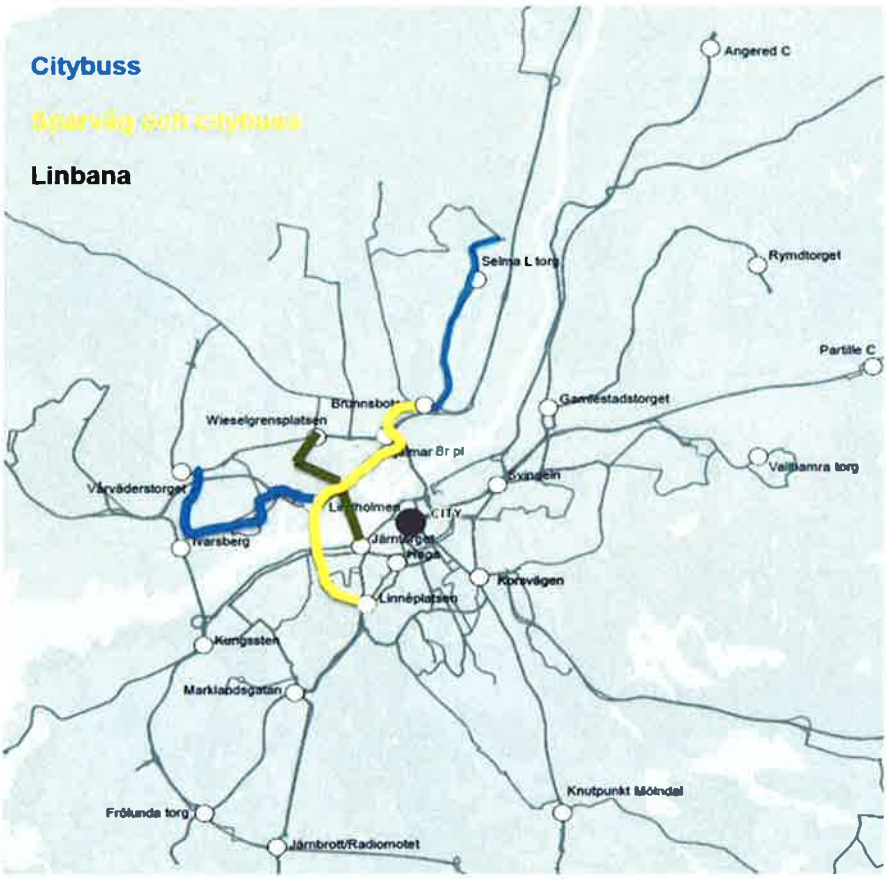
Denna bilaga syftar till att beskriva Kollektivtrafikobjektens respektive Cykelobjektens specifikation och tidplan.

1 Göteborgs Stad

1.1 De Kollektivtrafikobjekt i Göteborgs Stad som avtalas är följande:

- Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen (Brunnsbo-Lindholmen-Linnéplatsen)
- Linbana centrum Järntorget – Wieselgrensplatsen
- Citybuss - BRT Backastråket
- Citybuss - BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen (förberett för spårutbyggnad)

Kollektivtrafikobjekten beskrivs närmare i Punkt 2 nedan.



1.3 Dessutom avtalas om ett antal Cykelobjekt som beskrivs närmare i Punkt 3 nedan.

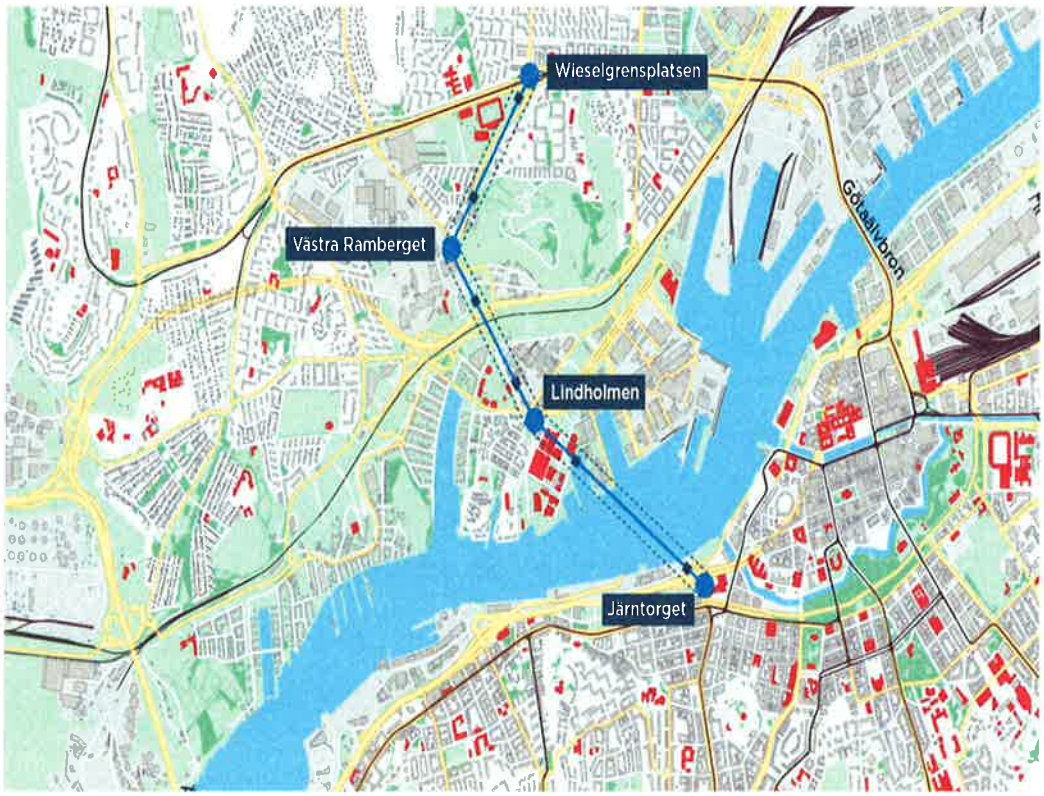
2 Beskrivning av Kollektivtrafikobjekten

2.1 SPÅRVÄG OCH CITYBUSS NORRA ÄLVSTRANDEN, CENTRALA DELEN

Typ av anläggning: Tingstadsvägen-Hjalmar Brantingsplatsen: Spåranläggning i gata, körbar för buss med möjlighet till el-laddning/eldrift. Frihamnen-Lindholmen: Spåranläggning egen bana. Lindholmen-Linnéplatsen: Spåranläggning och bussgata i tunnel alternativt bro under/över älven.
Sträcka: ca 7 500 m
Preliminära hållplatser: Brunnsbotorget, Anekdotgatan, Tingstadsvass, Hjalmar Brantingsplatsen, Frihamnen/Pumpgatan, Regnbågsgatan, Lindholmen, Stigbergstorget, Linnéplatsen
Antal resenärer: ca 20 000 resenärer per dygn på Lindholmsförbindelsen år 2035.

2.2 LINBANA CENTRUM JÄRNTORGET-WIESELGRENSPLATSEN

Typ av anläggning: 3-kablig Stadslinbana, helt integrerad i kollektivtrafikens stomtrafiksystem
Sträcka: ca 3 000 m
Hållplatser: Wieselgrensplatsen, Västra Ramberget, Lindholmen, Järntorget
Antal resenärer: 7000-13 000 resor per dygn, varav nästan 2 000 under maxtimmen, enbart beräknat på överflyttningar från annan kollektivtrafik. Inom ramen för pågående genomförandestudie ska mer noggranna analyser göras av ny genererat resande, överflyttat resande från bil, cykel och gång samt turist- och rekreationsresor.



2.3 Citybuss - BRT Backastråket

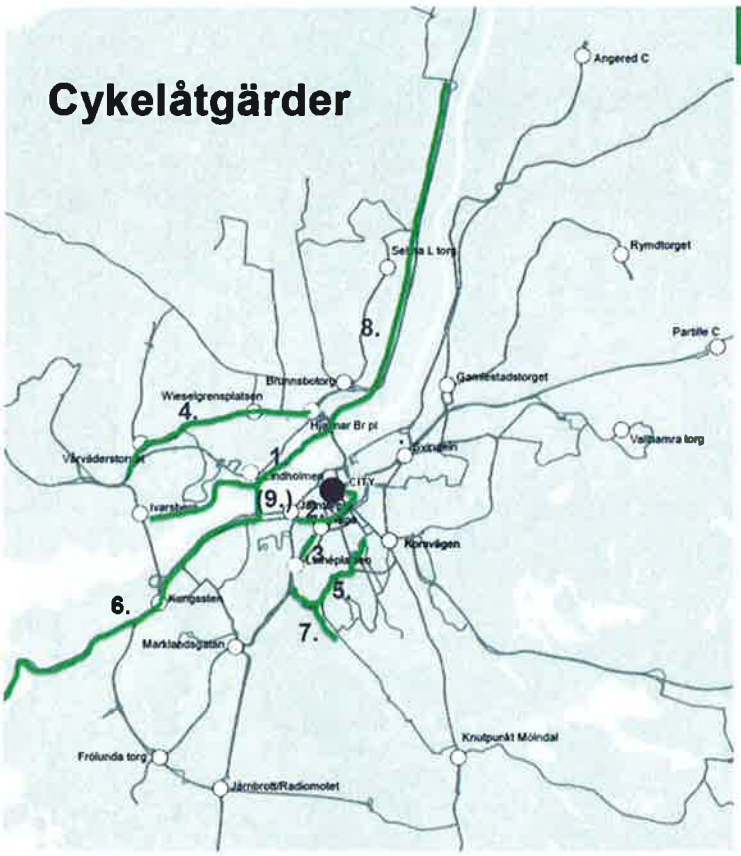
Typ av anläggning: "Citybuss" BRT-anläggning med egen körbana och möjlighet till el-laddning/eldrift, med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg
Sträcka: ca 3 500 m
Preliminära hållplatser: Körkarlens gata, Akkas gata, Selma Lagerlöfs torg, Sägengatan, Backa Kyrkogata, Björkrisvägen, Balladgatan
Antal resenärer: ca 12 000 resenärer per dygn beräknas år 2035.

2.4 Citybuss - BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen (förberett för spårutbyggnad)

Typ av anläggning:
Lindholmen – Ivarsbergsmotet: Konceptupprustning "Citybuss" BRT med möjlighet till el-laddning/eldrift.
Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget: "Citybuss" BRT anläggning med möjlighet till el-laddning/eldrift i egen körbana med linjeföring och sektionsbredd förberedd för spårväg.
Sträcka: ca 5 000 m
Preliminära hållplatser: Sannegårdshamnen, Nordviksgatan, Sörhallstorget, Eriksbergstorget, Pölsebo, Ivarsberg, Ny hållplats X, Vårväderstorget
Antal resenärer: ca 17 000 resenärer per dygn i ett snitt strax väster om Lindholmen och ca 6 000 resenärer per dygn i ett snitt strax norr om Ivarsbergsmotet beräknas 2035.

3. Beskrivning av Cykelobjekt för Göteborgs Stad

Kommunerna åtar sig dessutom att genomföra följande överenskomna cykelåtgärder:



Cykelåtgärder	Kostnad Mnkr
1. Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)	30
2.Nya Allén	12
3.Övre Husargatan – Sprängkullsgatan	6
4.Backaplan – Bräckemotet	54
5.Annedalsmotet - Götaplatsen	28
6.Stigberget – Saltholmen	45
7.Sahlgrenska – Mölndal	6
8.Backaplan – Kärra	60
(9.) Cykelmöjligheter på kollektivtrafikförbindelse över Göta Älv, Stigberget-Lindholmen (ingår för närvarande i beräkningen för broalternativet Lindholmsförbindelsen)	-
TOTALT	241
Medfinansiering 25 %	60,25
Totalt investeringskostnad för Göteborgs Stad efter medfinansiering Sverigeförhandlingen	**180,75**

3 Ansvarsfördelning och genomförande

3.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur åtgärderna ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet.

3.2 Kommunen bär huvudansvaret för genomförande av åtgärder och ansvarar för den formella handläggningen, fördjupade studier inom ramen för planläggningen, utarbetande av byggplan och eventuella andra planer enligt lagen om byggande av infrastruktur, upphandling av entreprenader och dylikt.

3.3 Kommunen ska inom ramen för projektmedel ansvara för framtagande av underlag för tillståndsverksamhet kopplat till anläggningen samt för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av de åtgärder som omfattas av Kommunens ansvar enligt Ramavtalet och respektive Objektavtal.

3.4 Regionen åtar sig att i kommande planering verka för att kollektivtrafikutbyggnad bidrar till att sprida resenärsnyttan samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttan.

3.5 Ett Genomförandeavtal innehållandes detaljerade former för hur planläggningsprocesser, upphandlingar, påverkan på trafik, påverkan på kommunala anläggningar, etc. ska utarbetas mellan Kommunen och Regionen så snart det är möjligt och godkännas i respektive Parts/Kommuns beslutande organ.

4 Tidplan

4.1 Följande tidplan ska gälla för Projektet. Tiderna är angivna exklusive tid för överklaganden.

TIDPLAN Storstadsobjekt	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Spårväg & Citybuss Norra Älvstranden (Centrala delen)																		
DelFrihamnen-Lindholmen																		
DelLindholmen-Linneplatsen																		
DelBackaplan-Brunnsbo																		
Linbana centrum																		
Citybuss Backastråket																		
Citybuss Norra Älvstranden (NV och V)																		

Projektering och byggnation

4.2 Kommunen har upprättat nedanstående tidplaner för respektive Cykelobjekt:

Tiderna är angivna exklusive tid för överklaganden.

TIDPLAN Cykelstråksobjekt	Investeringsvolym	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)	30 miljoner kr										
Nya Allén	12 miljoner kr										
Övre Husargatan-Sprängkullsgatan	6 miljoner kr										
Backaplan-Bräckemotet	54 miljoner kr										
Annedalsmotet-Götaplatsen	28 miljoner kr										
Stigberget-Saltholmen	45 miljoner kr										
Sahlgrenska-Kommungränsen Mölndal	6 miljoner kr										
Backaplan-Kärra	60 miljoner kr										

Komm2017/01755

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

OBJEKTAVTAL – SPÅRVÄG OCH CITYBUSS

NORRA ÄLVSTRANDEN, CENTRALA DELEN

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

OBJEKTAVTAL SPÅRVÄG OCH CITYBUSS NORRA ÄLVSTRANDEN, CENTRALA DELEN

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

1. Parter

Detta objektavtal ("**Objektavtalet**") är daterat 14/12 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Västra Götalandsregionen
4. Göteborgs Stad

vilka i det följande benämns enskilt för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**". Göteborgs Stad benämns i det följande enskilt för "**Kommunen**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns i det följande enskilt för **"Staten"** och Västra Götalandsregionen benämns i det följande enskilt för **"Regionen"**.

Objektavtalet fogas till Ramavtal 7 – Storstad Göteborg daterat 14/12 2017 ("**Ramavtalet**") och syftar till att utöver vad som anges i Ramavtalet reglera förutsättningarna för utbygganden av Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen ("**Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen**") och därtill relaterade Cykelobjekt och Bostadsåtaganden.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

2. Inledning

Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtalet kommit överens om de övergripande förutsättningarna för utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.

3. Objektavtalets omfattning

3.1 Utformning av Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen framgår av Ramavtalets Bilaga 2.

3.2 Frågor om huvudmannaskap och fördelning av ansvar och åtgärder såvitt avser Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen framgår av Ramavtalet.

3.3 Beräknad investeringsutgift för Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen framgår av Ramavtalets Bilaga 1. Finansieringsprinciper för Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen framgår av Ramavtalet.

3.4 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen ska bidra till etablering av totalt 32 000 (trettiotvåtusen) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4.2 nedan.

4. Parternas åtaganden

4.1 Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen ska finansieras av Parterna enligt vad som anges i Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 1.

4.2 Kommunen åtar sig själv eller genom annan markägare/exploatör utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra 32 000 bostäder ("**Bostadsåtagandet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen**"). Bostadsbyggandet kommer att följas upp årligen av Styrelsen. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter Objektavtalets ingående och till och med år 2035.

4.3 Kommunen åtar sig att själv och utanför Projektmedel genomföra följande Cykelobjekt kopplade till Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen ("**Cykelobjekten Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen**"):

1) Norra Älvstranden (Hisingsbron-Älvsborgsbron)

Sträckan mellan Älvsborgsbron och den planerade Hisingsbron ska rustas upp. Stråket är utpekat som en pendlingscykelväg i Stadens cykelprogram vilket innebär att framkomligheten och standarden ska vara extra god för att erbjuda en möjlighet att cykla längre sträckor med lite högre hastighet. Idag är cykelbanan inte så bred och är i behov av en förhöjd standard för att skapa god framkomlighet och säkerhet. Vissa stråk kan dessutom behöva dras om för en bättre framkomlighet. Längs Norra Älvstranden pågår och planeras flera stora Stadsutvecklingsprojekt. Läget är centralt och potentialen för de boende och verksamma i området ta sig fram med cykel och kollektivtrafik längs stråket ska vara mycket goda. För att kunna förverkliga den potentialen behöver framkomligheten och kvaliteten förbättras längs cykelstråket. Med både god kollektivtrafik och goda cykelmöjligheter ökar flexibiliteten och valmöjligheter för att välja hållbara färdsätt.

5) Annedalsmotet-Götaplatsen

Sträckan utgör ett pendlingscykelstråk som behöver en kvalitetsförstärkning. Sträckan är en viktig länk med många arbetsplatser, skolor och sjukhus längs stråket. Därmed förbättras möjligheterna för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

6) Stigberget-Saltholmen

Ett pendlingscykelstråk som behöver kvalitets höjas för bättre framkomlighet och säkerhet. Stråket erbjuder möjligheten att på ett bra sätt cykelpendla en längre sträcka in mellan Saltholmen och centrala Göteborg. Cykelstråket skapar goda cykelmöjligheter till spårväg Norra Älvstranden – centrala delen, samt till metrobuss mellan Kungssten och Mölndal. Därmed förbättras möjligheterna för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

7) Sahlgrenska-Mölndal (på Göteborgs sida kommungränsen)

Innefattar förbättringar av cykelstråket som kopplar till en planerad uppgradering av cykelstråket på Mölndalssidan. Arbetspendlingen mellan Göteborg och Mölndal är stor. Genom att både erbjuda goda kollektivtrafikmöjligheter och goda cykelmöjligheter ökar flexibiliteten och valmöjligheterna för pendlare. Stråket är relativt plant och avstånden inte längre än att det är möjligt att cykla.

4.4 Kommunen ska finansiera och Staten ska bidra med medfinansiering av Cykelobjekten Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen enligt Ramavtalets Bilaga 1.

4.5 Kommunen och Regionen bekostar kostnadsökningar för Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen enligt vad som anges i Punkt 6.3 i Ramavtalet.

4.6 Kommunen och Regionen ska snarast träffa Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets bilagor.

5. Betalning

Betalningstidpunkter för Parternas åtagande att finansiera Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen och Cykelobjekten Spårväg Norra Älvstranden, Centrala delen framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

6. Mark- och dataåtkomst

6.1 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för Kollektivtrafikobjektet Spårväg Norra Älvstranden, Centrala delen ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.2 I de fall fastighet ägs av Regionen och har upplåtits med tomträtt ska Regionen medverka till att Kommunen får utnyttja den rätt som Regionen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen.

6.3 Parterna är överens om att för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Spårväg Norra Älvstranden, Centrala delen ska, med Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Kommunen till självkostnadspris med sådana rättigheter att genomförande av Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, Centrala delen ska organiseras utifrån vad som framgår av punkt 9 i Ramavtalet.

7.2 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av

punkt 9.10 i Ramavtalet. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.2 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i 3 (tre) exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Göteborg, 14/12 2017

Göteborgs Stad

Johnny Magnusson

Västra Götalandsregionen

Staten genom Sverigeförhandlingen

Komm2017/01755

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

OBJEKTAVTAL – LINBANA CENTRUM

JÄRNTORGET – WIESELGRENSPLATSEN

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

OBJEKTAVTAL LINBANA CENTRUM JÄRNTORGET – WIESELGRENSPLATSEN

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

1. Parter

Detta objektavtal ("**Objektavtalet**") är daterat 14/12 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Västra Götalandsregionen
4. Göteborgs Stad

vilka i det följande benämns enskilt för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**".
Göteborgs Stad benämns i det följande enskilt för "**Kommunen**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns i det följande enskilt för **"Staten"** och Västra Götalandsregionen benämns i det följande enskilt för **"Regionen"**.

Objektavtalet fogas till Ramavtal 7 – Storstad Göteborg daterat 14/12 2017 ("**Ramavtalet**") och syftar till att utöver vad som anges i Ramavtalet reglera förutsättningarna för utbygganden av Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen ("**Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen**") och därtill relaterade Cykelobjekt och Bostadsåtaganden.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

2. Inledning

Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtalet kommit överens om de övergripande förutsättningarna för utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.

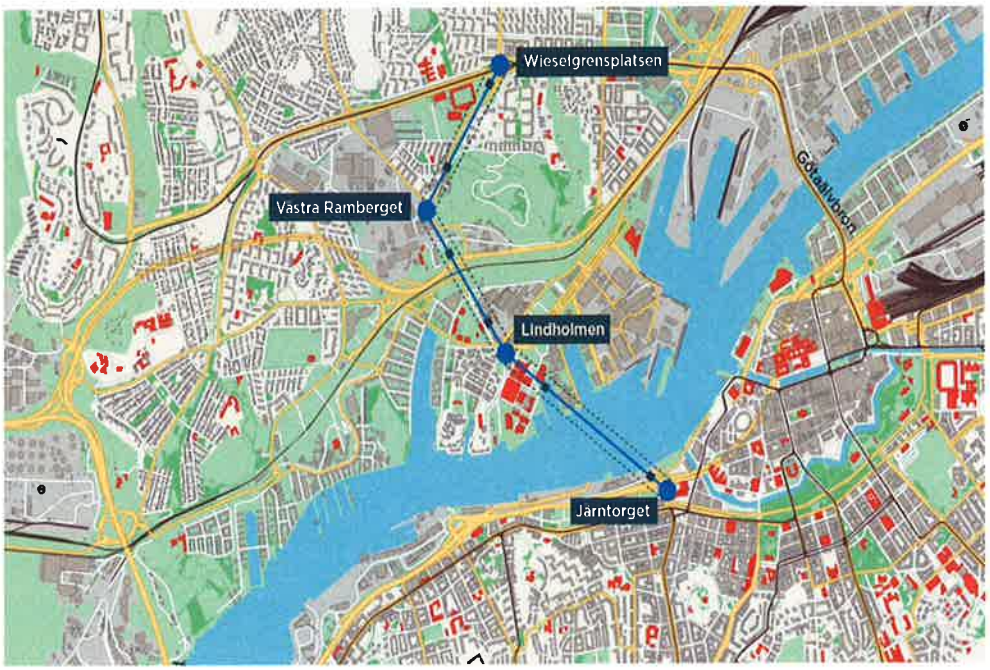
3. Objektavtalets omfattning

3.1 Utformning av Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen framgår av Ramavtalets Bilaga 2.

3.2 Frågor om huvudmannaskap och fördelning av ansvar och åtgärder såvitt avser Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen framgår av Ramavtalet.

3.3 Beräknad investeringsutgift för Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen framgår av Ramavtalets Bilaga 1. Finansieringsprinciper för Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen framgår av Ramavtalet.

3.4 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen ska bidra till etablering av totalt 4 500 (fyratusenfemhundra) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4.2 nedan.



4. Parternas åtaganden

4.1 Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen ska finansieras av Parterna enligt vad som anges i Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 1.

4.2 Kommunen åtar sig själv eller genom annan markägare/exploatör utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra 4 500 bostäder ("Bostadsåtagandet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen"). Bostadsbyggandet kommer att följas upp årligen av Styrelsen. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter Objektavtalets ingående och till och med år 2030.

4.3 Kommunen åtar sig att själv och utanför Projektmedel genomföra följande Cykelobjekt kopplade till Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen ("**Cykelobjekten Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen**"):

2) Nya Allén

Åtgärden syftar till att höja standarden och framkomligheten på cykelstråket längs Nya Allén, fram till Järntorget. Stråket är utpekat som en pendlingscykelväg i Stadens cykelprogram vilket innebär att framkomligheten och standarden ska vara extra god för att erbjuda en möjlighet att cykla längre sträckor med lite högre hastighet. Längs stråket ligger den planerade Västlänksstationen vid Haga. En förbättring av cykelstråket innebär också att linbanan knyts ihop med Stadens så kallade pendlingscykelvägnät, vars syfte är att knyta ihop Stadens tyngdpunkter med ett cykelnät som har extra god framkomlighet.

3) Övre Husargatan-Sprängkullsgatan
Åtgärden syftar till att höja standarden och framkomligheten på pendlingscykelstråket som kopplar ihop city med Linnéplatsen.

4.4 Kommunen ska finansiera och Staten ska bidra med medfinansiering av Cykelobjekten Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen enligt Ramavtalets Bilaga 1.

4.5 Sverigeförhandlingen bedömer att linbanan kan uppfylla kraven för att kunna få medel från stadsmiljöavtal för ytterligare statlig finansiering. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen avser att söka detta och avtalet med Sverigeförhandlingen utgör inget hinder för att söka ytterligare statlig medfinansiering upp till 50% av investeringsvolymen.

4.6 Kommunen och Regionen bekostar kostnadsökningar för Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen enligt vad som anges i Punkt 6.3 i Ramavtalet.

4.7 Kommunen och Regionen ska snarast träffa Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets bilagor.

5. Betalning

Betalningstidpunkter för Parternas åtagande att finansiera Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen och Cykelobjekten Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

6. Mark- och dataåtkomst

6.1 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.2 I de fall fastighet ägs av Regionen och har upplåtits med tomträtt ska Regionen medverka till att Kommunen får utnyttja den rätt som Regionen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen.

6.3 Parterna är överens om att för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen ska, med Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Kommunen till självkostnadspris med sådana rättigheter att genomförande av Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen kan bedrivas skyndsamt.

7. Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Linbana Centrum Järntorget-Wieselgrensplatsen ska organiseras utifrån vad som framgår av punkt [9] i Ramavtalet.

7.2 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av punkt 9.10 i Ramavtalet. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.2 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i 3 (tre) exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Göteborg, 14/12 2017

Göteborgs Stad

Västra Götalandsregionen

Johnny Magnusson

Staten genom Sverigeförhandlingen

Komm 2017/01755

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

OBJEKTAVTAL – CITYBUSS - BRT BACKASTRÅKET

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

OBJEKTAVTAL CITYBUSS - BRT BACKASTRÅKET

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

1. Parter

Detta objektavtal ("**Objektavtalet**") är daterat 14/12 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Västra Götalandsregionen
4. Göteborgs Stad

vilka i det följande benämns enskilt för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**". Göteborgs Stad benämns i det följande enskilt för "**Kommunen**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns i det följande enskilt för "**Staten**" och Västra Götalandsregionen benämns i det följande enskilt för "**Regionen**".

Objektavtalet fogas till Ramavtal 7 – Storstad Göteborg daterat 14/12 2017 ("**Ramavtalet**") och syftar till att utöver vad som anges i Ramavtalet reglera förutsättningarna för utbygganden av Citybuss - BRT Backastråket ("**Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket**") och därtill relaterade Cykelobjekt och Bostadsåtaganden.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

2. Inledning

Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtalet kommit överens om de övergripande förutsättningarna för utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.

3. Objektens omfattning

3.1 Utformning av Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket framgår av Ramavtalets Bilaga 2.

3.2 Frågor om huvudmannaskap och fördelning av ansvar och åtgärder såvitt avser Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket framgår av Ramavtalet.

3.3 Beräknad investeringsutgift för Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket framgår av Ramavtalets Bilaga 1. Finansieringsprinciper för Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket framgår av Ramavtalet.

3.4 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket ska bidra till etablering av totalt 3 340 (tretusentrehundrafyrtio) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4.2 nedan.

4. Parternas åtaganden

4.1 Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket ska finansieras av Parterna enligt vad som anges i Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 1.

4.2 Kommunen åtar sig själv eller genom annan markägare/exploatör utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra 3 340 bostäder ("**Bostadsåtagandet Citybuss - BRT Backastråket**"). Bostadsbyggandet kommer att följas upp årligen av Styrelsen. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter Objektavtalets ingående och till och med år 2035.

4.3 Kommunen åtar sig att själv och utanför Projektmedel genomföra följande Cykelobjekt kopplade till Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket ("**Cykelobjekten Citybuss - BRT Backastråket**"):

8) Backaplan-Kärra

Cykelsträckan från Backaplan utmed E6:an till Kärra är ett stråk inom pendlingscykelnätet och behöver rustas upp för att förbättra bland annat framkomligheten. Cykelstråket ligger parallellt med det föreslagna kollektivtrafikstråket i Backa. Med både god kollektivtrafik och goda cykelmöjligheter ökar flexibiliteten och valmöjligheter för att välja hållbara färdsätt.

4.4 Kommunen ska finansiera och Staten ska bidra med medfinansiering av Cykelobjekten Citybuss – BRT Backastråket enligt Ramavtalets Bilaga 1.

4.5 Kommunen och Regionen bekostar kostnadsökningar för Kollektivtrafikobjektet Citybuss – BRT Backastråket enligt vad som anges i Punkt 6.3 i Ramavtalet.

4.6 Kommunen och Regionen ska snarast träffa Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 2.

5. Betalning

Betalningstidpunkter för Parternas åtagande att finansiera Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket och Cykelobjekten Citybuss - BRT Backastråket framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

6. Mark- och dataåtkomst

6.1 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.2 I de fall fastighet ägs av Regionen och har upplåtits med tomträtt ska Regionen medverka till att Kommunen får utnyttja den rätt som Regionen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket.

6.3 Parterna är överens om att för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket ska, med Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Kommunen till självkostnadspris med sådana rättigheter att genomförande av Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket kan bedrivas skyndsamt.

Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Backastråket ska organiseras utifrån vad som framgår av punkt 9 i Ramavtalet.

7.2 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av punkt 9.10 i Ramavtalet. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.2 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i 3 (tre) exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Göteborg, 14/12 2017

Göteborgs Stad

Västra Götalandsregionen

Johnny Magnusson

Staten genom Sverigeförhandlingen

Komm2017/01755

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

OBJEKTAVTAL – CITYBUSS - BRT NORRA ÄLVSTRANDEN,

VÄSTRA OCH NORDVÄSTRA DELEN

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG

OBJEKTAVTAL CITYBUSS BRT-NORRA ÄLVSTRANDEN, VÄSTRA OCH NORDVÄSTRA DELEN

Innehållsförteckning

1. Parter
2. Inledning
3. Objektavtalets omfattning
4. Parternas åtaganden
5. Betalning
6. Mark- och dataåtkomst
7. Organisation och arbetssätt
8. Uppföljning
9. Objektavtalets giltighet

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

1. Parter

Detta objektavtal ("**Objektavtalet**") är daterat 14/12 2017 och har ingåtts mellan:

1. Staten genom Sverigeförhandlingen
2. Västra Götalandsregionen
4. Göteborgs Stad

vilka i det följande benämns enskilt för "**Part**" och gemensamt för "**Parterna**". Göteborgs Stad benämns i det följande enskilt för "**Kommunen**". Staten genom Sverigeförhandlingen benämns i det följande enskilt för **"Staten"** och Västra Götalandsregionen benämns i det följande enskilt för **"Regionen"**.

Objektavtalet fogas till Ramavtal 7 – Storstad Göteborg daterat 14/12 2017 ("**Ramavtalet**") och syftar till att utöver vad som anges i Ramavtalet reglera förutsättningarna för utbygganden av BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen ("**Kollektivtrafikobjektet Citybuss - BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen**") och därtill relaterade Cykelobjekt och Bostadsåtaganden.

Om inte annat anges nedan ska definierade begrepp ha samma innebörd som i Ramavtalet.

För det fall inte annat framgår av detta Objektavtal ska Ramavtalets villkor äga tillämpning även på Objektavtalet. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Objektavtal och Ramavtalet ska Ramavtalet äga företräde.

2. Inledning

Parterna i detta Objektavtal har i Ramavtalet kommit överens om de övergripande förutsättningarna för utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten, Cykelobjekten och Bostadsåtagandena.

3. Objektens omfattning

3.1 Utformning av Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen framgår av Ramavtalets Bilaga 2.

3.2 Frågor om huvudmannaskap och fördelning av ansvar och åtgärder såvitt avser Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen framgår av Ramavtalet.

3.3 Beräknad investeringsutgift för Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen framgår av Ramavtalets Bilaga 1. Finansieringsprinciper för Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen framgår av Ramavtalet.

3.4 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen ska bidra till etablering av totalt 5 840 (femtusenåttahundrafyrtio) bostäder enligt det åtagande som anges i Punkt 4.2 nedan.

4. Parternas åtaganden

4.1 Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen ska finansieras av Parterna enligt vad som anges i Ramavtalet och Ramavtalets Bilaga 1.

4.2 Kommunen åtar sig själv eller genom annan markägare/exploatör utanför Projektmedel och på egen bekostnad (i förhållande till övriga Parter) uppföra 5 840 bostäder ("Bostadsåtagandet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen"). Bostadsbyggandet kommer att följas upp årligen av Styrelsen. Antalet gäller bostäder som färdigställs efter Objektavtalets ingående och till och med år 2035.

4.3 Kommunen åtar sig att själv och utanför Projektmedel genomföra följande Cykelobjekt kopplade till Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen("**Cykelobjekten Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen**"):

4) Backaplan-Bräckemotet

Åtgärden syftar till att höja standarden och framkomligheten på cykelstråket mellan Backaplan och Bräckemotet via Vårväderstorget samt Wieselgrensplatsen och dess linbanestation. Stråket ökar tillgängligheten till flera föreslagna kollektivtrafikförbindelser för boende och verksamma på Hisingen.

4.4 Kommunen ska finansiera och Staten ska bidra med medfinansiering av Cykelobjekten Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen enligt Ramavtalets Bilaga 1.

4.5 Kommunen och Regionen bekostar kostnadsökningar för Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen enligt vad som anges i Punkt 6.3 i Ramavtalet.

4.6 Kommunen och Regionen ska snarast träffa Genomförandeavtal med beaktande av bl.a. det som sägs i detta Objektavtal, Ramavtalet och Ramavtalets bilagor.

5. Betalning

Betalningstidpunkter för Parternas åtagande att finansiera Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen och Cykelobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen framgår av Ramavtalets Bilaga 1.

6. Mark- och dataåtkomst

6.1 I den mån fastighet som ägs av Part behövs för Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen ska värdering av sådan fastighet ske gemensamt mellan berörda Parter utifrån förutsättningen att fastigheten ska användas för trafikändamål.

6.2 I de fall fastighet ägs av Regionen och har upplåtits med tomträtt ska Regionen medverka till att Kommunen får utnyttja den rätt som Regionen har enligt tomträttsavtalet i den mån det behövs för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen.

6.3 Parterna är överens om att för genomförande av Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen ska, med Projektmedel, tillgång till geodata säkras och tillhandahållas av Kommunen till självkostnadspris med sådana rättigheter att genomförande av Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra delen kan bedrivas skyndsamt.

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

7. Organisation och arbetssätt

7.1 Utbyggnaden av Kollektivtrafikobjektet Citybuss- BRT Norra Älvstranden, Västra och Nordvästra ska organiseras utifrån vad som framgår av punkt 9 i Ramavtalet.

7.2 För att Parternas åtagande enligt Punkt 4 i detta Objektavtal ska kunna genomföras är det nödvändigt att aktiv samverkan sker kopplat till de åtaganden som avtalats. Erfarenhets- och kompetensutbyte beträffande planarbete, genomförandefrågor/-regler samt upphandlingar och avtal etc. är viktiga frågor att samverka inom för att nå framgång.

8. Uppföljning

Parterna är överens om att Staten ansvarar för uppföljning och årlig rapportering till regeringen av Objektavtalets genomförande. Det närmare innehållet i denna uppföljning/utvärdering framgår av punkt 9.10 i Ramavtalet. Utöver denna uppföljning/utvärdering kommer Staten särskilt att följa upp Kommunens åtagande att bygga bostäder enligt Punkt 4.2 i detta Objektavtal.

9. Objektavtalets giltighet

Punkt 14 i Ramavtalet äger motsvarande tillämpning på detta Objektavtal, varvid referens till Ramavtalet, när så erfordras, ska avse referens även till detta Objektavtal.

Detta Objektavtal är upprättat i 3 (tre) exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Göteborg, 14/12 2017

Göteborgs Stad

Västra Götalandsregionen

Johnny Magnusson

Staten genom Sverigeförhandlingen