

TILLÄGGSAVTAL RAMAVTAL 7 – STORSTAD GÖTEBORG AVSEENDE OBJEKT NORRA ÄLVSTRANDEN VÄSTRA

Parter

Detta Tilläggsavtal har ingåtts mellan:

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

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

1 Bakgrund

Parterna har genom Ramavtal 7 – storstad Göteborg och Objektavtal, daterat den 14 december 2017, ingått avtal om finansiering och medfinansiering av kollektivtrafikobjekt samt ökad bostadsbebyggelse och cykelobjekt i Göteborg genom beslut i respektive Parts beslutande organ. I detta Tilläggsavtal benämns Ramavtalet, dess bilagor samt Objektavtalen samlat för "Ramavtalet" om inte annat specifikt anges.

Till Ramavtalet tecknades under 2021 ett tilläggsavtal som reglerade en justering av Objekt Spårväg Brunnsbo – Linné, ett avslut av Objekt Linbanan samt en justering av parternas maximala medfinansiering och finansieringen av Ramavtalet. I detta tilläggsavtal benämns Tilläggsavtal från 2021 och dess bilagor samlat för "Tilläggsavtal 2021".

Ramavtalet med tillhörande tilläggsavtal 2021 omfattar därmed tre kollektivtrafikobjekt till en total investeringskostnad om 6 823 miljoner kronor i prisnivå januari 2016.

För ett av objekten i Ramavtalet är Citybuss – BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra, har Kommunen och Regionen under år 2024 konstaterat förändrade förutsättningar för stråkets koppling till övriga delar i Göteborgs centrala

J 874

kollektivtrafiksystem samt svårigheter med att bygga ut stråket i enlighet med avtalad sträckning och funktion. Samtidigt har Regionen och Kommunen konstaterat att det föreligger behov av förstärkt kapacitet i förhållande till avtalad funktion mellan Eriksberg och Lindholmen.

I enlighet med punkt 15 i Ramavtalet avseende ändrade förutsättningar har Parterna påkallat diskussion och enats om sådana anpassningar som krävs för att ändra omfattningen av objektet. Med beaktande av de nya förutsättningarna har möjligheterna att bibehålla tillgänglighet och funktionalitet i enlighet med Ramavtalet utvärderats.

Parterna har därför denna dag kommit överens om detta Tilläggsavtal med bilagor, i det följande benämnt "Tilläggsavtal", för Objektet Citybuss – BRT Norra Älvstranden, västra och nordvästra delen, som i och med detta Tilläggsavtal benäms för Norra Älvstranden västra, i det följande "Objektet".

2 Omfattning av Tilläggsavtalet

Detta Tilläggsavtal reglerar en förändrad omfattning avseende funktion och investeringsbudget av Objektet samt en övergripande investeringspott för Kollektivtrafikobjekten i Ramavtal 7. Parternas finansiering av Ramavtalets samtliga Kollektivtrafikobjekt framgår av tabell 1 i bilaga 1.

De definitioner som anges i Ramavtalet ska äga motsvarande tillämpning i detta Tilläggsavtal såvida inte annat särskilt anges.

Utöver de uttryckliga förändringar som beskrivs i detta Tilläggsavtal gäller Ramavtalet och Tilläggsavtal 2021 med oförändrade villkor. Vid eventuella motstridigheter mellan detta Tilläggsavtal och Ramavtalet, samt Tilläggsavtal 2021, gäller villkoren i detta Tilläggsavtalet.

I och med detta Tilläggsavtal ändras Ramavtalet, dess bilagor samt Objektsavtal för Objektet i nedanstående delar.

3 Objekt Norra Älvstranden västra

Objektet har med detta Tilläggsavtal fått en justerad funktion, dels genom en separerad spårväg mellan Lindholmen och Västra Eriksberg, dels genom citybuss mellan Lindholmen och Vårväderstorget via Bräcke. Objektets funktion framgår av punkt 1.1 i bilaga 2.

Regionen har med detta Tilläggsavtal åtagit sig att för citybuss Lindholmen – Vårväderstorget trafikera stråket minst 15 år efter trafikstart och med en turtäthet om 10-minuterstrafik under högtrafik. Regionens trafikfikeringsåtagande framgår av punkt 1.2 i bilaga 2.

884

3.1 Finansiering

Investeringskostnaderna för Objektet beräknas till 680 miljoner kronor i prisnivå januari 2016. Parts respektive finansieringsåtagande för Objektet upp till ett totalt belopp av den totala investeringskostnaden, 680 miljoner kronor, anges i tabellen nedan.

Tabell 1. Finansiering Objekt Norra Älvstranden västra

Norra Älvstranden västra (prisnivå 2016-01)	Summa	Göteborgs stad	Västra Götalands-regionen	Staten	
				Nationell plan	Länsplan
Total kostnadsram	680	170	170	282	58

Finansieringen till Objektet innebär en minskad totalkostnad om 20 miljoner kronor i prisnivå januari 2016 för Objektet inom Ramavtalet. Det är Parternas gemensamma strävan att söka tillse att inga kostnadsfördyringar tillkommer.

Tilläggsavtalet medför inte något åtagande för Part att gå in med finansiering utöver avtalad investeringsbudget. Parternas finansiering av Ramavtalets samtliga Kollektivtrafikobjekt framgår av tabell 1 i bilaga 1.

3.2 Betalplan

Parterna är överens om att justering av Objektets betalplan ska genomföras efter detta Tilläggsavtals godkännande. Justering av betalplanen ska:

- utformas så att den ekonomiska regleringen mellan Kommunen och Regionen tar hänsyn till den andel som Staten håller inne i sin reglering gentemot Kommunen.
- beslutas av en enig Styrelse för uppföljning av Sverigeförhandlingens Ramavtal 7.

3.3 Bostadsåtagande

Kommunens bostadsåtagande om 5 840 färdigställda bostäder enligt punkt 4.2 i Objektavtal för Objektet är oförändrat av detta Tilläggsavtal.

3.4 Cykelobjekt

Kommunen har enligt Ramavtalet åtagit sig att genomföra Cykelobjekt Backaplan-Bräckemotet i anslutning till Objektet enligt punkt 3 i Ramavtalets bilaga 1. Cykelobjekt Backaplan-Bräckemotet är vid detta Tilläggsavtals tecknande färdigställt av Kommunen.

4 Upprättande av Investeringspott

De 20 miljoner kronor som kvarstår från tidigare budgetram och som var avsedda för Objektet i enlighet med Ramavtalet avsätts genom detta Tilläggsavtal till en investeringspott för Ramavtal 7 storstad Göteborg.

JSH

Tabell 2. Parternas finansiering av Investeringspott

Investeringspott för Ramavtal 7 (prinsnivå 2016-01)	Summa	Göteborgs stad	Västra Götalandsregionen	Staten	
				Nationell plan	Länsplan
Total kostnadsram	20	5	5	10	0

Medel från investeringspotten kan tillskjutas ett av de tre Kollektivtrafikobjekten inom Ramavtalet genom beslut av den partsgemensamma Styrelsen för uppföljning av Sverigeförhandlingens Ramavtal 7.

Skulle genomförandet av kollektivtrafikobjekten visa sig vara beroende av tillskjutande av medel, utöver den samlade finansieringen på 6 823 miljoner kronor som Parterna avtalat, ska detta inte belasta Staten utan Kommunen och Regionens ska svara för hanteringen av tillkommande finansiering i enlighet med Ramavtalets punkt 6.3. Samtliga ändringar och tillägg, som överstiger avsatta medel i investeringspotten, ska vara skriftliga och godkända av berörda Parter beslutande organ för att gälla.

Parternas avsättning till investeringspotten framgår även av tabell 1 i bilaga 1.

5 Villkor för Tilläggsavtalets giltighet

Detta Tilläggsavtal gäller under förutsättningar att:

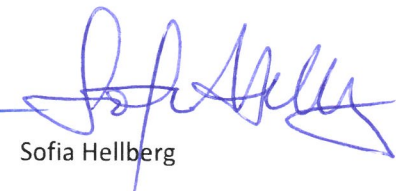
- Göteborgs stads kommunstyrelse godkänner Tilläggsavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft,
- Västra Götalandsregionens regionstyrelse godkänner Tilläggsavtalet genom ett beslut som vinner laga kraft.

Detta Tilläggsavtal är upprättat i tre likalydiga exemplar varav Parterna har tagit var sitt.

Ort och datum: Göteborg 2025-09-15


Jörgen Einarsson

Styrelseordförande för
uppföljning av
Sverigeförhandlingens
Ramavtal 7

 
Eva Hessman

Styrelseledamot och
stadsdirektör för
Göteborgs Stad

Sofia Hellberg

Styrelseledamot och
infrastruktur- och
kollektivtrafikchef för
Västra Götalandsregionen

Bilagor

Bilaga 1 – Finansieringsplan

Bilaga 2 – Specifikation inklusive tidplan

BILAGA 1 – FINANSIERINGSPLAN

Nedanstående tabell 1 i detta Tilläggsavtal ersätter tabell 2 i bilaga 1 till Tilläggsavtal 2021.

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 tabell 1 kan avvikelser mellan total- respektive delsummor förekomma.

Parternas finansiering av investeringar i infrastrukturen för Kollektivtrafikobjekten framgår av tabell 1. Belopp i miljoner kronor.

Tabell 1 – Finansiering av Kollektivtrafikobjekten

Intäkter	Summa	Spårväg Brunnsbo - Linné	Centrum Järntorget- Wieselgrens- platsen	Backa- stråket	Norra Älvstranden västra	Investerings- pott
Statlig medfinansiering, nationell plan	2 661	2 181	21	167	282	10
Statlig medfinansiering, länsplan	435	340	4	33	58	
Göteborgs Stad	1 872	1 558	39	100	170	5
Västra Götalandsregionen	1 856	1 542	39	100	170	5
Summa finansiering	6 823	5621	102	400	680	20

Tabell 1 ersätter tabell 2 i Tilläggsavtalets bilaga 1.

BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

Nedanstående text/bild/tabell i detta Tilläggsavtal ersätter texter/bild/tabell i Ramavtalet, dess bilagor samt Objektsavtal för Objektet i nedanstående delar.

1.1 Beskrivning Norra Älvstranden västra

Objektet består av två anläggningar, dels en spårväg Lindholmen – Eriksberg och dels ett busstråk Lindholmen – Vårväderstorget:

1. Spårvägsanläggning i egen bana mellan Lindholmen och Västra Eriksberg, cirka 2,5 kilometer och med fem stycken hållplatser mellan Sannegårdshamnen och Pölsebo,
2. Investeringsåtgärder för förbättrad trafikering med buss i stråket mellan Lindholmen och Vårväderstorget i södra Biskopsgården cirka 4 kilometer med sex stycken hållplatser mellan Säterigatan och Vårväderstorget inklusive en 250 meter lång separerande bussgata på Andromedagatan mellan hållplats Polstjärnegatan och Pumpgatan samt uträkning av cirkulation och gatuanpassningar.

Antalet resenärer år 2045 för Spårvägen bedöms bli cirka 13 500 till 18 000 per dygn 2045 och för busstråket Lindholmen - Vårväderstorget cirka 2 700 – 3 600 resenärer per dygn.



1.2 Trafikeringsupplägg stråket Lindholmen – Vårväderstorget

Regionen åtar sig att trafikera stråket mellan Lindholmen på Norra Älvstranden och Vårväderstorget i södra Biskopsgården med ett lägsta trafikutbud och turtäthet motsvarande Västtrafiks koncept för Citybuss. Trafikutbudet avser hela trafikdygnet med minst halvtimmemstrafik i lågtrafik och 10-minuterstrafik i högtrafik. Åtagandet

884

avser trafikering tills vidare, dock minst 15 år från trafikstart, vilken sker i samband med färdigställande av infrastrukturåtgärderna.

Om Regionen ser behov av att reducera trafikutbudet under den avtalade 15-årsperioden, ska en sådan förändring först godkännas av Parterna.

1.3 Tidplan

Följande tidplan ska gälla för Objektet.

TIDPLAN									
Storstadsobjekt	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Norra Älvstranden									
Projektering och byggnation									

Tidplanen är baserad på att stråket Lindholmen – Vårväderstorget byggstartar år 2028 och öppnar för trafik år 2030 samt att Spårväg Lindholmen – västra Eriksberg byggstartar år 2030 och öppnar för trafik år 2033.

884