

SAMARBETSAVTAL AVSEENDE BUS RAPID TRANSIT (BRT) ETAPP 2 I ÖREBRO

1 Allmänt

Parterna är överens om fortsatt utbyggnad av Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro stad enligt handlingen 'Bus Rapid Transit (BRT) i Örebro, genomförandeplan etapp 2'.

Samarbetsavtalet (denna handling) ska reglera arbetsformer, ansvar och resursfördelning för det gemensamma arbetet. Parterna har i samråd, utifrån erfarenheterna från tidigare arbete i etapp 1, uppdaterat arbetsformer och organisation för att säkerställa effektivitet och framgång i det fortsatta arbetet.

2 Ingångsvärden

2.1 Avtalspart

Avtalspart i detta avtal är:

Region Örebro län, organisationsnummer 232100-0164

Örebro kommun, organisationsnummer 212000-1967

2.2 Syftet och mål med samarbetsavtalet

Syftet med samarbetet mellan Region Örebro län och Örebro kommun är att:

- Fortsätta införa BRT etapp 2 i Örebro stad efter den gemensamma målbilden /ambitionsnivån enligt BRT-guidelines och genomförandeplan av Bus Rapid transit i strävan om att uppnå beslutade projektmål.
- Införandet ska ske inom beslutad budget och tidplan.

BRT-Guidelines

BRT är en avancerad kollektivtrafiklösning som kombinerar stadsplanering, infrastruktur, fordonsteknik och informationsteknik för att skapa snabb, pålitlig och attraktiv busstrafik. BRT är ett brett koncept och behovet av riktlinjer i form av BRT-guidelines för dialog och förhandling är viktigt.

Tabellen nedan med markerade rutor visar nivån inom BRT-guidelines, som Örebro kommun och Region Örebro län jobbar för att uppfylla.

Samarbetsavtal
BRT

FAKTOR	GRÖN NIVÅ	GUL NIVÅ
Stadens utformning		
Samhällsplanering	Samplanering mellan BRT och bebyggelse med förankrad strategi, kompletterande verksamheter, service och bebyggelse kring hållplatser och knutpunkter.	Endast viss ny bebyggelse och förtätning vid BRT-hållplatser.
Stadsmiljö	Ombyggnad/kvalitetshöjning av gaturummet, belysning, gångytor, planteringar, gatmöbler.	Endast viss upprustning, biltrafikreducering, prioritering av gång och cykling.
Hållplatser samverkan med bebyggelse	Hållplatserna utgör en integrerad del i stadsmiljön, med närhet till andra funktioner i staden. Alltid cykelparkering och anslutningar med hög kvalitet.	Hållplatser i närheten av målpunkter/stadens bebyggelse men inte helt integrerade. Bra och trevliga gångvägar till hållplatser.
Linjedragning	Gen, mjuk, genom/centralt i bostads- och stadsområden, inga tvära kurvor. Mindre än 10 procent längre än avståndet fågelvägen mellan större hållplatser.	Genvägar - förkortningar, genom/under rondeller In till terminaler i mjuka svängar, få skarpa kurvor. Mindre än 20 procent längre än avståndet fågelvägen mellan större hållplatser.
Kollektivtrafikens infrastruktur		
Företträdesrätt och signalprioritering	Full signalprioritet med stopp endast på hållplatser och med aktiv styrning för hög regularitet. Inga cyklar i körbanan, inga störande fordon eller kantstensparkeringar och utfarter.	Signalprioritet längs hela linjen. Oftast inget stoppbehov eller långsamma bilköer. Störande kantstensparkering, utfarter och cyklar i körbanan endast i begränsad omfattning.
Hållplats-utformning	Rak inkörning, plant insteg, markerade dörrpositioner/handikappentré. Väntyta under tak i hela bussens längd, sittbänkar, hållplatsinfo, cykelparkering, gång- och cykelpassage utanför väntyta.	Rak inkörning (klackhållplats), väntyta med väderskydd, sittbänkar och hållplatsinfo.
Identitet	Egen identitet, attraktiv design och varumärke på fordon, hållplatser och info.	Egen markering/design på fordon och hållplatser.
Utformning av körväg /avskildhet	Egna eller avskilda körbanor/vägar, körfält, spärrområde. "Inne i systemtänk".	Egna körfält eller garanterad framkomlighet, vissa avskilda körvägar, lugna hållplatser utan störande snabb biltrafik.
Markering av bussens körväg	Avskilt från biltrafik med fysisk avgränsning och avvikande färg på körbana.	Körfältsmarkering med bred, heldragen vit linje och texten "BUSS".
Markbeläggning och utformning	Jämn köryta, inga "gatubrunnar". Doserade kurvor vid separata bussvägar.	Inga farthinder för bussen. Prioriterad vinterväghållning.
Hållplatsavstånd i bebyggelse	500–800 m	400–500 m eller mer än 800m
Fordon och stödsystem		
Fordon	Anpassade fordon, breda dörrar, egen design, extra mjuk gång och mycket tysta, särskilt vid hållplatser. Plant insteg, markerad handikappentré, vid behov automatisk rullstolsramp/"gap filler".	Läggolvsbussar med breda dörrar. Påstigande i alla dörrar. Tysta, särskilt vid hållplatser.
Information på hållplats	Trafikinfo, närområdeskarta med målpunkter. Aktiverbar högtalare, avgångstidsdisplay, aktiv information vid trafikstörningar.	Tydliga linjenummer och destinationer, linjenätskarta, realtidsinformation för linjen.
Information i fordon	Realtidsinformation, information om anslutningar vid kommande hållplatser och aktiv information vid störningar.	Linjekarta och info/hållplatsutrop, även nästkommande hållplats.
Trafikering		
Pålitlighet / regularitet	System som säkerställer jämna intervall mellan fordon och utan försening för resenären.	Försening max halva turtätheten högst 1 gång per timme.
Hållplatstider och biljetthantering	Biljett/betallosning som inte påverkar hållplatstid. Möjligt att köpa biljett på hållplatsen. Mindre än 1 sekund/påstigande och dörr.	Av- och påstigning i alla dörrar, ingen förarvisering. 1–1,5 sekunder/påstigande och dörr.
Turtäthet dagtid	Mindre än 8 minuter.	Cirka 10 minuter.
Turtäthet lågtrafik	Mindre än 15 minuter.	Mindre än 20 minuter.
Trafikeringsdygn	Minst klockan 5–24.	Minst klockan 6–23.

Projektmål för samarbetsavtalet och etapp 2

- Fortsatt utbyggnad av infrastruktur inom etapp 2 så att det går att utföra kollektivtrafik i enlighet med grön standard enligt BRT-guidelines.
- Fortsatt trafikering i enlighet med grön standard enligt BRT-guidelines
- Säkerställa att busstrafiken har god framkomlighet under byggtiden.
- Kommunicera och marknadsföra Citylinjen så att resenärer/invånare har god koll på vad som sker under byggnationen och varför Citylinjen behövs. Skapa förståelse samt få invånarna positivt inställda till att börja/fortsätta resa med Citylinjen.

Effektmål

Införande av BRT ska bidra till utvecklingen mot de uppställda målen i Region Örebro läns Regional Utvecklingsstrategi och Trafikförsörjningsprogrammet, dvs att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till år 2030. Likaså ska införandet svara upp mot Örebro kommuns nyligen antagna Trafikstrategi där andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka. I Örebro tätort ska antalet bilresor minska. Införandet ska också bidra till att uppfylla Örebro kommuns program för hållbar utveckling (Vårt hållbara Örebro) där transporterna inom kommunen år 2030 huvudsakligen ska ske med hållbara trafikslag och där yteffektiva och kapacitetsstarka transporter ska prioriteras inom Örebro tätort.

Uppsatta effektmål för BRT i Örebro är:

- Öka det kollektiva resandet i Örebro stad
- Minska transporternas klimatpåverkan och öka folkhälsan genom ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel.
- Öka trafiksäkerheten
- Minska trängsel
- Skapa kapacitet för dagens och framtida transportbehov i Örebro.

Projektmål upprättat inför etapp 1 i syfte att uppnå målen tre år efter trafikstart (2033) av projektet i dess helhet med etapp 1 och etapp 2. Det övergripande projektmålet bör ses som effektmål avseende fortsatt utbyggnad av etapp 2. En fortsatt utbyggnad ska fortsätta bidra till de uppställda projektmålen om 40% ökat resande och 30% minskad restid.

Redovisade syften och mål kommer att ligga till grund för det projektarbete och de dokument som upprättas i samband med projektets startande. Projektet tar inför start av genomförande fram projektplan, tidplan, riskanalys och kommunikationsplan.

3 Arbetsformer och tid för samverkan

3.1 Samarbetsform

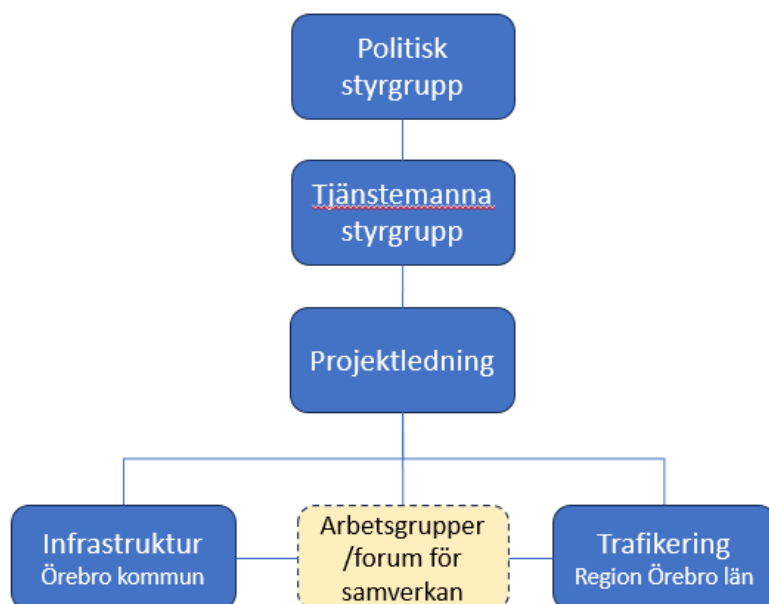
Parterna är överens om att samarbetsformen ska genomföras i projektform. En stor del av arbetet sker genom respektive organisations linjeverksamhet men där BRT-projektet ska fungera som kravställare. Linjeorganisationen förväntas leverera in resultat till projektet, där kontinuerlig avstämning mot projektets mål görs. Arbeta och frågor inom linjen som berör BRT-projektet ska förankras mot den gemensamma projektorganisationen. Likaså behöver

förankring ske/beslut fattas, i delar som påverkar uppsatta mål, tidigare fattade beslut eller där vi riskerar att inte leva upp till önskad nivå inom BRT-guidelines.

Projektet säkerställer leverans enligt uppsatta mål, tidplan och budget samt förankring in i respektive organisation samt mot respektive styrgrupp.

Följande områden har identifierats som gemensamma och som hanteras inom projektet:

- Projektering och byggande av infrastruktur – kontinuerlig avstämning görs mot projektet.
- Omledning/avstängning - planering och projektering av gatubyggnation som genomförs inom kommunens organisation men kräver samordning kring omledning/avstängning av kollektivtrafiken.
- Trafikering - tidtabell och turtäthet; ändringar i Citylinjens trafikutbud bör förankras i projektet då det påverkar projektets mål.
- Kommunikation – samordning, avstämning och förankring inom projektet avseende delar som rör kommunikation och marknadsföring för Citylinjen. Gemensam planering av behov framåt samt ansvar för att hålla kampanjwebben ajour. Utrymme för ytterligare gemensamma kampanjer förutsätter att en gemensam budget tillskapas.
- Forum för förankring och beslut - arbetena som sker i linjeverksamheten som kopplar till BRT-guidelines och som påverkar Citylinjens delar kräver förankring i projektet och i vissa fall beslut i styrgupp.
- Utvärdering - behovet och möjligheten till utvärdering ökar allteftersom olika delar blir färdigställda/levereras. Detta är ett gemensamt arbete då alla färdmedel ingår.



Organisationsschema som visar strukturen för projektet kombinerat med arbetet i linjeorganisationen.

Arbetet sker i linjeorganisationen med fortsatt utbyggnad av infrastrukturen och utveckling/justering av trafikeringen. Utöver det finns särskilda arbetsgrupper eller forum för samverkan där arbetet helt eller delvis sker i linjeorganisationen med samordning mot

projektledningen. Det handlar om kommunikation, utvärderingar, och andra typer av gemensamma arbeten som kan uppstå.

3.2 Tid för samarbetsavtalet

Samarbetsavtalet ska gälla från att det ingås till och med tre (3) månader efter trafikstart BRT etapp 2 som förväntas till T30 (december 2029). Samarbetsavtalet tecknas därmed för perioden nov 2025 till och med mars 2030.

3.3 Roller och ansvar

Att arbeta i projektform kräver arbetsstruktur samt behov av definierade roller med dess ansvar. Nedan redovisas parternas gemensamma organisationsstruktur för detta samarbete och projekt.

3.3.1 Projektägare

Fredrik Eliasson, Kollektivtrafikchef Region Örebro län

Erik Blohm, Förvaltningsdirektör Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen Örebro kommun

3.3.2 Styrgrupp

Till projektet kopplas en politisk styrgrupp. Samtliga projektägare och projektledare (dock minst en av varje part) ska delta i styrgruppsmöten.

3.3.3 Projektledare

Projektledare för Region Örebro läns del är Gustav Widén. Projektledare för Örebro kommun är Henrik Emilsson.

Projektledare ansvarar för att linjen levererar enligt uppsatta mål, enligt tidplan och budget. Ansvarar för kommunikation, samordning mellan organisationer samt återkoppling till styrgrupp.

3.3.4 Övrigt

Projektorganisationen i övrigt utformas vidare efter beslut om genomförande.

4 Åtaganden

Inom ramen för projektets syfte och mål har ett antal åtagande identifierats. Dessa åtagande redovisas nedan:

Parterna ska gemensamt

- tillhandahålla personella resurser för projektorganisationens tillsättning och bemanning i enlighet med att uppnå projektmålen.
- Samordna och förankra kommunikation/kampanjer för Citylinjen enligt respektive organisations ansvar. Gemensamt forma ytterligare kampanjer kring vad och varför om behov och ekonomi finns. (kräver en gemensam finansiering om inte extern finansiering likt 1:1-medel kan tillskapas.)

- planera och stämma av övergripande tidplaner, upphandlingar och andra övergripande frågeställningar kopplat till BRT-projektet
- ha gemensamma presentationer i respektive organisations nämnd för att återspegla helheten
- Utvärdera de leveranser som är genomförda i och med införandet av BRT etapp 1.
- Arbete i linjeverksamheten ska fortsatt ske utifrån uppsatta mål och ambitionsnivå enligt BRT-guidelines.
- Frågor och förändringar som kan påverka ambitionsnivån enligt BRT guidelines ska återkopplas till projektet och förankras in i projektorganisationen.

5 Resurser

Med resurser avses personella- och finansiella resurser. Parterna är överens om att dela på de kostnader avseende resurser som projektet kräver, enligt nedan angiven grundmodell.

5.1 Personella resurser

Personella kostnader

- Vardera parten svarar för den egna personalens kostnader i projektorganisationen.
- Personalkostnad för de insatser som respektive part kommer att bidra med inom ramen för respektive parts "Åtaganden" bekostas av respektive organisation.

5.2 Finansiella resurser

Varje part har ansvar för kostnader enligt fördelningen för åtaganden i kapitel 4. För de åtaganden som parterna har ett gemensamt ansvar fördelas kostnader 50 procent mot vardera parten. Byggandet av infrastruktur för etapp 2 i sin fulla omfattning förutsätter delfinansiering via Länstransportplanen eller annan extern finansieringskälla.

5.3 Andra projekt och samarbeten som har påverkan på projektet

- Samordning med förnyelse av vatten- och avloppsledningar inom Örebro kommun

6 Tvist

Eventuell tvist ska hanteras genom förhandling mellan parterna.

Underskrift

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna har tagit var sitt.
Bindande avtal föreligger när båda parter undertecknat detta avtal.

Underskrift av behörig avtalstecknare:

Örebro kommun	Region Örebro län
Ort, Datum	Ort Datum
Underskrift	Underskrift
Namnförtydligande	Namnförtydligande