

Utkast avsiktsförklaring organisering spårväg alt D

Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen är överens om följande inriktning för kommande avtal mellan parterna för organisering av spårvägstrafiken.

Gemensam viljeinriktning:

Parterna är överens om att en fortsatt utveckling av trafikering och linjer för spårvägstrafiken är nödvändig för ett växande Göteborg, en förstorad arbetsmarknadsregion och för att nå de målsättningar Västra Götalandsregionen satt upp för andelen kollektivtrafikresenärer i Västra Götaland. Föreliggande avsiktsförklaring och storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen visar parternas gemensamma intresse av och investeringar i den fortsatta utvecklingen av spårvägstrafiken.

Övergripande organisering:

- Västra Götalandsregionen ansvarar för kollektivtrafiken i regionen i enlighet med Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken inom Västra Götalands län. Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet.
- Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Västra Götalandsregionen ha rådighet att besluta om kollektivtrafikens – inklusive spårvägstrafikens – bedrivande i Göteborgs Stad och Mölndals Stad.
- Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad ska tillsammans och var för sig organisera sig på ett sådant sätt att uppdraget att ombesörja driften av spårvagnstrafiken kan tilldelas Göteborgs Spårvägar AB inom ramen för intern upphandling.
- Västra Götalandsregionen är kostnadsansvarig för de anläggningar som är hänförliga till spårvagnstrafiken och driften av densamma, exklusive de delar Göteborgs Stad åtar sig enligt nedan.
- Västtrafik AB direkttilldelar Göteborgs Spårvägar AB uppdraget att ombesörja driften av spårvagnstrafiken till och med år 2034.
- Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ska gemensamt ta fram femåriga handlingsplaner för hur kollektivtrafiken i Göteborg ska utvecklas. Handlingsplanerna ska inkludera tydliga målsättningar, beskriva process och organisation för genomförande av uppsatta mål, samt innefatta en uppföljningsprocess vid slutet av den femåriga handlingsplanen. Ett politiskt forum med tjänstemannastöd från båda parterna ska bildas. Handlingsplan ska antas av respektive fullmäktige.
- Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ska gemensamt utreda nyttan av och förutsättningarna för genomförande av föreslagna spårvägslinjer i *Målbild Koll 2035*, förutsatt att respektive fullmäktige fattar beslut om målbilden.

Göteborgs Spårvägar AB

- Västtrafik AB direkttilldelar Göteborgs Spårvägar AB uppdraget att ombesörja driften av spårvagnstrafiken till och med år 2034.
- Parternas avsikt är att principen open-books ska tillämpas när det gäller driftsavtalet mellan Västtrafik AB och Göteborgs Spårvägar AB. Detta för att ge Västtrafik AB full insyn i ekonomin i avtalet. Beslut som påverkar ekonomin i avtalet ska fattas gemensamt och avsikten är att avtalet vare sig ska medföra förlust eller vinst. Utöver de kostnader som betalas inom ramen för avtalet ska ägarna inte behöva tillskjuta mer medel till Göteborgs Spårvägar AB. Relationen bolagen emellan ska motsvara övriga trafikavtal utifrån Västtrafikmodellen.

Avtalet ska i så stor utsträckning som möjligt innehålla styrmedel liknande andra befintliga trafikeringsavtal.

- Västtrafik AB förvärvar 15 procent av Göteborgs Spårvägar AB.
- Västtrafik AB ska genom nytt aktieägaravtal och bolagsordning beredas plats i bolagsstyrelsen samt i dess presidium. Utifrån befintlig styrelsesammansättning med 9 ledamöter och 5 ersättare ska Västtrafik inneha 1 ledamot (inklusive presidieplats) samt 1 ersättare.
- GS Buss separeras som dotterbolag under Göteborgs Spårvägar AB till ägande utanför strukturen för Göteborgs Spårvägar AB. Göteborg Stad äger fortsatt GS Buss inom bolagsstrukturen för koncernen Göteborgs Stadshus AB.
- Formerna för Göteborgs Stads ägande av GS Trafikantservice AB och eventuell direkttilldelning för delar av bolagets verksamhet får utredas i det kommande arbetet.

Depåer:

- Västra Götalandsregionen ska förvärva depå Gårda, Slottskogsdepån samt vagnhallen Majorna med tillhörande mark från berörda förvaltningar och bolag i Göteborgs Stad. Om i undantagsfall parterna ej kan nå samsyn om marknadspris för marken ska tomträttsavtal upprättas som alternativ till att Västra Götalandsregionen förvärvar marken.
- Västra Götalandsregionen ska ansvara för kostnader för drift och underhåll av depåer och vagnhall, inklusive upprustning av vagnhallen Majorna.
- Västra Götalandsregionen ska äga och åtar sig att finansiera byggnation av depå Ringön. I uppförandet och finansiering av depån ingår spåranläggningen inom fastigheten. Utgångspunkten är att Västra Götalandsregionen ansvarar för ett skyndsamt genomförande av projektet, med stöd av Göteborgs Stad i kunskapsöverföring från befintligt projekt. Ekonomiska och tidsmässiga konsekvenser av att Västfastigheter övertar projektet ska skyndsamt utredas.
- Göteborgs Stad ansvarar för att genomföra och bekosta rivning, sanering, ledningsomläggning och gatuombyggnad till följd av projektet depå Ringön. Övriga kostnader för mark och depå ska vara Västra Götalandsregionens ansvar.
- Västra Götalandsregionen ska förvärva marken för depå Ringön från Göteborgs Stad. Värderingen av depåmarken ska ta hänsyn till de kostnader Göteborgs Stad har haft för markinlösen.

Spårvagnar:

- Ägande för spårvagnar M28, M29, M31 och M32 kvarstår hos Göteborgs Stad. Västtrafik AB övertar leasingavtal och kostnad för dessa spårvagnar.
- Avtal, ägande och kostnad för kommande spårvagnar M33/M34 övertas av Västra Götalandsregionen. Eventuellt tillkommande spårvagnar därefter ägs och bekostas av Västra Götalandsregionen.
- Västtrafik upprättar avtal som säkerställer att Göteborgs Spårvägar AB förfogar över spårvagnarna inom ramen för avtalet för direkttilldelning. Göteborgs Spårvägar AB ansvarar för underhåll av spårvagnarna inom ramen för kommande avtal för direkttilldelning.
- Västra Götalandsregionen ska ersätta Göteborgs Stad för de kostnader som hittills upparbetats för avtal kring M33/M34.

Spår:

- Göteborgs Stad äger och ansvarar för att planera samt utföra drift, underhåll och reinvesteringar av bana. Västra Götalandsregionen är fortsatt kostnadsansvarig för drift, underhåll och reinvesteringar i befintlig bana, inklusive kapitalkostnader (avskrivning+ränta). Parterna är överens om att banavgift ska införas. Utredning och förslag till införande av banavgift ska beredas för beslut under år 2018.
- Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Sverigeförhandlingen är överens om utbyggnad av spårväg- och citybusstråk Norra Älvstranden – centrala delen (Linnéplatsen-Lindholmen-Brunnsbo). Fördelning av investeringsvolym och kapitalkostnader för utbyggnaden hanteras i avtal för åtgärder storstad inom Sverigeförhandlingen.
- För övriga nyinvesteringar i bana, samt hållplatsförlängningar, förbinder sig Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad att finansiera en gemensam pott för spårvägsutbyggnad på sammanlagt 600 mnkr till och med år 2034. Parterna ska finansiera 300 mnkr vardera.
- Nyinvesteringar i bana som överskrider den finansiering som avsätts i potten ska förhandlas mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen. Parternas ingång är att större nyinvesteringar förutsätter statlig medfinansiering.
- Västra Götalandsregionen är kostnadsansvarig för drifts-, underhålls- och reinvesteringarkostnader för tillkommande spår. Vid införande av banavgift ska dessa kostnader ingå i banavgiften. Detta inkluderar ej kapitalkostnader (avskrivning+ränta) för nyinvestering i spår, som ska tas i enlighet med fördelning utifrån pott alternativt avtal för större nyinvesteringar

Räntekostnader mellan parterna:

- Inriktningen i kommande avtal är att när Västra Götalandsregionen ska bekosta ränta på investeringar till dess investeringarna är avskrivna, ska räntekostnaden motsvara Göteborgs stads faktiska genomsnittliga upplåningskostnad. Förslag för hanteringsordning utifrån denna inriktning ska tas fram av parterna inför kommande avtal.

Längd för kommande avtal:

- Kommande avtal för organisering av spårvägstrafiken ska gälla till och med år 2034. Om endera part önskar omförhandla avtal ska omförhandling initieras senast två år innan avtalet löper ut. Om ingen av parterna önskar att omförhandla avtalet ska det vara giltigt tillsvidare efter år 2034. Avtalet ska innefatta omförhandlingsklausuler utifrån eventuell förändring av gällande lagstiftning.

Justeringar inför kommande avtal

- Parterna är medvetna om att delar av avsiktsförklaringen kräver ytterligare utredningar inför framtagande av relevanta avtal. Om avsiktsförklaringen medför juridiska, ekonomiska eller tidsmässiga konsekvenser, som för närvarande inte går att överblicka, ska eventuellt berörda delar av avsiktsförklaringen kunna omförhandlas av parterna inför beslut om avtal. Eventuella förändringar beslutas av parterna i konsensus.

Fortsatt arbete:

- Relevanta avtal baserat på ovanstående inriktning ska tas fram för beslut hos berörda politiska instanser under första halvåret år 2018.
- Avtal för projekt depå Ringön ska skyndsamt tas fram av berörda politiska instanser.

- Göteborgs Stad ansvarar för att skyndsamt besluta och påbörja de markåtgärder staden svarar för enligt ovanstående ansvarsfördelning för depå Ringön.