

2017-12-20/LBB

PM ang. effekter och konsekvenser för GS-koncernen av att åtgärder enligt "Utkast avsiktsförklaring organisering spårväg alt D" genomförs

Inledning

Denna PM är framtagen på styrelsens begäran efter det extra styrelsemötet i ärendet den 17-12-08.

"Utkast avsiktsförklaring organisering spårväg alt D" innehåller flera delar;

- Gemensam viljeinriktning
- Övergripande organisering
- Göteborgs Spårvägar AB
- Depåer
- Spårvagnar
- Spår
- Räntekostnader mellan parterna
- Längd för kommande avtal
- Justeringar inför kommande avtal
- Fortsatt arbete

I föreliggande PM lämnas inga kommentarer till avsiktsförklaringen som sådan utan kommentarerna begränsas till effekter och konsekvenser för GS-koncernen. Därutöver reses frågeställningar kopplat till avsiktsförklaringen där densamma inte ger tillräcklig vägledning för en bedömning. Mot denna bakgrund är det de delar i avsiktsförklaringen som ovan markerats som kommenteras.



**Utöver GS kommer många andra organisationer inom staden också att få konsekvenser av olika art. Berörda; Stadshus AB, HIGAB, GSL, Trafikkontoret och Fastighetskontoret.*

Vi sätter Göteborg i rörelse

Göteborgs Spårvägar AB, Box 424, SE-401 26 Göteborg, Sweden
Tel +46 (0)31 732 10 00, Fax +46 (0)31 732 10 70

www.goteborgssparvagar.se

Ingår i koncernen Göteborgs Stad

Org. nr. 556353-3412

2017-12-20/LBB

Göteborgs Spårvägar AB

- **Västtrafik AB direkttilldelar Göteborgs Spårvägar AB uppdraget att ombesörja driften av spårvagnstrafiken till och med år 2034.**

Kommentar: i samband med tilldelningen ska ett trafikavtal upprättas mellan VT och GS. Självklart är konstruktionen och innehållet i avtalet av yttersta vikt för båda parter. Frågan är hur och vem/vilka som tillåts vara med i en sådan process. Från VGR's sida är det givetvis VT, men vem/vilka deltar från stadens sida; SLK, TK, GS eller samtliga dessa tre? Måste man vara eniga om innehållet eller kan beställaren (VT) besluta?

Avtalsperioden är mycket lång och måste kollas av visavi LOU och LUF. Givet att tilldelning är möjlig och att det blir så, ska noteras att avtalets hållbarhet är relaterat till att parterna (VGR och staden) är överens om att inte avsluta detsamma under avtalsperioden (två års uppsägningstid). Avtalet kan avslutas när som helst om fullmäktigeförsamlingarna är överens om detta.

- **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.**

Kommentar: detta är verkligen en knepig del i avsiktsförklaringen. Det framgår inte vilken part som ska bestrída kostnaderna för spårvagnsdriften, men jag utgår ifrån att det är VGR genom Västtrafik, därav principen "open-books". Tror därmed att det blir många ifrågasättanden och krav från VT exempelvis angående Ringlinjen, våra matsalar mm. Det står också att avtalet vare sig ska medföra förlust eller vinst följt av "utöver de kostnader som betalas inom ramen för avtalet ska ägarna inte behöva tillskjuta mer medel till Göteborgs Spårvägar AB" vilket är svårtolkat. Det står att avtalet ska baseras på den s.k. Västtrafikmodellen. Affärsområde Buss har ett sådant avtal för Centrumtrafiken och den relationen med VT bygger på partnerskap och – som deklarerats – både VT och GS Buss ska bedriva affären med god lönsamhet.

2017-12-20/LBB

Avtalsförklaringen har i detta avseende dubbla budskap som bör ifrågasättas. Om det som står i avtalsförklaringen (exkl. Västtrafikmodellen) förverkligas skapas ett avtal för Göteborgs Spårvägar som helt saknar drivkraft då det får karaktären av ett "förvaltningsavtal". Se också punkten ovan angående avtalskonstruktion och innehåll.

- **Västtrafik AB förvärvar 15 procent av Göteborgs Spårvägar AB.**

Kommentar: frågan om varför 15%? Koppling till tilldelningen? Varför inte 50/50 eller att staden har 15% och VT 85%. Det senare verkar mer relevant eftersom VGR/VT ska bestrida kostnaderna för driften och äga depåer och vagnar (se nedan). Stadens roll blir ju mer av en iakttagares och lyssnares, inte en styrande roll.

Värderingen av aktierna? VT sitter inte i någon annan operatörs styrelse. VT har heller inget ägande i någon annan operatör.

- **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.**

Se föregående punkt.

- **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.**

Kommentar: en sådan åtgärd som nämns skulle med stor säkerhet innebära att GS Buss verksamhet tar slut med det befintliga avtalet. Har svårt att se att bolaget kan få en plats i Stadshuskoncernen. Förmodligen bäst att snarast avyttra bolaget.

- **Formerna för Göteborgs Stads ägande av GS Trafikantservice AB och eventuell direkttilldelning för delar av bolagets verksamhet får utredas i det kommande arbetet.**

Kommentar: mycket oklar skrivning. Svårt att förstå hur en eventuell direkttilldelning skulle kunna ske. Notera att det står "delar av bolagets verksamhet". Frågan är om VT planerar att ta över verksamhet i egen regi. Därvid finns delar, ex.vis Skyttverkstaden, som inte passar in i ett sådant övertagande. Konsekvenser?

2017-12-20/LBB

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.

Kommentar: värderingsfrågan är givetvis den stora stötestenen, då en avyttring av nämnda tillgångar måste baseras på marknadspris. Dessutom: om depåerna – som vid sidan av vagnarna är de i sammanhanget strategiska resurserna - avyttras till VGR är rådigheten över desamma och spårvagnsdriften för all framtid borta från staden.

- Västra Götalandsregionen ska ansvara för kostnader för drift och underhåll av depåer och vagnhall, inklusive upprustning av vagnhallen Majorna.

Kommentar: om en avyttring sker är detta helt naturligt och rimligt. Den ekonomiska omfattningen av en upprustning av depå Majorna är f.n. okänd. Depåns placering kommer att ställa stora krav på miljöåtgärder (buller mm) och frågan om depåns funktioner kommer med all säkerhet att bli föremål för mycket omfattande diskussioner.

- 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.

Kommentar: givet ett beslut idag kan en Ringödepå stå klar i början av 2023. Den sista meningen "Ekonomiska och tidsmässiga konsekvenser av att Västfastigheter övertar projektet ska skyndsamt utredas" kan innebära ytterligare tidsförskjutning och att depåns planerade funktioner ånyo ska omprövas. Stora risker m.a.o. Frågan om "spårharpan" berörs inte; ska den ligga kvar hos staden?

2017-12-20/LBB

- 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.

Inga kommentarer förutom att rådigheten över Ringödepån för all framtid är borta från staden. Jämför ovan vad gäller Gårda, Slottsskogsdepån och vagnhallen Majorna samt vagnarna (nedan).

Spårvagnar

- Ägande för spårvagnar M28, M29, M31 och M32 kvarstår hos Göteborgs Stad. Västtrafik AB övertar leasingavtal och kostnad för dessa spårvagnar.

Kommentar: oklart vad detta innebär. Eventuellt ligger fordonen kvar hos GSL och VT leasar desamma. Frågan är om detta formellt är genomförbart. Vagnarna är ju vid sidan av depåerna de strategiska resurser som krävs för att kunna upphandla spårvagnsdriften på sikt.

- Avtal, ägande och kostnad för kommande spårvagnar M33/M34 övertas av Västra Götalandsregionen. Eventuellt tillkommande spårvagnar därefter ägs och bekostas av Västra Götalandsregionen.

Kommentar: innebär, precis som vad gäller depåerna, att rådigheten över dessa fordon och spårvagnsdriften för all framtid borta från staden. Se även punkten ovan.

- 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.

Kommentar: samma modell som används när Västtrafik ställer tåg till järnvägsoperatörers förfogande. Innebär en besiktning vid ianspråktagandet och besiktning vid återlämnandet. Om fordonen därvid inte har underhållits enligt fordonsleverantörens anvisningar alternativt att fordonen allmänt sett är i sämre skick än vad som kan förväntas, så kommer GS att krävas på ersättning.

2017-12-20/LBB

- Västra Götalandsregionen ska ersätta Göteborgs Stad för de kostnader som hittills upparbetats för avtal kring M33/M34.

Kommentar: naturligt med avseende på punktsatsen två stycken upp.

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.

Kommentar: idag köper Trafikkontoret drift och underhåll av bananläggning av Banteknik (genom det s.k. Funktionsavtalet). Oklart hur detta ska organiseras från 2020. Ska Banteknik ligga kvar i Göteborgs Spårvägar AB eller flytta till annat bolag eller förvaltning. Oavsett organisering; idag lägger Banteknik anbud på arbeten utöver Funktionsavtalet och man är också ibland underentreprenörer till andra anläggningsbolag. Kan denna verksamhet fortsätta eller måste bemanningen anpassas till enbart Funktionsavtalet?

Idag betalar VGR vad det kostar att hålla bananläggningen i fullt trafikbart skick. Vid införandet av en banavgift finns risk för att underhållet blir eftersatt p.g.a. att banavgifterna inte täcker stadens kostnader fullt ut. Jämför situationen på järnvägsnätet.

Sammanfattningsvis

Om avtal kommer till stånd enligt avsiktsförklaringen...

- ... är frågan om tidigare skatteväxling inte längre på agendan.
- ... sker ett i sammanhanget mycket stort paradigmskifte. GS-koncernen slås isär, Buss och Trafikantservice framtid är mycket osäker och Bantekniks placering oklar.
- ... överläts rådigheten över spårvagnstrafiken (drift, vagnar och depåer) till VGR för all framtid
- ... avsiktsförklaringen är betecknad som alt D, men har snarare karaktären av alt C d.v.s. att VGR tar över Göteborgs Spårvägar AB (undantaget är stadens ägarandel).
- ... är frågan om den tänkta tilldelningens hållbarhet (15 år) ytterst osäker.

Vi sätter Göteborg i rörelse

Göteborgs Spårvägar AB, Box 424, SE-401 26 Göteborg, Sweden
Tel +46 (0)31 732 10 00, Fax +46 (0)31 732 10 70

www.goteborgssparvaggar.se

Ingår i koncernen Göteborgs Stad

Org. nr. 556353-3412

Bilaga 6.2

Yrkande Ann-Sofie Hermansson, kommunstyrelsens ordförande

Kommunstyrelsen

2017-12-13

Ärende x

Yrkande angående organisering av spårvägstrafiken (reviderat)

Det pågår sedan en tid tillbaka en dialog mellan Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen om hur spårvägstrafiken i Göteborg ska organiseras efter 2019.

För att komma framåt i frågan har Ann-Sofie Hermansson, kommunstyrelsens ordförande, och Johnny Magnusson, regionstyrelsens ordförande, arbetat fram ett förslag till avsiktsförklaring om hur organiseringen framöver ska se ut. Detta förslag har justerats på några punkter – av i huvudsak teknisk och/eller kompletterande natur – och bifogas i en reviderad version där ändringarna är markerade med kursiverad stil.

Det är nu rimligt att förslaget tas in för prövning i den ordinarie ärendegången. Stadsledningskontoret bör därför ges i uppdrag att hantera frågan vidare i syfte att möjliggöra beslut om avsiktsförklaringen i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. KSAU ska vara den interna avstämningsytan inom staden. Hanteringen ska ske i nära samverkan med Västra Götalandsregionen.

Eftersom den nya depån på Ringön behöver börja byggas inom kort är det viktigt att hela ärendet hanteras skyndsamt.

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Att uppdra åt stadsledningskontoret att påbörja ett arbete med att ta fram ett analysunderlag för beslut om avsiktsförklaringen enligt ovan

Att utse KSAU till styrgrupp för arbetet angående organisering av spårvägstrafiken

Bilaga 6.2

Förslag till avsiktsförklaring för organisering av spårvägstrafiken

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

Gemensam viljeinriktning:

Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ser gemensamt behoven av att förstärka kollektivtrafiksystemet i Göteborg, där spårvägstrafiken idag och på längre sikt är en grundförutsättning för en effektiv kollektivtrafik i staden.

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 *fyraåriga* handlingsplaner för hur kollektivtrafiken i Göteborg ska utvecklas. *Handlingsplanen ska följa samma fyraåriga tidscykel som Trafikförsörjningsprogrammet*. Handlingsplan ska inkludera tydliga målsättningar, beskriva process och organisation för genomförande av uppsatta mål, samt innefatta en uppföljningsprocess vid slutet av den *fyraåriga* 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. *Detta innebär exempelvis att open-books avtalet ska inkludera overheadkostnader i form av administration, lokalhyra m.m. som krävs för att Göteborgs Spårvägar AB ska kunna utföra de operativa uppgifterna.* 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 innehålla 1 ledamot (inklusive presidieplats) samt 1 ersättare. *Den politiska fördelningen i styrelsen ska, efter en dialog mellan Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad, utformas så att den avspeglar majoritetsförhållandena i Göteborgs Stad.*
- 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. *Fortsatt kunskaps- och informationsöverföring mellan bolagen ska i möjligaste mån säkerställas, inom ramen för arbetet inom 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 *Rantorget i 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.
- *Museispårvagnarna och spårvägmuseet ska fortsatt ägas av Göteborgs Stad och beredas plats för trafikering. Avtal och finansieringsmodell ska tas fram, där Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen ska dela lika på drifts- och underhållskostnaderna för museispårvagnarna och spårvägmuseet.*

Spårvägsanläggningen:

- Göteborgs Stad äger och ansvarar för att planera samt utföra drift, underhåll och reinvesteringar av *spårvägsanläggningen*. Västra Götalandsregionen är fortsatt kostnadsansvarig för drift, underhåll och reinvesteringar i befintlig *spårvägsanläggning*, 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 *spårvägsanläggning*, 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 *spårvägsanläggning* 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 tills vidare

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.
- *Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad är överens om att respektive part i samtliga avtal som skall ingås fritt skall kunna överlåta samtliga rättigheter och skyldigheter enligt respektive avtal till annan förvaltning eller bolag inom respektive organisation.*
- 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.