



Avtal om medfinansiering av infrastrukturåtgärder i Västsverige

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadskansliets förslag i tjänsteutlåtande den 13 oktober 2009 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Uttala sin vilja och avsikt att tillsammans med övriga parter ta ansvar för en finansiering till det Västsvenska paketet utifrån föreslagna finansieringsprinciper och utifrån den inriktning av investeringar som redovisas i bilaga till avtalsförslaget.
2. Acceptera användandet av trängselskatt som en del i finansieringen av paketet och att i övrigt agera för att avtalet kan realiseras.
3. Bemyndiga kommunstyrelsens ordförande att underteckna avtalet och att godkänna de eventuella justeringar som kan erfordras.

- - - -

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade representanterna från MP och V som yttrande en skrivelse av den 28 oktober 2009.

Göteborg den 28 oktober 2009
Göteborgs kommunstyrelse

Jan Hallberg

Karin Lange

Dnr 0810/09

Yttrande MP, V

2009-10-28

Kommunstyrelsen i Göteborgs Stad

Ärende 2:9

Avtal om medfinansiering av infrastrukturåtgärder i Västsverige

Vi uppmärksammar stycket sist under punkt två i avtalet som ger intrycket av att Marieholmstunneln ska särbehandlas i förhållande till de andra åtgärderna i avtalet. Formuleringen anser vi är opassande eftersom den hänvisar till redan fattade beslut samtidigt som dessa beslut inte är tagna av avtalsparten Göteborgs stad.

Vi vill därför poängtera att detta avtal endast är acceptabelt i sin helhet och för att slå vakt om denna helhet anser vi att alla de senare avtal som följer av punkt 7 i detta avtal skall skrivas på samtidigt.



Göteborgs Stad

Stadskansliet

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2009-10-13

Diarienummer 0810/09

Repronummer 311/09

Stadsutveckling och samhällsanalys

Stadsutveckling

Hans Linderstad

Telefon 368 04 63

E-post: hans.linderstad@stadshuset.goteborg.se

Avtal om medfinansiering av infrastrukturåtgärder i Västsverige

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

Uttala sin vilja och avsikt att tillsammans med övriga parter ta ansvar för en finansiering till det Västsvenska paketet utifrån föreslagna finansieringsprinciper och utifrån den inriktning av investeringar som redovisas i bilaga till avtalsförslaget

Acceptera användandet av trängselskatt som en del i finansieringen av paketet och att i övrigt agera för att avtalet kan realiseras

Bemyndiga kommunstyrelsens ordförande att underteckna avtalet och att godkänna de eventuella justeringar som kan erfordras

Sammanfattning

Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, infrastrukturverken och regeringen har sökt finna former för en samlad lösning för finansiering och genomförande av några viktiga infrastrukturåtgärder i Västsverige. Ett avtal om ett antal transportslagsövergripande åtgärder har nu därför tagits fram. Avsikten är att detta avtal ska behandlas i bland annat kommunfullmäktige för att sedan kunna var en del i beslutsunderlaget för regeringen beträffande infrastrukturplanen för 2010-2021.

Avtalsförslaget redogör för vilka principer som ska gälla för finansiering (50/50 mellan statlig och regional/lokal finansiering) och vilka objekt som ska ingå. Som en del i den lokala/regionala finansieringen ingår att införa trängselskatt i Göteborgsområdet. Avtalet preciserar inte var betalstationer ska placeras eller vilka avgifter som ska tas ut, utan detta ska utredas vidare. I senare avtal kommer paketets olika delar att preciseras.

Ekonomiska konsekvenser

Avtalsförslaget anger att utöver trängselskatt ska medfinansiering genom lokala/regionala bidrag ske. Ett bidrag från Göteborgs Stad på 1,25 miljarder kronor anges. Till detta kommer också 0,4 miljarder från marknyttor som stadens ska tillskjuta.

Det kommer även att bli kostnader för att driva den utökade kollektivtrafiken.

GÖTEBORGS STADS STADSKANSLI

Hans Linderstad

Ulf Högberg

Bilaga 1 Avtal om medfinansiering av transportövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige

Ärendet

Som en del i att utveckla Göteborgsregionen och förbättra trafiksituationen har staten, regionen och kommunerna gjort ett gemensamt arbete beträffande infrastrukturåtgärder. Vägverket i samverkan med Banverket har av Näringsdepartementet fått i uppdrag att tillsammans med representanter från Västsverige ta fram ett förslag till infrastrukturåtgärder inom ramen för den pågående åtgärdsplaneringen och ett förslag presenterades i augusti 2009. Kommunstyrelsen beslöt 2009-08-26 att ställa sig bakom den huvudsakliga inriktningen i ett "Paket för infrastrukturåtgärder".

Ett avtal om ett antal transportslagsövergripande åtgärder har nu tagits fram. Avsikten är att detta avtal ska behandlas i bland annat kommunfullmäktige för att sedan kunna vara en del i beslutsunderlaget för regeringen beträffande infrastrukturplanen 2010- 2021.

Bakgrund

Arbetet med en ny infrastrukturplan för 2010 – 2021 har pågått några år. Den analys som gjorts har pekat på en rad olika åtgärder för att utveckla Västra Götalandsregionen. Med utgångspunkt från dels de transportpolitiska målen, dels regionala prioriteringar har olika åtgärder pekats ut. Göteborgsregionens förbundsstyrelse har betonat ett antal järnvägs-, kollektivtrafik- och vägobjekt som särskilt viktiga för att nå målen. Västra Götalandsregionen har i samverkan med transportverken och kommunalförbunden tagit fram en lista på vilka insatser som borde ske inom de ramar som riksdagen beslutat för infrastrukturinvesteringar under tiden 2010 – 2021. Västra Götalandsregionen konstaterade då att ett antal väsentliga insatser inte kunde inrymmas i listorna.

Under arbetet med förslag till avtal om Marieholmstunneln har överläggningar skett mellan bl.a. kommunen och regeringen (genom Närings- och Finansdepartementen). Banverket, Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen samt Göteborgsregionens kommunalförbund har också inlett förhandlingar i syfte att finna finansieringslösningar för Västlänken.

Regeringen har markerat möjligheten att genom medfinansiering utöka medlen för infrastruktursatsningar och gett trafikverken i uppdrag att ta fram lämpliga objekt där detta kunde ske. En slutsats som drogs, var att man borde utforma ett paket för Västsverige där bland annat Västlänken kunde inrymmas. Ur detta växte behovet av att finna former för en samlad lösning för finansiering och genomförande av viktiga infrastrukturåtgärder i Västsverige.

En arbetsgrupp har därför under våren och sommaren arbetat med att ta fram ett samlat transportslagsövergripande paket kring infrastruktursatsningar och ett avtalsförslag har nu tagits fram.

Avtalsförslaget

Allmänt

Avsikten är att ett avtal ska tecknas senast den 9 november 2009 så att regeringen kan besluta om projekten i samband med att regeringen senast första kvartalet 2010 fastställer den Nationella planen.

De parter som avtalet omfattar är Vägverket, Banverket, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland, Göteborgs stad, Mölndals kommun och Göteborgsregionens kommunalförbund. I texten nedan kallas dessa "Parterna". Vägverket, Banverket, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland och Göteborgs stad i förening benämns "Medfinansiärerna".

Arbetet med förslag till avtal om Marieholmstunneln och Västlänken har mynnat ut i samtal mellan Parterna och regeringen (genom Näringsdepartementet). Samtalen har rört behovet av och formerna för en samlad lösning för finansiering och genomförande av för Västsverige viktiga transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder. Dessa åtgärder inkluderar väg- och järnvägsprojekt samt kollektivtrafiksåtgärder i övrigt inom ramen för åtgärdsplaneringen. Det har rått enighet om att infrastrukturåtgärderna ska baseras på en helhetssyn avseende trafiken och att viktiga samhällsmål såsom ökad samsamsättning och tillväxt, minskad klimatpåverkan, effektivitet och säkerhet, ska främjas.

Genomförandet av infrastrukturåtgärderna som diskuterats kräver en sammanlagd finansiering om ca 30 miljarder kronor beräknat enligt dagens penningvärde.

Avtalets syfte och omfattning

Avtalet ger uttryck för Parternas avsikt, att inom ramen för åtgärdsplaneringen ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av de objekt/såtgärder som omfattas i transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige. Avtalet ger också uttryck för Medfinansiärernas avsikt att lämna finansiella bidrag till projekten.

Infrastrukturåtgärderna innefattar för närvarande K2020 med delfinansiering av ny Götaälvsbro, Marieholmstunneln, Västlänken mm. enligt närmare specifikation i bilaga 1.

Parternas avsikt och arbete med att finna finansierings- och genomförandelösningar har i initialskedet en särskild inriktning på att åstadkomma ett beslutsunderlag att redovisas till regeringen i samband med beredning och beslut av kommande Nationella och Regionala planer.

Parternas föresats att finna och genomföra infrastrukturåtgärder i Västsverige på ett samlat sätt hindrar inte att arbetet med Marieholmstunneln fortsätter i enlighet med redan fattade beslut.

Finansiering

Genomförandet av infrastrukturåtgärder ska ske med genom bidrag från följande finansieringskällor:

1. *Statliga anslag*, tilldelade och anvisade av Vägverket och Banverket i enlighet med Nationella och Regionala planer, 15 miljarder kronor
2. *Trängselskatt*, beräknas netto ge 12 miljarder kronor sammantaget under 25 år.
3. *Banavgift och/eller regionala bidrag*. Detta bidrag ska uppgå till 1 miljard kronor.
4. *Lokala bidrag från Medfinansiärerna*, inräknat såväl direkta ekonomiska bidrag som s.k. marknyttor och andra kommersiella intäkter. Medfinansiärernas lokala direkta bidrag ska uppgå till 1,25 miljarder kronor. Infrastrukturåtgärderna kommer att medföra marknyttor, kommersiella intäkter och motsvarande om 0,75 miljarder kronor. Motsvarande belopp ska Medfinansiärerna tillskjuta för finansiering av infrastrukturåtgärderna.

Genom detta tillgodoses den övergripande principen att finansieringen av de transportslagsövergripande infrastrukturåtgärderna i Västsverige ska ske med 50 procent i statliga anslag och 50 procent i form av bidrag genom medfinansiering.

Trängselskatt

Trängselskatten ska upptas under minst 25 år och bedöms ge en finansieringsmöjlighet på 12 miljarder kronor. Finansiering via trängselskatt ska därtill även täcka alla kapitalkostnader, inbegripet ränta på lån från Riksgälden motsvarande de framtida intäkterna från trängselskatt, samt omkostnader för införskaffande och drift av trängselskattesystemet.

Vilket område som ska omfattas av trängselskatten, betalstationernas placering och avgiftsnivåer definieras inte i aktuellt avtal, utan fortsatta studier ska ske. Parterna bekräftar att man eftersträvar ett trängselskattesystem som förutom bidrag till finansiering ska medverka till minskad trängsel och miljöpåverkan.

Objekt som omfattas

Infrastrukturåtgärderna innefattar för närvarande K2020 inklusive delfinansiering av Göta Älvbron, Marieholmstunneln (3,5 miljarder) och Västlänken (16 miljarder). Dessutom ska en rad andra objekt inrymmas. Vissa av dessa kan redan i dag preciseras, men det finns också avsatt en pott för att parera de förändringar som uppstår under åren. Objekten framgår enligt närmare specifikation i bilaga 1.

Parterna ska senare ta slutlig ställning till vilka enskilda väg-, järnvägs- och kollektivtrafikprojekt som ska ingå i infrastruktursatsningen.

Fortsatt arbete

Det avtal som nu behandlas, avser att ge underlag för en fortsatt utveckling av infrastrukturen i Västsverige. Ett antal frågor återstår att klara ut, bl.a. den slutliga utformningen av trängselskatteförslaget. När Parterna slutligen bestämt vilka projekt som ska ingå, ska de närmare detaljerna för varje projekt regleras i särskilda och skriftliga finansierings- och genomförandavtal mellan berörda Parter. Finansierings- och genomförandavtalen ska tydligt reglera bl a det enskilda projektets syfte, omfattning och standard, tidplan, markupplåtelse, genomförandeformer, organisation och arbetssätt samt finansieringsformer.

Stadskansliet

Regeringen har i direktiven för Infrastrukturplaneringen 2010-2021 angett att en förutsättning för vissa projekt att komma med i listorna, är att medfinansiering kan erbjudas. Som medfinansiering räknas också brukaravgifter av typ trängselskatt. För att ett projekt ska komma med i planen sägs att avtal mellan trafikverken och berörda parter (t.ex. kommunen) ska finnas undertecknat före 1 november 2009. Göteborg har dock getts möjlighet att undertecknande sker efter kommunfullmäktiges möte 5 november.

Förslaget i bilaga 1 med sina underbilagor, är ett sådant avtal. Kommunen bör med ett sådant avtal undertecknat av alla parter kunna utgå från att Marieholmstunneln, Västlänken med flera projekt kommer med i Infrastrukturplanen 2010-2021 med byggstart tidigt i anslagsperioden. Fastställande av detta fattas dock först genom regeringens beslut i februari 2010.

Avtalet redovisar en fördelningsprincip med finansiering hälften-hälften mellan stat och lokalt/regionalt. Trängselskatt står för merparten av den lokala medfinansieringen men det är betydande belopp som därutöver ska finansieras genom regionala/lokala bidrag. Område för och teknik för avgiftsupptagning och andra aspekter på trängselskattesystemet får utredas vidare i samverkan mellan parterna.

Juridiska aspekter på trängselskatt

Ordet trängselskatt används i avtalsförslaget för både det som i juridisk mening är att betrakta som skatt (lagen om trängselskatt 2004:629) och det som är en avgift (vägavgift enligt väglagen 1971:948). Enligt Infrastrukturpropositionen är regeringen beredd att bereda eventuella framställningar från kommuner om införande av trängselskatt enligt liknande modell som i Stockholm. Först efter det att Grundlagsberedningen slutfört sin översyn av normgivningsmakten kan regeringen lämna eventuella förslag om grundlagsändringar som möjliggör kommunalt beslutade föreskrifter om trängselskatter.

Enligt väglagen kan regeringen bestämma att vägavgift får tas ut för att finansiera nya vägar. Möjligheten att ta ut vägavgifter påverkas också av bestämmelser i EG-rätten (vägavgiftsdirektivet 2006/38/EG). Eftersom Sverige tar ut generella vägavgifter (fordonsskatt) begränsas möjligheterna att samtidigt ta ut finansierande avgifter (vägtullar) på samma sträcka. Vägtull kan tas ut på nytt vägnät (t.ex. Marieholmstunneln) medan däremot avgiftsupptagning på en befintlig väg (t.ex. Tingstadstunneln) rent statsrättsligt betraktas som en skatt.

Konsekvenser för trafik och miljö

Under hösten har ett omfattande arbete skett för att analysera systemutformning och effekter av olika infrastrukturåtgärder. Genom datorsimuleringar har fem olika systemutformningar prövats preliminärt och en första effektanalys kunnat göras. Med hänsyn till enkelhet, miljö- och trängselaspekter samt intäkter synes det mest ändamålsenligt med ett system som bygger på en inre zon, dvs. en trängselkattazon med betalportaler relativt nära regioncentrum.

Bland de resultat som påvisats är att konsekvenserna på biltrafikströmmarna blir olika beroende på var och med vilka taxor trängselkattsystemet har. I vissa kombinationer ges en klart dämpande effekt på trafiken i centrala Göteborg, där inverkan är störst i Tingstadstunneln och dess närhet. Miljöeffekterna i de områden längs E6 där miljökvalitetsnormen beträffande kvävedioxid överskrids, är också positiva därmed.

Utredningarna pekar på det nödvändiga att förstärka kollektivtrafiken, så att kapaciteten ökar innan trängselkattsystemet införs. I infrastrukturpaketet har således särskilda medel avsatts för kollektivtrafiken.

Fortsättning följer

Arbetet med underlaget sker i en rad arbetsgrupper som studerat förslag till betalsystem, möjliga intäkter, systemeffekter mm. För närvarande finns inga färdiga förslag till systemutformning eller en genomarbetad konsekvensanalys framme. Preliminära studier visar dock att det är möjligt att skapa ett betalsystem som genererar tillräckliga intäkter. De objekt som slutligen ska ingå kan också behöva omprövas allt efter fördjupade utredningar om trafikeffekter mm framkommer. Därför har avtalet utformats så att det ger möjlighet till fortsatt arbete med att utveckla infrastrukturåtgärdernas sammansättning.

När parterna diskuterat vidare vilka objekt som ska ingå och om utformningen av trängselkattsystemet, kommer således de närmare detaljerna för varje objekt att regleras i särskilda och skriftliga finansierings- och genomförandeavtal mellan berörda parter.

Bilaga 1 Förslag till avtal

AVTAL OM MEDFINANSIERING AV TRANSPORTSLAGSÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTURÅTGÄRDER I VÄSTSVERIGE

Parter/Medfinansiärer

1. Vägverket
2. Banverket
3. Västra Götalandsregionen
4. Landstinget Halland
5. Göteborgs stad

Parter/Ej Medfinansiärer

6. Göteborgsregionens kommunalförbund
7. Mölndals kommun

Samtliga parter i förening benämns nedan "Parterna". Vägverket, Banverket, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland och Göteborgs stad i förening benämns "Medfinansiärerna".

1. Bakgrund

Hösten 2008 enades Vägverket, Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen samt Göteborgsregionens kommunalförbund om avsikten att dels bygga Marieholmstunneln, dels genomföra en kollektivtrafiksatsning i Västra Götaland. Dessa planer tillställdes regeringen inför beslut om närtidssatsning för 2009-2010.

Vägverket har därefter fått regeringens uppdrag att ingå ett avtal om en ny älvförbindelse i Göteborg (Marieholmstunneln).

Under arbetet med förslag till avtal om Marieholmstunneln har överläggningar skett mellan Vägverket, Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och regeringen (genom Närings- och Finansdepartementen). Banverket, Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland samt Göteborgsregionens kommunalförbund har också inlett förhandlingar i syfte att finna finansieringslösningar för Västlänken.

Arbetet med förslag till avtal om Marieholmstunneln och Västlänken har sedermera mynnat ut i samtal mellan Parterna och regeringen (genom Näringsdepartementet). Samtalen har rört behovet av och formerna för en samlad lösning för finansiering och genomförande av för Västsverige viktiga transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder. Dessa åtgärder inkluderar väg- och järnvägsprojekt samt kollektivtrafiksatsningar i övrigt inom ramen för åtgärdsplaneringen. Det har rått enighet om att infrastrukturåtgärderna ska baseras på en helhetssyn avseende trafiken samt att viktiga samhällsmål, såsom ökad sysselsättning och tillväxt, minskad klimatpåverkan, effektivitet och säkerhet, ska främjas.

2. Avtalets syfte och omfattning

Detta avtal ger uttryck för Parternas avsikt, att inom ramen för åtgärdsplaneringen och på de villkor som anges i detta avtal ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av de objekt/satsningar som innefattas i transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige. Avtalet ger också uttryck för Medfinansiärernas avsikt att lämna finansiella bidrag till enskilda projekt.

Infrastrukturåtgärderna innefattar, för närvarande, K2020 med del av Götaälvbron Marieholmstunneln samt Västlänken enligt närmare specifikation i bilaga 1.

Parternas avsikt och arbete med att finna finansierings- och genomförandelösningar har i initialskedet särskild inriktning på att åstadkomma ett vederbörligt beslutsunderlag att redovisas till regeringen i samband med beredning och beslut av kommande Nationella och Regionala planer.

Parternas avsikt att finna och genomföra infrastrukturåtgärder i Västsverige på ett samlat sätt hindrar inte att arbetet med Marieholmstunneln fortsätter i enlighet med redan fattade beslut.

3. Finansieringskällor

Genomförandet av infrastrukturåtgärder enligt punkt 2 ska ske med genom bidrag från följande finansieringskällor:

1. Statligt anslag. Uppräkning enligt statens regler.
2. Trängselskatt. Ska inflationsuppräknas kontinuerligt.

3. Annan medfinansiering från kommun, region eller annan intressent, inräknat såväl direkta ekonomiska bidrag som sk marknyttor. Ska inflationsuppräknas kontinuerligt.

4. Banavgift och/eller regionala bidrag.

4. Finansieringsupplägg samt fördelning mellan statliga anslag och medfinansiering

Genomförandet av infrastrukturåtgärderna enligt punkt 2 kräver en sammanlagd finansiering om ca 30 miljarder kronor beräknat enligt dagens penningvärde. Den totala finansieringen ska fördela sig enligt följande mellan finansieringskällorna:

Statliga anslag

Statliga anslag, tilldelade och anvisade Vägverket och Banverket i enlighet med Nationella och Regionala planer, 15 miljarder kronor.

Medfinansiering

Trängselskatt

Trängselskatt, vilken ska upptas under minst 25 år, 12 miljarder kronor. Finansiering via trängselskatt ska därtill även täcka alla kapitalkostnader, inbegripet ränta på lån från Riksgälden motsvarande de framtida intäkterna från trängselskatt, samt omkostnader för införskaffande och drift av trängselskattesystemet. Till det här angivna beloppet för finansiering 12 miljarder kronor ska således läggas senare klarlagda kapitalkostnader samt kostnader för trängselskattesystemets införskaffande och drift.

Banavgift och eller regionala bidrag

Banavgift/och eller regionala bidrag ska uppgå till 1 miljard kronor

Lokala bidrag från Medfinansierarna

Lokalt bidrag ska uppgå till 1 miljardtvåhundrafemtio miljoner kronor och utges av Göteborgs stad.

Marknyttor m m från Medfinansiärerna.

(Göteborgs stad, Banverket)

Infrastrukturåtgärderna kommer att medföra marknyttor för Medfinansiärerna om ca 750 miljoner kronor. Motsvarande belopp ska Medfinansiärerna tillskjuta för finansiering av infrastrukturåtgärderna enligt punkt 2 varav Göteborgs stad tillskjuter 400 miljoner kronor och Banverket 350 miljoner kronor.

Som övergripande princip gäller att finansieringen av de transportslagsövergripande infrastrukturåtgärderna i Västsverige ska ske med femtio (50) procent i statliga anslag och femtio (50) procent i form av bidrag genom medfinansiering (trängselskatt, banavgift, Medfinansiärernas regionala/lokala bidrag, marknyttor samt, i förekommande fall, annan medfinansiering).

Som framgår ovan är samtliga belopp baserade på dagens penningvärde. De berördabekräftar att finansieringsbeloppen behöver uppräknas vid en senare tidpunkt, och därefter periodiskt, med hänsyn till kostnadsutvecklingen.

5. Särskilt om trängselskatt

Parterna ska vidta alla de åtgärder som krävs i förhållande till riksdag och regering, enligt gällande eller framtida lagstiftning, för att nå syftet om införande av trängselskatt för delfinansiering av infrastrukturåtgärder enligt punkt 2.

Parterna bekräftar att de eftersträvar ett trängselskattesystem enligt ett enzonsystem som förutom bidrag till finansiering ska bidra till såväl minskad trängsel som miljöpåverkan.

En tjänstemannagrupp har genomfört en utredning angående alternativa systemlösningar. Fem alternativ är studerade och med hänsyn till enkelhet, miljö- och trängselaspekter samt intäkter synes det mest ändamålsenligt med ett system som bygger på en inre zon.

Parterna ska fortsätta studierna i syfte att utveckla enzonsystemet.

6. Fortsatt arbete

Parterna åtar sig att tilldela erforderliga resurser för vidare utredning om systemutformning för trängselskattförslaget och säkerställande av intäkter från trängselskatten så att dessa täcker delfinansiering och kapitalkostnad av infrastrukturåtgärderna samt kostnaden för trängselskattesystemet inbegripet drift och underhåll. Arbetet ska ske genom en partsgemensam tjänstemannagrupp. Tjänstemannagruppen ska även inhämta ytterligare

underlag för att fastställa värdet av "marknyttor" kopplade till de olika projekten samt förutsättningarna för kommunala och regionala bidrag utifrån den systemnytta som uppnås.

7. Senare avtal mellan Medfinansiärerna m m

Medfinansiärerna ska, med beaktande av innehållet i detta avtal, ta ställning till vilka enskilda väg-, järnvägs- och kollektivtrafikprojekt som ska ingå i infrastruktursatsningen enligt punkt 2.

När Medfinansiärerna slutligen bestämt vilka projekt som ska ingå, ska de närmare detaljerna för varje projekt regleras i särskilda och skriftliga finansierings- och genomförandeaftal mellan berörda Medfinansiärer. Finansierings- och genomförandeaftalen ska tydligt reglera bl a det enskilda projektets syfte, omfattning och standard, tidplan, markupplåtelse, genomförandeformer, organisation och arbetssätt samt finansiering, inräknat hur fördyringar av enskilda projekt ska hanteras och fördelas mellan berörda Medfinansiärer. Aftalen ska följa de principer som anges i punkt 4.

Detta avtal om medfinansiering ska tecknas senast den 9 november 2009 så att regeringen kan besluta om projekten i samband med att regeringen senast första kvartalet 2010 fastställer den Nationella planen.

8. Extern information

Parterna ska samråda kring innehåll i och former för extern information om infrastrukturåtgärderna enligt punkt 2. Om annat inte särskilt överenskomms ska extern information utformas och godkännas av den partsgemensamma tjänstemannagrupp som nämns i punkt 6. En Part ska inte på egen hand, utan att ha iakttagit denna process, gå ut med extern information om infrastrukturåtgärderna. Detta gäller dock inte i den mån Parten är skyldig att lämna information enligt lag.

9. Avtalets ikraftträdande och giltighet

Detta avtal träder i kraft när det har undertecknats av Parterna. Ändringar och tillägg till detta avtal ska, för att vara bindande, vara skriftligen avfattade och undertecknade av Parterna.

Avtalets giltighet är villkorad av att avtalet, i förekommande fall, underställs och godkänns av Parternas beslutande församlingar, såsom kommun- och landstingsfullmäktige. Respektive berörd Part ska tillse att ett sådant beslut är fattat för dennes vidkommande senast den 9 november 2009.

Avtalets giltighet är vidare villkorad av att infrastrukturåtgärderna enligt punkt 2, till väsentlig del, ingår i den av regeringen fastställda Nationella planen senast första kvartalet 2010 och därefter förblir upptagen i planen. Avtalets giltighet är vidare villkorad av att beslut fattas som möjliggör införandet av trängselskatt enligt detta avtal, och som innebär att intäkterna från trängselskatten inte blir väsentligen lägre än som förutsatts i detta avtal.

1

Detta avtal har upprättats i sju (7) original exemplar av vilka undertecknade parter erhållit var sitt.

Ort den 2009

VÄGVERKET

Ort den 2009

BANVERKET

Namn:

Namn:

Ort den 2009

GÖTEBORGS STAD

Ort den 2009

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Namn:

Namn:

Ort den 2009

Ort den 2009

LANDSTINGET HALLAND

MÖLNDALS KOMMUN

Namn:

Namn:

Ort den 2009

GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND

Namn:

BILAGEFÖRTECKNING

Infrastrukturåtgärder



Förslag till Paket med infrastrukturåtgärder i Västsverige, angelägna åtgärder (tjänstemannaförslag)

Västlänken	16 miljarder	
Kollektivtrafikomställning, K2020		
- Koll.åtgärder på kommunalt vägnät pga. Västlänken (Bangårdsförbindelsen, Korsvägen, Gamlestadstorget mm)	4,6	
- Koll.trafik åtgärder på infartsleder		
- K2020 Kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät		
Busskörfält 155 resp 158 (i förslag till reg plan)		TOT 20,6
<hr/>		
Marieholmstunneln	3,5	
Anslutningar till Marieholmstunneln t.ex.		
- E45 Slakthusmotet	0,7	
- E6.21 Kvillemotet		TOT 4,2
<hr/>		
Göta Älvbron	2	
<hr/>		
Förbättringar av framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet	2,1	
T.ex. E6.20 Klarebergsmotet, 155 Trafikplats Sörred mm		
155 Vädermotet-Bulycke, etapp 1+2 (i förslag till reg plan)		
<hr/>		
Trimningsåtgärder	1,1	
T.ex. Ullevimotet, E6 tredje körfält mellan Åbro-Källeredsmotet och ytterligare anpassning till nya trafikströmmar, kollektivtrafikåtgärder, analyser / uppföljning samt ITS		
<hr/>		
Totalt bedömd kostnad	30,0 miljarder	