



TRAFIKVERKET

Hantering av statlig medfinansiering -till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet



Trafikverket

Postadress: 781 89 BORLÄNGE

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Hantering av statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet

Författare: Ulrika Rangli Eklund

Omslagsbild: Johnny Hedman, Trafikverket

Dokumentdatum: 2017-02-17

Version: 1.0

Kontaktperson: Ulrika Rangli Eklund

Publikationsnummer: 2016:169

ISBN: 978-91-7725-040-1

Innehåll

INLEDNING	5
Syfte och mål	5
VAD KAN STATLIG MEDFINANSIERING BEVILJAS FÖR?	6
Investeringar i regional kollektivtrafikanläggning	6
Vägtrafik	7
Spårtrafik	8
Sjötrafik	9
Byggande av flygplatsanläggning	11
EU:s riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag	11
Åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet	12
Miljö	12
Trafiksäkerhet	13
VAD KAN STATLIG MEDFINANSIERING INTE BEVILJAS FÖR?	14
SÄRSKILT OM ANPASSNING TILL OLIKA GRUPPERS BEHOV	15
HUR MYCKET STATLIG MEDFINANSIERING KAN BEVILJAS?	15
VEM KAN ANSÖKA?	16
FINANSIERING AV STATLIG MEDFINANSIERING I DE LÅNGSIKTIGA TRANSPORTPLANERNA	17
HANTERINGEN BESTÅR AV FLERA STEG	18
Beslut i fast belopp – någon prisomräkning ska inte göras	19
ANSÖKAN	19
Ansökans innehåll	20
Kostnadsunderlag med stödberättigade kostnader	21

Kostnader som direkt kan hänföras till genomförande av åtgärden	22
Byggkostnader	22
Kostnader för utsmyckning	22
Övriga åtgärder	22
Ersättning för mark och intrång	23
Marklösen	23
Ersättning för skada	23
Förvaltningskostnad	23
Förändringar under åtgärdens genomförande	24
Meddela förändring till Trafikverket	24
Bedömning av förändringar	24
Medfinansiering för oförutsedda tilläggsarbeten	25
Hantering av förändringar	25

Inledning

Detta dokument beskriver hantering av statlig medfinansiering till:

- regionala kollektivtrafikmyndigheter för investeringar framför allt i kollektivtrafikanläggningar
- kommuner eller andra organ för investeringar i flygplatsanläggning med annan huvudman än staten
- kommuner för åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar.

Den statliga medfinansieringen regleras i förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (definieras i dokumentet som "förordningen"). Vägverket och Banverket har utfärdat föreskrifter till förordningen, VVFS 1997:379 och BV-FS 2003:1. Hanteringen av statlig medfinansiering ska vidare ske i enlighet med EU:s statsstödsregler för att säkerställa sunda marknads- och konkurrensförhållanden på den inre marknaden.

Dokumentet reviderar och ersätter handboken Statsbidrag till vissa kollektivtrafikanläggningar m.m., publikation 2004:4. Motivet för revideringen är bland annat ändringar i förordningen där begreppet trafikmyndighet ersatts med begreppet regional kollektivtrafikmyndighet och begreppet statsbidrag har ändrats till begreppet statlig medfinansiering. Revideringen avser vidare att göra dokumentet tydligare och mer användarvänligt.

Dokumentet ska läsas tillsammans med

- rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet – namngiven åtgärd, TDOK 2016:0090
- rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet – inte namngiven åtgärd, TDOK 2016:0091.

Detta dokument beskriver mer utförligt hanteringen och ger exemplifieringar för att underlätta tillämpningen av förordning och föreskrifter.

Syfte och mål

Dokumentet syftar till att underlätta hanteringen av den statliga medfinansieringen på Trafikverket. Det kan även användas av regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner vid upprättande av ansökan om statlig medfinansiering.

Målet är att säkerställa att handläggningen är rättssäker, likartad och tydlig.

Vad kan statlig medfinansiering beviljas för?

Statlig medfinansiering kan beviljas till:

- regionala kollektivtrafikmyndigheter, för investeringar i kollektivtrafikanläggningar, spårfordon och fartyg
- kommuner eller andra organ, för flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten
- kommuner, för miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på kommunala gator och vägar.

Statlig medfinansiering kan beviljas för åtgärder på partens anläggning.

Statlig medfinansiering kan inte beviljas för en åtgärd på statens anläggning eller en åtgärd som staten har ett kostnadsansvar för.

Statlig medfinansiering till spårfordon kan inte beviljas i nya beslut. Utbetalning av statlig medfinansiering sker för de beslut som redan har fattats, förutsatt att det finns medel avsatta för det i Trafikverkets budget och att utbetalning av medlen är i överensstämmelse med EU:s statsstödsregler.

Investeringar i regional kollektivtrafikanläggning

Ett effektivt kollektivtrafiksystem bidrar till att utveckla och stärka arbetsmarknadsregioner och förbättrar därmed möjligheterna till regional tillväxt.

Statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik delas ut av flera skäl:

- Medfinansieringen ska bidra till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv och säker för att öka resandet med kollektivtrafik samt öka dess konkurrenskraft.
- Fokus ska vara på resenärens bästa och hela resekedjan ska beaktas.
- Regional kollektivtrafik ska möjliggöra resenärernas vardagsresande, till exempel arbetspendling, och således tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov.
- Statlig medfinansiering ökar möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda transportsystemet.

Statlig medfinansiering kan beviljas för investering i en anläggning där en regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar för att driva och finansiera trafiken. Formen för genomförandet av åtgärden påverkar inte möjligheten att bevilja statlig medfinansiering, så länge den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för att driva den. Åtgärden kan vara att myndigheten bygger ny anläggning eller hyr en anläggning och åtgärden kan genomföras i myndighetens regi eller av utomstående part.

Statlig medfinansiering kan beviljas för kostnad för investeringen eller den kostnad som den regionala kollektivtrafikmyndigheten har för att hyra en anläggning som tillgodoser efterfrågad funktionalitet och trafikering. Detta gäller även i de fall då den regionala kollektivtrafikmyndigheten delegerat rätten till ett aktiebolag.

Trafiken kan vara tidtabellsbunden eller anropsstyrd linjetrafik. Trafik under endast sommar- eller vintersäsong kan vara regional kollektivtrafik där sådan trafik tillgodoser ett behov för vardagsresande. Kommersiell trafik, till exempel chartertrafik eller sjötrafik som endast fraktar gods eller huvudsakligen motorfordon, är inte regional kollektivtrafik.

Vägtrafik

Sökande: regional kollektivtrafikmyndighet

Statlig medfinansiering kan beviljas för:

- byggande av väg- och gatuaneläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov (se 2§, 1p i förordningen)
- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande (se 2§, 3p i förordningen)
- åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor (se 2§, 6p i förordningen)

Exempel på åtgärder:

- resecentrum, terminaler och vänthallar samt anordningar för trafikanterna, till exempel hissar, rulltrappor, bänkar, väderskydd, belysning och informationssystem
- bussgator, kollektivtrafikkörfält, busshållplatser och vändplatser
- anslutningsvägar till hållplatser, det vill säga gång- och cykelvägar (För att hållplatsen som anlagts ska vara användbar behöver man också kunna ta sig dit. Det är praxis på 50 meter som hänger samman med tillgänglighetsanpassning av hållplatser.)
- infarts- och anslutningsparkeringar, uttag för motorvärmare och cykelparkeringar (När det gäller statlig medfinansiering till motorvärmare är det viktigt att säkerställa att det är en kommun som bygger, äger och driver parkeringarna och motorvärmarna det vill säga att beviljade medel inte skickas vidare till en kommersiell aktör. Om det är en kommun som tillhandahåller tjänsterna är bedömningen beroende av om de tillhandahålls mot ersättning eller inte. Om kommunen tar betalt för parkering eller motorvärmare är det en kommersiell tjänst och då är kommunen att betrakta som ett företag eller en ekonomisk

verksamhet. En bedömning måste då göras enligt EU:s regler om statligt stöd för att säkerställa att statlig medfinansiering kan beviljas för motorvärmarna.)

- laddinfrastruktur
(Hänvisas till förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar där bland annat laddinfrastruktur ingår. Stödordningen hanteras av Naturvårdsverket och beaktar EU:s regler om statligt stöd. Eftersom detta är en särreglering ska laddinfrastruktur hänvisas till denna hantering och inte beviljas inom ramen för förordning 2009:237.)
- system för prioritering av kollektivtrafik i till exempel signalanläggningar
- system för trafikinformation och trafikstyrning (både programvara och fysiska delar) som hör till anläggningen och som inte är knutna till en specifik operatör

Spårtrafik

Sökande: regional kollektivtrafikmyndighet

Statlig medfinansiering kan beviljas för:

- byggande av spåranslagningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov (se 2§, 2p i förordningen)
- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande (se 2§, 3p i förordningen)
- åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor (se 2§, 6p i förordningen)
- investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställts för 2004-2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet (se 2§, 9p i förordningen)

Statlig medfinansiering till spårfordon kan inte beviljas i nya beslut. Utbetalning av statlig medfinansiering sker för de beslut som redan har fattats, förutsatt att det finns medel avsatta för det i Trafikverkets budget och att utbetalning av medlen är i överensstämmelse med EU:s statsstödsregler.

Exempel på åtgärder:

- resecentrum, terminaler och vänthallar samt anordningar för trafikanterna, till exempel hissar, rulltrappor, bänkar, väderskydd, belysning och informationssystem
- spåranläggningar inkl. tunnelbana som inte ingår i statens spåranläggningar, till exempel banvallar, sliprar samt signal-, säkerhets- och strömförsörjningsanläggningar
- förbindelser mellan plattformar
- infarts- och anslutningsparkeringar, uttag för motorvärmare och cykelparkeringar (När det gäller statlig medfinansiering till motorvärmare är det viktigt att säkerställa att det är en kommun som bygger, äger och driver parkeringarna och motorvärmarna det vill säga att beviljade medel inte skickas vidare till en kommersiell aktör. Om det är en kommun som tillhandahåller tjänsterna är bedömningen beroende av om de tillhandahålls mot ersättning eller inte. Om kommunen tar betalt för parkering eller motorvärmare är det en kommersiell tjänst och då är kommunen att betrakta som ett företag eller en ekonomisk verksamhet. En bedömning måste då göras enligt EU:s regler om statligt stöd för att säkerställa att statlig medfinansiering kan beviljas för motorvärmarna.)
- laddinfrastruktur (Hänvisas till förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar där bland annat laddinfrastruktur ingår. Stödordningen hanteras av Naturvårdsverket och beaktar EU:s regler om statligt stöd. Eftersom detta är en särreglering ska laddinfrastruktur hänvisas till denna hantering och inte beviljas inom ramen för förordning 2009:237.)
- fysiska åtgärder för att förhindra obehörig trafik

Sjötrafik

Sökande: regional kollektivtrafikmyndighet

Statlig medfinansiering kan beviljas för:

- åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor, (se 2§, 6p förordningen)
- byggande av kajanläggningar för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov (se 2§, 7p förordningen)
- investeringar i fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov (se 2§, 8p förordningen)

Exempel på åtgärder:

- terminalbyggnader, vänthallar och anordningar för trafikanter, till exempel hissar, rulltrappor, bänkar, väderskydd, belysning och informationssystem
- parkeringsplatser, uttag för motorvärmare och cykelparkeringar.
(När det gäller statlig medfinansiering till motorvärmare är det viktigt att säkerställa att det är en kommun som bygger, äger och driver parkeringarna och motorvärmarna det vill säga att beviljade medel inte skickas vidare till en kommersiell aktör. Om det är en kommun som tillhandahåller tjänsterna är bedömningen beroende av om de tillhandahålls mot ersättning eller inte. Om kommunen tar betalt för parkering eller motorvärmare är det en kommersiell tjänst och då är kommunen att betrakta som ett företag eller en ekonomisk verksamhet. En bedömning måste då göras enligt EU:s regler om statligt stöd för att säkerställa att statlig medfinansiering kan beviljas för motorvärmarna.)
- laddinfrastruktur
(Hänvisas till förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar där bland annat laddinfrastruktur ingår. Stödordningen hanteras av Naturvårdsverket och beaktar EU:s regler om statligt stöd. Eftersom detta är en särreglering ska laddinfrastruktur hänvisas till denna hantering och inte beviljas inom ramen för förordning 2009:237.)
- åtgärder för sjöfartsskydd
- kajanläggningar och hjälpmedel för insegling och annan jämförbar utrustning i hamnar
(Med gods i detta sammanhang menas resenärernas personliga resgods.)
- fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar passagerare och gods förutsatt att fartyget godkänts av Transportstyrelsen
(Med gods i detta sammanhang menas resenärernas personliga resgods.)

Byggande av flygplatsanläggning

Sökande: kommun eller annat organ.

(Med "organ" menas en offentlig aktör. Trots lydelsen i förordningen är det en mycket stark rekommendation att endast bevilja statlig medfinansiering till en kommun med hänsyn till EU:s regler om statligt stöd.)

Statlig medfinansiering kan beviljas för byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. (se 2§, 4p i förordningen)

Exempel på åtgärder

- terminalbyggnader, vänthallar och anordningar för trafikanter, till exempel hissar, rulltrappor, bänkar, väderskydd, belysning och informationssystem
- parkeringsplatser
- rullbanor och stråk
- väderskydd för flygplan, inhägnader, hindermarkeringar och anslutning av avloppsanläggningar till kommunala anläggningar
- hjälpmedel för inflygning och annan jämförbar flygplatsspecifik utrustning.

EU:s riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag

Statlig medfinansiering till byggande av flygplatsanläggning för allmänt kommunikationsbehov med annan huvudman än staten förutsätter att EU-riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag 2014/C 99/03 följs.

Åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet

Åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala väg- och gatunätet ska vara föranledda av eller kunna härledas till trafikens effekter. Åtgärder för förbättrad miljö ska medföra att miljöbelastningen minskar. Åtgärder ska vara mer omfattande än vad som är tvingande för kommunen utifrån gällande lagstiftning, till exempel miljöbalken. Åtgärder för ökad trafiksäkerhet ska förbättra trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet samt bidra till att antalet döda och svårt skadade i trafiken minskar.

Miljö

Statlig medfinansiering kan beviljas för åtgärder som syftar till att förbättra miljön på och kring det kommunala vägnätet, förutsatt att åtgärder är föranledda av trafikens effekter.

Det kan handla om åtgärder för att skydda vattentäkter och vattenförekomster från föroreningar av dagvatten, exempelvis:

- omhändertagande av dagvatten
- skydd av vattentäkter
- sedimentationsdammar
- tätning av diken.

Landskapsåtgärder för att minska störningar på vägar räknas också som miljöåtgärder, exempelvis:

- avsmalning av vägar
- återställande av vägar
- plantering av träd och alléer
- upprustning av "fula" vägmiljöer
- vandringshinder.

Statlig medfinansiering kan också beviljas för åtgärder som ska minska luftföroreningar som har negativ påverkan på människors hälsa och miljön.

- åtgärder för att underlätta uppfyllandet av miljökvalitetsmålet
Frisk luft och målet om ökad hälsa
(Exempelvis åtgärder för att underlätta för överflyttning från personbil till gång, cykel och kollektivtrafik eller åtgärder för minskad hastighet eller trafikledning för bättre luftkvalitet i tätorter. Åtgärder av andra skäl bör inte ges medfinansiering om de leder till ökade luftföroreningshalter i tätorter eller försvårar uppfyllande av de transportpolitiska målen.)
- omläggning av trafik och förbud mot trafik nattetid

- uppsättning av automatiska trafikkontroller (trafikkameror)
- ljudisoleringsåtgärd på fasader och andra bullerdämpande åtgärder
- merkostnad vid byte till bullerreducerande beläggning.

Statlig medfinansiering till bullersanering kan godkännas, under förutsättning att:

- bullernivån före åtgärd är mellan 30 och 40 dBA ekvivalentnivå inomhus
- bullernivån före åtgärd är mellan 55 och 65 dBA ekvivalentnivå utomhus
- vid bullertoppar från enstaka fordon under natten är motsvarande nivåer mellan 45 och 55 dBA (som överskrids mer än 5 gånger per natt)
- åtgärderna samordnas med eventuella åtgärder som förbättrar luftkvaliteten inomhus.

Statlig medfinansiering kan inte beviljas för åtgärder för bullersanering av en fastighet om fastighetsägaren eller väghållaren har ett åläggande enligt miljöbalken att åtgärda buller. Även om inga gränsvärden finns fastställda för åläggande, finns flera miljödomar som medfört åläggande vid 40 dBA ekvivalentnivå inomhus, över 65 dBA ekvivalentnivå utomhus samt bullertoppar från enstaka fordon över 55 dBA maximalnivå mer än 5 gånger per natt.

Trafiksäkerhet

Statlig medfinansiering kan beviljas för åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet, exempelvis:

- planskilda korsningar
- gång- och cykelvägar samt anslutningsvägar till hållplatser
(För att hållplatsen som anlagts ska vara användbar behöver man också kunna ta sig dit. Det är praxis på 50 meter som hänger samman med tillgänglighetsanpassning av hållplatser.)
- separeringsåtgärder för oskyddade trafikanter, till exempel broar, ramper och trappor
- cirkulationsplatser
- busskuddar, bussklackar och chikaner
- trafiksäkerhetshöjande och hastighetssäkrade gångpassager, till exempel upphöjningar och avsmalningar
- transportinformatikåtgärder
- belysning

- uppsättning av automatiska trafikkontroller (trafikkameror)
- fysiska åtgärder för att anpassa gator och vägar utifrån kommunala hastighetsplaner eller genomförda hastighetsöversyner.

Vad kan statlig medfinansiering inte beviljas för?

Statlig medfinansiering kan inte beviljas för exempelvis:

- statlig anläggning eller åtgärd som staten har ett kostnadsansvar för
- drift- och underhållsåtgärder
- reinvestering föranledd av eftersatt underhåll
- påverkansåtgärder
- enbart projektering, utredningar och inventeringar
- kostnader för revisioner

Statlig medfinansiering kan inte beviljas retroaktivt. Det betyder att åtgärden inte får ha byggstartat – ”satt spaden i backen” – innan beslut, steg 2 fattas. Aktiviteter som får ha förekommit när beslutet fattas är förberedande aktiviteter såsom planering, projektering samt avslutad upphandling. Eventuell kontraktsteckning med entreprenör görs på sökandens egen risk innan beslutet fattats.

Om kostnader för genomförande av beviljad åtgärd täcks genom annan statlig eller överstatlig finansiering, till exempel EU-medel, ska kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering minskas med motsvarande belopp.

Särskilt om anpassning till olika gruppers behov

För vägledning vid utformning av åtgärd för att möta behoven hos personer med funktionsnedsättning gäller:

- Boverkets föreskrifter för enkelt avhjälpna hinder (HIN) för ombyggnad,
- Boverkets föreskrifter för tillgänglighet på allmänna platser (ALM) för nybyggnad
- Krav och råd för vägars och gators utformning (Trafikverkets publikation 2012:180).

På Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se finns råd och exempelsamlingar.

Samråd bör ske i ett tidigt skede med organisationer för personer med funktionsnedsättning angående utformningen av en anläggning eller fordon. Samråd bör där det är motiverat även ske med boende, skola och andra intresseorganisationer angående utformningen av anläggningen. I ansökan om statlig medfinansiering anges om, när och med vem eller vilka samrådet skett alternativt när det planeras att genomföras.

Hur mycket statlig medfinansiering kan beviljas?

Statlig medfinansiering beviljas med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. En lägre andel än 50 procent statlig medfinansiering kan således beviljas i det enskilda fallet.

Om det finns särskilda skäl kan Trafikverket besluta att statlig medfinansiering ska beviljas med 75 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Som särskilda skäl räknas enligt praxis:

- att åtgärden bedöms ha mycket stor samhällsnytta och bidra till flera transportpolitiska mål
- att åtgärden utgör försöksverksamhet med ett brett användningsområde
- att nyttan av en åtgärd i en kommun till största del kommer trafikanter från andra kommuner till godo, till exempel underlättar arbetspendling och regionförstoring.

Hur mycket statlig medfinansiering som kan beviljas i det enskilda fallet kan bero på tillgången på medel. Om inte alla ansökningar som uppfyller regelverket ryms inom avsatta medel i plan konkurrerar ansökningar med varandra. Detta kan innebära att inte samtliga ansökningar blir beviljade statlig medfinansiering trots att de formellt bedöms som berättigade till statlig medfinansiering. Det blir då fråga om att göra en sammantagen bedömning av de sökta åtgärdernas totala effekter och nyttor. Det är viktigt att motivera varför en ansökan om statlig medfinansiering beviljas eller avslås eftersom beslutet kan överklagas till regeringen.

Vem kan ansöka?

Regional kollektivtrafikmyndighet har rätt att ansöka om statlig medfinansiering till

- regionala kollektivtrafikanläggningar inom väg-, spår- och sjötrafik
- fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan delegera denna rätt till aktiebolag (se 1a§ i förordningen). Delegationen ska ske skriftligen och skickas till Trafikverket. Aktiebolaget ska ägas och styras av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommun eller andra organ har rätt att ansöka om statlig medfinansiering till

- investering i flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten

Denna rätt får inte delegeras.

Uttrycket "eller andra organ" gör tillämpningen otydlig. Med "organ" menas endast offentliga aktörer. För att säkerställa att hanteringen av statlig medfinansiering för investering i flygplatsanläggning är i överensstämmelse med EU:s statsstödsregler bör det endast bli fråga om att bevilja och betala ut statlig medfinansiering till en kommun.

Om den aktuella flygplatsen är ett aktiebolag, det vill säga har ett annat organisationsnummer än kommunen, och kommunen endast äger aktier i aktiebolaget anses kommunen inte vara ett företag i EU-rättslig mening om den inte själv tillhandahåller varor eller tjänster på en marknad.

I de fall flygplatsen är en del av den kommunala förvaltningen och således har samma organisationsnummer som kommunen ska kontakt tas med stödjande funktionen Juridik och planprovning innan ställning tas om statlig medfinansiering i det enskilda fallet.

Kommun har rätt att ansöka om statlig medfinansiering till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

Denna rätt får inte delegeras.

Finansiering av statlig medfinansiering i de långsiktiga transportplanerna

Statlig medfinansiering finansieras av ett statligt anslag. Det är endast möjligt att finansiera statlig medfinansiering med anslaget om den möjligheten särskilt anges för detta.

Medel för statlig medfinansiering ryms i den nationella planen för transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur (LTP). Det gäller förutsatt att planupprättaren har prioriterat att avsätta medel för statlig medfinansiering i den aktuella planen och att denna finansieringsform framgår av regeringens direktiv inför åtgärdsplaneringen. Trafikverket upprättar den nationella planen för transportinfrastruktur och regionala planupprättare upprättar LTP. Regional planupprättare är länsstyrelse eller kommunalt samverkansorgan, beroende på vilken organisation som utpekats för uppdraget i respektive län.

Större åtgärder ska finnas med i dessa planer som så kallade "namngivna åtgärder". För den nationella planen för transportinfrastruktur är det praxis att åtgärdens totala kostnad ska uppgå till minst 50 miljoner kronor. För LTP gäller att åtgärdens totala kostnader ska uppgå till minst 25 miljoner kronor. Det bestäms av 4§ 3p i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Det är dock möjligt att namnge även mindre åtgärder.

Prioriteringen av namngivna åtgärder med statlig medfinansiering sker i samband med upprättandet av planerna. För en åtgärd ska en samlad effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk kalkyl göras för att kunna avgöra dess lönsamhet och nytta och för att kunna bedöma om åtgärden ska prioriteras i planen. För att likställa hanteringen med Trafikverkets egna åtgärder ska det även finnas en anläggningskostnads-kalkyl. För mindre komplexa åtgärder kan en grov kostnadsindikation (GKI) användas.

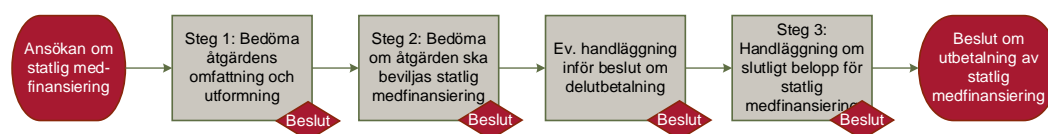
Sökanden för namngivna åtgärder ska inkomma med en ansökan, steg 1 om statlig medfinansiering och få ett beslut, steg 1 från Trafikverket innan förslaget på planen skickas till regeringen för fastställelse för att åtgärden ska kunna prioriteras i planen. Detta gäller således för både nationell och regional plan för transportinfrastruktur.

Att en åtgärd finns angiven i en plan innebär att det har avsatts finansiellt utrymme för genomförande av åtgärden. Detta innebär dock inte per automatik att statlig medfinansiering kan beviljas och betalas ut för åtgärden. Först i och med beslut, steg 2 beviljas statlig medfinansiering för åtgärdens genomförande.

Åtgärder som är mindre än ovan nämnda beloppsgränser behöver inte tas upp som namngivna i planerna. Planupprättaren kan välja att avsätta medel för dessa åtgärder inom områden (företrädesvis trimnings- eller miljöåtgärder) för statlig medfinansiering som kan sökas årligen. Trafikverket ansvarar för formerna för ansökningsprocessen. Trafikverket ska även för dessa åtgärder göra en prövning i det enskilda fallet av om åtgärden bedöms vara förenlig med regelverket för statlig medfinansiering och fatta ett beslut, steg 1-2 om statlig medfinansiering. I och med detta beslut beviljas statlig medfinansiering för åtgärdens genomförande.

Upprättande av planerna för transportinfrastruktur sker i enlighet med förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur respektive förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och de direktiv som regeringen beslutar om vid varje revideringstillfälle. För detaljer kring upprättandet av planerna hänvisas till respektive planupprättare.

Hanteringen består av flera steg



Steg 1: Bedöma åtgärdens omfattning och utformning

Steg 2: Bedöma om åtgärden ska beviljas statlig medfinansiering

Delutbetalning kan göras framför allt för åtgärder som pågår över flera år.

Steg 3: Bedöma vilket belopp statlig medfinansiering som slutligt kommer att kunna betalas ut för genomförande av åtgärden samt verkställa slututbetalning.

För namngivna åtgärder startar ärendet om statlig medfinansiering med steg 1. Steg 1 sker inför planens fastställelse. Det kan gå lång tid mellan planens fastställelse och åtgärdens byggstart. Steg 2 ska ske innan åtgärden har byggstartat eftersom medfinansieringen inte beviljas retroaktivt. För åtgärder i ett åtgärdsområde slås vanligen steg 1 och steg 2 ihop och hanteras vid ett och samma tillfälle eftersom tiden för genomförandet av åtgärden är relativt kort. Delutbetalning görs framför allt för fleråriga åtgärder. Steg 3 sker när åtgärden har genomförts. Sökanden ska skicka in en ansökan till Trafikverket för varje steg. Efter handläggning av ansökan fattar Trafikverket beslut. Det undertecknade beslutet skickas till sökanden. Beslutet kan skickas via e-post till sökanden med diariet som kopianmottagare.

Handläggning och hantering av de olika beslutsstegen beskrivs i

- rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet – namngiven åtgärd, TDOK 2016:0090
- rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet – inte namngiven åtgärd, TDOK 2016:0091

Beslut i fast belopp – någon prisomräkning ska inte göras

I beslutet om statlig medfinansiering, oavsett steg, ska det beslutade beloppet om statlig medfinansiering anges i fast belopp. Någon prisomräkning ska inte göras. Eventuella justeringar och förändringar mellan de olika beslutsstegen beslutas i tilläggsbeslut med hänsyn tagen till helheten för åtgärden. Historiskt har index tillämpats beroende på att kostnadsutvecklingen inom anläggningsbranschen varit hög och att inflationen delvis urholkat värdet på beslutade bidrag. Detta förhållande gäller inte längre. Genom att slopa prisomräkning med index förenklas också hanteringen av statlig medfinansiering. För beslut fattade senast den 31 januari 2017 faststår dock prisomräkningen eftersom förutsättningarna inte ska ändras retroaktivt.

Ansökan

Tidpunkten för ansökan om statlig medfinansiering styrs av:

- i vilken fas den långsiktiga planeringen befinner sig
- om åtgärden är namngiven eller inte namngiven i ett åtgärdsområde.

För åtgärdsområde ska ansökningar ske årligen, förutsatt att det avsatts medel för statlig medfinansiering i den aktuella planen. Trafikverket informerar när det är möjligt att ansöka om statlig medfinansiering i respektive region.

Ansökan om statlig medfinansiering ska göras på Trafikverkets ansökningsblankett som hämtas på www.trafikverket.se. Det finns olika ansökningsblanketter beroende på om ansökan rör en namngiven åtgärd eller en åtgärd som inte är namngiven samt om det rör utbetalning av medfinansieringen. Ansökan ska undertecknas av den som är behörig att företräda sökanden. Behörigheten ska vid eventuell förfrågan av Trafikverket kunna styrkas genom delegationsbeslut eller liknande.

Ansökan skickas med fördel digitalt till Trafikverket på diariecenter.region@trafikverket.se
Obs! Skicka endast en ansökan per e-post!

Eventuell ansökan i pappersformat skickas till:

Trafikverket
Ärendemottagningen
region x
Box 810
781 28 BORLÄNGE

Ansökans innehåll

Ansökan ska innehålla en beskrivning av åtgärden och ett kostnadsunderlag med stödberättigade kostnader. Innehållet och utformningen av ansökan ska anpassas efter åtgärdens omfattning, komplexitet samt hur kända detaljerna är om åtgärden vid tidpunkten för ansökan. Det är viktigt att åtgärden avgränsas så att det blir tydligt vad den innehåller. Beskrivning av åtgärden i ansökan om statlig medfinansiering ska innehålla följande information:

- **Åtgärdens bakgrund och syfte**

Beskriv vilka brister eller problem som åtgärden ska lösa samt övriga relevanta förhållanden av intresse, till exempel markförhållanden, geoteknik, befintlig bebyggelse, rivningar och koppling till genomförande av andra åtgärder. Beskriv hur långt framskriden planeringen av åtgärden är, vilka eventuella problem som kvarstår att lösa och vilka risker det finns för förseningar.

- **Beskrivning av åtgärden**

Konkretisera vad som ska göras och hur det ska utföras, gärna fördelat på aktiviteter för ökad tydlighet. Bifoga kartbild som visar åtgärdens placering och fysiska avgränsning. Åtgärden kan också konkretiseras genom foton, skisser eller ritningar som underlättar förståelsen för åtgärdens utförande och standard. Ange även när aktiviteterna beräknas genomföras samt åtgärdens förväntade effekter.

- **Tidsplan**

Ange åtgärdens start- och sluttidpunkt inklusive tid för slutbesiktning och andra avslutande aktiviteter i för åtgärdens färdigställande. För större åtgärder med etapper ska start- och sluttidpunkt anges även för etapperna.

- **Åtgärdens kostnader**

För närmare beskrivning av hanteringen, se avsnitt Kostnadsunderlag med stödberättigade kostnader.

- **Hur bidrar åtgärden till de transportpolitiska målen?**

Beskriv hur åtgärden förväntas bidra till de transportpolitiska målen. Ange också i förekommande fall om åtgärden motverkar de transportpolitiska målen.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål: funktionsmålet som berör resans eller transportens tillgänglighet och hänsynsmålet som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

- **Samråd**

Ange i ansökan om och när samråd med intressegrupp, till exempel för personer med funktionsnedsättning, skett eller planeras att genomföras. Ange också med vilken organisation för personer med funktionsnedsättning eller annan intresseorganisation som samrådet skett eller planeras att genomföras.

Kostnadsunderlag med stödberättigade kostnader

De kostnader som tas upp i ansökan ska vara en direkt avspegling av beskrivningen av åtgärdens innehåll. Kostnaderna anges exklusive moms.

Åtgärdens kostnadsunderlag ska redovisas i samtliga steg. Sammanställningen av kostnadsunderlaget görs enligt tabellen nedan. De kostnader som ligger till grund för beräkningen av den statliga medfinansieringen utgörs av punkterna 1, 2 och 3 i tabellen. Om ingen kostnad finns ange 0 (noll) kronor. Om ansökan innehåller flera olika aktiviteter ska tabellen användas för respektive aktivitet.

Om åtgärden finansieras med andra statliga medel eller EU-medel minskas kostnadsunderlaget med motsvarande belopp. Statlig medfinansiering kan således inte beviljas för den del som täcks av andra statliga eller EU-medel.

3. SAMMANSTÄLLNING AV KOSTNADSUNDERLAG	
<i>Instruktion: Kostnaderna ska avspegla beskrivningen av åtgärden och anges exklusive moms. Om åtgärden finansieras med andra statliga medel eller EU-medel minskas underlaget med motsvarande belopp.</i>	
Kostnader för åtgärden	Kronor (prisnivå år månad ååååmm)
1a Byggekostnader	
1b Kostnader för utsmyckning	
1c Övriga åtgärder	
1. Summa Kostnader direkt hänförliga till genomförande av åtgärden	
2a Marklösen	
2b Ersättning för skada	
2. Summa Ersättning för mark och intrång	
3. Förvaltningskostnad (högst 9 procent av total kostnad för punkterna 1 och 2)	
4. Total kostnad (kostnader för punkterna 1, 2, 3)	
5. Beviljad annan statlig/överstatlig finansiering (till exempel från myndigheter eller EU)	
6. Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering (punkt 4 med avdrag för punkt 5)	
7. Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 procent av kostnadsunderlaget)	

Kostnader som direkt kan hänföras till genomförande av åtgärden

Kostnader som direkt kan hänföras till genomförande av åtgärden innefattar byggkostnader, kostnader för utsmyckning och övriga åtgärder. Kostnader för konstnärlig utsmyckning och övriga kostnader ska särredovisas.

Byggkostnader

Med byggkostnad avses material och arbetskostnader för den fysiska produktionen, inklusive byggledning. Om ansökan gäller flera olika aktiviteter som ingår i samma åtgärd (exempelvis korsningsåtgärd för ökad trafiksäkerhet samt hållplatsombyggnad för kollektivtrafik) ska kostnaden fördelas mellan de olika aktiviteterna och presenteras i varsin tabell. För större åtgärder kompletteras ansökan med ytterligare dokumentation, till exempel underlag för samhällsekonomiska bedömningar (SEB) och Grov Kostnadsindikation (GKI).

Kostnader för byggledning eller genomförande i egen regi måste kunna redovisas för att dessa ska kunna räknas in i kostnadsunderlaget. Detta kan ske genom till exempel tidredovisningssystem för den aktuella åtgärden.

Hyreskostnad

Statlig medfinansiering kan även beviljas för hyreskostnad. Den sökande måste då uppvisa ett giltigt hyreskontrakt med en återstående kontraktperiod på minst sju år. För att Trafikverket ska kunna fastställa kostnadsunderlaget och beloppet för statlig medfinansiering måste sökanden dels redovisa en beräknad kostnad för vad det skulle ha kostat att i stället bygga anläggningen, dels ackumulerad avtalad hyreskostnad för sju år. Kostnadsunderlaget fastställs till det lägre av de två alternativen. För hyreskostnader utgår inga kostnader för marklösen, ersättningar för skador eller förvaltningskostnad.

Kostnader för utsmyckning

God utformning och utsmyckning av den fysiska miljön är viktig för att förbättra trivsel- och trygghet. Utsmyckning är stödberättigat inom rimliga gränser och ska därför särredovisas. Vad som räknas som rimligt avgörs i det enskilda fallet. Utsmyckningen ska stärka anläggningens funktionella uppgifter. Utsmyckning i miljöer som har målgrupper med långsamma och eller väntande trafikanter och resenärer bör prioriteras. Utsmyckningen ska framhäva positiva inslag i miljön eller dölja det som inte bidrar till trivsel, till exempel färgsättning, ljussättning eller andra konstnärliga inslag som erbjuder trafikanter och resenärer en god miljö.

Övriga åtgärder

Övriga åtgärder kan till exempel vara åtgärder på angränsande kommunalt vägnät som bedöms vara nödvändiga till följd av den åtgärd som beviljas statlig medfinansiering. Även kostnaderna för vissa ombyggnader kan vara berättigade till statlig medfinansiering, till exempel ombyggnader av gator och vägar som gränsar till en terminal. Bedömningen av vilka övriga åtgärder som är berättigade till statlig medfinansiering ska ske med restriktivitet och kunna motiveras.

Ersättning för mark och intrång

Ersättning för mark och intrång består av marklösen och ersättning för skada.

Marklösen

I kostnader för marklösen inräknas kostnader för förvärv av mark för åtgärden. Även exempelvis kostnader för upplåtelse eller hyra av mark för uppförande av provisorier kan ingå. Intrång kan exempelvis vara omlokalisering av en privat eller kommersiellt ägd byggnad för att ge plats åt en ny terminal.

Ersättning för skada

Ersättning för skada avser exempelvis skada på intilliggande fastighet och kan ersättas om särskilda skäl föreligger.

Förvaltningskostnad

Förvaltningskostnaden avser kostnader som sökanden har för att planera åtgärden och dess genomförande, samt de administrativa kostnader som sökanden har för genomförande av åtgärden. Stödberättigad förvaltningskostnad kan uppgå till maximalt 9 procent av de totala kostnaderna för *Kostnader direkt hänförliga till genomförande av åtgärden* samt *Ersättning för mark och intrång* och är således en schablon. Nivån på maximalt 9 procent motsvarar ett medelvärde för statens kostnader vad gäller projektadministration i jämförbara åtgärder.

Förvaltningskostnad omfattar kostnader för:

- inventering och förstudie
- revidering av detaljplan föranledd av åtgärden
- projektering
- upprättande av förfrågningsunderlag, upphandling och kontrakt
- värderingsutredningar
- lagfarter
- kontroller
- besiktning och övrig inspektionsverksamhet avseende fartyg

Förändringar under åtgärdens genomförande

Meddela förändring till Trafikverket

Mottagaren av statlig medfinansiering ("mottagaren") ska till Trafikverket meddela förändring i åtgärdens genomförande i tid, kostnad eller innehåll och ange skälen för förändringarna så snart förändringen blir känd för mottagaren. Informationen till Trafikverket ska vara skriftlig och ske i så god tid att Trafikverket hinner handlägga frågan och fatta ett tilläggsbeslut. Om inget meddelande om förändringar görs är man inte garanterad statlig medfinansiering enligt tidigare fattat beslut.

Exempel på skäl för att bevilja en förändring kan vara samordning med genomförande av andra åtgärder i den kommunala planeringen. En omprioritering av åtgärder hos mottagaren är inte ett skäl att bevilja en förändring av åtgärden. Om åtgärden inte längre är aktuell att genomföra faller beslutet om statlig medfinansiering. Om mottagaren vill genomföra en annan åtgärd måste man komma in med en ny ansökan för denna åtgärd. Om en åtgärd inte har avslutats och slutredovisats vid den sluttidpunkt som framgår av beslut, steg 3 faller beslutet om det inte finns särskilda skäl och ett tilläggsbeslut inte fattats i enlighet med hanteringen av förändringar. Godkännande av en förlängning sker aldrig efter åtgärdens ursprungliga slutdatum, förutsatt att något tilläggsbeslut inte fattats som senarelägger åtgärdens slutdatum.

Bedömning av förändringar

En bedömning av förändringar i genomförandet av en åtgärd ska göras i varje enskilt fall.

1. Typ av förändring
 - Vilken slags förändring rör det sig om? Tid, kostnad eller innehåll?
2. Beskrivning av förändringen
 - Hur beskriver mottagaren förändringarna, det vill säga är de trovärdiga?
 - Vad är anledningen till förändringarna?
 - Ligger den utanför mottagarens kontroll, till exempel lagakraftvinnande beslut som försenats eller överklaganden?
 - Ligger den inom mottagarens kontroll, kanske till och med att man varit slarvig i projektgenomförandet?
3. Konsekvenser av förändringen
 - Vilka konsekvenser för åtgärdens genomförande och den statliga medfinansieringen får förändringarna?
 - Vad händer med åtgärdens genomförande om Trafikverket inte godkänner förändringarna? Blir åtgärden genomförd ändå det vill säga mottagaren tar själv kostnaderna för förändringen?
4. Bedömning av förändring i tid
 - Vilken tid rör det sig om?
 - Beror förändringen i tid av att man redan i ansökan tagit till för snål projekttid?
 - Har man räknat med avslutande aktiviteter såsom besiktningar och slutredovisningar?
 - Vad anser mottagaren behöver göras med anledning av tidsförändringen? Ett exempel kan vara att justera tidsplanen i projektet.

Konsekvensen av tidsförändringen kan bli att man får skjuta pengar till påföljande år. Detta kan vara både positivt och negativt, beroende på läget i verksamhetsplaneringen.

5. Bedömning av förändring i kostnad

- Vad blir konsekvensen på projektets effekter om man minskar projektets omfattning?
- Finns det något finansiellt utrymme för att godkänna en kostnadsökning, med följd att åtgärden ska beviljas ett högre belopp statlig medfinansiering?
- Vad anser mottagaren behöver göras med anledning av kostnadsförändringen?
Exempel kan vara att söka annan finansiering eller dra ner på projektets omfattning, förutsatt att målet och nyttan med åtgärden ändå bedöms kunna uppnås.

Det är viktigt att en tydlig projektavgränsning gjorts redan i ansökan och beslut, eftersom en orsak till kostnadsförändring kan vara att projektet blivit felaktigt budgeterat eller att kontraktet formulerats på ett bristfälligt sätt.

6. Bedömning av förändring i innehåll

- Vilka slags förändringar rör det sig om?
- Påverkar det projektets effekter?
- Vilka blir konsekvenserna för projektet av innehållsförändringen?
Exempel kan vara att anläggningen blir dyrare och den tar längre tid att färdigställa eller att man får minska projektets omfattning.

Medfinansiering för oförutsedda tilläggsarbeten

Statlig medfinansiering kan beviljas för oförutsedda tilläggsarbeten som påverkar åtgärdens genomförande. Med oförutsedda tilläggsarbeten avses åtgärder som inte har kunnat förutses vid planeringen av investeringen, till exempel upptäckt av fornlämningar eller andra kulturhistoriska värden.

För att statlig medfinansiering ska kunna avse oförutsedda tilläggsarbeten ska tillägget vara av väsentlig omfattning och ha anmälts till Trafikverket så snart det blivit känt. Detta gäller endast under förutsättning att det finns medel avsatta för dessa kostnader. Förändringar av åtgärderna i planen tas upp med planupprättaren. Planupprättaren kan då välja att göra en omprioritering i planen för att säkerställa finansiellt utrymme för åtgärden.

Hantering av förändringar

För namngiven åtgärd sker alltid en dialog med planupprättaren om förändringar sker. Därefter tas beslut om att åtgärden beviljas ytterligare medel, senareläggs eller tas bort ur planen. Mottagaren av den statlig medfinansieringen kan också välja att stå för överskjutande kostnad själv och kan då behålla det ursprungligen avsatta beloppet i planen. Beslut, steg 2 anger ramarna för hur mycket statlig medfinansiering som slutligen kan beviljas för genomförande av åtgärden. Även om åtgärden vid slutredovisning har blivit dyrare, följs beslut, steg 2. Mottagaren av den statliga medfinansieringen får således stå för den överskjutande kostnaden.

Lägre kostnader kan bero på förändrat innehåll och därmed förändrad nytta med åtgärden. Om åtgärden bedöms vara ändamålsenlig att genomföra i förhållande till den nytta som den förväntas resultera i, kommer den fortsättningsvis att ha ett minskat kostnadsunderlag och ändrat innehåll. Beslut, steg 2 anger ramarna för hur mycket statlig medfinansiering som slutligt kan beviljas för genomförande av åtgärden. Den statliga medfinansieringen beräknas utifrån den procentsats som framgår av beslutet. Eftersom kostnadsunderlaget blir mindre än enligt detta beslut, minskar beloppet statlig medfinansiering som slutligen kan utbetalas för genomförande av åtgärden.



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se