

TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2010 -04- 01
Ärendnr. TRV 2010/35899

## 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

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.

*M. W. om R. A. L. E.*



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:

*Handwritten signature: M. Ståhl*



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 s k 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.

*[Handwritten signature]*



Marknyttor m m från Medfinansiärerna.

(Göteborgs stad, Banverket)

Infrastrukturåtgärderna kommer att medföra marknyttorför 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 transportslags-övergripande 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

MAST an RA ut LEX



Parterna åtar sig att tilldela erforderliga resurser för vidare utredning om systemutformning för trängselskatteförslaget 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 genomförandeavtal mellan berörda Medfinansiärer. Finansierings- och genomförandeavtalen 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. Avtalen 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.

*Handwritten signature:* [Signature] RA U LEX



## 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.

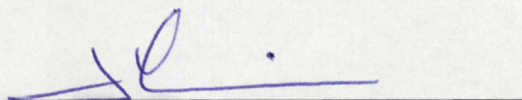
Avtalets giltighet är villkorad av att avtalet, i förekommande fall, underställs och godkänns av Parternas beslutande församlingar, såsom kommun- och landstingsfullmäktige. Respektive berörd Part ska tillse att ett sådant beslut är fattat för dennes vidkommande senast den 9 november 2009.

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.

Detta avtal har upprättats i sex (6) original exemplar av vilka undertecknade parter erhållit var sitt.

Ort den 2009-03-22

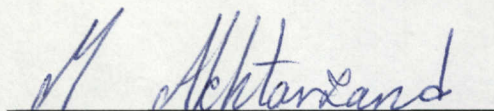
VÄGVERKET



Namn:

Ort den 2009-03-29

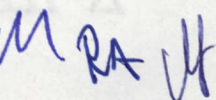
BANVERKET



Namn:

Ort den 2009-11-05

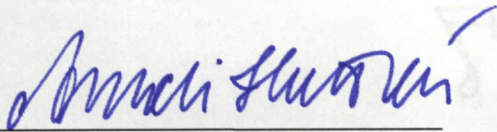
GÖTEBORGS STAD



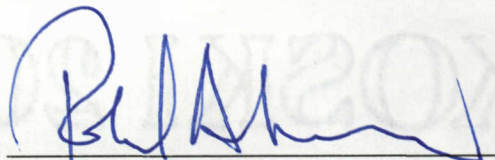
Ort den 2009-11-09

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN



  
\_\_\_\_\_

Namn:

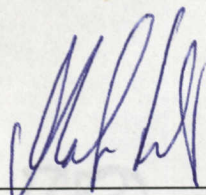
  
\_\_\_\_\_

Namn:

Ort den 2009

Ort den 2009

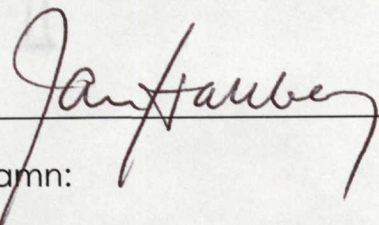
LANDSTINGET HALLAND

  
\_\_\_\_\_

Namn:

Ort den 2009-11-05

GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND

  
\_\_\_\_\_

Namn:



## BILAGEFÖRTECKNING

1. Infrastrukturåtgärde enligt bilaga

MA 9000 RAV LEX





BANVERKET



Vägverket

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

Västlänken	16 miljarder
<b>Kollektivtrafikomställning, K2020</b>	
- 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)	
<b>Marieholmstunneln</b>	<b>3,5</b>
<b>Anslutningar till Marieholmstunneln t.ex.</b>	
- E45 Slakthusmotet	0,7
- E6.21 Kvillemotet	
<b>Göta Älvbron</b>	<b>2</b>
<b>Förbättringar av framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet</b>	<b>2,1</b>
T.ex. E6.20 Klarebergsmotet, 155 Trafikplats Sörred mm	
155 Vädermotet-Bulycke, etapp 1+2 (i förslag till reg plan)	
<b>Trimningsåtgärder</b>	<b>1,1</b>
T.ex. Ullevimotet, E6 tredje körfält mellan Åbro-Källeredsmotet och ytterligare anpassning till nya trafikströmmar, kollektivtrafikåtgärder, analyser / uppföljning samt ITS	
<b>Totalt bedömd kostnad</b>	<b>30,0 miljarder</b>

TOT 20,6

TOT 4,2

Handwritten signature: *Handwritten signature*