

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	DokumentID	Ev. ärendenummer
Rangli Eklund, Ulrika, Spill	TDOK 2013:0115	[Ärendenummer]
Fastställt av	Dokumentdatum	Version
Suneson, Torbjörn, S	2012-11-19	1.0
Dokumenttitel		
Medfinansiering - Användarhandledning för framtagande av avsiktsförklaring och medfinansieringsavtal		

Syfte

Användarhandledningen syftar till att guida den på Trafikverket som ska skriva ett medfinansieringsavtal eller en avsiktsförklaring avseende medfinansiering för att underlätta framtagandet av likformiga överenskommelser om medfinansiering.

Omfattning

Användarhandledningen ska användas vid framtagande av medfinansieringsavtal eller avsiktsförklaring avseende medfinansiering på Trafikverket i samband med användandet av de mallar som tagits fram för ändamålet.

Ansvar

Regionchef eller avdelningschef som ansvarar för att planera den verksamhet som berörs av avtalet eller avsiktsförklaringen ansvarar också för förhandling och tecknande. Ansvaret kan delegeras i enlighet med vad arbetsordningen anger.

Allmänt om medfinansiering och mallarnas tillämplighet

Trafikverket ska löpande när nya brister/behov uppkommer i transportsystemet och i åtgärdsplaneringen pröva möjligheten till medfinansiering av den statliga transportinfrastrukturen. Medfinansiering genom bidrag från t.ex. kommuner och företag kan resultera i effektiva lösningar i transportsystemet och innebär ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande av infrastrukturobjekt.

Medfinansiering påverkar inte den grundläggande ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala aktörer för transportinfrastrukturen. Det är statens uppgift att svara för statliga infrastrukturanläggningar. Det går dock inte alltid att dra en skarp gräns mellan statens och kommunernas ansvar. Medfinansierarens och samhällets nytta av åtgärden är en viktig utgångspunkt för att medfinansieringen kommer till stånd och bör också återspegla den andel medfinansiering som blir aktuellt i det enskilda fallet.

Förhandlingar om medfinansiering kan föras för objekt i den nationella planen för transportinfrastruktur (NTP), i länsplanerna för transportinfrastruktur (LTP) samt för åtgärder som berör funktionaliteten i det statliga systemet men bekostas av annan part, ofta en kommun. För objekt i NTP ska regeringen och riksdagen godkänna åtgärden och finansieringen. Begreppet medfinansieringsavtal används för att överensstämja med terminologin i proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem.

Definitioner och begrepp

Nationell plan för transportinfrastruktur (NTP):

långsiktig plan för transportinfrastruktur 2014-2025 som fastställs av regeringen

Länsplaner för regional transportinfrastruktur (LTP):

långsiktig plan för regional transportinfrastruktur

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Avsiktsförklaring: en avsiktsförklaring syftar till att leda till ett avtal om genomförande mellan parterna, t.ex. genom medfinansiering. Avsiktsförklaringen är vanligtvis inte juridiskt bindande, men kan bli bindande beroende på omständigheterna. Det är därför viktigt med hur avsiktsförklaringen formuleras om man avser att vissa delar i den ska vara bindande eller inte.

Åtgärdsvalsstudie: Tydliggör syfte och nytta med åtgärden. Ska alltid föregå en väg- eller järnvägsplan.

Fyrstegsprincipen:

- Steg 1 – **Tänk om:** Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
- Steg 2 – **Optimera:** Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon
- Steg 3 – **Bygg om:** Begränsade ombyggnadsåtgärder
- Steg 4 – **Bygg nytt:** Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Vad avses med medfinansiering?

Medfinansiering blir aktuellt när någon annan part än Trafikverket finansierar delar av den statliga infrastrukturen som Trafikverket svarar för, d.v.s. det är fråga om externa medel som innebär intäkter till staten. Medfinansiering kan även omfatta kostnader för drift och underhåll i förvaltningsskedet. När en annan part bygger kan Trafikverket medfinansiera genomförandet av åtgärden om den innebär en funktionell förbättring i det statliga systemet.

Exempel på när medfinansiering kan bli aktuellt (prop 2012/13:25, s. 53):

- Trafikverket bygger och den andra parten:
 - samtidigt gör investeringar som faller på dennes ansvar
 - vill ha en tidsmässig samordning med investeringar som denne har planerat
 - vill ha en högre standard hos den aktuella statliga anläggningen (väg eller bana med högre hastighet och/eller kapacitet)
 - vill ha en annan utformning (t.ex. överdäckning, planskild korsning)
 - vill ha en annan lokalisering för anläggningen som bättre överensstämmer med dennes planering
 - vill ha en annan principiell lösning d.v.s. Trafikverket och parten vill ta ett större samlat grepp om flera komponenter av transportförsörjningen i ett område, t.ex. Stockholmsöverenskommelsen.

Tydliggöranden avseende medfinansiering görs i Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, (prop 2012/13:25, s. 47 ff):

- Medfinansiering genom bidrag bör främst avse tillägg eller andra förbättringar i förhållande till grundutföranden av åtgärder som helt finansieras med statliga anslag.
- Medfinansiering ska även kunna användas till grundutföranden om det finns tydliga motiv för det. I detta fall bör huvuddragen av finansieringen framgå av den nationella planen för perioden 2014–2025.
- Överenskommelser om medfinansiering bör som regel betraktas som preliminära fram till dess att regeringen har fattat beslut om att ett projekt ska byggstarta de närmast följande tre åren.
- De avtal som därefter kan ingås bör som sådana i regel inte binda staten vid att genomföra åtgärder.

Detta är inte medfinansiering:

- När Trafikverket på affärsmässiga grunder, d.v.s. som vilken entreprenör som helst, utför ett uppdrag att t.ex. genomföra en ombyggnad av en annans anläggning. I detta fall utgår moms, vilket inte är fallet vid medfinansiering.
- Samfinansiering - medel som finns i t.ex. regional plan eller andra statliga anslagsposter såsom bärighetsanslag eller underhållsmedel
- Statlig medfinansiering (f.d. statsbidrag) – innebär att staten bidrar till finansiering av åtgärder i annans anläggning, t.ex. regionala kollektivtrafikanläggningar, i enlighet med vad som framgår

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TDOK 2013:0115	[Ärendenummer]	1.0

av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

- Trängselskatt och övriga avgifter eftersom Trafikverket inte i dessa fall träffar avtal med annan part utan de regleras inom ramen för uppbördssystemet.

När ska mallarna användas?

Mallarna för avsiktsförklaringen om medfinansiering och medfinansieringsavtalet ska användas inför åtgärdsplaneringen och i den löpande planeringsprocessen.

- För genomförande av objekt med planerad byggstart år 1 – 3 ska mallen för medfinansieringsavtal användas. Det är således fråga om objekt som är så färdigutredda att de är färdiga för upphandling. Av medfinansieringsavtalet framgår ansvarsfördelning, tidplan och kostnadskalkyl.
- För genomförande av objekt med planerad byggstart år 4 - 6 ska mallen för avsiktsförklaring användas. Syftet är att klara ut principer för finansiering och avgränsning av projektet gentemot avtalsparten och utgör ramarna för ett mer detaljerat medfinansieringsavtal.

Det är mycket viktigt att mallarna används vid framtagandet av den nationella planen för transportinfrastruktur för objekt med medfinansiering eftersom regeringen och riksdagen ska godkänna åtgärden och finansieringen.

Mallarna samt denna användarhandledning är framtagna främst för att fånga in frågeställningar som aktualiseras i komplexa, ofta större, byggprojekt. Mallarna kan dock användas på byggprojekt oavsett storlek samt på åtgärder som genomförs i steg 1, steg 2 och steg 3 inom ramen för fyrstegsprincipen. Om genomförande av åtgärderna i det specifika fallet kommer att finansieras genom medfinansiering ska mallarna användas. Omfattningen på de enskilda avtalen kommer att variera beroende på om de avser att reglera ett komplicerat byggprojekt eller t.ex. en informationskampanj.

Avsiktsförklaring och medfinansieringsavtal i planeringsprocessen

Avsiktsförklaring (planerad byggstart år 4 – 6) syftar till att identifiera viljan till, preliminär inriktning och omfattning av medfinansiering samt anger villkoren, formerna och tidplanen för fortsatt samverkan rörande utpekade objekt. Avsiktsförklaringen tidsbegränsas till nästa planrevidering och är inte bindande.

Medfinansieringsavtal (planerad byggstart år 1 - 3) syftar till att bestämma omfattning av objektet, parternas ansvar samt finansieringen av objektet. Avtal som binder parterna, men utan klausuler om skadestånd. Avtalet ska ligga inom ramen för det bemyndigande som regeringen gett Trafikverket.

Från åtgärdsvalsstudie till medfinansiering och genomförande av åtgärden

- Åtgärdsvalsstudier tydliggör syfte och nytta med åtgärden.
- Avsiktsförklaringen visar parternas vilja att medfinansiera åtgärden samt att de ska verka för att ta fram till ett medfinansieringsavtal.
- Medfinansieringsavtalet reglerar detaljerna avseende medfinansieringen men kan också innehålla delar som rör själva genomförandet eftersom det i det enskilda fallet kan vara svårt att helt särskilja detaljer om genomförandet från medfinansieringen.
- Genomförandavtal reglerar detaljer avseende genomförandet och tecknas när medfinansiering inte är aktuellt alternativt när objektets komplexitet gör att det behöver tecknas ett eller flera genomförandavtal med bindande utfästelser utöver medfinansieringsavtalet.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

I samband med framtagande av medfinansieringsavtal och avsiktsförklaring avseende medfinansiering ska följande beaktas:

- Det är viktigt att berörda enheter inom Trafikverket, t.ex. Verksamhetsområde Investering/Stora Projekt/Underhåll tidigt involveras i förberedelsearbetet i syfte att få fram så bra underlag som möjligt avseende t.ex. en exakt kostnadskalkyl, beskrivning av åtgärdens innehåll, aktuellt skede och tidsplan.
- Det är viktigt att stämma av kommande förvaltningskostnader och samråda med den enhet inom Trafikverket som kommer att ta hand om förvaltningsskedet för den nya eller ombyggda anläggningen. Detta för att VO Underhåll, Fastighetsavdelningen eller annan blir medvetna om vad som är på väg in i förvaltningen samt får möjlighet att säkerställa att ansvarsfördelningen blir tydlig i medfinansieringsavtalet.
- Åtgärder som kräver framtagande av vägplan eller järnvägsplan ska först förankras med länsplaneupprättaren.
- För objekt i tidiga skeden ska medfinansieringsavtal endast upprättas för det skedet. Det är således mycket viktigt hur åtgärden i det enskilda medfinansieringsavtalet avgränsas i varje specifikt fall.
- Om medfinansieringsprojektet även innehåller delar av kommunens infrastruktur får en kommun inte utan tillämpning av LOU och LUF överlåta till Trafikverket att upphandla och genomföra entreprenader om kommunen ska bli ägare till byggnadsverket. Vid blandade projekt där Trafikverket ska äga den statliga infrastrukturen och en kommun den kommunala ska en gemensam upphandling genomföras.
- Riskhantering och kommunikation av risk med avtalsparten ska ske i enlighet med vad som framgår av TDOK2010:18 – Trafikverkets interna föreskrifter om Riskhantering

Medfinansieringens storlek

Medfinansieringens storlek i varje enskilt fall ska spegla medfinansierarens nytta av att åtgärden kommer till stånd och är ett resultat av den enskilda förhandlingen om medfinansiering.

Exempel: Bedöms medfinansieraren få 40 % av nyttorna är det rimligt att medfinansieringens andel också uppgår till 40 %. Nyttorna kan beskrivas i en nationell, en regional och en lokal del, se vidare under §3 Syfte och bakgrund, Mall för medfinansieringsavtal.

Rättsliga utgångspunkter m.m.

Väg

De rättsliga utgångspunkterna i Väglagen (1971:948) respektive i Plan- och bygglagen (2010:900) (PBL) är grundförutsättningar för den som avser att avtala om medfinansiering för genomförande av en åtgärd. För området som lagstiftningen reglerar är respektive parts ansvar och åtagande givet enligt lag.

Inom område för detaljplan läggs mark som behövs för väg och väganordningar ut som allmän plats i planen. Kommunen är enligt 7§ Väglagen skyldig att tillhandahålla mark för väg inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän plats:

7§ Är staten väghållare inom ett område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, skall kommunen tillhandahålla den mark eller det utrymme som behövs för väg inom området.

14§ Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Kommunen avgör när detaljplan ska tas fram eller anpassas om det behövs för att göra det möjligt att starta ett järnvägsprojekt.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Trafikverket ska sedan betala kommunens kostnader för att lösa marken med avdrag för förvaltningskostnad (t ex fastighetsbildning):

70§ Om en kommun enligt 7§ har tillhandahållit staten mark eller annat utrymme för väg, är kommunen berättigad till ersättning av staten för skäligena kostnader efter avdrag för förvaltningskostnad.
Framställning om ersättning görs hos Trafikverket. Om en överenskommelse inte kan träffas, väcks talan om ersättning vid den Mark- och miljödomstol som anges i 66§.

Marken som kommunen tillhandahåller ska vara fri från rättigheter som t.ex. arrenden.

Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats i enlighet med detaljplan (PBL 6:18). Trafikverket har samma skyldighet att bygga ut allmän väg/gata inom detaljplan som kommunen har att bygga ut gata (PBL 6:19) under förutsättning att Trafikverket bedömer det vara en åtgärd som Trafikverket ska genomföra och finansiera:

6 kap 19§: I den mån staten är väghållare inom ett område som omfattas av detaljplanen, ska det som enligt 18 § gäller i fråga om kommunens skyldighet att ordna gator i stället gälla staten.
Om en gata ges en större bredd eller ett dyrbarare utförande i övrigt än vad som behövs med hänsyn till trafiken, ska kommunen trots första stycket betala merkostnaden.
Regeringen får i det enskilda fallet besluta att staten ska svara för den merkostnad som avses i andra stycket.

Motsvarande regler finns inte för väg som endast byggs med stöd av arbetsplan eller för järnväg.

Järnväg

De rättsliga utgångspunkterna i Lagen (1995:1649) om byggande av järnväg respektive i PBL är grundförutsättningar för den som avser att avtala om medfinansiering för genomförande av en åtgärd. För området som lagstiftningen reglerar är respektive parts ansvar och åtagande givet enligt lag.

1 kap 5§, 1 st Inom område som omfattas av detaljplan eller områdesbestämmelser får en järnväg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Kommunen avgör själv när detaljplan ska tas fram eller anpassas om det behövs för att göra det möjligt att starta ett järnvägsprojekt.

För klargörande av ansvarsfördelningen mellan staten och marknadens aktörer inom järnvägssystemet har Trafikverket tagit fram TRV 2011/33294 – Fastställelse av Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Mall för avsiktsförklaringen avseende medfinansiering

Rubriksättning i avtal

Var tydlig med rubriksättning vad som avses och referera i tillämpliga fall till namngivna objekt och potter i plan.

Paragrafgenomgång av mallen

§1 Parter

Skrivningen ska finnas i samtliga avsiktsförklaringar om medfinansiering som Trafikverket tecknar. Det är Trafikverket som organisation som tecknar avsiktsförklaringen och då är det Trafikverkets säte enligt registreringsbevis som ska anges. Regionen anges för Trafikverkets interna information, d.v.s. så att det framgår var i organisationen som avsiktsförklaringen har tagits fram och var den förvaltas. Avsiktsförklaringens tecknande ska följa de nivåer som framgår av Trafikverkets arbets- och attestordning. Det är viktigt att den som undertecknar avsiktsförklaringen har mandat att göra det för Trafikverkets räkning.

Uppgifterna för medfinansierare ska fyllas i.

Vanligt förekommande medfinansierare är kommuner men även företag kan förekomma. I samband med tecknande av avsiktsförklaring med ett företag ska en riskanalys göras och med utgångspunkt i denna ska avtalet utformas därefter, t.ex. att medfinansieringen ska betalas i förskott alternativt att en bankgaranti ska ställas ut.

§2 Definitioner och begrepp

Ange de definitioner och begrepp som bedöms ändamålsenliga i det enskilda fallet för att tydliggöra avtalets innehåll och minska risken för tolkningstvister av medfinansieringsavtalet.

§3 Syfte och bakgrund

Innan genomförandet med medfinansiering påbörjas ska detaljreglering och bindande utfästelser fastläggas i ett medfinansieringsavtal. Om medfinansieringsavtalet inte bedöms tillräckligt för att beskriva genomförandet i ett komplext projekt kan det bedömas vara nödvändigt att teckna kompletterande genomförandeavtal.

Skriv en kort beskrivning av aktuell åtgärd, historik samt varför en avsiktsförklaring om medfinansiering tecknas. Beskriv varför parterna väljer att verka för att genomföra och medfinansiera åtgärden. Exempel på skrivningar över hur objekt kan beskrivas framgår av användarhandledningen för §3 Syfte och bakgrund under avsnittet om Mall för medfinansieringsavtal.

Ange tidigare genomförda studier och utredningar avseende åtgärden med referens- och diarienummer, t.ex. intressent- eller nyttoanalys, utredningar, förstudie eller idéstudie.

När det gäller åtgärdsvalsstudie ska något av följande alternativ anges:

- En åtgärdsvalsanalys har genomförts för åtgärden, se ref.nr xx./
- En förenklad åtgärdsvalsstudie har genomförts för åtgärden, se ref.nr. xx/
- Någon åtgärdsvalsstudie har inte genomförts för åtgärden./
- Någon formell åtgärdsvalsstudie bedöms inte behövas.
- En åtgärdsvalsstudie kommer att tas fram i det fortsatta arbetet.

§4 Tidigare avtal och/eller avsiktsförklaring avseende medfinansiering av åtgärden

Ange eventuella tidigare avsiktsförklaringar eller avtal som parterna träffat avseende medfinansiering av åtgärden. Komplettera med vad förändringen eller tillägget i förhållande till tidigare avsiktsförklaring eller avtal (t.ex. referens till berörd paragraf i avtalet) innebär.

Ange även om inte någon tidigare avsiktsförklaring eller något avtal finns. Då vet man att det avtal som nu tecknas är det första avtalet som tecknas avseende medfinansiering av åtgärden.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

§5 Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering

Beskrivningen ska referera till benämning i enlighet med fastställd nationell och/eller regional plan. Åtgärder är de delaktiviteter som just denna avsiktsförklaring avser. Varje åtgärd ska beskrivas med en kort beskrivande text på några rader. Syftet med denna text är att tydliggöra och avgränsa åtgärden för att underlätta den framtida uppföljningen av åtgärden men också för att undvika eventuella framtida tolkningstvister. Beskrivningen av åtgärden kan också innehålla kvalitetskrav eller "ambitionsnivå" avseende t.ex. hastighetsstandard. Utifrån beskrivningen av de olika åtgärderna ska personer som inte har detaljkunskap om dem snabbt kunna få en uppfattning om vad avsiktsförklaringen avser. Ange indikativ kostnad och kostnadsfördelning mellan parterna, d.v.s. baserat på det man kan säga om kostnaderna och hur dessa ska fördelas mellan parterna i detta förhållandevis tidiga skede då avsiktsförklaringen tecknas. Det är viktigt att säkerställa att kostnader för projektledning och projektering ingår i de totala kostnaderna samt att det framgår av avtalet vilken part som ska stå för dessa kostnader. Vid fördelningen av kostnaderna beaktas vilka nationella, regionala och kommunala/lokala nyttor som åtgärdens genomförande beräknas ge.

Text om hur eventuella kostnadsförändringar under objektets genomförande ska hanteras bör framgå redan av avsiktsförklaringen. I texten för §8 *Kostnadsförändringar*, Mall för medfinansieringsavtal, beskrivs hur kostnadsförändringar kan hanteras.

§6 Principer för fördelning av ansvar

Identifiera och fördela ansvaret för genomförandet av respektive åtgärd. Exempel på skrivningar för det specifika fallet framgår av §6 *Ansvarsfördelning för genomförande*, Mall för medfinansieringsavtal. Respektive avtalsparts ansvar beskrivs under olika rubriker; Trafikverkets ansvar, Medfinansiärens ansvar. Syftet med beskrivningen är att klargöra risker och vilken part som ansvarar för dessa men också beskriva väsentliga detaljer för åtgärderna.

Trafikverkets ansvar

Trafikverket ska utföra eller låta utföra åtgärderna inom det statliga åtagandet.

Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av åtgärderna/projektet som Trafikverket ansvarar för.

Parten Xs ansvar

X ska utföra eller låta utföra de åtgärder som inte ingår i det statliga åtagandet.

X ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av åtgärderna som X ansvarar för.

Vid byggande av ny väg eller järnvägsanläggning ska frågan om väghållar- respektive banhållningsansvar tas upp. Förslag på skrivning: Parterna ska verka för (följande lösning) när det gäller väghållaransvar/banhållningsansvar.

Ange tydligt vilken part som kommer att äga respektive anläggning:

Trafikverket kommer att äga: (t.ex. plattform, rulltrappa x eller hiss) respektive Parten X kommer att äga: (t.ex. gångbro)

Komplettera gärna med en ritning som tydligt visar de olika gränssnitten.

§7 Principer för parternas samarbete

Det är bra om parterna redan i samband med tecknandet av avsiktsförklaringen har en uppfattning om hur de ska förhålla sig till varandra under planering och genomförande av åtgärden.

§8 Framtagande av medfinansieringsavtal

Syftet och tanken med tecknandet av avsiktsförklaringen är att åtgärden när den blir mer konkretiserad och möjlig att genomföra under år 1-3 i plan ska följas av ett medfinansieringsavtal.

§9 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Avsiktsförklaringens giltighet är beroende av att ett antal förutsättningar uppfylls, inte minst ett antal myndighetsbeslut. För åtgärder som är tänkta för år 4-6 i den nationella planen för transportinfrastruktur ska regeringen godkänna åtgärden och finansieringen. Vidare ska också medfinansiärens beslutande organ, t.ex. kommunfullmäktige, godkänna avsiktsförklaringen.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Mall för medfinansieringsavtal

Rubriksättning i avtal

Var tydlig med rubriksättning vad som avses och referera om möjligt till namngivna objekt och potter i plan.

Benämning av åtgärd d.v.s. föremålet för avtalet. Ska vara likformiga, t.ex. i förhållande till hur åtgärden beskrivs i nationell eller regional plan enligt nedanstående:

- Förberedande studie
- Åtgärdsvalsstudie
- Väg-/järnvägsplan
- Genomförande i enlighet med fyrstegsprincipen

Paragrafgenomgång av mall för medfinansieringsavtal

§1 Parter

Skrivningen ska finnas i samtliga medfinansieringsavtal som Trafikverket tecknar. Det är Trafikverket som organisation som tecknar avtal och då är det Trafikverkets säte enligt registreringsbevis som ska anges. Den region där åtgärden genomförs anges för Trafikverkets interna information, d.v.s. så att det framgår var i organisationen som avtalet är fattat. Avtalets tecknande ska följa de nivåer som framgår av Trafikverkets arbets- och attestordning. Det är viktigt att den som tecknar avtalet för Trafikverkets räkning har mandat att göra det.

Uppgifterna för medfinansiär/er ska fyllas i.

Vanligt förekommande medfinansiärer är kommuner men även företag kan förekomma. I samband med tecknande av medfinansieringsavtal med ett företag ska en riskanalys göras och med utgångspunkt i denna ska avtalet utformas därefter, t.ex. att medfinansieringen ska betalas i förskott alternativt att en bankgaranti ska ställas ut.

§2 Definitioner och begrepp

Ange de definitioner och begrepp som bedöms ändamålsenliga i det enskilda fallet för att tydliggöra avtalets innehåll och minska risken för tolkningstvister av medfinansieringsavtalet.

§3 Syfte och bakgrund

Skriv en kort beskrivning av aktuell åtgärd, historik samt varför den genomförs. Skälet till att åtgärden genomförs ska så långt möjligt vara baserad på ett resonemang om och analys av de nationella, regionala och lokala nyttor som åtgärdens genomförande bedöms generera.

Exempel på beskrivning av olika nyttor:

Åtgärden genomförs t.ex. för att åstadkomma en mer attraktiv stadskärna, underlätta bostadsbyggande, möjliggöra utbyggnad av detaljhandelsområde, etablera en kombiterminal, skapa effektiva landförbindelser till hamnen, minska trafikolyckor, få till en bättre bytespunkt eller ge en bättre miljö.

Åtgärden medfinansieras därför att/genom medfinansiering kan åtgärden genomföras: tidigare/med annan standard/på sätt som kan samordnas med andra aktörers investeringar i (exempelvis) exploateringsområde, utvecklad kollektivtrafik, upprustning av stadskärnan, hamnutbyggnad eller industriell expansion.

Den nytta genomförandet av åtgärden bedöms generera för staten är/(tilläggs-) nyttan för staten uppkommer till följd av att (det som avsiktsförklaringen/avtalet handlar om) stärker förutsättningarna för t.ex. ökat kollektivtrafikresande, att avlasta väg-/spårtrafiknätet, att underlätta näringslivets investeringar, att skapa förutsättningar för kortare restider, att sänka olycksrisker eller att minska trafikens miljöstörningar.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Den nytta för medfinansieraren som genomförandet av åtgärden bedöms generera är/(tilläggs-) nyttan för medfinansieraren uppkommer genom t.ex. att utbyggnad möjliggörs, minskade störningar från trafiken som gör det mer attraktivt att bo eller etablera verksamhet på en plats, att osäkerheter minskar för andra aktörer, totalt sett bättre lösning för byte mellan tåg o buss, att gång- och cykelväg kan byggas ut, effektivare transporter till och från en terminal eller industriell anläggning eller mer rationell distribution.

Det ska vara möjligt att följa upp och kritiskt granska

Anledningen till att denna analys ska göras och framgå av avtalet är dels att tydliggöra den ekonomiska ansvarsfördelningen mellan parterna, dels möjliggöra att i efterhand mäta om nyttan har blivit den man förväntade sig. Därmed kan man också bedöma om avtalet varit bra utifrån ett helhetsperspektiv och med beaktande av de olika parternas situation. I möjligaste mån ska nyttor definieras så att de kan beräknas men det är svårt när de ligger utanför förbättringen i det statliga systemet. Det är dock väsentligt att det kan redovisas en sammanställning av samlade nationella, regionala och lokala nyttor för åtgärden. Nyttorna ska tillsammans med samrådet med annan part så långt möjligt dokumenteras för att motivera åtgärden och utgör en grund i förhandlingen med extern part.

Exempel på beskrivningar för beskrivning av objektet

- *Avtalet avser byggnation på anläggning/på sträckan*
- *Avtalet avser byggande av en gång- och cykelbana längs med väg x, se kartbilaga. Avtalet omfattar även förändrat väghållningsansvar för väg Y från allmänt underhåll till kommunalt underhåll, se kartbilaga.*
- *Åtgärden innebär en breddning av lv x för att skapa ett vänstersvängsfält från söder fram till korsningen samt en vävningssträcka åt norr för utgående trafik. Kommunen tar fram underlag och förslag på utformning av korsningen. Trafikverket utför åtgärden och blir väghållare efter utförd åtgärd.*
- *Objektet omfattar elektrifiering av industrispår enligt funktionsutredning 2011/44689. Det är totalt ca 400 meter som ska elektrifieras av vilka ca 200 m blir Trafikverkets anläggning och 200 m blir kommunens. Ågargränsen går vid skyddsväxel 236 a. Kontaktledningen ska vara spänningssatt och x kommuns anläggning ska vara möjlig att koppla ifrån. Längsgående jordlina installeras och rälerna görs elektriskt sammanhängande.*

Ange tidigare genomförda studier och utredningar avseende åtgärden med referens- och diarienummer, t.ex. väg- eller järnvägsplan, intressent- eller nyttoanalys, utredningar, förstudie eller idéstudie.

Genomförande av åtgärdsvalsstudie

För att säkerställa att infrastruktursatsningen genomförs med störst samhällsekonomisk nytta ska en åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen göras avseende åtgärden. Om åtgärden utgör ett byggprojekt enligt steg 3 eller 4 och den vid avtalets tecknande är färdigutrett och färdigt för upphandling är det inte aktuellt att genomföra någon åtgärdsvalsstudie för den aktuella åtgärden.

Något av nedanstående alternativ ska anges:

- En åtgärdsvalsanalys har genomförts för åtgärden, se ref.nr xx./
- En förenklad åtgärdsvalsstudie har genomförts för åtgärden, se ref.nr. xx./
- Någon åtgärdsvalsstudie har inte genomförts för åtgärden. /
- Någon formell åtgärdsvalsstudie bedöms inte behövas./
- En åtgärdsvalsstudie kommer att tas fram i det fortsatta arbetet.

§4 Tidigare avtal och/eller avsiktsförklaring avseende medfinansiering av åtgärden

Ange tidigare avsiktsförklaringar eller avtal som parterna träffat avseende medfinansiering av åtgärden. Komplettera med vad förändringen eller tillägget i förhållande till tidigare avsiktsförklaring eller avtal (t.ex. referens till berörd paragraf i avtalet) innebär.

Ange även om inte någon tidigare avsiktsförklaring eller något avtal finns. Då vet man att det avtal som nu tecknas är det första avtalet som tecknas avseende medfinansiering av åtgärden.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

§5 Beskrivning av åtgärder och kostnader

Statens respektive kommunens ansvar för infrastruktur

Staten har ansvar för statliga anläggningar, d.v.s. Trafikverket när det gäller väg och järnväg, medan kommunen har ansvar för kommunala anläggningar. Detta gäller oavsett vem som initierat projektet. Framtagande av nödvändiga handlingar t.ex. planer faller i normalfallet också på respektive part att bekosta. Ansvaret är en mycket vanlig tvistefråga, särskilt under genomförandefasen. För att undvika att tvist uppstår är det viktigt att ha tydliga och väl underbyggda avtal.

Detaljerad beskrivning av åtgärden

Beskrivningen ska referera till benämning i fastställd nationell och/eller regional plan. I förekommande fall ska också anges t.ex. vilken sträcka eller delavsnitt av väg/järnväg som avses så att det klart framgår vad avtalet avser.

Åtgärder är de delaktiviteter som just detta avtal avser. Med finansieringsavtal kan tecknas för samtliga steg inom ramen för åtgärdsval/fyrstegsprincipen. Varje åtgärd ska beskrivas med en kort beskrivande text. Syftet med denna text är att tydliggöra och avgränsa åtgärden för att underlätta uppföljning men också för att undvika eventuella tolkningstvister av avtalet. Beskrivningen bör helst också ange kvalitetskrav som anger ambitionsnivån, t.ex. en viss hastighetsstandard. Kartutdrag och ritningar bifogas som bilaga för ökad tydlighet.

För varje åtgärd och i vems anläggning åtgärden utförs ska anges numrering, steg enligt fyrstegsprincipen, utförare av åtgärden och kostnader.

Nr.	Åtgärder	Fyrstegs- principen	Utförare	Kostnad
Åtgärder i den statliga infrastrukturen (Trafikverket)				
1	Framtagande av vägplan	3-4	Trafikverket	1 000
2	Byggande	4	Trafikverket	45 000
SUMMA				46 000
Åtgärder i XX anläggning				
3	Byggande av kommunal väg	3-4	Kommun X	6 000
4	Förhöjd standard (fyrfåtsväg)	3-4	Trafikverket	5 000
SUMMA				11 000
Totalkostnad för alla åtgärder i detta avtal				57 000

Syftet med tabellen är att beskriva de olika åtgärderna på ett sådant sätt att personer som inte har detaljkunskap om åtgärderna i avtalet snabbt kan få en uppfattning om vad som har överenskommits. Tabellen syftar även till att göra en bra projektavgränsning, d.v.s. säkerställa att avtalet omfattar det som återfinns i tabellen, varken mer eller mindre. Detta ska vara en ledstjärna när man slår fast objektet, d.v.s. föremålet för avtalet. Det är således mycket viktigt att i varje enskilt fall tydligt klargöra vad avtalet avser för att undvika framtida tvister.

Kolla därför följande:

- Framgår det som man avsett att avtala om i tabellen i form av kostnader och innehåll?
- Är det något i tabellen som inte omfattas av det man avtalat om?
Tabellen ska inte innehålla något som avtalet inte omfattar.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

I vems anläggning åtgärden utförs (gäller anläggningsarbeten)

I tabellen ska anges i vems anläggning åtgärden utförs för att kunna särskilja vad som är Trafikverkets (d.v.s. statens) ansvar och åtagande. Det är således viktigt att avgränsa åtgärdens grundutförande i det specifika fallet.

Med åtgärder utöver det statliga åtagandet – tillägg - menas åtgärder nödvändiga för åtgärdens genomförande, t.ex.

1. Byggnad av tillfartsvägar till statlig väg för vilka kommunen har ansvar.
2. Ett utförande med en högre standard utöver det som definieras som det statliga åtagandet ska definieras som en åtgärd utöver det statliga åtagandet och bekostas av den avtalspart som har efterfrågat den högre standarden.
3. Tilläggsarbeten, d.v.s. vad avtalsparten önskar ska genomföras när Trafikverket ändå bygger.

Motivet för att särskilt identifiera den statliga infrastrukturen och därmed Trafikverkets åtagande är bland annat att tydligt kunna redovisa andelen medfinansiering. Statliga medel för transportinfrastruktur får inte finansiera annat än Trafikverkets åtagande d.v.s. inte sådana åtgärder som utgör den andra partens. Gränssnittet mellan det statliga åtagandet och kommunens åtagande är inte alltid självklart vilket föranleder diskussioner och överväganden i det enskilda fallet. Övervägandena resulterar i det grundutförande respektive tillägg som är aktuellt i just det fallet och som ska framgå av medfinansieringsavtalet.

Den lagstiftning som reglerar Trafikverkets respektive kommunernas ansvar när det gäller genomförande av vägobjekt framgår av *Rättsliga utgångspunkter m.m.* och utgör en grundförutsättning för den som avser att avtala om medfinansiering för genomförande av en åtgärd på väg. I samma avsnitt framgår också Trafikverkets klargörande av ansvarsfördelning mellan staten och marknadens aktörer inom järnvägssystemet genom hänvisning till TRV 2011/33294 – Fastställelse av Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer.

Steg enligt fyrstegsprincipen

Här anges det steg inom fyrstegsprincipen som åtgärden avser.

Ansvarig för utförande av åtgärden

Ange den part som är ansvarig för att utföra åtgärden, antingen i egen regi eller genom anlitande av konsulter eller entreprenörer.

Kostnad

Här anges den uppskattade totala kostnaden för åtgärden. Denna kostnad ska vara den senast aktuella kostnaden enligt angiven prisnivå. Om det inte finns någon uppdaterad kostnadsberäkning anges kostnaden i gällande plan. Utgångspunkten bör vara att vid medfinansieringsavtalets tecknande ska så rättvisande kostnadskalkyler som möjligt tas fram.

Det är viktigt att säkerställa att kostnader för projektledning och projektering ingår i de totala kostnaderna samt att det framgår av avtalet vilken part som ska stå för dessa kostnader. Vid fördelningen av kostnaderna beaktas vilka nationella, regionala och kommunala/lokala nyttor som åtgärdens genomförande beräknas ge. I övrigt står respektive part för sina egna interna kostnader. Det kan ibland behöva klaras ut när den ekonomiska avstämningen ska göras, t.ex. efter färdigställd vägplan och inför upphandling av utförande eller efter anbudens kommit eller när Trafikverket har gjort en bättre kalkyl i ett tidigt skede i processen. Utgångspunkten bör vara att medfinansieringsavtal ska tecknas i så sent skede som möjligt när kostnaderna är så säkra som möjligt.

Kostnader av varaktig karaktär – redovisas separat utanför tabellen

Åtgärden kan medföra att Trafikverket får tillkommande varaktiga kostnader, t.ex. förhöjda drifts- och underhållskostnader. Sådana kostnader måste definieras vid förhandlingen om medfinansiering och

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

hanteras i avtalet. Exempel på sådana kostnader kan vara att Trafikverket eller avtalspart övertar drift- och underhållsansvar för anläggning.

§6 Finansiering

I detta avsnitt redovisas hur åtgärderna i avsnitt §5 *Beskrivning av åtgärder och kostnader* ska finansieras. Totalkostnaderna ska vara lika med den summa som ska redovisas i nedanstående tabeller, dvs. 55 800 i exemplet. Detta avsnitt blir därför en spegelbild av avsnitt §5.

Det finns två alternativa tabeller att tillämpa beroende på objektets komplexitet. För objekt med flera åtgärder används tabell 1, för objekt med endast en åtgärd (oftast steg 1 och 2) väljs tabell 2. Syftet med tabellerna är att skapa en överblick över hur objektet finansieras, vem som finansierar och hur rekvisitionsbeloppet räknas fram.

I tabell 1 redovisas finansiär för respektive åtgärd. Trafikverkets finansiering utgörs av antingen nationell eller regional plan. Övriga finansiärer, t.ex. regionförbund och kommuner redovisas på separata rader. Eventuell annan finansiering, t.ex. från EU eller ett företag, ska skrivas in på raden för "Annan". Ersätt "Annan" med medfinansiärens namn. En komplett ifylld tabell ger summor för varje åtgärd och för varje finansiär. Totalbeloppet att finansiera ska överensstämja med den totala kostnaden under §6.

Tabell 1 (i Excel) (Dubbelklicka i tabellen för inmatning.)

Finansiär	SUMMA	Åtgärder enligt § 5							
		Åtgärd 1	Åtgärd 2	Åtgärd 3	Åtgärd 4	Åtgärd 5	Åtgärd 6	Åtgärd 7	Åtgärd 8
Trafikverket	46 000	1 000	45 000	0	0	0	0	0	0
Nationell plan	43 000	1 000	42 000						
Regional plan	3 000		3 000						
Regionförbund	0								
Kommun 1	11 000			6 000	5 000				
Kommun 2	0								
Kommun 3	0								
Kommun 4	0								
Kommun 5	0								
Annan	0								
SUMMA	57 000	1 000	45 000	6 000	5 000	0	0	0	0

För en åtgärd av mindre komplexitet, företrädesvis inom steg 1 och steg 2, och där det endast är fråga om en åtgärd kan nedanstående tabell användas.
(Dubbelklicka i tabellen för inmatning.)

Åtgärd	SUMMA	Finansiering sker genom		
		Nationell plan	Regional plan	Annat
Bygghandling	1 000	0	500	500
- X kommun	500			500
- Trafikverket	500		500	
	0			
	0			
SUMMA	1 000	0	500	500

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Under vald tabell ska följande text finnas:

"Medfinansieringen från kommun X för åtgärder i den statliga anläggningen uppgår till totalt belopp kronor. Kommun X ska till Trafikverket efter rekvisering betala belopp kr.

Denna skrivning är central eftersom det är här som medfinansieringen för åtgärderna i Trafikverkets anläggning (det statliga åtagandet) framgår. Vilka åtgärder som utgör det statliga åtagandet framgår av tabellen i § 5. I tabell 1 ska framgå kommunens finansiering i belopp av de åtgärder som ingår i det statliga åtagandet. Kommunens finansiering av egna åtgärder är inte medfinansiering av det statliga åtagandet. Avtalsparten bär kostnadsrisken för den del denne har fullt ansvar för. Trafikverket har inget finansieringsansvar för åtaganden som ligger utanför det statliga åtagandet.

Beloppet som Trafikverket ska rekvisitiera från kommunen bestäms av vilken part som utför åtgärderna som ingår i avtalet. Åtgärder i den statliga anläggningen (det statliga åtagandet) utförs i normalfallet av Trafikverket, d.v.s. det är Trafikverket som upphandlar konsulter och entreprenörer och därmed har kostnader i sin verksamhet. Genom rekvisitionsförfarandet tillförs Trafikverket likvidmässigt det belopp som ska medfinansieras av kommunen, d.v.s. det blir fråga om intäkter till staten. Om t.ex. kommunen vill att Trafikverket ska bygga med högre standard än vad som normalt ingår i det statliga åtagandet (t.ex. fyrfältsväg istället för 2 + 1 väg) ska Trafikverket även rekvisitiera detta belopp. Detta belopp ska också ingå i beloppet som Trafikverket ska rekvisitiera från kommunen.

Indexomräkning av kostnader och finansiering

Kostnaderna i §6 är angivna i en definierad prisnivå (månad och år). För objekt med avtalsperiod som överstiger ett år görs en prisomräkning i syfte att ta hänsyn till prisförändringarna. Vilket index som ska användas bestäms av vilken typ av åtgärd som ska genomföras. För anläggningsspecifika arbeten inom väg kan Vägindex användas och för motsvarande inom järnväg kan Banindex användas. För åtgärden som avser studier med stora inslag av konsulter kan delar av E84 användas. Det ska framgå av avtalet vilket index som används.

Hantering av kostnadsförändringar utöver de som följer av indexomräkning framgår av §8 Hantering av kostnadsförändringar.

Finansiering från nationell respektive regional plan

Notera särskilt att göra en tydlig åtskillnad av medel från nationell respektive regional plan. Båda dessa utgör Trafikverkets anslagsfinansiering. Om medel kommer från regional plan skall således anges "Regional plan", inte "Regionförbundet i xx län". Om regionförbundet bidrar med andra medel än dessa för exempelvis näringslivets utveckling anges dessa medel på raden "Regionförbund". Denna logik tillämpas också på de län där Länsstyrelsen är regional planupprättare. Skälet för denna tydliga uppdelning är bl.a. att möjliggöra uppföljning av vad nationell respektive regional plan har finansierat samt att särskilja samfinansiering från medfinansiering.

Blir finansören också ägare av anläggningen? Om inte, hur ser ägarförhållandena ut?

§7 Ansvarsfördelning för genomförande

Denna paragraf förtydligar ansvaret enligt §5. Dessutom ska man här identifiera och fördela ansvar för genomförande av respektive åtgärd som går utöver vad som framgår av §5 Beskrivning av åtgärder och kostnader. Respektive avtalsparts ansvar beskrivs under olika rubriker; Trafikverkets ansvar, Medfinansierarens ansvar. Eventuella kostnader för att hantera nedanstående ansvar ska identifieras och ingå i kostnaderna för åtgärden samt täckas av angiven finansiering.

Syftet med beskrivningen är att klargöra risker och vilken part som ansvarar för dessa men också beskriva väsentliga detaljer för åtgärderna utöver det som ingår i §5.

Trafikverkets ansvar

Trafikverket skall utföra eller låta utföra de åtgärder inom det statliga åtagandet som omfattas av detta

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

avtal.

Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförande av de åtgärder som Trafikverket ansvarar för.

Parten Xs ansvar

X ska utföra eller låta utföra alla de åtgärder som inte ingår i det statliga åtagandet och som omfattas av detta avtal.

X ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av de åtgärder som x ansvarar för.

Exempelvis kan följande frågor bli aktuella att regleras i avtalet

1. Trafikverket är alltid byggherre för järnvägsobjekt på det statliga järnvägsnätet... (undantag finns).
2. Trafikverket svarar för den formella hanteringen av väg- och järnvägsplan
3. X kommun svarar för den formella hanteringen av detaljplan
4. Trafikverket ska anskaffa de tillstånd, t.ex. miljödomar eller godkännande från Transportstyrelsen, som erfordras för att genomföra åtgärderna/projektet.
5. Trafikverket ska svara för all marklösen som krävs för projektet. (gäller bana och vägrätt). (Mark för statlig väg inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap ska kommunen tillhandahålla till Trv (7§ VägL) Enligt 70§ VägL ska sedan Trv ersätta kommunen för kostnader för marklösen exklusive förvaltningskostnader.)
6. Trafikverket svarar för genomförande av åtgärder xx
7. X svarar för genomförande av åtgärder xx
8. X svarar för genomförande av sin parallella investering i egen anläggning
9. X ska överlåta mark till Trafikverket (endast järnväg).
10. X genomför eventuellt erforderliga ändringar av detaljplaner för genomförande av åtgärd xx
11. X ansvarar för framtagande av förstudie, utredning, väg- och banplaner, bygghandlingar osv.
12. Tillhandahållande av projektledare, projektledning och bygglledning för genomförande av åtgärden
13. Installation av belysning på vägnätet
14. Hantering av ledningsflytt
15. Hantering av markåtkomst och fastighetsbildningar
16. Hantering av planändringar enligt PBL

I ovanstående ingår också att respektive part även finansierar eventuella kostnader som dessa punkter ingår i. Om kostnaderna är stora bör dessa tydligt redovisas under §5 Beskrivning av åtgärder och kostnader.

Väghållaransvar/Banhållningsansvar

Innebär åtgärden en förändring av väghållar-/banhållningsansvaret utifrån finansiellt perspektiv? Väghållaransvar respektive banhållningsansvar ska provas i varje tillämpligt fall och slutsatsen av detta ska framgå i avtalet d.v.s. vad som händer med befintlig väg eller järnväg. Det ska framgå vem som sköter vad och vem som bekostar vad. Komplettera gärna med en karta/ritning för att tydligt beskriva de olika gränssnitten.

Exempel

1. Trafikverket blir efter färdigställandet väghållare och sköter och bekostar framtida drift och underhåll samt eventuell förnyelse av xx.
2. Trafikverket blir efter färdigställandet väghållare. Kommunen sköter och bekostar framtida drift och underhåll samt eventuell förnyelse av xx.
3. Kommunen blir efter färdigställandet väghållare och sköter och bekostar framtida drift och underhåll samt eventuell förnyelse av xx.
4. Trafikverket ska äga de nya järnvägsanläggningarna (huvudsystemet) samt ansvarar för drift och underhåll av dessa.

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Arbeten som omfattar stationsmiljöer

Vid arbeten som omfattar stationsmiljöer bör särskilt försiktighet iakttas vad gäller ansvarsfördelningen. I normalfallet ska Trafikverket äga de nya järnvägsanläggningarna (huvudsystemet) samt ansvara för drift och underhåll av dessa.

De anläggningar som första hand berörs är olika former av konstbyggnader t.ex. gång-/cykeltunnlar och broar respektive åtgärder kopplat till stationsmiljöer där ansvarsfördelning behöver klaras ut. Om det redan finns fungerande anslutningar till plattformarna ska Trafikverket i regel inte bekosta någon del av tillkommande drift och underhåll av ytterligare anslutningar som kommunen önskar. I övriga fall får avtalas om en rimlig kostnadsfördelning. Det är också viktigt att säkra att Trafikverket har utrymme för eventuella ytterligare kostnadsökningar för drift och underhåll. Dialog kring ovanstående ska alltid ske med Fastighet.

§8 Hantering av kostnadsförändringar

Det är viktigt att parterna vid förhandling om medfinansiering diskuterar hur parterna avser att hantera en ev kostnadsförändring av projektet.

Exempel på punkter som man kan behöva reglera i avtalet:

- Ska kostnaden ha ökat med en viss % för att en kostnadsökning ska anses föreligga?
- När ska kostnadsökningen ha uppstått?
- Har parterna rätt att omförhandla avtalet i händelse av kostnadsökning?
- Har parterna rätt att avbryta projektet?
- Hur ska en ev kostnadsminskning hanteras?

Detta blir en bedömning i varje enskilt fall och avspeglar resultatet av den enskilda förhandlingen. Hur detta ska lösas i det enskilda fallet ska tydligt framgå av avtalet.

Nedan följer två exempel på skrivningar kring kostnadsförändringar:

1. Parterna svarar för kostnadsförändringar i proportion till sitt åtagande. Kostnadsökningar till följd av partens ensidigt önskade tillägg bekostas till 100% av den parten om inte annat överenskommits skriftligt i förväg.
2. Medfinansören/Trafikverket står för ett fast belopp (exkl. uppräkningsindex), xxx kr. Kostnadsökningar till följd av partens ensidigt önskade tillägg bekostas till 100% av den parten om inte annat överenskommits skriftligt i förväg.

Att parterna svarar för kostnadsförändringar i proportion till sitt åtagande innebär att om medfinansören t.ex. går in med 30% av totala kostnader svarar denne också för kostnadsförändringar med 30%. Går endera parten in med ett fast belopp exkl. omräkning för index är det klart från början att parten inte står för någon kostnadsökning utöver indexomräkningen. Det är också viktigt att säkerställa att medfinansiering med ett fast belopp innebär att parten då inte har rätt att få del av någon eventuell kostnadsminskning. Det blir en bedömning från fall till fall när respektive alternativ används, men en ledstjärna för användning av fast belopp kan vara att det t.ex. kan bli förödande för en kommun att stå för 30% av en kostnadsökning i ett omfattande projekt. Det kan också vara så att det är motiverat med ett fast belopp för mindre åtgärder medan det ska vara ett proportionerligt ansvar för kostnadsökningar i större åtgärder.

Notera särskilt att Riksrevisionen (RIR 2011:28, s 62) ifrågasätter att Trafikverket i befintliga medfinansieringsavtal i den nationella planen 2010-2021 regelmässigt stått för fördyringar medan medfinansören gått in med ett fast belopp. Att i en förhandling "visa" att fast belopp är ett alternativ kan vara mindre strategiskt om man avser att få in så mycket medfinansiering som möjligt. Medfinansiering med ett fast belopp ger heller inte medfinansören något incitament att hålla nere kostnaderna.

§9 Betalning av medfinansieringen

Trafikverket rekviderar medfinansieringen

- För objekt mindre än 5 mnkr, efter avslut/godkännande/besiktning
- För objekt med totalkostnad 5 mnkr eller högre, sker rekvisering löpande i takt med att kostnaderna upparbetats allt i enlighet med överenskommen betalplan.

Trafikverket kan också kräva motprestation i leveransen.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TDOK 2013:0115	[Ärendenummer]	1.0

§10 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Parterna ansvarar för genomförandet av sina respektive åtgärder enligt §5.

Parterna beslutar självständigt i genomförandet av sina respektive åtgärder.

Ömsesidiga informationsmöten ska genomföras med den regelbundenhet som parterna beslutar i särskild ordning. Hur arbetet ska organiseras överenskomms mellan parterna och anpassas efter behov. Det kan handla om samråd/samverkan och liknande. Tänk på att vissa stora/komplexa objekt kräver intern styrgrupp och extern samrådsgrupp i den externa samrådsgruppen ska trafikverksrepresentant alltid sitta som ordförande. Utgångspunkten bör vara att Trafikverket självständigt beslutar i frågor angående statens anläggning som upphandling och entreprenad. Man bör vara försiktig med att ha styrgrupper och liknande där den ena parten får en styrande funktion i den andres anläggning.

§11 Tidplan

Tidplan upprättas om det finns behov av en mera specifik tidplan. Denna kan antingen skrivas in i avtalet eller bifogas i en separat bilaga kopplat mot i de fall åtgärder behöver specificeras separat i en bilaga.

§12 Avtalets giltighet

Ange förutsättningar för avtalets giltighet enligt nedan

Detta avtal är giltigt från och med den tidpunkt när det undertecknats av parterna till och med datum (år och månad) och under förutsättning:

Exempel

1. att regeringen godkänner åtgärden och finansieringen
(gäller endast objekt i NTP)
2. att xx beslutande organ godkänner medfinansieringsavtalet senast xx
3. att ev ytterligare för åtgärden nödvändiga övriga tillstånd vunnit laga kraft

Detta avtal upphör att gälla om inte genomförande av åtgärden har påbörjats senast 20xx-xx-xx.

§13 Övrigt

Ange övriga punkter som är viktig för avtalet enligt nedan:

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska undertecknas av parterna för att vara giltiga.
Ytterligare?

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Exempel på tabellernas tillämpning på åtgärder inom olika steg i fyrstegsprincipen

Exempel på steg 1-åtgärd – ”Tänk om”

Informationssatsningar för säkerhetshöjande åtgärder avseende spårspring
Trafikverket och kommunen har kommit överens med en gemensam informationssatsning för säkerhetshöjandeåtgärder avseende spårspring. Trafikverket genomför arbetet och Kommunen medfinansierar med ett fast belopp 100 kkr. Totalkostnad är 300 kkr.

Nr.	Åtgärder	Fyrstegs- principen	Utförare	Kostnad kkr
1	Information för 4 skolor	1	Trafikverket	100
2	Förbättrat informationsskyltar	1	Trafikverket	100
3	Föreläsningar	1	Trafikverket	100
Totalkostnad för alla åtgärder i detta avtal				300

Exempel på steg 2-åtgärd – ”Optimera”

Optimera systemet Ölandsbron

Antalet turister och bofasta ökar på Öland. Kommunerna på Öland, Kalmar kommun och Trafikverket vill förbättra kapaciteten över Ölandsbron. Ett gemensamt projekt har tagits fram för att omdisponera två körfält med en vägren, som också används av cyklister, till fyra körfält men då utan GC-möjlighet. GC-behovet tillgodoses med kompletterande bussar och kollektivtrafiksystem. Totalkostnaden för åtgärden på bron med tillhörande trafikplatser, vägvisning m.m. är ca 5 mkr. Årlig kostnadsökning för buss och kollektivtrafik är bedömd till ca 1,5 mkr.

Nr.	Åtgärder	Fyrstegs- principen	Utförare	Kostnad kkr
Åtgärder i den statliga infrastrukturen (Trafikverket)				
1	Projektering inkl vägvisningsprojekt	2	Trafikverket	200
2	Genomförande av vägmarkeringsåtgärder samt förändrad vägvisning	2	Trafikverket	2 500
SUMMA				2 700
Åtgärder i Kommunal anläggning				
3	Projektering inkl vägvisning	2	Kommunen	300
4	Genomförande av vägmarkeringsåtgärder	2	Kommunen	500
SUMMA				800
Övriga åtgärder				
5	Ökad kollektivtrafik för trpt över bron	1	Trafikverket	1 000
6	Ökad kollektivtrafik för trpt över sundet	1	Kommunen	500
SUMMA				1 500
Totalkostnad för alla åtgärder i detta avtal				5 000

DokumentID TDOK 2013:0115	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
------------------------------	------------------------------------	----------------

Exempel på steg 3-åtgärd – ”Bygg om”

Brobyte mellan Landeryd och Halmstad

På sträckan mellan Landeryd och Halmstad finns ett antal mindre broar som är i behov av utbyte.

Bytena ska ske före den planerade spårupprustningen. Hyltebruk medfinansierar med fast belopp på 1 mkr. Totalkostnad för objektet är 10 mkr.

Nr.	Åtgärder	Fyrstegs-principen	Utförare	Kostnad kkr
1	Projektering	3	Trafikverket	500
2	Bygghandling	3	Trafikverket	2 000
3	Brobyte	3	Trafikverket	7 500
Totalkostnad för alla åtgärder i detta avtal				10 000

Steg 4-åtgärd – ”Bygg nytt”

Ny nationell väg i anslutning till det kommunala vägnätet

Objektet detta exempel avser byggande av ny nationell väg i anslutning till det kommunala vägnätet.

Trafikverket antas ha träffat ett medfinansieringsavtal med kommunen som samtidigt bygger

kommunala anslutningsvägar som ska vara färdigställda i anslutning till den nya statliga vägen.

Kommunen antas medfinansiera projekteringen av den statliga vägen och finansierar (till 100 %) en standardhöjning (t.ex. en höjning från trefält till fyrfältsväg). Totalkostnaden för de åtgärder avtalet omfattar uppgår till 55 000 varav byggande av vägen uppgår till 45 000.

Nr.	Åtgärder	Fyrstegs-principen	Utförare	Kostnad kkr
Åtgärder i den statliga infrastrukturen (Trafikverket)				
1	Projektering av den statliga vägen	4	Trafikverket	2 000
2	Standardhöjning från tre körfält till fyrfältsväg	4	Trafikverket	8 000
3	Byggande av vägen	4	Trafikverket	45 000
Totalkostnad för alla åtgärder i detta avtal				55 000

Hjälpmedel och referenser

Mallar för medfinansiering respektive avsiktsförklaring avseende medfinansiering

Ändringslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
1.0	121119	Ursprunglig version	Ulrika Rangli Eklund