

Vedlegg 4 - Alternative finansieringsløsninger

Oslo–Göteborg

Utvikling av jernbanen i korridoren



Ett samarbete mellan:



TRAFIKVERKET



Jernbaneverket

1 Alternative finansieringslösningar

I detta vedlegg ges exempel på olika typer av alternativa finansieringslösningar för infrastruktur. Denna beskrivning har ingen direkt koppling till Samferdseldepartementets oppdrag varför denna fördjupning endast vedlegges rapporten.

Kapitel 1.1 beskriver CEF (Connecting Europe Facility) som är en möjlig finansieringskälla för projekt inom TEN-T. I kapitlet redogøres kort for Trafikverkets oppdrag for koordinering av ansøkninger.

Kapitel 1.2 beskriver kort principen for v rde terf ring kopplat till transportinfrastruktur. D refter redovisas en bed mning av v rdestegring genom projekt p  j rnv gen mellom G teborg og Oslo.

I kapitel 1.3 presenteras kort f ruts tninger for kommunal og regional medfinansiering. Det  r sedan 2009 m jligt for kommuner att bidra till finansiering av statlig v g og j rnv g.

I Kapitel 1.4 beskrivs syfte med s  kalled bompeng og hur avgifter regleras. Vidare redovisas kort vad som skrives i svensk lagstiftning g llende denna typ av system.

1.1 Delfinansiering med EU-medel

I projekt med koppling till de transeuropeiske n tverken for transporter (Trans-European Transport Network, TEN-T) kan Fonden for ett sammanl nket Europa (Connecting Europe Facility, CEF) vara en finansieringsk lla. CEF g r utlysninger  rligen i ulike omfang med varierende fokus og prioriteringer. Gemensamt for dem  r att de ska bidra till att st rke de transeuropeiske n tverken for transporter.

Trafikverket har regjeringens oppdrag att koordinere alle ans kninger om st d fra CEF samt att koordinere oppf lgingen av de projekt som beviljes st d via denne fond. Dette arbeid h nteres av det s  kalled CEF-sekretariatet vilka  ven v rderer projektf rslag. M jligheten att f  st d i finansiering av ett projekt skiller sig fra  r til  r beroende p  det varierende fokuset og prioriteringen innen CEF. En god ans kan ska  ven inneholde en klar beskrivelse av projektet, koppling til utlysningen, beskrivelse av partners, projektets mognad og organisasjon samt finansiering.

For str kkan Oslo - G teborg finns m jligheten att ans ke til CEF for ulike gr ns verskridende projekt da den inng r i TEN-T. Dock p verkas allts  chanserne for finansieringsst d av flere faktorer varfor en bed mning b r g res for projekt. Norge kan d remot ej ans ke om finansiering via CEF for nasjonale projekt.

1.2 V rde terf ring

Sverigef rhandlingen, som ansvarar for f rhandling om den planerte h ghastighetsj rnv gen mellom Stockholm - G teborg og Stockholm - Malm  har tagt fram ett f rfattningsf rslag om s  kalled v rde terf ring. Bakgrunden  r att offentlige investeringar i transportinfrastruktur ofte bidrar til att fastigheter  ker i v rde. Det finns d rfor argument for att de fastighets gere som gynnas av en offentlig investering overforer en del av dette v rde til samfunnet, en s  kalled v rde terf ring. V rde terf ring kan eksempelvis  st dkommes gjennom exploateringsavtale mellom en kommune og en exploit r, eller i samband med opprettandet av detaljplaner. Enligt Sverigef rhandlingens f rfattningsf rslag ska v rde terf ringsavtalene vara frivillige og f rhandlingsbaserte. Verkt yet som foresl s kalled v rdestegringers tning. Medel fra ers ttingen ska anvendes for att finansiere den infrastrukturen som  st dkommer v rde kningen. Dette sker antingen gjennom att kommunen sj lv

investerar i infrastruktur, alternativt medfinansierar statliga eller regionala investeringar i transportinfrastruktur. En annan förändring som förordas i författningsförslaget är att en kommun ska kunna medfinansiera byggande av väg och järnväg i en annan kommun eller region, under samma förutsättningar som kommunerna har möjlighet att medfinansiera statlig infrastruktur.

Det är osäkert i vilken mån utbyggd järnväg mellan Göteborg och Oslo bidrar till någon betydande värdestegring. De åtgärder som föreslås bedöms primärt förbättra förutsättningarna för godstransporter och ändpunktsresande. Ändpunktsresande bedöms i begränsad utsträckning bidra till värdestegring av fastigheter. Erfarenhetsmässigt är det främst åtgärder som förbättrar pendlingsmöjligheterna som stärker orters attraktivitet.

1.3 Kommunal och regional medfinansiering

En annan alternativ finansieringsform är kommunal och regional medfinansiering. Det finns, tack vare en lagändring 2009, möjligheter för kommuner att bidra till finansiering av statlig väg och järnväg i Sverige. Lagändringen innebar att kommuner och regioner kunde delta i finansieringen av väg- och järnvägsinfrastruktur, även om åtgärden låg utanför den administrativa gränsen för verksamheten. Besluten innebär, enligt rapporten "Medfinansiering av statliga infrastrukturinvesteringar" från Trafikverket och SKL, att legala hinder mot att sluta avtal om medfinansiering har avlägsnats.

En förutsättning för att kommunal och regional medfinansiering ska komma till stånd är att det finns en vilja hos kommunerna att bidra med investeringsmedel. Bortsett från Oslo och Göteborg är kommunerna i stråket relativt små, och möjligheterna att bidra med medfinansiering kan således också antas vara relativt begränsade. I Norge finansierar staten järnvegens infrastruktur.

1.4 Bompengar till att finansiera järnväg?

På Svinesundsbron mellan Sverige och Norge tas sedan 2005 bompeng ut. Bompengen syftar till att finansiera bron, och bompengen kommer att tas ut under totalt 20 år. Vägavgiftssystemen opereras av konsortier, med svenska staten som delägare, som står för drift och underhåll. Avgiften på Svinesundsbron regleras, i Sverige, av förordning 2005:531. Intäkterna från bron ska fördelas mellan länderna, fördelningen sker i proportion till ländernas återstående skuld för de investeringsmedel som upplånats för att bygga bron.

I Sverige tas broavgifter ut även på broarna i Motala och Sundsvall, samt på Skurubron i Nacka (både broavgift och trängselskatt). De broavgifter och vägtullar som tas ut i Norge och Sverige är primärt knutna till finansiering av de vägar och broar där avgiften tagits ut. Om bompengen utökas eller om dess uttag förlängs för att finansiera järnvägen mellan Oslo och Göteborg görs ett avsteg från principen om att avgiften ska användas för att finansiera den infrastruktur där avgiften tas ut.

I den svenska lagen om infrastrukturavgifter på väg (2014:52) står beskrivet att "Infrastrukturavgifter [...] ska bestämmas så att de totala avgiftsintäkterna inte överstiger kostnaderna för uppförande och utveckling av det vägnät som avgifterna avser samt för uppförande, underhåll, drift och utveckling av tillhörande avgiftssystem. Endast kostnader som har finansierats med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter och kostnader som ska finansieras direkt med intäkter från infrastrukturavgifter ska ingå i kostnadsunderlaget". Vidare beskrivs att avgifterna ska gälla under en tidsperiod som motsvarar infrastrukturens planerade livslängd, eller annan tid som inte understiger 20 år. Detta gäller emellertid inte Svinesundsbron.

Med tanke på att infrastrukturavgifter i Sverige tydligt är knutna till den infrastruktur som avgiften tas ut på är det tveksamt om utökad avgift på Svinesundsbron, eller annan typ av vägavgift, är möjlig att nyttja för finansiering av utbyggd järnväg mellan Göteborg och Oslo. En utökad bompeng, i syfte att finansiera ny järnväg, skulle sannolikt medföra juridiska konsekvenser i form av förändrade förordningar och eventuellt lagar. Konsekvenserna är svåra att överblicka och har inte analyserats utförligare inom ramen för den här utredningen.

Ett samarbete mellan:



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

Web: www.trafikverket.se

E-post: trafikverket@trafikverket.se



Jernbaneverket

Jernbaneverket

Postadresse: Postboks 4350, 2308 Hamar

Telefon: +47-05280

Web: www.jernbaneverket.no

Epost: kundesenter@jbv.no