



**Vägverkets föreskrifter
om ändring i föreskrifterna (VVFS 1997:379) om
statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafik-
anläggningar m m;**

Utkom från trycket
den 19 april 2001
Omtryck

beslutade den 11 april 2001.

Vägverket föreskriver med stöd av 15 § förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar i fråga om föreskrifterna (VVFS 1997:379) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m

dels att 2, 3, 7, 10, 16–19 §§ samt bilaga 1 och 2 skall ha följande lydelse,

dels att det skall införas två nya paragrafer, 1 a § och 1 b §, av följande lydelse.

Föreskrifterna kommer därför att ha följande lydelse från och med den dag då dessa föreskrifter träder i kraft.

Allmänt

1 § Med regional kollektiv persontrafik avses trafik som inte endast bedrivs inom kommuncentrum/tätort.

Ett allmänt kommunikationsbehov anses föreligga om den kollektiva persontrafiken bedrivs dagligen med turer enligt fastställd tidtabell eller till sådan knuten anropsstyrd trafik.

1 a § Om en åtgärd som avses i 6 § förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m finansieras med annat statligt bidrag, skall kostnaden i den delen inte ligga till grund för beräkningen av bidragsbeloppet.

1 b § För att bidrag skall lämnas till åtgärder som avses 2 § förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m, skall samråd ha skett i skälig omfattning med handikapporganisationer såvitt avser åtgärder enligt 2 § 1-4 och 6-9 och även med berörd skola och lokala intresseorganisationer såvitt avser åtgärd enligt 2 § 6.

Resultatet av samrådet skall redovisas i framställan som avses i 17 § i dessa föreskrifter.

2 § Till investeringar i väg- och gatanläggningar för regional kollektiv persontrafik räknas byggande av markanläggningar för hållplatser, busstrafikleder m m samt infarts- och anslutningsparkeringar på vägar med annan väghållare än staten. På vägar med staten som väghållare svarar Vägverket för markanläggningen.

Med markanläggning menas anläggning upp till och med slitlagerytan samt i förekommande fall belysningsanordning, räcken och liknande.

I de fall en anläggning betjänar regional och till viss del även lokal kollektivtrafik, lämnas bidrag till hela anläggningen. Till sådan kollektivtrafik som endast bedrivs i tätort och där anläggningen saknar beröringspunkter med en regional anläggning, lämnas inte bidrag.

Bidrag kan även avse annan kollektivtrafik (länsöverskridande) om trafikhuvudmannen har trafikeringsavtal med andra län.

3 § Till investeringar i stationer, terminaler, vänthallar, väderskydd m m för regional kollektiv persontrafik samt vid flygplats med trafik som uppfyller ett allmänt kommunikationsbehov, räknas fasta anläggningar såsom byggnader och därtill erforderliga uppställningsytor m m samt informationssystem.

I de fall en anläggning betjänar regional och till viss del även lokal kollektivtrafik, lämnas bidrag till hela anläggningen. Till sådan kollektivtrafik som endast bedrivs i tätort och där anläggningen saknar beröringspunkter med en regional anläggning, lämnas inte bidrag.

Bidrag kan delvis lämnas för kommersiella utrymmen och utrymmen för resgodshantering.

Utrymmen för personal är bidragsgrundande endast om de är avsedda för trafikledning.

4 § Spår- och järnvägsanläggningar som avses anslutas till statens spår- och järnvägsanläggningar ska byggas enligt de föreskrifter och allmänna råd som Banverket skulle ha tillämpat om anläggningen byggts i statlig regi.

5 § Till investeringar i fartyg räknas fartyg för persontransporter alternativt kombinerade person- och gods-transporter för regional kollektivtrafik.

6 § Till investeringar i kajanläggningar för regional kollektivtrafik räknas bryggor, muddring m m i direkt anslutning till anläggningen. Muddring av farled räknas inte som bidragsgrundande åtgärd.

7 § Till investeringar i kollektivtrafiken som ökar funktionshinderade resenärers tillgänglighet till den kollektiva persontrafiken räknas merkostnader vid handikappanpassning av kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa. Detta gäller även befintliga anläggningar utmed det statliga vägnätet.

Medlen får också användas för investeringar inom informationsområdet som underlättar funktionshinderades resor. Som investering kan räknas även utbildningsinsatser.

Vid investering i fordon lämnas bidrag enligt av Vägverket fastställd schablon om det inte finns skäl för annan beräkning av bidragsunderlaget.

8 § Till investeringar i kommunala gator och vägar för att höja bärigheten räknas ombyggnad av väg, gata och bro etc. Åtgärderna skall ingå i vägsystem som upplåts för BK1-laster.

9 § Till investeringar i flygplatser, med annan huvudman än staten, räknas rullbanor och stråk. Även inflygningshjälpmedel och uppställningsplats för flygplan, tillfartsvägar och angoringsytor kan räknas in i bidragsunderlaget.

10 § Till investeringar för att förbättra miljö och trafiksäkerhet på det kommunala väg- och gatunätet räknas främst åtgärder mot vägtrafikbuller samt åtgärder för säkrare trafik för oskyddade trafikanter.

Nya beläggningar eller hastighetsdämpande åtgärder får inte räknas in i den bidragsgrundande kostnaden för bulleråtgärder utom vid val av särskilt effektiva beläggningar från bullerstörningssynpunkt. I sådant fall får bidrag lämnas till merkostnaderna för byte av beläggningen.

11 § Till investeringarna enligt 2-9 §§ får i begränsad omfattning även räknas sådant byggande som, utan att ingå i det egentliga objektet, är direkt föranlett av detta.

12 § Bidrag till anläggning enligt 2-10 §§ kan lämnas för kostnader vid nybyggnation, reinvestering eller förvärv.

Bidrag för hyreskostnader till anläggning enligt 3 och 5 §§ kan lämnas om trafikhuvudman hyr anläggningen enligt kontrakt som sträcker sig över minst sju år. Som investeringskostnad räknas i sådant fall normalt sju års hyreskostnad.

13 § För att en åtgärd enligt 2-10 §§ skall komma ifråga för statsbidrag krävs att effekter redovisats mot samtliga målområden trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet. Respektive trafikverk har att bedöma om de samlade effekterna är sådana att bidrag kan lämnas.

Kostnad för mark, intrångsersättning och övrig skada

14 § Bidrag lämnas till kostnader för mark och intrångsersättning och övrig skada enligt bestämmelser i fjärde kapitlet expropriationslagen (1972:719). Inom detaljplanelagt område där kommun är huvudman för allmän plats gäller bestämmelser enligt plan- och bygglagen (1987:10).

15 § Endast kostnader för mark och intrångsersättning som avser sådan fastighet eller del av fastighet som tas i anspråk för byggnadsobjekt är bidragsgrundande.

Om det finns särskilda skäl kan ersättning för skada på fastighet som inte ingår i byggnadsobjekt räknas in i den bidragsgrundande kostnaden.

Förvaltningskostnader

16¹ § Den bidragsgrundande förvaltningskostnaden beräknas schablonmässigt till 12 % av summan av investeringskostnaden och kostnaden för mark.

Handläggning

17 § Trafikhuvudman och kommun skall i anslutning till upprättande av länsplaner för regional transportinfrastruktur göra framställan om godkännande av omfattning och principutformning för de objekt som avses i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1997:380) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och som beräknas inrymmas de fyra första åren i planen. Framställan, som skall innehålla tillämpliga uppgifter

¹ Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

enligt bilaga 1 till dessa föreskrifter, skall lämnas till Vägverket alternativt Banverket, Luftfartsverket respektive Sjöfartsverket i de fall när dessa skall godkänna underlaget enligt 9 § förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m. Objekten skall godkännas av respektive trafikverk till sin omfattning och principutformning innan den regionala planen fastställs av länsstyrelse alternativt regionalt självstyrelseorgan.

Principgodkännande m m av objekt som bedöms inrymmas de sex sista åren i planen får prövas vid nästa planeringsomgång.

För åtgärds paket som ingår i planen skall godkännande av omfattning och principutformning ske av åtgärds paket alternativt i detta ingående objekt i anslutning till den årliga verksamhetsplaneringen. Framställan skall innehålla tillämpliga uppgifter enligt bilaga 2 till dessa föreskrifter.

18 § De objekt som skall ingå i planens åtgärds paket fastställs av Vägverket i samband med den årliga verksamhetsplaneringen utifrån framställningar från trafik huvudman och kommun. Detta skall ske i samråd med länsstyrelse respektive regionalt självstyrelseorgan.

19 § Efter begäran från trafik huvudman eller kommun skall, i anslutning till den tidpunkt investeringsobjektet påbörjas, trafikverk enligt 9 § förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m, besluta om preliminärt bidragsunderlag och bidragsbelopp om inte detta gjorts tidigare. Begäran skall innehålla en bekräftelse på eventuella justeringar som gjorts i samråd med Vägverket, Banverket, Luftfartsverket eller Sjöfartsverket. Bidragsunderlaget justeras med hänsyn till kostnadsutvecklingen.

Bidraget utbetalas av Vägverket allteftersom arbetet fortgår, dock högst till 90 % av godkänt bidragsbelopp. Återstående slutligt bidrag betalas ut först efter det att trafikverk, enligt 9 § förordningen om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m, avsynat objektet och därefter fastställt slutligt bidragsunderlag och bidragsbelopp.

20 § Den kostnad som tagits upp i bidragsunderlaget för ett investeringsobjekt får inte öka med mer än 20 % i förhållande till den kostnad som tagits upp i länsplanen för regional transportinfrastruktur. Om kostnaden ökar med mer än 20 % skall trafik huvudmannen eller kommunen välja något av följande alternativ eller en kombination av dessa:

Alt 1 Objektets omfattning och/eller principutformning ändras så att kostnadsökningen inte överstiger 20 %. Nyttan av objektet får dock inte gå förlorad.

Alt 2 Trafikhuvudman eller kommun svarar för den del av kostnaden som överstiger 20 procents kostnadsökning.

Alt 3 Objektet omprövas vid nästa planeringsomgång.

21 § Har oförutsedda tilläggsarbeten utförts under byggtiden och är arbetena av väsentlig omfattning kan trafikhuvudmannen eller kommun, i samband med anmälan om avsyning, begära jämkning av det preliminära bidragsunderlaget. Jämkning får ske endast om trafikhuvudmannen eller kommunen, under byggtiden informerat trafikverk enligt 9 § förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m.

22 § Överensstämmer utförandet med tidigare godkänd omfattning och principutformning skall resterande bidrag utbetalas av Vägverket sedan beslut om slutligt bidragsbelopp och eventuell jämkning fattats av trafikverk enligt 9 § förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Tidigareläggning

23 § Vägverket, Banverket, Luftfartsverket respektive Sjöfartsverket kan lämna tillstånd att tidigarelägga investeringsobjekt. I normalfallet lämnas sådant tillstånd endast för objekt som är inplacerade under de fyra första åren i en fastställd länsplan för regional transportinfrastruktur. Om tillstånd skall lämnas för objekt som ligger senare i plan krävs att objektet är godkänt vad avser omfattning och principutformning. Om ett objekt tidigareläggs innebär detta inte att objektet ges en annan prioritering i planen.

Undantag

24 § Föreligger särskilda skäl får undantag från dessa föreskrifter medges av Vägverket efter samråd med Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket.

Dessa föreskrifter² träder i kraft den dag föreskrifterna enligt uppgift på dem utkom från trycket i Vägverkets författningssamling varvid Vägverkets föreskrifter (VVFS 1993:19) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar m m skall upphöra att gälla.

Föreskrifterna tillämpas första gången på de länsplaner som upprättas och fastställs för åren 1998 - 2007.

Dessa föreskrifter³ träder i kraft den 1 juni 2001.

LARS BERGFALK

Lena Ericsson

² VVFS 1997:379.

³ VVFS 2001:19.

Bilaga 1 till föreskrifterna (VVFS 1997:379) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m

Uppgifter för godkännande av omfattning och principutformning för namngivna objekt

- Kortfattad projektbeskrivning
- Redovisning av trafikfördelning mellan regional och lokal samt för flygplats mellan bidragsgrundande trafik och övrig trafik
- Uppgifter avseende ansvarsförhållanden, samordning, finansiering och upphandling
- Planritning för objektets geografiska avgränsning
- Ritning över eventuella andra åtgärder exempelvis angränsande vägnät eller spår
- Objektets utformning, typsektioner för väg/spår
- Terminalytors storlek för respektive användningsområde
- Terminalytors storlek för personal, gods och kommersiell användning
- Körfält, busskörfält, gång- och cykelbanor etc.
- Parkeringsytors användning exempelvis taxi eller kommersiell verksamhet
- Kostnad för investeringen, exklusive moms
- Kostnad för mark, intrångsersättning och övrig skada
- Förvaltningskostnader
- Åtgärdens betydelse för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft
- Redovisning av effekter trafiksäkerhet, miljö, bärighet och tillgänglighet
- Redovisning av hyreskostnad när bidraget skall beräknas med utgångspunkt från detta
- Redovisning av att samordning skett mellan trafikförsörjningsplan för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter och trafikförsörjningsplan för färdtjänst och riksferdtjänst
- Redovisning av samråd med handikapporganisationer/andra intresseorganisationer

Bilaga 2 till föreskrifterna (VVFS 1997:379) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m m

Uppgifter för godkännande av omfattning och principutformning för objekt i åtgärds paket

Allmänt

Kortfattad projektbeskrivning.

Kostnad för investeringen, inklusive förvaltningskostnader, exklusive moms.

I många fall har åtgärder inom handikapp- kollektivtrafik- miljö- och trafiksäkerhetsområdena beröringspunkter. Det är därför angeläget att beskriva hur dessa samordnas, så långt det är möjligt. Detta gäller även samordning med andra infrastrukturåtgärder.

Trafiksäkerhetsåtgärder, väginformatik

Klassificering av aktuell väg/gata enligt principerna i dokumentet "Säkrare trafikmiljö i tätort" om sådan klassificering gjorts.

Åtgärdens effekt för att minska antalet döda och skadade. Redovisas före och efter åtgärd uppdelat på alla oskyddade trafikanter och barn.

Övriga effekter

Samråd med handikapporganisationerna/andra organisationer.

Miljöåtgärder

Åtgärdade fastigheter och åtgärdernas typ och omfattning, samt kostnad.

Övriga uppgifter av betydelse.

Antal, för bullerstörning, utsatta boende. Underlaget bör innehålla en sammanställning som specificerar minskning av antalet utsatta personer efter åtgärd.

Kortfattad beskrivning av åtgärder för omhändertagande av dagvatten, upprustning av fula miljöer, samt förväntade effekter.

Samråd med boende/organisationer.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Kategori av, om möjligt antal, funktionshindrade som efter åtgärd förväntas få ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Redovisning av samordning mellan trafikförsörjningsplan för den lokala och regionala linjetrafiken och trafikförsörjningsplan för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Övriga effekter.

Samråd med handikapporganisationer/andra organisationer.

Redovisning av hur helhetssynen tas tillvara i fråga om linje eller område, i syfte att verka för "hela resan".

Smärre kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdens betydelse för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och göra den mer prisvärd, bekväm, trygg och säker.

Effekter i form av ökad tillgänglighet för funktionshindrade.

Övriga effekter.

Samråd med handikapporganisationer/andra organisationer.

Bärighetsåtgärder

Åtgärdens betydelse för att få ett sammanhängande BK1-vägnät.

Övriga effekter.