

PM externa finansieringslösningar utanför GMP

Syftet med föreliggande PM är att ge ett fördjupat kunskapsunderlag om möjliga externa finansieringslösningar utanför parterna för Stadstrafikforum GMP (Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Partille kommun och Mölndals stad).

Bakgrunden till detta PM är ett tilläggsyrkande som beslutades av kommunstyrelsen i Göteborgs Stad 2020-09-02 § 685 i samband med godkännande av Handlingsplan 2020–2024 för att nå Målbild Koll2035 (§ 685, 0845/20). Kommunstyrelsen beslutade 2020-09-02 att ge stadsledningskontoret i uppdrag att i samverkan med Stadstrafikforum GMP komplettera handlingsplanen med en sammanställning och beskrivning av möjliga externa finansieringslösningar för att kunna genomföra fler åtgärder i snabbare takt, än vad som ingår i handlingsplanen.

I samverkan med Stadstrafikforum GMP presenteras i detta PM vilka möjliga externa finansieringslösningar, i form av direkta bidrag från externa parter utanför parterna inom GMP som är sökbara, samt hur stor andel av totalkostnaden som kan förväntas landa på respektive part utifrån tidigare finansieringslösningar.

Innehåll

Nationell plan för transportsystemet.....	3
Stadsmiljöavtal	3
Regional infrastrukturplan	4
Storstadsavtal Sverigeförhandlingen	5
Västsvenska paketet.....	6
Naturvårdsverket - Klimatklivet	7
Finansiering och stöd från EU.....	8
EU – Fonden för ett sammanlänkat Europa, Transport	8
ELENA	11
Den europeiska gröna given.....	12
Arbete inom Västra Götalandsregionen med koppling till EU-finansiering.....	13

Nationell plan för transportsystemet

Nuvarande nationella plan för transportsystemet 2018–2029 innefattar två specifika poster för medfinansiering till kollektivtrafiksatsningar. Dels finns 4 mdkr avsatta för storstadsavtalen inom Sverigeförhandlingen, där ytterligare medel kommer krävas i kommande nationella plan för de åtgärder som avtalats med storstäderna, med planerad byggnation under åren 2030 – 2035. Det finns även avsatt 12 mdkr till stadsmiljöavtal (se mer information nedan). Den statliga finansieringen av Västsvenska Paketet hanteras också inom ramen för nationell plan.

Utöver detta hanteras kollektivtrafikåtgärder i det statliga nationella vägnätet i planen vilket till exempel kan bli aktuellt om beslut fattas om att starta utbyggnad av ett metrobussystem på de större trafiklederna. Objekt över 100 mnkr anges som namngivna objekt i planen. Den nationella planen anger också ramen för de regionala planerna, se mer information nedan om regional infrastrukturplan i Västra Götaland.

Regeringen beslutade den 25 juni 2020 att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för en ny nationell infrastrukturplan. Trafikverket redovisade den 30 oktober 2020 ett inriktningsunderlag som efter remissbehandling kommer att vara underlag till den infrastrukturproposition regeringen ska föreslå under våren 2021. Kommunerna är inte remissinstanser utan svaret till regeringen hanteras av Västra Götalandsregionen. Därefter vidtar Trafikverket åtgärdsplaneringen för till en ny nationell plan för transportsystemet. Det är slutligen regeringen som fastställer den nya nationella planen.

Stadsmiljöavtal

I Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 finns 1 mdkr per år avsatta till stadsmiljöavtalen. Syftet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik och insatser för samordning och effektivisering av godstransporter.

Stöd ges med högst 50 procent av kostnaderna (exklusive moms) för genomförda åtgärder. Vid fastställandet av stödnivån beaktar Trafikverket om kommunen eller regionen har sökt eller beviljats annan offentlig eller privat finansiering för att genomföra åtgärden. Stödet betalas ut årsvis mot redovisning av nedlagd kostnad. Planerings- och projekteringskostnader är inte stödberättigade, utan endast produktionskostnader.

Förutsättningar för stöd är att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Motprestationer bör till omfattning svara mot de åtgärder som stöd söks för. Motprestationerna får inte ha statlig medfinansiering.

Exempel på motprestationer:

- Planer för bebyggelse som ligger centralt, kollektivtrafikhärla och funktionsblandat.
- Utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik utöver det som medfinansiering söks för.
- Utformning av gator och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik.
- Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter i syfte att minska biltrafiken i staden.

Åtgärder som stöd söks till, samt motprestationer, ska vara genomförda senast under 2029.

Trafikverkets ambition är att utlysa en ansökningsomgång per år, som är öppen oktober till januari.

Stödet kan sökas av kommuner och regioner. Region och kommun bör söka gemensamt när det gäller åtgärder och motprestationer som inte enskilt kan utföras av den ena parten. Vid gemensam ansökan ska en av parterna stå som huvudsökande.

Vid beviljad medfinansiering ska status för genomförandet av åtgärder och motprestationer rapporteras årligen. När åtgärder och motprestationer är genomförda ska en slutrapport lämnas in. Mätning av resande och resandefördelning (bil, kollektivtrafik, gång och cykel) ska för relevanta områden ske före och efter genomförandet av åtgärder och motprestationer.

Göteborgs Stad har tillsammans med Västra Götalandsregionen tidigare beviljats medfinansiering till *Utveckling av bytespunkt Svingeln* och till *Engelbrektslänken – ny spårvägslänk*. För Svingeln beviljades ursprungligen 50 procent medfinansiering. Dock minskades stödet ner med 7,5 procent till 27 mnkr vilket motsvarar 42,5 procent då staden inte fullgjorde sitt åtagande för tre av motprestationerna. För Engelbrektslänken ser Staden ut att tillsammans med Västra Götalandsregionen i dagsläget erhålla 89 mnkr vilket motsvarar 50 procent av spårinvesteringen.

Göteborgs Stad har även beviljats medfinansiering av stadsmiljöavtal för fem cykelvägar om 18 mnkr motsvarande 50 procent.

Mölnåls stad beviljades år 2017 stadsmiljöavtal för *Cykelväg längs Krokslätts parkgata*. Totalkostnaden låg på 14 mnkr och det beviljade stödet på 6 mnkr. Motprestationer var 6 olika åtgärder fördelade under kategorierna; *detaljplaner; utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik utöver det som medfinansiering söks för; samt trafikstrategi*.

Möjligheterna att beviljas ytterligare medfinansiering genom stadsmiljöavtal bedöms som goda.

Regional infrastrukturplan

Regionerna upprättar länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplanerna (benämnd regional infrastrukturplan i Västra Götaland) är en del av den nationella infrastrukturplanen och regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Hur medlen ska fördelas inom den regionala planen beslutas av regionfullmäktige efter beredning i BHU, Beredningen för hållbar utveckling. Kommunerna gör inspel till planrevideringen via kommunalförbunden.

Normalt sett sker en revidering av infrastrukturplanerna vart fjärde år och planerna omfattar en 12-årsperiod. Den regionala planen för Västra Götaland 2018–2029 innehåller 6 590 mnkr, varav 20 procent är avsatt för kollektivtrafikåtgärder. Kollektivtrafikåtgärder kan inrymmas i planen både som statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar (där kommunerna kan ansöka via den regionala kollektivtrafikmyndigheten) och som åtgärder i statligt regionalt vägnät. Inom båda områdena kan åtgärder vara namngivna i planen (gäller i nuläget åtgärder över 25 mnkr) eller mindre åtgärder som hanteras löpande i potter. Den regionala planen innefattar också avsättningar om totalt 456 mnkr under perioden 2018–2035 för objekten inom avtalet med Sverigeförhandlingen.

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar syftar till att stimulera trafikhuvudmän och kommuner till insatser för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv, trygg och säker. Statlig medfinansiering beviljas med högst 50 procent av åtgärdens produktionskostnader. Om det finns särskilda skäl kan Trafikverket besluta att statlig medfinansiering ska beviljas med 75 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering.

Som särskilda skäl räknas enligt praxis:

- att åtgärden bedöms ha mycket stor samhällsnytta och bidra till flera transportpolitiska mål
- att åtgärden utgör försöksverksamhet med ett brett användningsområde

- att nyttan av en åtgärd i en kommun kommer till största delen trafikanter från andra kommuner till godo, till exempel är av mycket stor vikt för att underlätta arbetspendling och regionförstoring

Statlig medfinansiering - Åtgärder över 25 miljoner kronor

479 mnkr finns avsatt i *Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2018–2029* till namngivna kollektivtrafikåtgärder över 25 mnkr. För Västra Götalandsregionens del inom GMP-området innehåller åtgärdsområdet för åtgärder över 25 mnkr i nuläget endast Västfastigheters kostnader för resecentrum. I denna pott ingår emellertid ej objekten inom storstadsavtalen i Sverigeförhandlingen, som tilldelats totalt 211 mnkr från regional plan 2018–2029.

Arbetet med revidering av regional plan pågår för närvarande. Västtrafik har Västra Götalandsregionens uppdrag att ta fram en bruttolista med möjliga namngivna objekt. Utöver kommunernas inspel via Göteborgsregionens kommunalförbund för Göteborgs Stad, Mölndal stad och Partille kommun en dialog med Västtrafik om möjliga objekt inom ramen för Samordningsgrupp GMP.

Statlig medfinansiering - Åtgärder under 25 miljoner kronor

I *Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2018–2029* finns 420 mnkr avsatt under perioden 2018–2029 till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät. Det innebär att det i snitt finns 35 mnkr per år som Västra Götalandsregionen, som regional kollektivtrafikmyndighet, och de 49 kommunerna i Västra Götalandsregionen kan ansöka om. Respektive kommun ansöker årligen till Västtrafik om statlig medfinansiering för åtgärder som utförs nästkommande år. Västtrafik i sin tur gör en prioritering och skickar in en samlad ansökan om statlig medfinansiering till Trafikverket. Trafikverket tar därefter beslut om omfattning och utformning samt preliminärt kostnadsunderlag och belopp. Åtgärderna som söker medfinansiering måste ha en kostnad som understiger 25 mnkr. När åtgärden är färdigställd ska en slutrapportering göras innehållande bland annat före- och efterbilder, slutbesiktningsprotokoll och ekonomiskt underlag.

Göteborgs Stad söker årligen medel för kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät. Under de senaste åren har staden årligen beviljats ett bidrag på cirka 3,5–6 mnkr per år, vilket innebär 50 procent av nedlagda kostnader. Under 2020 har Göteborgs Stad beviljats 22,7 mnkr i medfinansiering. Där ingår bland annat tillgänglighetsanpassning av busshållplatser, utbyggnad av likriktarstationer och *Ny bytespunkt Liseberg*.

Mölndals stad söker årligen medel för kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät. Under de senaste åren har Mölndal årligen beviljats ett bidrag på omkring 3–5 mnkr per år, dvs 50 procent av nedlagda kostnader. Åtgärder som fått stöd är bland annat tillgänglighetsanpassning av busshållplatser, trafiksäkerhetsåtgärder, hållplatsförlängning för spårvagn och cykelåtgärder.

Partille kommun söker regelbundet medel för kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät. Under de senaste åren har kommunen beviljats bidrag på omkring 1–2 mnkr per år, dvs 50 procent av nedlagda kostnader. Åtgärder som fått stöd är bland annat tillgänglighetsanpassning av busshållplatser och framkomlighetsförbättrande åtgärder i viktiga kollektivtrafikstråk.

Storstadsavtal Sverigeförhandlingen

Regeringen beslutade 1 juli 2014 att tillsätta en särskild utredare, som förhandlingsperson i kommittén för utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna. Uppdraget benämndes senare som Sverigeförhandlingen och pågick under åren 2014 – 2017. Sammanfattningsvis kan Sverigeförhandlingens uppdrag sägas ha varit att avtala om ökat bostadsbyggande genom utbyggnad av ny infrastruktur.

Göteborgs kommunfullmäktige fattade den 7 december 2017 beslut om Sverigeförhandlingen avtal storstadsåtgärder för Göteborg. Avtalet mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad innefattade satsningar på 7 mdkr (2016-års prisnivå) för fyra kollektivtrafikstråk i Göteborg, kopplat till ett bostadsåtagande på 45 680 nya bostäder i Göteborg fram till och med år 2035. Avtalet innefattar även satsningar på åtta cykelstråk i Göteborg för totalt 241 mnkr, där staten medfinansierar 25 procent.

De fyra kollektivtrafikobjekten i avtalet var Spårväg och citybuss Norra Älvstranden – centrala delen (Brunnsbo – Linnéplatsen), Citybuss Backastråket, Citybuss Norra Älvstranden Västra och Nordvästra delen (Lindholmen – Ivarsbergsmotet – Vårväderstorget) samt Linbana Centrum. Respektive fullmäktige i Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen har under våren 2020 fattat beslut om att Linbana centrum ska utgå som objekt ur storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen. Omförhandling av avtalet pågår med staten i styrelsen för Sverigeförhandlingen storstadsavtal Göteborg.

Grunden för statens medfinansiering inom storstadsavtalet med Sverigeförhandlingen är Stadens bostadsåtagande på 45 680 bostäder. Den statliga medfinansieringen är kopplat till 50 tkr per bostad ur nationell plan och 10 tkr per bostad ur regional plan om totalt 2 740 mnkr. Utöver den bostadskopplade finansieringen ingår en extra statlig medfinansiering till Spårväg och citybuss Norra Älvstranden – centrala delen på 480 mnkr. Statens totala medfinansiering är därmed 3 220 mnkr av de 7 mdkr i avtalet (inklusive Linbana centrum), vilket motsvarar en statlig medfinansiering på 46 procent. Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen finansierar 1,89 mdkr vardera för kollektivtrafikåtgärderna, vilket innebär att Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen vardera finansierar motsvarande 27 procent av de totalt 7 mdkr.

Västsvenska paketet

Göteborgs kommunfullmäktige fattade den 5 november 2011 beslut om att ingå avtal om Västsvenska Paketet ”Avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsvrige”, (det så kallade medfinansieringsavtalet). Avtalet innehåller parternas avsikter och de finansieringsprinciper som ska gälla för de investeringsåtgärder som redovisas.

Västsvenska paketet är en finansieringslösning för ny och utbyggd infrastruktur om totalt 34 mdkr i 2009 års prisnivå. Västsvenska paketet innehåller transportslagsövergripande åtgärder under en tjugofemårsperiod. Exempel på projekt som ingår i Västsvenska paketet är Västlänken, Marieholmsförbindelsen och Hisingsbron samt en rad framkomlighetsåtgärder och kollektivtrafiksatsningar.

Västsvenska paketet är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgs Stad, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik och Trafikverket, som också är huvudman för paketet. Västsvenska paketet baseras på ett medfinansieringsavtal mellan parterna.

Av Västsvenska paketets 34 mdkr i 2009 års prisnivå är omkring 32 mdkr utpekade på namngivna objekt, det vill säga förslag på konkreta åtgärder. Dessa projekt avtalas successivt allt eftersom åtgärderna blir aktuella i tid. Cirka 1,7 mdkr är ännu inte fördelade på några åtgärder utan betraktas som medel för framtida åtgärder. I takt med att risker hanteras inom projekt Marieholmstunneln och projekt Västlänken som är helfinansierade av Västsvenska paketet och under förutsättning att avtalade projekt löper enligt budget, kan dessa medel komma att användas till ytterligare åtgärder.

Därutöver finns det i dagsläget även cirka 300 mnkr som kan anses som tillgängliga frigjorda medel. För de frigjorda medlen pågår det nu ett arbete inom Västsvenska paketet för att identifiera och föreslå nya projekt för projektering och byggnation. Avsikten är att parterna inom Västsvenska paketet skall få förslag till nya projektavtal att godkänna under hösten 2021.

Av de 34 mdkr ingår i Västsvenska paketet är finansieringen fördelad mellan parterna på följande vis; Staten bidrar med 17 mdkr. Trängselskatten bidrar med 14 mdkr vilket räknas som lokal och regional medfinansiering, Göteborgs Stad bidrar med 1,25 mdkr, Region Halland och Västra Götalandsregionen med sammanlagt 1 mdkr, marknyttor med 750 mnkr varav 400 mnkr från Göteborgs Stad och 350 mnkr från Trafikverket. Sammantaget innebär det att Göteborgs Stad totalt kommer att finansiera Västsvenska paketet med 1,65 mdkr (inklusive marknyttor) av Västsvenska paketets 34 mdkr, vilket motsvarar cirka 5 procent. Västra Götalandsregionen finansierar Västsvenska paketet med 0,82 mdkr vilket motsvarar cirka 2,4 procent.

Naturvårdsverket - Klimatklivet

Klimatklivet är ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Önskade effekter är spridning av ny teknik, marknadsintroduktion, bättre hälsa och sysselsättning samt att andra miljömål än Begränsad klimatpåverkan påverkas positivt.

I budgetpropositionen som antogs av Riksdagen i höstas fanns förslag om fortsatt finansiering inom Klimatklivet. Följande fördelning planeras för kommande år:

2021: 1,935 mdkr

2022: 1,955 mdkr

2023: 700 mnkr

2024–2026: 500 mnkr/år

För närvarande kan man ansöka om åtgärder som behöver vara genomförda senast 2023-06-30.

Stödnivån för kommunala åtgärder är maximalt 50 procent. Stöd medges ej för genomförandestudier men till projektering och produktion.

Åtgärder med högst klimatnytta får stöd först. En riktlinje är att klimatnyttan bör vara minst 0,75 kg koldioxidekvivalenter per investerad krona. Detta innebär att stöd kan ges till infrastrukturåtgärder för kollektivtrafik om klimatnyttan är stor. Investeringen får inte heller vara för lönsam, den får inte återbetala sig på mindre än 5 år.

Det är Naturvårdsverket som ansvarar för stödet men ansökan görs via länsstyrelsen som sedan yttrar sig över ansökan. Det finns flera ansökningsmöjligheter per år.

Vid beviljat medfinansiering ska en lägesrapportering lämnas till länsstyrelsen var sjätte månad. Tre månader efter slutdatum ska även en slutrapport lämnas.

Göteborgs Stad och Mölndals stad hittills inte sökt några medel från Klimatklivet. Göteborgs Stad undersöker för närvarande möjligheten att få medfinansiering till *Energieffektivisering av belysning*.

Finansiering och stöd från EU

EU:s nya långtidsbudget och programperiod börjar gälla 1 januari 2021 (till 2027). Eftersom många av projekten inom GMP ligger längre fram i tiden blir redovisningen nedan främst en ögonblicksbild av vad som finns i innevarande program (till och med 2020). Nya nischade utlysningar och nya inriktningar kommer till allt eftersom. Beroende på vilken typ av projekt och vilka medel som finns tillgängliga är det nödvändigt att genomföra bedömning för respektive projekt kopplat till olika former av möjlig EU-finansiering.

EU – Fonden för ett sammanlänkat Europa, Transport

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och angränsande länder. EU avsätter genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) medel för medfinansiering av offentliga och privata projekt som ingår i TEN-T. Till stöd för att prioritera dessa medel har det tagits fram prioriterade korridorer, så kallade stamnätskorridorer. Endast en av stamnätskorridorerna når in i Sverige, den Skandinaviska-Medelhavskorridoren (Scan-Med). Göteborg är en så kallad Urban Node längs den Skandinaviska-Medelhavskorridoren och Göteborgs Hamn är en så kallad core port inom Ten-T systemet, vilket ökar möjligheterna för finansiering från CEF: Göteborgs Hamn AB planerar att i samverkan med Trafikverket söka medel från CEF för genomförandet av farledsfördjupning, där medfinansiering bedöms vara möjlig med upp till 30 procent av den totala investeringsvolymen. Eventuella medel från CEF ska då fördelas proportionerligt mellan Göteborgs Hamn AB och Trafikverket utifrån nedlagda kostnader i projektet.

TEN-T revideras under 2021, och man ser i översynen på rollen för urbana noderna, vilket kan påverka Göteborgs möjlighet att finansiera projekt. TEN-T ses också över med hänsyn till digitalisering och den gröna omställningen. Man kan därför räkna med att finansieringen kommer kopplas till dessa utmaningar.



Bild 1 Stomnätskorridorer inom Ten-T

CEF Transport ska stödja projekt som syftar till att nå målsättningarna om att

- undanröja flaskhalsar, förstärka järnvägens driftskompatibilitet, komplettera felande länkar, och, i synnerhet, förbättra gränsöverskridande sträckor.
- säkerställa hållbara och effektiva transportsystem på lång sikt, i syfte att förbereda för förväntade framtida transportflöden och möjliggöra minskade utsläpp av koldioxid för alla transportslag genom omställning till innovativa, koldioxidsnåla och energieffektiva transporttekniker, samtidigt som säkerheten optimeras.
- optimera integrering och sammanlänkning av transportslag och förbättra transporttjänsternas driftskompatibilitet, och samtidigt säkerställa tillgängligheten i transportinfrastrukturen.

I utlysningen fördelas det aktuella arbetsprogrammets budgeterade medel mellan olika prioriterade områden. För att ansöka om medel måste åtgärden därmed matcha mot något av de prioriterade områdena som anges i utlysningen.

I Sverige samordnas och granskas ansökningarna av CEF-sekretariatet på Trafikverket. Ansökningarna ska styrkas av Regeringen. EU-kommissionen tar därefter fram ett förslag om fördelning av pengarna som medlemsländerna i transportkommittén för Fonden till ett sammanlänkat Europa ställning till. Slutligen tas det formella beslutet av kommissionen efter att EU-parlamentet har haft rätt att yttra sig.

Förutsättningar för ansökningar om stöd från Fonden för ett Sammanlänkat Europa Transport som upprättas av svensk aktör, eller där svensk aktör ingår i en ansökan som upprättas av utländsk aktör är:

- Projekt med många partners (kräver en bra projektorganisation)
- Projekt med internationella partners (förutom ovanstående en viss samordning med andra länders ministerier och "CEF-sekretariat")
- Beloppsmässigt stora projekt
- Projekt som är politiskt prioriterade (avgörs av Näringsdepartementet)

Den totala budgeten för CEF-transport är 21 miljarder euro för perioden 2021–2027.

Förslagen till ny förordningstext vad avser de tekniska reglerna innebär inga större förändringar jämfört med den nuvarande förordningen. För Sveriges del ligger särskilt fokus på bland annat:

- förlängning av ScanMed-korridoren (inklusive vissa tekniska justeringar)
- isbrytning
- Inland Waterways (Trollhätte kanal)

Den första utlysningen inom ramen för den nya CEF-budgeten kommer troligen sent under hösten 2021/våren 2022,

Bidragsnivån ligger för planering/studier på 50 procent och för genomförande på 10–40 procent.

Senast beviljade projekt där svenska aktörer ingår:

- Coordinated supply of onshore power in Baltic seaports, Stockholms hamn
- Removal of a major bottleneck between Flackarp and Arlov on the Swedish Southern Main Line, Trafikverket
- The Western Link – railway tunnel in Gothenburg, Trafikverket (Västlänken)
- New East-Cost Line, a railway study for a 40 km long section of double track between Gävle–Kringlan, Trafikverket
- ERTMS On-board prototyping in Sweden 2020–2023, Svenska tågoperatörer.
- SESAR Deployment Programme Deployment 2019 IOP foundation 2019_002_AF5, Luftfartsverket
- Sea Li-ion, Stena Rederi
- Upgrade of the Baltic sea bridge Kapellskär–Naantali – (MoS Finnlink) Kapellskärs hamn

Göteborg är en så kallad Urban Node och Göteborgs Hamn är en så kallad core port inom Ten-T systemet, vilket kan möjliggöra för framtida finansiering. Därutöver finns tågsträckan mellan Göteborg–Oslo utpekad som viktig gränsöverskridande länk i CEF Transport och har därmed möjligheter till medfinansiering från EU.

De två senaste budgetperioderna inom EU, 2007-2013 och 2014-2020 har Göteborgs Stad deltagit i totalt 22 projekt inom TEN-T, varav 13 genomfördes under den förra budgetperioden 2007-2013 och 9 har genomförts eller påbörjats sedan 2014. Projekten tillsammans blivit beviljade stöd om knappt 1,9 mdkr. Vad gäller de projekt som involverat andra partners än Göteborgsaktörer har dock inte hela summan tillfallit Göteborg utan delats mellan parterna. Totalsumman som kommit Göteborg till del är mindre. Hur stödet fördelas mellan parterna beror på avtal som är unika för varje projekt.

Av de 22 projekten är det 15 som är gränsöverskridande och involverar partners från andra medlemsländer, så en majoritet av projekten har genomförts i samarbete med utländska aktörer. Den höga andelen kan delvis bero på att 10 har varit projekt inom "Motorways of the Sea", som kräver att mer än ett medlemsland deltar. För Göteborgs Stad har TEN-T-projekten varit kopplade i större utsträckning till sjöfart än andra transportmedel, men man har också genomfört projekt rörande järnväg och väg, samt ett projekt angående luftfart.

Att klassas som "urban node" möjliggör för Göteborgs Stad att söka CEF-medel för lokala infrastrukturprojekt. Det enda beviljade projektet som motiverats utifrån urban nodes-perspektivet är det som rör järnvägsförbindelsen till Landvetter flygplats. När det gäller projekt där en lokal aktör ansvarar helt är det möjligt att ansöka löpande, vilket är fördelaktigt för "urban nodes" när man vill ansöka för projekt som rör exempelvis den lokala kollektivtrafiken.

ELENA

European Local Energy Assistance, ELENA, är ett stöd för utveckling av investeringsprogram inom områdena energi samt urbana transporter och mobilitet på lokal nivå. ELENA ger inte stöd till investeringskostnader utan täcker kostnader i samband med förberedelser av storskaliga investeringsprogram (minst 30 miljoner euro) för energieffektivisering, förnybar energi i städer, samt urbana transporter och mobilitet på lokal och regional nivå. Stödet ges för aktiviteter som är nödvändiga för att förbereda, implementera och finansiera investeringsprogrammet. ELENA finansieras via EU:s program Horisont 2020 och handläggs av Europeiska investeringsbanken (EIB).

För att få stöd krävs det att sökanden investerar 20 gånger mer (inom energi) eller 10 gånger mer (inom transport) än det stöd man får. Ett krav för att bli beviljad stöd är att planerade investeringar kommer till stånd. Om investeringarna inte kommer till stånd kan man bli skyldig att betala tillbaka utbetalt stöd. Projektlängd är vanligtvis tre eller fyra år.

Stödet kan ges för utveckling av investeringsprogram som EIB kan komma att medfinansiera inom följande områden:

1. Energieffektivisering och lokal energiproduktion. Projekten ska täcka ett eller flera av följande områden:
 - ökad energieffektivisering inom offentliga eller privata byggnader och gatu- och trafikbelysning
 - integration av förnybara energikällor i den byggda miljön
 - investeringar i renovering, utbyggnad av eller byggnation av nätverk för fjärrvärme/fjärrkyla
 - lokal infrastruktur inklusive smarta nät, informations- och kommunikationsteknologi för energieffektivisering, energieffektiv urban utrustning och kopplingar till transporter
2. Urbana transporter och mobilitet i urbana områden/ytterområden och andra tätbefolkade områden. Projekten ska täcka ett eller flera av följande områden:
 - användning och integration av innovativa lösningar för alternativa bränslen i urbant resande

- introduktion av åtgärder i stor skala av nya, mer energieffektiva transporter och energieffektivt resande i urbana områden

Offentliga och privata aktörer som förbereder ett investeringsprogram inom ovan nämnda områden kan ansöka om stöd direkt från EIB (enskilt eller tillsammans). Det finns inga särskilda ansökningsomgångar. Stödet beviljas enligt principen först till kvarn inom aktuell budget. Om utfallet är positivt kan en förfrågan om stöd förberedas och EIB lämnar förslaget till EU-kommissionen för godkännande.

Beviljade ansökningar i Sverige:

- Gothenburg Cable Car/Linbanan (2018–2021). 2.8 miljoner euro från ELENA. Medel kommer att återbetalas utifrån beslut om avslut av linbaneprojektet.
- SPIS – Spårvagnar i Skåne (2011–2016) 2.7 miljoner euro från ELENA.
- Riksenergi, Stockholm (2020–2023). 2.4 miljoner euro från ELENA.

Möjligheterna att beviljas stöd genom ELENA bedöms som tänkbar för relevanta projekt.

I den nya programperioden som startar 2021 görs det nuvarande forskningsprogrammet Horisont 2020 om till Horisont Europa. I Horisont Europa finns infrastrukturensatsningar inom pelare två, som syftar till att behandla globala utmaningar och europeisk industriell konkurrenskraft. Klustret för klimat, energi och mobilitet kommer ha en budget på 13 miljarder euro. Det nya programområdet med uppdrag (missions på engelska) som är horisontella och tvärvetenskapliga satsningar för att möta samhällsliga utmaningar, stärka näringslivets konkurrenskraft och bidra till systeminnovation, kan bli aktuellt som finansieringsmöjlighet. Då särskilt de uppdrag som fokuserar på att skapa hållbara städer och det uppdrag som syftar till att göra EU:s regioner klimatmotståndskraftiga.

I den nya programperioden kommer även InvestEU ha ett uttalat fokus på hållbara mobilitet och infrastruktur. InvestEU tillhandahåller en EU-garanti som mobiliserar offentlig och privat finansiering i form av lån, garantier, kapital eller andra marknadsbaserade instrument, till strategiska investeringar inom hållbara transporter. InvestEU kommer till största delen att förvaltas av EIB och samlar tidigare enskilda program under ett paraply.

Den europeiska gröna given

Den europeiska gröna given är EU-kommissionens tillväxtstrategi och syftar till att skapa en hållbar ekonomi i Europa. Övergången till en klimatneutral och miljömässigt hållbar ekonomi kräver betydande investeringar och i EU:s nästa långtidsbudget (2021-2027) ska därför 30 procent av budget vika till klimatåtgärder. Dessa pengar kommer att användas i olika program och projekt. Det övergripande målet att närmare var tredje krona i EU:s budget 2021-2027 skall investeras i klimatåtgärder är ett tydligt åtagande som sätter en mycket hög ambitionsnivå och riktning. Cirka 550 miljarder euro ska gå till klimatinitiativ. EU kommer även att bidra med ekonomiskt och tekniskt stöd till de regioner som påverkas mest av omställningen till en grön ekonomi. Stödet ska slussas via den så kallade mekanismen för rättvis omställning. Den ska bidra med minst 100 miljarder euro under 2021–2027.

Den europeiska gröna given kan också beskrivas som ett åtgärds paket som samlar lagstiftning, målsättningar och strategier samt täcker EU-ekonomins alla tematiska policyområden i syfte att vidta åtgärder för klimatet och säkra målet om världens första klimatneutrala kontinent till år 2050. Den europeiska gröna given är den nya tillväxtstrategi som syftar till att ställa om EU:s politik till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det 2050 inte längre förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. Inom både Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad pågår

ett arbete för att öka kunskapen om hur initiativ och finansiering inom den europeiska gröna given bäst kan användas för att skapa synergier med och stöd till regionala och lokala satsningar.

I svenska regeringens PM den europeiska gröna given framgår följande: ”För att genomföra den europeiska gröna given finns det ett behov att ställa om politiken för energi, ekonomi, industri, produktion, konsumtion, storskalig infrastruktur, transporter, livsmedel, jordbruk, byggverksamhet, skatter och socialpolitik. För att nå miljö-, klimat-, och energimålen vill kommissionen sätta högre värde på skydd och återställande av naturliga ekosystem, hållbar resursanvändning och förbättringar av människors hälsa. Den gröna given är en integrerad del av kommissionens strategi för att genomföra Agenda 2030 och FN:s globala mål för hållbar utveckling”

Arbete inom Västra Götalandsregionen med koppling till EU-finansiering

Västra Götalandsregionen är för närvarande aktiva inom EU finansiering och strukturfondsprogrammen:

- Regionalfonden Västsverige
- Socialfonden Västsverige
- Interreg Sverige-Norge
- Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak
- Interreg Nordsjön
- Interreg Östersjön
- Hållbara städer

Västra Götalandsregionen har tagit del av medel via ÖKS – interregprogrammet för STRING-samarbetet och The Scandinavian 8 million city projektet.

Västra Götalandsregionen arbetar aktivt med *Next Generation EU* och den europeiska återhämtningsfonden för omställning efter Covid-19.