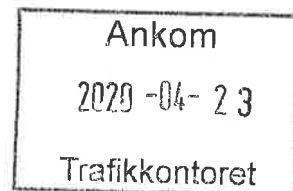


Trafiknämnden Göteborgs stad
Box 2403
403 16 GÖTEBORG

[Kopia till]



3099/20

Förfrågan om att undanta projekt inom Västsvenska paketet från Göteborg Stads avgiftsuttag för tillfällig upplåtelse av allmän plats

Västsvenska Paketet

Göteborg stad tecknade i november 2009 det första i en rad av avtal om medfinansiering av transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder i Västsverige tillsammans med Västra Götalandsregionen, Region Halland, Göteborgsregionens kommunalförbund och Trafikverket, ett paket på totalt 34 miljarder (2009-års prisnivå). Samarbetet är väl etablerat sedan många år under samlingsnamnet "Västsvenska paketet". Projekten inom Västsvenska paketet har flera utförande parter men är identifierade i samråd mellan parterna för att uppnå största möjliga utveckling inom transportsystemet. Respektive utförande part ska utforma och genomföra projekt så att avsedd funktion uppnås med högsta kostnadseffektivt. Parterna har ett gemensamt ansvar att hålla nere kostnader, ingen part ska tjäna pengar på samarbetet.

För att säkra framdrift och god samverkan finns många olika mötesforum och beslutsgrupper etablerade mellan parterna. En stor mängd frågor och beslut kan lösas via dessa forum men vid enstaka tillfällen kan beslut krävas på annan nivå. Denna förfrågan berör ett sådant beslut.

Västlänkens ytor utanför järnvägsplan

I projekt Västlänken har projektet ytor som i vissa fall ligger utanför fastställd järnvägsplan, inom allmän platsmark. Ytorna ingår i det område som projektet har som arbetsområde men ska så småningom nyttjas till annat ändamål. I några fall (se bilaga Exempel 1 Haga) finns det för tillfället inget annat användningsområde för ytorna då de är inhägnade. I andra fall (se bilaga Exempel 2 Kruthusgatan) har Trafikverket ersatt funktionen (gata) med en ny gata i ett annat läge.

Kommunens rätt att ta ut avgift

Inom ramen för Trafikkontorets uppdrag ingår det att ta ut en avgift för tillfällig upplåtelse av allmän plats, vilket berör Trafikverkets ytor utanför järnvägsplanen. Avgiftens högsta nivå sätts av kommunfullmäktige och regleras enligt *Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.* vilken bl.a. anger följande: "Ersättning utgår i form av en avgift med belopp, som kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter." Syftet med avgiften torde vara möjligheten att ta ut ersättning av näringsidkare som p.g.a. kommersiella syften tillfälligt nyttjar kommunal mark. Projekt Västlänken är dock inte av sådan karaktär och borde således inte räknas in i den typen av avgiftssystem. Taxan är

heller inte utformad för stora projekt som exempelvis Västlänken som sker i samverkan med Göteborg Stad och sträcker sig över lång tid.

Trafikkontorets praxis

Dialog har skett på tjänstemannanivå med Trafikkontoret om reduktion av taxan men tjänstemännen ser sig förhindrade att göra undantag från bestämmelserna med hänvisning till kommunfullmäktiges beslut. Trafikkontoret har dock en praxis för vissa undantag, *"i de fall då något projekt utför arbete på beställning av Trafikkontoret i vår permanenta anläggning, alternativt ska använda ett utökat område för sin upplåtelse för att tillgodose trafiksäkerhet eller framkomlighet för tredje man utan att det är till fördel för tillståndsinnehavaren, definierar Trafikkontoret detta som ett arbetsområde. För detta arbetsområde tas ingen avgift ut"*.

Då Västlänken och övriga projekt inom Västsvenska paketet också är Göteborg stads projekt om än med Trafikverket som utförande part föreslår Trafikverket att denna praxis tillämpas för Västlänken som om det är Göteborg stad som är beställare av projektet.

Kostnader

Möjligheten för Göteborg stad att ta ut aktuell avgift innebär stora kostnader för projekt Västlänken och därigenom Västsvenska paketet. Det rör sig om stora belopp över tid, över 50 mkr för hela Västlänkens utförande. Det är en kostnad som Trafikverket inte anser är skälig då projekt Västlänken exempelvis finansierar tillfälliga vägar som ersättning för aktuella ytor och Göteborg Stad har dessutom inga kostnader för dessa upplåtelser, vilket är ett kriterier som räknas upp i *Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.*

Göteborg 2020-04-21



Jörgen Einarsson
Regional Direktör
Trafikverket Region Väst

Bilaga: Exempel 1, Haga och Exempel 2, Kruthusgatan

BILAGA 1

Exempel 1, Haga

I delprojekt Haga, söder om Rosenlundskanalen, är järnvägsplanen urholkad med tre vita hål, se figur nedan. Yta 1 och 2 avser servitut för uppgång, yta 3 är markering för skydd av träd.

Gällande yta 1 och 2 har Trafikverket betalt för nyttjandet fram till årsskiftet 2019/2020 då parterna skrev ett servitutsavtal, vilket ersatte tillstånd enligt Ordningslagen. Gällande yta 3 dog aktuellt träd innan Trafikverket kom till platsen vilket innebär att skyddet inte längre är aktuellt. I samtliga fall nyttjar Trafikverket ytorna för arbetsområde. Staden hänvisar till Ordningslagen och fakturerar fortsatt användningen av yta 3.

Trafikverket menar att det är oskäligt att Staden tar ut en avgift för dessa tre ytor, inklusive de fakturor som Trafikverket redan har betalt. Ytorna ligger alla inom Trafikverkets ianspråktagna arbetsområden, vilket innebär att offentligheten i vilket fall inte har tillgång till ytorna. Staden har ingen kostnad med anledning av att dessa vita ytor upplåts, det är snarare tal om en besparing på hela området.

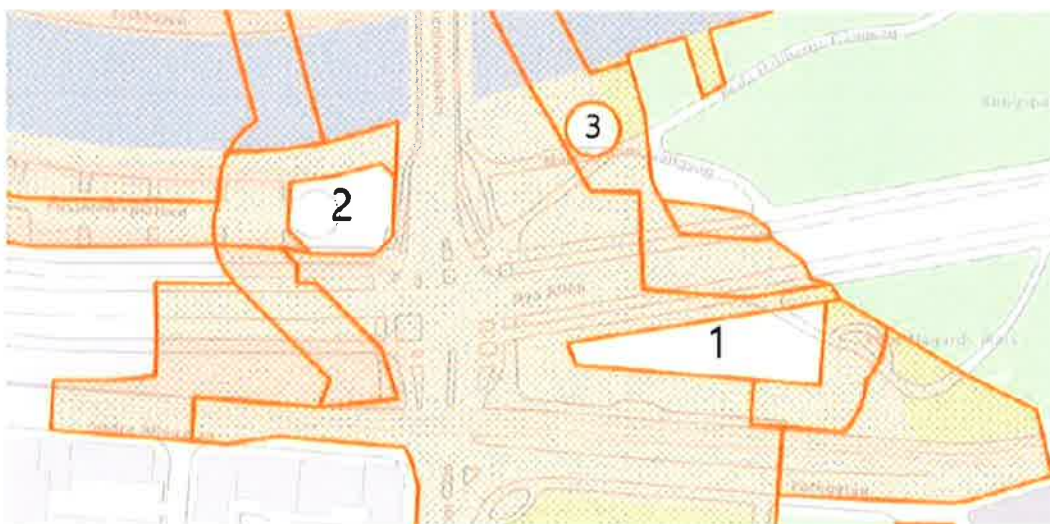


Fig 1. Västlänkens järnvägsplan för tillfällig nyttjanderätt (orange områden) och vita urholkningar för stationsuppgångar och skydd av träd.

Exempel 2, Kruthusgatan

I delprojekt Centralen, längs Kruthusgatan, ligger Västlänkens arbetsområde delvis utanför järnvägsplanen. Projektet utför schakt och har tillfälliga avstängningar av Kruthusgatan enligt figur nedan.

Kruthusgatan förvaltas av Staden då den ligger inom allmän plats i gällande detaljplan, men marken ägs av Trafikverket. Då Trafikverket är lagfaren ägare av marken har dessa arbetsområden inte markerats som tillfällig nyttjanderätt på järnvägsplanens plankarta.

Trafikverket har i samråd med intilliggande infrastrukturprojekt, *Projekt Hisingsbron* och *Projekt E45, delen Lilla Bommen- Marieholm*, byggt ut och bekostat Gullbergsvassgatan som under projektens byggsleden fungerar som en ersättning av Kruthusgatan.

Trafikverket anser att det inte är skäligt att Staden tar ut avgift för arbetsområden på Kruthusgatan:

- Den offentliga platsen som tas i anspråk har ersatts av en motsvarande funktion på bekostnad av Trafikverket (Gullbergsvassgatan). Trafikverket har bekostat byggnation och kommit överens med berörda fastighetsägare om att anlägga ersättningsväg under tiden för Västlänkens byggnation.
- Staden har i detaljplan angivit att järnvägstunnel får byggas under allmän plats (i Kruthusgatans fall upp till +1,9 m, dagens gata är ca +1,9 m).
- Staden har till Trafikverket sålt den mark som får bebyggas med järnvägstunnel (under markytan).
- Trafikverket är lagfaren ägare till marken där Kruthusgatan ligger och tar inte ut någon ersättning för Stadens användande av marken som kommunal gata.
- Det är uppenbart att området intill tänkt järnvägstunnel i schakt behöver tas i anspråk under byggnation. Det har uppstått en formell "lucka" i planläggningen då man rimligtvis inte behöver få tillfällig nyttjanderätt på sin egen mark.

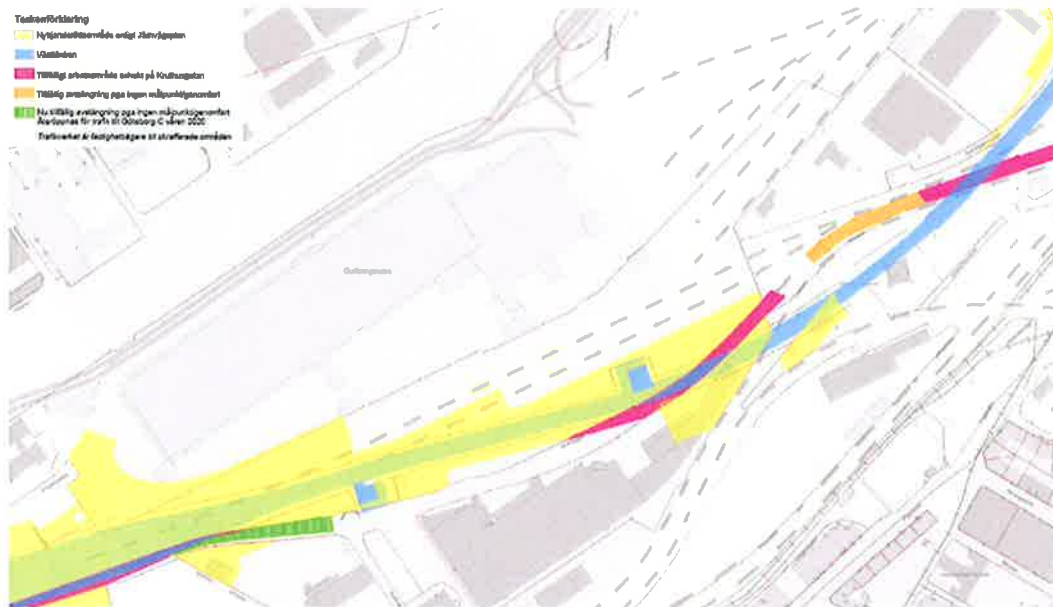


Fig 2. Västlänkens järnvägsplan för tillfällig nyttjanderätt (gula områden) och arbetsområden utanför järnvägsplanen (gröna resp. rosa områden).