

Organisation för finansiering och drift av lätt spårtrafik i Sverige

Hinder och framgångsfaktorer

Lena Hiselius

Vad har FODRAL gjort?

Lyft fram finansierings- och ansvarsfrågorna kring spårtrafik

Försökt svara på:

- **Vart leder dagens system ?**
- **Vilka är alternativen ??**
- **Hur skall man göra ???**

Sammanfattning av hinder

- Brist på pengar
- Brist på kunskap om kostnader
- Osäkerhet hur långsiktigt finansiera reinvesteringar och DoU
- Osäkerhet kring hur avgifter från vägtrafik kan användas. Juridiska hinder/administrativa hinder som måste undanröjas. Acceptans från allmänheten?
- Osäkerhet kring statsbidragen
- Statbidrag ger politiska låsningar.
- Brist på eldsjälar och visioner
- Brist på kunskap lokalt (och nationellt) dels om hur sätta igång processen dels hur driva den
- Osäkerhet kring ansvar
- Osäkerhet kring Banverkets roll
- Allt för långsam planeringsprocess.
- Ingen möjlighet till löpande ansökning av statsbidrag
- Finns ingen arena för urbana spårinvesteringar
- Ej likabehandling av kollektivtrafik investeringar så som bussgator/bussprioritering jmf investering i spårinfrastruktur. Krav på samhällsekonomisk effektivitet för spårtrafiken.

Ansvarsfördelning i dagsläget

Banverket sektorsansvarig för *all* spårtrafik

- Järnvägstrafik – nationellt perspektiv.
Ansvar: Banverket
- Andra former av spårtrafik – storlokalt perspektiv
Ansvar: huvuddel stor-kommuner (ex: Stockholm/Göteborg)
- Andra former av spårtrafik- *lokalt/regionalt* perspektiv
Ansvar: ?

Mål för FODRAL

Man ska veta vad som gäller (regelverk och vägar till finansiering) när man vill bygga spårväg eller annan spårtrafik i Sverige

Då slipper man lägga energi på att förhandla fram särskilda överenskommelser (som ofta är fallet idag) utan man kan koncentrera sig på kärnverksamheten – trafikuppgiften och samhällsnyttan

Men också: vilka förändringar - organisatoriska och juridiska bör vi jobba för i framtiden

Framgångsrecept i utlandet

Hur organiseras och finansieras lätt spårtrafik i de fall där något verkligen händer?



Hur ser ansvaret ut?

Generellt i Europa: lokal spårväg är ett lokalt/regionalt ansvar men med stark statlig stöttning finansiellt

Och vilka innovativa finansieringsmodeller används?

- **Markförsäljning/exploatering**
- **Versement Transport (Frankrike)**
- **Lokala skatter på bränsle, inkomst eller försäljning**
- **Trängselavgifter/Bompong**
- **Trängselavgifter kombinerat med statligt stöd**

Transport Innovative Fund (TIF) i Storbritannien: statligt investeringsstöd för innovativa trafiklösningar under förutsättning att trängselavgift införs

Fler finansieringsmodeller från utlandet....

- **Offensiva och målinriktade transfereringssystem**
 - ”Suppletie” i Nederländerna: Fördelning av statliga subventioner till trafikhuvudmän.
 - I Schweiz ligger ansvar för både trafikdrift och infrastruktur under samma huvudman: kantonen. Bidrag till regional kollektivtrafik ges till 57% från staten och resterande del finansieras med 50% från kantonen och 50% från berörda kommuner/städer

Det finns inga enkla lösningar!

Exempel från utlandet

- Kräver lagändringar
- Andra förutsättningar, skatteuttag, ansvarsfördelning

Mer pengar

- Största, men inte enda problemet
- Behöver strukturella förändringar

Huvudönskemålet med avseende på finansieringen

**är givetvis en full statlig finansiering eller kraftig
statlig medfinansiering**

- Riktade satsningar**
- KLIMP/LIP**

**Att vi får en gemensam arena där lokala och
regionala spårvägar utvärderas**

Realiteten...

är den att det kommer att krävas stor medfinansiering från kommuner, regioner och privata aktörer

Men...

om nu det större finansieringsansvaret läggs på den regionala och lokala planet - borde också de **lokala finansieringsmöjligheterna** ses över.

Vad kan kommunerna göra redan idag?

- **Avsättning av kommunala skattemedel**
- **Parkeringsavgifter etc**
- **Ta del av markvärdesstegring**
- **Exploateringsavgifter (gråzon som måste utredas)**
- **Öppna för privat medfinansiering**
- **OPS-lösningar**

- **Och så kan de givetvis gå till regeringen och ansöka om medfinansiering eller förhandla om paketlösningar....**

Svenska och nordiska exempel

Markvärdesstegring

Exempel:

Södertunneln i Helsingborg (planerat projekt)

Offentlig-privat samverkan (OPS)

Exempel:

Arlandabanan och Arlanda Express (tillräckligt resandeunderlag för företagsekonomisk lönsamhet)

Djurgårdslinjen i Stockholm (planerat projekt – upphandling pågår)

Både och...

Metron i Köpenhamn (Vestamager exploateras)

Simrishamnsbanan (planerat projekt)



Vad kan kanske kommunerna göra i framtiden?

- **Genom skatteväxling utöka skatteuttaget**
 - **Differentierad fastighetsskatt**
 - **Del av arbetsgivaravgiften**
- **Trängselavgifter blir en kommunal avgift**
- **Tuffare förhandlingar med parter som drar nytta av en investeringen (grad av exploatering)**

Renodla rollerna!

Om kommuner och regioner ”slipper” att betala till statlig infrastruktur kan de koncentrera sin verksamhet till regionala och lokala investeringar

Trafikhuvudmännen (regionerna) kan få större makt över hur investeringsmedlen och underhållspengarna fördelas

Ansvars och organisations- lösningen...

**måste också ta ett helhetsansvar för såväl
investering som drift!**

Men

**strukturen för detta åtagande (att äga och driva)
finns inte idag lokalt och regionalt (bortsett från
dagens spårvägsstäder)**

Sprid kunskaper!

- **Skapa olika kanaler – nätverk, webbplatser, konferenser m m – för att sprida kunskap om dessa trafikformer, deras nyttor och kostnader.**
- **Den kanske viktigaste insikten att sprida är hur planeringsprocessen genom tydliga organisations- och finansieringsmodeller mynnar ut i att planerna verkligen genomförs.**

- OPS – Offentlig-privat samverkan.
- Tillåt lånefinansiering i mer generella termer.
- Högre statliga anslag för spårtrafik generellt.
- Större summa i statliga anslagen till lokala och regionala projekt för THM att söka ur.
- Löpande möjlighet att söka statsbidrag, oberoende av Banverkets 4-årscykler.
- Stadsbidrag på 75 % av "särskilda skäl" kan omfatta spårväg eller innovativa miljöanpassade spårlösningar i städer och regioner.
- Särskilt (statligt) investeringsprogram för infrastruktur för miljöanpassad trafik lokalt och regionalt.
Exempel: LIP, TIF (UK).
- Uppdelning av spårnätet i nationella banor och lokala/regionala banor, med större finansierings-, underhålls- och planeringsansvar för lokala och regionala aktörer.
Exempel: Vägverket, Inlandsbanan, kantonerna (CH).
- Kommunala, regionala och privata bolag.
Exempel: Metroselskabet A/S (DK), Simrishamnsbanebolag.
- Del i markvärdesstegring.
Exempel: Södertunneln Helsingborg, Metron i Köpenhamn (DK), Parla (ES).
- Kommunala fastighetsavgifter – differentieras i förhållande till tillgång till högkvalitativ kollektivtrafik.
Exempel: Location Benefit Levy (UK), Impact Fee (US)
- Lokala och regionala ev. direktdestinerade skatter på konsumtion, arbete eller inkomst.
Exempel: Versement Transport (FR), del av drivmedelsskatten (DE/US).
- Trängselskatter/vägavgifter för biltrafik, med överskottet direktdestinerat till kollektivtrafik.
Exempel: Stockholmsförsöket, London CC (UK), bompenge (NO).

Sammanfattning 1

Vad kan kommunerna göra redan idag?

- **Avsättning av kommunala skattemedel, parkeringsavgifter, etc**
- **Ta del av markvärdesstegring, exploateringsavgifter**
- **Öppna för privat medfinansiering**
- **OPS-lösningar**
- **Söka statlig medfinansiering**

Sammanfattning 2

Vad kan förhoppningsvis kommunerna göra i framtiden?

- **Genom skatteväxling utöka skatteuttaget**
 - Differentierad fastighetsskatt
 - Del av arbetsgivaravgiften/annat skatteuttag
- **Använda inkomster från trängselavgifter**
- **Tuffare förhandlingar med parter som drar nytta av en investeringen (grad av exploatering)**

Projektets rapporter hittar ni på www.lightrail.se

Delrapport - Dagens finansieringsmodeller för spårtrafik i Sverige, samt utblick i Europa

Delrapport - Alternativa finansierings- och organisationsmodeller för lätt spårtrafik i Sverige

Slutrapport - Hinder och framgångsfaktorer för lätt spårtrafik i Sverige