

Lund 2008-12-15

Minnesanteckningar från

Avslutningsseminarium i FODRAL

Norrköping, den 5 december 2008

Deltagarlista

Daniel Andersson, Norrköpings kn	Anki Ingelström, Banverket
PG Andersson, Trivector Traffic	Kristofer Lilja, LTH
Ivan Andic, Eskilstuna kommun	Christer Ljungkvist, Eskilstuna kommun
Stefan Arrelid, Norrköpings kommun	Per-Olof Löfberg, Växjö kommun
Fredrik Arwidsson, LTH	Christer Nilsson, Linköpings kommun
Anna Bjärenlöv, Malmö stad	Anders Nyquist, Lomma kommun
Olle Ek, Bombardier	Jan Peter Petersson, Jönköpings Länstrafik
Pelle Envall, Trafikutredningsbyrån	Daniel Svanfelt, Trivector Traffic
Olof Fredholm, Banverket	Björn Sylvén, Maskot Media
Joel Hansson, Trivector Traffic	Lena Winslott Hiselius, Trivector Traffic
Kurt Hultgren, Resenärforum	Jan Zetterberg, Norrköpings kommun
Ian Hutchings, Alstom	Erika Åkerblom, Västtrafik

Inledning

Stefan Arrelid (mp), kommunalråd samt ordförande i tekniska nämnden, Norrköpings kommun, inledde med att hälsa seminariedeltagarna välkomna till Norrköping. Norrköping har gått från industristad till att vara en ort som med framgång inriktar sig alltmer mot kultur och utbildning.

Naturligtvis tog inledningstalaren upp spårvägsbygget till Hageby-Ringdansen, som kommit till stånd helt och hållet med kommunala pengar. De statsbidrag som staden beviljats gäller uteslutande fordon (10 nya vagnar 2010–2011). Spårvägen, som äntligen kommer till stånd, kommer att bidra till stadsmiljön och trafikförsörja tät bebyggelse utmed sin sträckning. Dessutom passerar den ett stort varuhus, som kommer att få spårväg alldeles vid entrén.

Spårväg till Hageby och Ringdansen – varför lossnade det nu? ([Presentation bifogas](#))

För att svara på denna fråga började **Jan Zetterberg**, JCB konsult och Norrköpings kommun, med att backa tillbaka till planeringshorisonten på 1960-talet. Redan där fanns tankarna om en spårväg till Hageby och Ringdansen med, och man kan konstatera att det alltså tagit 50 år att gå från idé till förverkligande. Generellt är beslutsprocessen mycket lång för spårbyggnadsprojekt – när det gäller spårväg ca 10 år och för järnvägsprojekt ca 15 år!

Jan menade vidare att det är mycket svårt att få statsbidrag för denna typ av projekt, som till stor del är stadsbyggnadsprojekt och inte rena infrastrukturprojekt. Bland annat är den samhällsekonomiska utvärderingen inte anpassad till stadsbyggnadsprojekt, genom att den inte tar hänsyn till de mjuka parametrarna. Detta talar emot det faktum att stadsförnyelse, som ofta innebär förtätning, ger effektivare användning av infrastrukturen. I det aktuella projektet står själva spårvägen för ca 75 % av kostnaden och övriga 25 % är ”övrigt”, d.v.s. försköning och förbättring av stadsmiljön.

Investeringsvolymen kan variera kraftigt mellan olika projekt, beroende på vad man räknar in i investeringskostnaden och på de fysiska förutsättningarna. Till exempel innebär spårvägen till Ringdansen en investering på ca 30 miljoner kr per km, medan Tvärbanans Solnagren beräknas kosta hela 750 miljoner kr per km. Men man bör inte fokusera för mycket på investeringsvolymen – investeringen är ett berg som man ska kliva över. När man väl tagit klivet upp är det nerförsläp.

En orsak till att det tagit så lång tid är att man inte har lyckats kommunicera den stora nyttan med projektet för medborgarna. Politiskt ger detta en stor osäkerhet om hur investeringen tas emot.

Lätta spår – en snabbspolning ([Presentation bifogas](#))

Det har hänt en hel del runt om i Norden under projektets gång, konstaterade **Daniel Svanfelt**, Trivector Traffic, och bjöd på en kavalkad av Lätta Spår-nyheter från de senaste två åren. I kronologisk ordning berättade han om:

- Norrköping – ny linjegen till Ljura hösten 2006.
- Göteborg – nya vagnar.
- Stockholm – moderna vagnar på besök på Djurgårdslinjen och allt större passagerarflöden på bussarna väckte frågan om spårväg som alternativ i centrum.
- Malmö – busstrafiken räcker inte till längre. Utredningen ”Malmös framtida kollektivtrafik” startar 2007.
- Skåne – utredningen ”Lätt spårtrafik i Skåne” publiceras i maj 2007. Utredningen innehåller bl.a. idéer om regional spårvägstrafik.
- Norge – kombibane, duospårväg, i Stavangerområdet diskuteras.

- OPS och kommunala bolag hamnar på tapeten i juni 2007, med bl.a. Köpenhamns Metro som förebild.
- Stockholm – modern vagn från Madrid på besök. OPS föreslås för förlängningen av Djurgårdslinjen.
- Hösten 2007 märks en spårvägs våg i media, som rapporterar om planer i Linköping, Jönköping, Uppsala m.fl. Spårbilen finns med som en uppstickare.
- Hösten 2007 premiärvisas också den nya Norrköpingsvagnen i Malmö. Malmöborna får en bild av moderna spårvagnar i staden.
- Stockholm – Landstinget presenterar en satsning på spårtrafik.
- Norge – i januari 2008 tas första spadtaget för bybanen i Bergen.
- I januari 2008 avrapporterar också VTI sin studie om duospårväg.
- Inom FODRAL anordnas samnordiskt seminarium i Stockholm. Där rapporteras bl.a. om bildandet av trafikmyndigheter i Norge, liknande den svenska modellen. Skånetrafiken visar att lätt spårtrafik finns med i deras Tågstrategi 2037.
- Finland – Åbo startar i april 2008 en studie om spårväg.
- Våren 2008 expanderar Stockholmsprojekten så att den centrala linjen omfattar även Värtan och Kungsholmen, och för Tvärbanan planeras förlängningar till Solna och Nacka.
- Sommaren 2008 diskuteras nya finansieringsformer flitigt. I Göteborg diskuteras trängselavgifter och i Skåne diskuteras skatteväxling mellan stat och region.
- I september 2008 kommer infrastrukturpropositionen.
- Lunds kommun uttalar i oktober 2008 att spårväg på Lundalänken kommer att finnas senast 2014.
- I Malmö gör man liknande uttalande, spårväg i Malmö senast 2018–2020, och samtidigt diskuteras finansieringsmöjligheter i form av en lokal företagskatt.
- Danmark – projekt om ny Metrogren till Bronshøj havererar. Spårväg lyfts som alternativ. Spårväg diskuteras även kring Århus. Folketinget meddelar att ett statsbidragsprogram kan vara intressant för spårvägar.
- Världens nordligaste spårväg i Trondheim är nedläggningshotad.

Slutredovisning av FODRAL – hinder och framgångsfaktorer ([Presentation bifogas](#))

Projektet FODRAL närmar sig slutet, och **Lena Winslott Hiselius**, Trivector Traffic, redogjorde för de resultat som kommit fram under arbetets gång. Ett viktigt konstaterande är att det kommer att krävas stor medfinansiering från kommuner, regioner och privata aktörer.

Sammanfattningen innehöll också ett antal tips om vad kommunerna kan göra redan idag:

- Avsättning av kommunala skattemedel, parkeringsavgifter, etc.
- Ta del av markvärdestegring, exploateringsavgifter
- Öppna för privat medfinansiering
- OPS-lösningar



- Söka statlig medfinansiering

Och även vad man förhoppningsvis kan 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 investeringen (grad av exploatering)

Projektets rapporter hittas på www.lightrail.se.

Diskussion

En diskussion togs upp om det som redovisats hittills på seminariet. Här sammanfattas några av de frågor som diskuterades.

- **Anders Nyquist**, Lomma kommun, efterfrågade ett mer flexibelt taxesystem och påpekade att de flesta resenärerna är beredda att betala ett högre pris i ett mer högkvalitativt system. **Jan Zetterberg** drog en parallell med Zürich, som har en förhållandevis hög taxa men trots detta en mycket hög marknadsandel för kollektivtrafiken. Han påpekade också att brist på kunskap om detta ger en politisk blockering.
- **PG Andersson**, Trivector Traffic, menade att Norrköpings-modellen, där kommunen tar huvuddelen av det finansiella ansvaret, är rätt för Sverige. I jämförelse med de utländska exemplen, där stora statliga stöd varit viktiga för projektens genomförande, får kommunerna i Sverige en större andel av de totala skattedederna.
- **Pelle Envall**, Trafikutredningsbyrån, ställde frågan om organisationen behöver förändras för att nå resultat. **Lena Winslott Hiselius** svarade att de flesta av Sveriges kommuner inte är beredda på att äga och driva lätt spårtrafik.
- Angående nya regioner så påpekade **Anki Ingelström**, Banverket, att alla – även storstadsregionerna måste växa in i sina nya roller. **Jan Zetterberg** sköt in att regionaliseringen riskerar att missa de lokala intressena. Statliga potter ger ingen lokal förbättring – det lokala perspektivet saknas. **Kurt Hultgren**, Resenärsforum, och **Björn Sylvén**, Maskot Media, fyllde på med att kommunernas intressen förbises av landstinget i Stockholm. Dialogen mellan den regionala och den lokala nivån är mycket bristfällig. De varnade också för att modellerna som presenteras i FODRAL kanske i mångt och mycket är anpassade för Sveriges övriga 20 län.
- **Jan Zetterberg** framförde att lagstiftningen måste göras tydligare avseende lokala skatter och avgifter.

En verklig tillämpning – spår på Lundalänken 2014 ([Presentation bifogas](#))

Daniel Svanfelt fortsatte med att berätta om ett skarpt projekt – Lundalänken. Ett mål i samhällsplaneringen inom Lunds kommun är att lägga spår på Lundalänken för trafikstart med spårvagn 2014. Koncepten för finansiering av infrastrukturinvesteringen baseras på en delmängd av de koncept som hittills tagits fram inom ramen för forskningsprojektet FODRAL.

Banverkets syn på organisation och finansiering av lokal och regional spårtrafik ([Presentation bifogas](#))

Det är svårt att säga hur prioriteringarna kommer att slå ut framöver, anförde **Anki Ingelström**, och pekade på att man i propositionen inte fått någon ledning kring hur statsbidragen ska hanteras.

Ankis personliga reflexion är att det kanske är så att 50 % är en för stor del. En mindre andel statsbidrag, t.ex. med ett maxbelopp på 50 miljoner kr vore rimligare. Hon påpekar att spårvägar alltid bör ses i ett perspektiv tillsammans med bussar. Finansieringen bör delas mellan de fyra delarna privat (t.ex. fastighetsägare), stat, kommun och region.

Ett kommunalt huvudansvar för infrastrukturen förordas, medan den regionala trafik huvudmannen bör stå för trafiken.

Diskussion

Den avslutande diskussionen rörde sig mycket kring Banverkets roll. Några av de frågor som togs upp sammanfattas nedan.

- **Kurt Hultgren** efterfrågade tillgänglighetspengar. Spårtrafik är normalt bättre funktionshinderanpassad, med plana insteg o.s.v.
- **Anki Ingelström** meddelade att en översyn av hela processen enligt lagen om byggande av järnväg kommer att göras, i syfte att korta ledtiderna. Man räknar i dagsläget med en planeringstid på 20 år. För spårvägsprojekt krävs formellt sett järnvägsplan, men i praktiken bör det räcka med att spårvägen finns med i detaljplanen.
- **Daniel Svanfelt** undrade om järnvägs- och spårvägsprojekt kommer att värderas på lika villkor av Banverket. **Anki Ingelström** kommenterade att det är osäkert hur prioriteringarna verkligen faller ut.
- **Kurt Hultgren** påpekade att fyrstegsprincipen uppenbart saknas i många projekt. Ett och samma anslag för alla trafikslag gör att man enligt fyrstegsprincipen i många fall borde gynna kollektivtrafiken framför rena vägprojekt.
- **PG Andersson** menade att pengar finns, t.ex. hos exploitörer. Det gäller att hitta dem (lokalt)!