

Lund 2007-06-14

Minnesanteckningar från Uppstartsseminarium i FODRAL Lund, den 31 maj 2007

Inledning

Seminariets moderator **Thomas Lange** och interna projektledaren **Daniel Svanfelt** inledde med att hälsa alla projektdeltagare välkomna.

Lätt spårtrafik i Lund och Skåne [\[Presentation bifogas\]](#)

Anledningen till att seminariet hålls i Lund är inte bara den att Trivector finns här, utan också att det i Skåne-regionen finns många och långt gångna planer och idéer om lätt regional spårtrafik, ”stadsbanor” som komplement till den allt mer populära kollektivtrafiken med buss och tåg.

Christian Rydén berättar om dessa planer, och om den spårutredning ”Lätt spårtrafik i Skåne” som en grupp kommuner nyligen gjort klart tillsammans med Skånetrafiken, Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne län och Banverket.

Ett flertal kriterier, om bl a regional utveckling, trängsel, miljö och trafikekonomi har satts upp för att värdera bärkraften i alla de olika idéer och planer som finns på lätt spårtrafik, lokalt och regionalt, i hela Skåne. Slutsatserna är bland andra att lokala spårvägsnät i de tre största städerna Malmö, Lund och Helsingborg bör ha högst prioritet vid sidan av satsningar i två regionala stråk; Lund-Dalby och Helsingborg-Höganäs.

Man har också identifierat dagens möjliga organisationsstrukturer och finansieringsmöjligheter, men sätter tilltro till FODRAL för det fortsatta arbetet med de institutionella frågorna.

Om projektet FODRAL [\[Presentation bifogas\]](#)

Joel Hansson, utredare från Trivector, tog vid och berättade om själva projektet FODRAL, bokstav för bokstav.

F står för finansiering, och Joel tog upp exempel på fall där uppenbart lönsamma projekt om att realisera spårvägar i Sverige inte lyckats få statlig finansiering via Banverket, till exempel spårvägsförlängningen i Norrköping och Tvärbanans förlängning i Stockholm.

DR står för drift och olika varianter där historien lett fram till olika lösningar för ungefär samma trafikuppgift är till exempel Roslagsbanan norr om Stockholm (ägs och drivs av landstinget) och Nynäsbanan söder om detsamma (Banverkets spår).

L:et står för lätt spårtrafik och detta illustrerar avgränsningen av projektet. Dock bör de regelverksförändringar och nya eventuella ramverk som projektet syftar till att föreslå även utan större besvär kunna utvidgas att gälla även andra, tyngre, spårtrafiksystem såsom t ex t-banan i Stockholm och nya spårtaxisystem.

Diskussion

Seminariedeltagarna fördelades på tre grupper, som var för sig diskuterade tre *case* som en eller ett par i varje grupp är insatta i och arbetar med dagligdags.

De tre *case* som diskuterades var: 1. Spårväg i och omkring Malmö, 2. Kombibane Stavanger-Sandnes, 3. Spårvägens förlängning i Norrköping.

Två frågeställningar diskuterades:

- 1. Vilka organisatoriska och finansiella hinder finns mot att realisera projektet. Vilka framgångsfaktorer har ni identifierat?**
- 2. Vilka lösningar är tänkbara och effektiva? Hur bör organisationsstrukturer och regelverk förändras för att möjliggöra finansiering och drift?**

Frågeställning 1 diskuterades i grupper och redovisas nedan per *case*. Frågeställning 2 diskuterades öppet i plenum och förslag m.m. som härvid framkom beskrivs längre ner.

Case 1. "Storstadsperspektivet" illustrerat av ny spårväg i och kring Malmö

Malena Möller, trafikplanerare på Gatukontoret i Malmö stad, föredrog gruppens resultat och inledde i detta avseende med en gemensam faktor för lyckade utvecklingsprojekt: *Eldsjälar*. Alla lyckade projekt som framdrivits med någorlunda hastighet och ett gott resultat är beroende av engagerade människor som brinner för saken. Fler framgångsfaktorer är ett ökande intresse

för spårtrafiklösningar, både allmänt och politiskt, samt den omläggning som redan gjorts av stadbussarna i stan, till stomlinjer, som förbereder för lokal spårvägstrafik.

Hinder för införande av lätt spårtrafik är att det i dagsläget inte finns någon överdriven entusiasm från någon av aktörerna. Bristen på finansieringsmöjligheter avskräcker också en del. Den organisatoriska frågan bör inte vara ett större problem, då man har en förhållandevis stark trafik huvudman i Skånetrafiken.

Case 2. "Det komplext regionala perspektivet" illustrerat av ny kombibane (duospårväg) mellan Stavanger och Sandnes i Norge
Hans Magnar Lien, projektsjef, berättade om de utmaningar som detta projekt står inför. Projektet består i att realisera ett spårvägssystem i Stavanger-regionen (Nord-Jæren) i sydvästra Norge.

I mångt och mycket är problemställningarna desamma i Norge som i Sverige, men här finns ytterligare komplexitet i det att det dels handlar om duospårväg där den regionala-lokala spårtrafiken ska trafikera Jernbaneverkets spår, dels i att det i Norge inte genomförts en trafik huvudmannareform motsvarande den i Sverige. Järnvägstrafik upphandlas centralt av Samferdselsdepartementet, men på denna nivå har man ingen idé om eller finansiering av utökad trafikering trots att man bygger ut järnvägssträckan Stavanger-Sandnes med dubbelspår för ökad kapacitet.

Den huvudsakliga utmaningen består i att presentera ett förslag, för de centrala myndigheterna, inklusive Jernbaneverket, på hur organisatoriska och institutionella ramverk ska utformas så att det föreslagna trafikupplägget ska kunna genomföras. Processen att ta fram förslaget används också som en intern förankringsprocess för alla deltagande aktörer på kommunal, regional och fylkesnivå.

Man bedömer att utan detta förslag så finns det ingen chans att kunna få pengar till en satsning av detta slag – ett organisatoriskt och institutionellt ramverk är alltså "succéfaktorn nummer 1" – därför är detta den viktigaste aktiviteten att arbeta med för närvarande.

[\[Presentation bifogas\]](#)

Case 3. "Perspektiv från den mellanstora staden" illustrerat av spårvägens förlängning i Norrköping

PG Andersson, Trivector, sammanfattade gruppens olika åsikter kring den aktuella problematiken som handlade om Norrköpings problem att få till stånd finansiering av återstående förlängning av en spårvägslinje från stadsdelarna Ljura till Ringdansen.

Ett viktigt problem tycktes vara att staten inte tillräckligt stödjer städerna, och stadsutveckling. Spårvägsbyggnader och andra strukturerande kollektivtrafik-åtgärder bör betraktas som samhällsbyggnadsprojekt och inte som trafikprojekt.

I det aktuella fallet utpekades statsbidraget som ett problem snarare än en lösning. Det har uppstått en politisk låsning i det att man sagt att, trots det i sammanhanget ringa investeringsbeloppet, så startar man inget bygge förrän man har fått den normala delen av kostnaden, 50 %, i bidrag från staten. Något som alltså verkar dra ut på tiden, och inte heller har objektet kommit med i Banverkets framtidsplan efter den nyligen gjorda revideringen, trots bevisligen god samhällsekonomi.

Förslag på lösningar

Det uttrycktes tvivel mot att det går att lösa problemen med generella regler, utan inblandade aktörer bör arbeta i projektform inom kommunernas ramar och att hitta projektspecifika lösningar även på frågor om finansiering och drift.

Det angrepp som gjorts på statsbidraget i grupp (ovan) försvarades dock av **Mats Améen**, trafikutredare på Skånetrafiken, som menade att statsbidrag är ett mycket bra sätt att få till stånd kollektivtrafik, och tar satsningar i Skåne som exempel. Det är dock viktigt att regelverket är tydligt och bidragsmöjligheterna konsekventa över tiden – och att projekt inte hoppar in i och ut ur planer vart fjärde år.

PG Andersson kompletterade med att det i Banverkets framtidsplan finns en pott från vilken lokala och regionala trafikhuvudmän löpande kan söka bidrag till köp av fordon, men att det i dagsläget inte går att använda dessa pengar till infrastruktur eller drift. Ur en sådan pott skulle bidrag kunna sökas löpande, så att man inte är begränsad till de fyraårsperioder som gäller idag. Vidare föreslog han utökade möjligheter till regional beskattning, genom skatteväxling. **Åsa Vagland**, VINNOVA, påminde om regionförsöket i vilket Skåne och Västra Götaland ingår. Kanske kan ett utökat försök även innebära dessa utökade möjligheter till regional skattefinansiering. Mats Améen påpekade att de regionala RTI-bidragen bara avser medel till vägar och vägtrafik, sedan Banverket centraliserat all järnvägsutveckling sedan ett tiotal år. Christian Rydén replikerade att i nuvarande inriktningsdialog med Region Skåne så ingår trots allt järnvägssatsningar. Tidigare har också Simrishamnsbanan kunnat ingå i Banverkets planer tack vare finansiering genom regionen.

Jan Zetterberg, Norrköping, vidhöll resonemanget att statsbidraget är problematiskt utformat då det lätt kan skapa politiska låsningar. Resonemanget gick vidare mot att diskussioner om bidragsmöjligheter från stat till kommuner, landsting och regionen egentligen borde breddas till att handla om en debatt om beskattningsrätt, med vilken regionerna skulle kunna bli mer aktiva och engagerade. **Peter Eklund**, UL, framhöll att besluten bör breddas, i den meningen att om fler står bakom besluten (och där kan man anknyta till debatten om större regioner) så är det lättare att få fram pengarna.

Vidare lyftes OPS (offentlig-privat samverkan) fram som förslag på dellösning på finansieringsproblematiken. Det finns emellertid farhågor att om det är privata vinstdrivande aktörer som deltar och de vill ha större utdelning än vad de får än om de sätter pengarna på banken, så kommer anläggningen logiskt sett i slutändan kosta mer för det offentliga än om pengarna lånas på banken! I detta sammanhang påpekade Åsa Vagland att vid OPS-lösningar kan kostnader också uppstå p.g.a.

den juridiska problematiken. Jan Zetterbergs slutsats var ändå att det kanske får kosta lite mer att få till stånd en god samhällsutveckling – att det är bättre att ett samhällsekonomiskt bra projekt får kosta lite mer än att det inte alls kommer till stånd eller blir kraftigt försenat.

Jens Möller, Banverket, menade att renodlad OPS, d.v.s. där en privat aktör står både för byggande och drift, lämpar sig bäst för separata system.

Möjligheter där privata aktörer ”får betalt” i form av att de ges möjlighet att exploatera mark i anslutning till kollektivtrafikstråk där markvärdet höjs är en metod som använts vid byggande och drift av metron i Köpenhamn. Men kommuner kan på samma sätt på egen hand vara aktörer som bättre tar tillvara på markexploateringsvinster som kollektivtrafik i allmänhet och spårtrafik i synnerhet ger. Gränsdragningen för vad som kan betecknas OPS är följaktligen flytande.

Kan den nya kommunala fastighetsavgiften som diskuteras anpassas specifikt efter tillgång till kollektivtrafik, och pengarna styras till kollektivtrafik därifrån?

Mats Améen påpekar att det är viktigt att inom ramen för FODRAL studera mindre omfattande modifieringar av befintliga regelverk och finansieringsmöjligheter, som inte kräver så stora omläggningar av skattesystem etc. Vad ryms exempelvis inom den särskilda regeln att 75 % statsbidrag kan utgå för objekt med ”särskilda skäl”?

Alla var överens om att det behövs en bättre förutsägbarhet och transparens i aktuella processer.

Några utländska exempel [\[Presentation bifogas\]](#)

PG Andersson, uppdragsansvarig på Trivector, redogjorde under en avslutande föreläsning för de ramverk och finansieringsmöjligheter som står till buds i en rad europeiska länder, som man ofta brukar framhålla som goda exempel. Några innovativa lösningar för finansiering och drift som PG ville framhålla är de följande.

- Den franska lösningen med en särskild kommunal skatt motsvarande arbetsgivaravgiften (”versement transport”) som går direkt till att finansiera investeringar i och drift av kollektivtrafiken
- Den nederländska nationella subventionen (”suppletie”) med 1,50 €, för varje 1 € som trafikbolagen tjänar in på biljettintäkter, som kan disponeras till investeringar i och drift av kollektivtrafik
- I Schweiz har kantonerna mycket stor möjlighet att delta aktivt i planering, finansiering och drift
- Ett framgångsrecept från Tyskland och Frankrike är att driften sker genom endast en trafikmyndighet, t ex de tyska Verkehrsverbunde
- På många håll finansieras ny kollektivtrafik, särskilt spårtrafik, delvis eller helt genom att den part som bekostar trafiken (infrastruktur

och/eller drift under en given tidsperiod) tar del av markvärdesstegringen som uppstår i kollektivtrafikstråket

- Trängselavgifter har provats med framgång i London och Stockholm, och har använts till att finansiera utveckling av kollektivtrafiken som alternativ till bilismen. Detta har dock inte lyckats bibehållas i Stockholm nu när systemet återstartas i augusti.

Dessa lösningar och en del andra diskuterades. Utländska förebilder för nordiska förhållanden sammanfattar PG att Frankrike, Schweiz och Nederländerna borde kunna vara. Men påpekar samtidigt att det inte bara handlar om att kunna bygga nytt. Infrastrukturen måste också underhållas och drivas, varför det återstår att se om den hastiga utbyggnaden av spårvägar i Spanien kan vara ett framgångsrikt exempel – framtiden får utvisa om det finns pengar också för underhåll och drift.

Sammanfattning

Thomas Lange sammanfattade seminariets resultat med följande stolpar:

- Samfinansiering i olika former verkar vara önskvärt
- Fler aktörer bör engageras, dock bör det finnas en utpekad aktör som samordnar drift, underhåll och investeringar
- För- och nackdelar med lokala/regionala skatter, skatteväxling, bompengar/motsv. och öronmärkning av skatter bör diskuteras vidare
- Ett antal skattespärrar verkar dock finnas – lagstiftningen bör ändras
- Lär av trängselskatteförsöket i Stockholm!
- Att ta del av markvärdesstegringen vid etablering av ny högvärdig kollektivtrafik är nog viktigt – men hur?
- Viktigt att mindre modifieringar och klargöranden av befintliga regelverk och finansieringsmöjligheter studeras i första hand, snarare än att man ska behöva vänta på stora politiska beslut om skatteomläggningar m.m.
- Olika former av OPS behöver lyftas fram, inte bara de fall där privata företag investerar, äger och driver.

Avslutningsvis föreslår Thomas att de två presenterade *casen* Malmö och Norrköping även fortsättningsvis kan få vara studieobjekt inom projektet, med tillägg av två andra ”objekt”:

- Jönköping, där en befintlig järnväg planeras omdanas till en lättare bana.
- Stockholm, som ständigt tycks vara underförsörjt med spårtrafik och där investeringstakten trots det är långsam

Kombibanen på Nord-Jæren kan utgöra ett nordiskt referensobjekt, till vilket jämförelser kan göras och paralleller dras. Förslaget bifölles.

Avslutning

Thomas Lange och Daniel Svanfelt avslutade seminariet med att tacka deltagarna och hälsa projektets referensgrupp välkomna åter till framtida FODRAL-seminarier. Antagligen kommer nästa sammankomst att hållas i oktober-november 2007, troligen i Stockholm/Mälardalsområdet.

Ge gärna feedback till oss, direkt per mejl eller telefon ([deltagarlista med kontaktuppgifter bifogas](#)), eller via projektwebbplatsen: www.lightrail.se.

Vi ses!

Per Gunnar Andersson, Daniel Svanfelt, Joel Hansson, Lena Hiselius och Thomas Lange