



ORGANISATION FÖR FINANSIERING OCH DRIFT AV LÄTT SPÅRTRAFIK I SVERIGE

# Finansiering

## NYHETER



Föregående bild

Nästa bild

### Inga pengar till ny spårväg

Spårvägsutbyggnaden i Norrköping finns inte med i Banverkets för omarbetad framtidsplan, men kommunalrådet Eva Andersson ger



Norrköping

## P4 Østjylland

Du er her: dr.dk > Regioner > Østjylland > Nyheder > Østjylland



Visualisering af Letbane i Århus

© Aarhus kommune

### God økonomi i en letbane i Århus-området

15. aug. 2006 06.46

Der er god økonomi i en letbane i Århus-området.

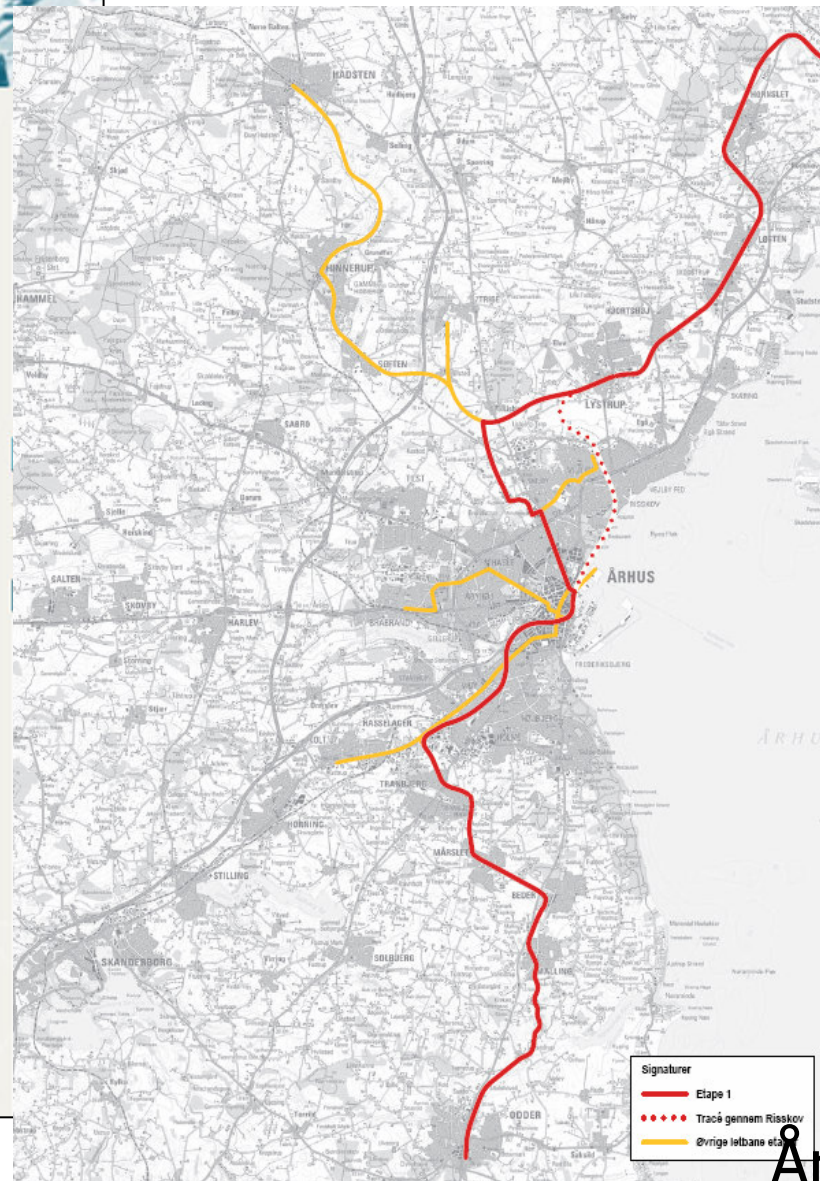
Det mener tre østjyske toppolitikere at kunne bevise.

De tre politikere, Århus-borgmesteren Nicolai Wammen, rådmænd Peter Thyssen og amtsborgmester Johannes Flensted-Jensen, mener, at en ny rapport viser, at driften af en ny letbane ikke vil belaste økonomien særlig meget.

Hvis 1. etape af projektet er klar inden 2015, skal den kollektive trafik i i Århus-området ikke have et større nettotilskud, end det er tilfældet nu. Hvis det samlede net er klar inden 2025, ser økonomien endnu bedre ud.

Hvordan det hænger sammen, vil de tre politikere først fortælle på et pressemøde på torsdag

Skrevet af: Asger Rosenberg



Signaturer  
 — Etape 1  
 ••••• Tracé gennem Risskov  
 — Øvrige letbane etaper

Århus

# STHLM.

Nyheter, nöje och tips. Om Stockholm.



BILDSPEL  
Nyheter, kultur  
människor, sport

Nyheter **STHLM** Ekonomi Sport Kultur Debatt Ledare Mer ur DN

STHLM - hem Nyheter Bloggar Fråga om Stockholm Chattarkiv

Uppdaterad 17 juni 2005

Skicka Skriv ut Text

## Storsatsning på Tvärbanan efter 2010

Spårvagnarna på Tvärbanan är effektiva och populära. Men Tvärbanan har inte haft någon lycka i den statliga investeringstombolan. Först efter 2010 finns det pengar att ha men då stundar en rejäl utbyggnad.

**DEN FÖRSTA ETAPPEN** av Tvärbanan mellan Gullmarsplan och Liljeholmen togs i bruk i januari 2000. På hösten samma år öppnades trafiken mellan Liljeholmen och Alvik och i augusti 2002 invigdes förlängningen till Hammarby sjöstad.

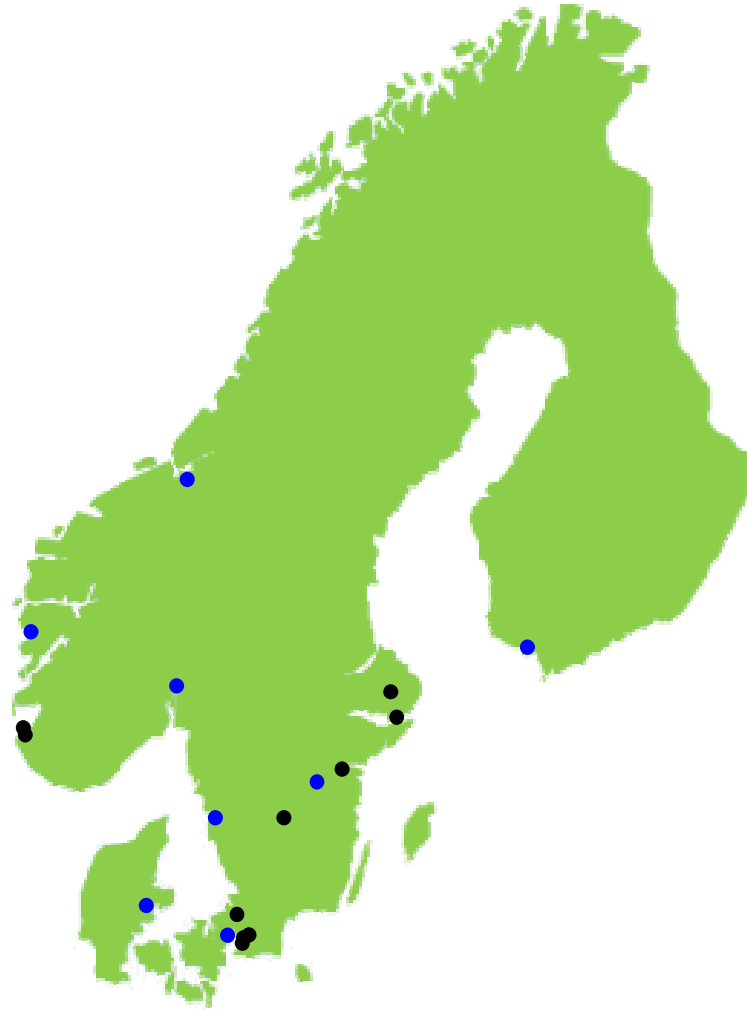
**STHLM** Grafik  
Tvärbanans  
utbyggnad  
[Se grafik](#)  
Du behöver Flash för  
se grafiken. [Hämta](#)

Bortsett från bekymmer med sprickbildningar i broarna vid Essingeöarna 2002 har Tvärbanan tvärtom många förstå-sig-påares spådomar blivit succé. För fyra-fem år sedan fanns det en stark tro bland politiker och trafikplanerare i Stockholmsområdet att Tvärbanans utbyggnad skulle snabbt och smidigt

Så blev det nu inte. Spårväg genom folkrika områden i Sveriges huvudstad har inte haft en chans mot järnvägar i Norrland och på västkusten när regeringen och Banverket fördelat de statliga miljarderna till nya spår. I den pågående investeringsplan som i dag gäller finns Tvärbanan med bland de mest prioriterade projekter som ska tilldelas pengar 2010-15. SL planerar som om pengarna kommer först efter 2010, men har insett emot att fortsätta utbyggnaden



Stockholm



# Huvudfinansiering av spårtrafik i Sverige

## Helfinansiering

100% finansiering av statsbidrag (huvuddelen av spårtrafiknätet)

## Samfinansiering genom sökta statsbidrag (vart 4:e år)

50% statsbidrag till regionala kollektivtrafiklösningar

75% statsbidrag om "särskilda skäl"

## Samfinansiering genom särskilda överenskommelser

Exempel:

**Malmöhusöverenskommelsen**

**Dennispaketet i Stockholm**

**Göken i Göteborg**

# Samfinansiering

bygger på att kommuner och/eller regioner själva kan lägga  
hyfsat mycket pengar

Inte sällan har man nästan företagsekonomiska krav på de  
lokala/regionala projektens ekonomi

## Följder:

Energi läggs på att söka särskilda finansieringsöverenskommelser för varje enskilt projekt

Lokala/regionala spårsatsningar genomförs inte trots att de kanske är mer samhällsekonomiskt lönsamma än traditionella järnvägssatsningar



# Drift

## Ändrat fokus

Banverket sektorsansvarig för *all* spårtrafik

Järnvägstrafik – nationellt perspektiv.

Ansvar: Banverket

Andra former av spårtrafik – storlokalt perspektiv

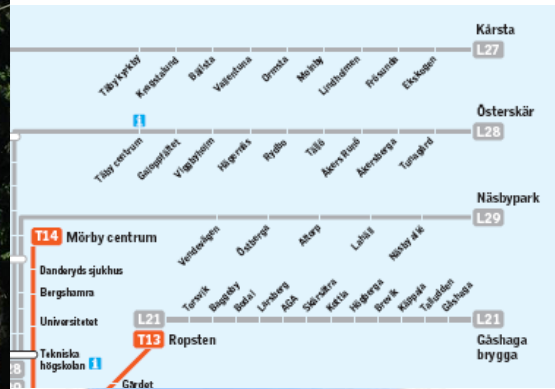
Ansvar: huvuddel stor-kommuner (ex: Stockholm/Göteborg)

Andra former av spårtrafik- *lokalt/regionalt* perspektiv

Ansvar: ?



Roslagsbanan



Nynäsbanan

Vad avgör vilken organisation och finansiering som ska råda för *nya banor* av motsvarande regionala karaktär – när lagstiftningen inte gör någon skillnad på dem?

## Är "ansvarsgråzonen" ett problem?

Ja, när effektiva spårlösningar inte genomförs för att en ekonomiskt svag part ansvarar för den

# Lätt spårtrafik

# Organisation för Finansiering Och DRift Av Lätt spårtrafik

Är just svenska (och norska, danska, finska) regelverk och finansieringsmöjligheter så konstruerade att de diskriminerar mellanformer som under de lokala och regionala förhållandena skulle vara att föredra?

# Mål

- De regionala företrädarna kan i framtiden koncentrera sig på trafikuppgifter och samhällsnyttor utan att lägga lika mycket kraft på att söka efter särskilda finansieringsöverenskommelser för varje enskilt projekt.
- Det ska finnas ett regelverk för finansiering av all spårtrafik i Sverige med tydliga spelregler.

## Vad kan FODRAL göra?

Lyfta fram finansierings- och ansvarsfrågorna kring spårtrafik

Vart leder dagens finansieringssystem?

Vilka är alternativen?

# Gemensam diskussion

- Presentera er för varandra i gruppen och berätta varför ni är här – och hur ni arbetar med frågor om lätt spårtrafik
- Ni tilldelas ett case – ett aktuellt fall med lätt spårtrafik som någon i gruppen arbetar med att realisera/utveckla.
- **Vilka organisatoriska och finansiella hinder finns mot att realisera projektet. Vilka framgångsfaktorer har ni identifierat?**
- **Vilka lösningar är tänkbara och effektiva? Hur bör organisationsstrukturer och regelverk förändras för att möjliggöra finansiering och drift?**

# Frågeställning 1

- **Vilka organisatoriska och finansiella hinder finns mot att realisera projektet. Vilka framgångsfaktorer har ni identifierat?**

# Frågeställning 2

- **Vilka lösningar är tänkbara och effektiva? Hur bör organisationsstrukturer och regelverk förändras för att möjliggöra finansiering och drift?**