

FODRAL delrapport

*Dagens finansieringsmodeller för spår-
trafik i Sverige, samt utblick i Europa*



Dokumentinformation

Titel: FODRAL delrapport – Dagens finansieringsmodeller för spårtrafik i Sverige, samt utblick i Europa

Serie nr: 2007:41

Projektnr: 6126

Författare: Lena Winslott Hiselius, Trivector Traffic
Daniel Svanfelt, Trivector Traffic
Joel Hansson, Trivector Traffic
Thomas Lange, Lange & Lange Marknadslänk

Kvalitetsgranskning: Per Gunnar Andersson, Trivector Traffic

Beställare: VINNOVA
Kontaktperson: Emma Gretzer, tel 08-473 30 65

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2008-04-03	Preliminär rapport	Internt
0.2	2008-04-25	Preliminär rapport, tillägg	Beställare
1.0	2008-11-25	Slutrapport	Beställare

Förord

Trivector Traffic fick hösten 2006 beviljat bidrag av VINNOVA, inom ramen för forskningsprogrammet "Infrastruktur och effektiva transporter", för en studie om organisatoriska aspekter av lokala och regionala spårtrafiksatsningar (oftast spår- väg).

Lätt lokal och regional spårtrafik är i en stark planeringsfas på många håll i Sverige liksom i övriga nordiska länder samt Europa. I många fall visar dessa projekt på mycket starka samhällsnyttor och goda uppfyllanden av transportpolitiska och andra mål. Dock måste organisatoriska och finansiella aspekter av främst nya infrastrukturinvesteringar måste klarläggas innan sådana projekt kan realiseras.

Projektet FODRAL har syftat till att klarlägga hinder och framgångsfaktorer för en användbar, framgångsrik och tydlig implementeringsprocess av spårvägar och annan lätt lokal och regional spårtrafik, med avseende på sådana organisatoriska och finansiella aspekter.

Projektet har utförts av en projektgrupp på Trivector Traffic AB, bestående av tekn.lic. PG Andersson (uppdragsansvarig), civ.ing. Daniel Svanfelt (intern projektledare), tekn.dr. Lena Winslott Hiselius samt civ.ing. Joel Hansson. Till gruppen har även knutits Thomas Lange, Marknadslänk Lange & Lange HB, som expertstöd. VINNOVA:s handläggare har varit Emma Gretzer och Åsa Vagland.

Denna delrapport redovisar dagens modeller för finansiering av lätt spårtrafik i Sverige och Europa.

Rapporter, och projektets övriga resultat, finns också tillgängliga på projektwebbplatsen Lätta spår, www.lightrail.se.

Innehållsförteckning

Förord

1.	Inledning och frågeställning	1
2.	Finansiering av kollektivtrafikens drift	3
2.1	Särskilda statliga bidrag	3
2.2	Landsting, regioner och kommuner	3
2.3	Avgifter och biljettpriser	3
2.4	Finansiering av fordon	4
3.	Statlig finansiering av kollektivtrafikens infrastruktur	7
3.1	Nationella satsningar	7
3.2	Regionala satsningar	8
4.	Andra finansieringskällor	9
4.1	Regional medfinansiering	9
4.2	Offentlig-Privat Samverkan (OPS)	10
4.3	Exploateringsöverskott/Staffanstorpsmodellen	11
5.	Lokal och regional spårtrafik i Sverige	13
5.1	Allmänt	13
5.2	Norrköping	13
5.3	Göteborg	14
5.4	Stockholm	15
6.	Finansiering av spårtrafik i Europa	23
6.1	De nordiska länderna	23
6.2	Övriga Europa	23
6.3	Exempel på innovativa finansieringsmodeller	24
6.4	Driftfinansiering och organisation	28

1. Inledning och frågeställning

I arbetet med att förverkliga lätt spårtrafik utgör trafikeringen, organisationen/förvaltningen av spårinfrastrukturen och finansieringen av spårinfrastrukturen tre olika nyckelfrågor. I föreliggande rapport koncentreras diskussionen kring dagens finansieringsmodeller av spårinfrastruktur i Sverige och till viss del utomlands.

2. Finansiering av kollektivtrafikens drift

2.1 Särskilda statliga bidrag

Det förekommer direkta statliga bidrag till drift av kollektivtrafik. Detta bidrag är dock enbart till företagsekonomiskt olönsam interregional kollektivtrafik, vilken handlas upp av myndigheten Rikstrafiken.¹ Det statliga stödet till långväga resor är således avsevärt högre än för mer kortväga resor. Regional och lokal kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik innanför ett läns gränser, får finansieras helt och hållet av länshuvudmannen – se nästa avsnitt.

Utöver driftsbidraget finns en möjlighet för trafikhuvudmännen att ta del av statligt penningstöd via det ordinarie anslaget till infrastruktur. Det är Banverket som i sina ordinarie fyraårscykler med infrastrukturplanering ger möjligheten att löpande söka bidrag till inköp av fordon.

2.2 Landsting, regioner och kommuner

Landstingens (inklusive regionernas) verksamhet finansieras till största delen via landstingsskatten. Därutöver får landstingen inkomster från avgifter och försäljning av tjänster. Den största delen av landstingens budget går till hälso- och sjukvård samt tandvård. Medel till drift och utveckling av kollektivtrafik utgör i detta sammanhang en bråkdel av landstingens budgetar.

Drift av kollektivtrafik finansieras normalt både genom intäkter från biljettförsäljning och genom ett ekonomiskt bidrag från ägarna, normalt kommunerna och landstingen. Man kan se ägartillskottet som en direkt subvention, eller om man vill ett köp av en tjänst som ägarna bedömer att det är rimligt att skattekollektivet är med att betala.

2.3 Avgifter och biljettpriser

Om medborgarna får något direkt tillbaka som en motprestation för sin betalning så är det en avgift istället för en skatt. Dessa avgifter kan både vara statliga och landstings- och primärkommunala. Det finns till exempel för-

¹ Rikstrafiken har till uppgift att samordna och upphandla interregional kollektivtrafik, även flyg och sjöfart. Detta sker utmed sådana sträckor där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. I södra Sverige ligger fokus på upphandling av tågtrafik, medan en förhållandevis hög andel flygtrafik subventioneras till Norrländska destinationer. Den allra största kostnadsposten utgör dock färjetrafiken till Gotland. Se mer på www.rikstrafiken.se

skoleavgifter, vårdavgifter, tv-avgift, avgift för tillstånd för och distribution av körkort – och biljettpriser på bussar och tåg.

Avgifterna på den lokala och regionala kollektivtrafiken, det vill säga länstrafiken, finansieras till ungefär hälften av biljettintäkter. Resterande del bidrar alltså det allmänna (ägarna) med från skattsedeln. Detta kan dock variera från län till län. I Skåne, till exempel, är kostnadstäckningsgraden från biljettintäkterna 70 %.

SJ:s verksamhet baseras helt och hållet på företagsekonomiska principer, efter direktiv av ägaren svenska staten. Detta innebär att den långväga tågdriften som SJ svarar för helt finansieras av biljettpriset. På grund av detta företagsekonomiska grundkrav kan SJ ”när som helst” lämna en järnvägslinje otrafikerad om SJ finner den olönsam.

Om det finns samhällsekonomiska eller andra anledningar att ändå bibehålla tågtrafik på en sådan sträcka, får länshuvudmännen, eller den statliga myndigheten Rikstrafiken, eller dessa aktörer i ett samarbete, handla upp sådan trafik. Detta innebär att tågoperatörer ges ersättning av länstrafikbolagen eller staten för att upprätthålla tågtrafiken. SJ är i detta fall en operatör som har vunnit upphandlingar i konkurrens med andra tågoperatörer, och kan alltså träda in som operatörer på sträckor som man tidigare har lämnat, fast då under en annan huvudman!

2.4 Finansiering av fordon

Statsbidrag går att söka till spårfordon för regional kollektivtrafik. För att få statsbidrag krävs att fordonet kommer att användas i regional kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Statsbidrag går att få även för fordon som betjänar både regional och lokal kollektivtrafik.

Statsbidraget går dels till nyinvestering eller hyra av fordon och dels till ombyggnad av fordon. Bidraget ges med 50 % av investerings- eller hyreskostnaden.

Enligt infrastruktur propositionen 2008² kommer dock bidraget till fordonsanskaffning att upphöra efter att de medel som redan beslutats av riksdagen har betalats ut.

Genom konkurrensupphandling av den regionala spårtrafiken, där trafikhuvudmännen kontrakterar operatörer för en tid om fem till tio år, är det inte rimligt att tågoperatörerna investerar i nya spårfordon med en livslängd på mer än 30 år. Fordonsförsörjningen står även för en mycket stor del av järnvägstrafikens kostnader och det är därför mycket angeläget att tillvarata alla möjligheter till stordriftsfördelar, standardiseringar och allmän hushållning.

Under 1998 bildades därför vagnsbolaget AB Transitio. Transitio är ett samverkansorgan vars uppgift är att anskaffa spårfordon för främst regional

² Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt. Proposition 2008/09:35.

järnvägstrafik åt svenska trafikhuvudmän. Syftet är att genom denna samordnade anskaffning minimera kostnaderna för fordonsförsörjningen. Transitio har också en mäklarroll när det gäller omfördelningar av fordon mellan användare för att nå ett effektivt fordonsutnyttjande. Bolaget ägs helt av svenska trafikhuvudmän och drivs utan vinstsyfte. Bolaget har för närvarande följande ägare: AB Storstockholms Lokaltrafik, Tåg i Bergslagen AB, Västmanlands Lokaltrafik AB, X-Trafik AB, Värmlandstrafik AB, Upplands Lokaltrafik AB och Region Skåne.

Genombildandet av AB Transitio renodlas ansvarsfördelningen mellan de som ansvarar för trafiken (trafikhuvudmannen), de som upphandlas att bedriva trafiken (trafikoperatören) samt den som äger och hyr ut tågen (Transitio).

Den nuvarande tendensen är dock att flertalet trafikhuvudmän som tidigare ansökt om statbidrag till hyra av spårfordon har beslutat om köp av egna fordon.

Med beskedet om den nya infrastrukturpropositionen (hösten 2008) kom också beskedet att det statliga stödet till inköp av regionala spårfordon kommer att upphöra. Orsaken till detta är konkurrensskäl. När fler och fler järnvägssträckor får konkurrens om trafikeringen blir det ohållbart att några ska kunna få bidrag och inte andra, kommersiella aktörer, menar man från regeringens sida.

3. Statlig finansiering av kollektivtrafikens infrastruktur

3.1 Nationella satsningar

Banverket får varje år anslag över statsbudgeten för att bygga, driva och underhålla järnvägar. Anslagen är uppdelade i del posterna investeringar i nationell/regional plan, drift och underhåll samt räntor och återbetalning av lån. Anslagens storlek har varierat med det statsfinansiella läget och med Riksdagens prioritering av respektive sektor.

Som alternativ till anslagsfinansiering förekommer det att Banverket enligt riksdagens beslut lånar till investeringen och att anslagsbelastning görs med amortering och ränta. Då belastas inte anslaget vid investeringstillfället utan med räntor och amorteringar under lånets återbetalningstid. En tillgång förs upp i Banverkets balansräkning och som motpost en skuld i Riksgäldskontoret. Skulden skrivs ned under lånets återbetalningstid med årliga amorteringar som i regel motsvarar de årliga avskrivningarna på tillgången.

Skillnaden mellan finansiering enligt huvudregeln och finansiering med lån i Riksgäldskontoret är hur investeringen redovisas mot anslag. I det förra fallet är det redovisningsutgiften som redovisas mot anslag vid investeringstillfället, i det senare fallet räntor och amorteringar under lånets återbetalningstid. Det innebär att med lånefinansiering slås såväl belastningen på anslag som ianspråktagandet av utrymme under utgiftstaket ut över tid. Det finns dock ingen realekonomisk skillnad mellan de två finansieringsformerna. Effekten av investeringen på statsbudgetens saldo sker i båda fallen vid investeringstillfället då också den realekonomiska uppoffringen görs av skattebetalarna i form av minskade konsumtionsmöjligheter.

I Sverige är så gott som alla investeringar i infrastrukturen skattefinansierade. Det innebär att investeringen betalas med löpande skatteinkomster. När utgifterna är betalda skrivs de av direkt. Om det uppstår drift- och underhållsbehov eller reinvesteringsbehov betalas detta lånande även då med medel som kommer ifrån skatteintäkter.

De totala investeringarna har dock varit större än anslagen. Det gäller både Vägverket och Banverket. Huvudanledningen till detta är att verken lånat från Riksgälden för att kunna finansiera nya investeringar. Med ledning av uppgifter hämtade från 2005 års budgetproposition uppskattas i storleksordningen 20 procent av de planerade investeringarna i vägar och järnvägar under planperioden 2004–2015 att finansieras med lån i Riksgäldskontoret. (Alternativ finansiering av vägar och järnvägar, ESV 2006:29, s. 21)

Användarna av infrastruktur betalar också för sin användning av infrastrukturen. Järnvägsoperatörer erlägger banavgifter för att använda järnvägsinfrastruktur. Banavgifterna räcker dock inte till för att betala för de kostnader som läggs ner på att bygga och underhålla infrastruktur. Kopplingen mellan skatteintäkter och kostnader för infrastruktur är därför svag.

3.2 Regionala satsningar

De regionala satsningarna återfinns i respektive länsplan som tas fram av länsstyrelserna eller de regionala självstyrelseorganen. Landstingen och kommunerna ansvarar för kollektivtrafiken i länen (Länstrafikansvariga).

Statliga bidrag finns till regionala kollektivtrafikanläggningar. Statsbidrag går att få till åtgärder för regionaltåg, tunnelbana eller spårväg och i investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar såsom:

- Resecentra, terminaler och vänthallar samt anordningar för trafikanterna
- Bussgator, kollektivtrafikkörfält, busshållplatser och vändplatser

Statsbidrag till investeringar i kollektivtrafikanläggningar gäller anläggningar som har en koppling till regional kollektivtrafik och tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov. Det krävs också att en trafik huvudman ansvarar för trafiken. En grundregel är att det går att få statsbidrag till all trafik som bedrivs utanför tätort. Statsbidrag går att få för en anläggning som betjänar både regional och lokal kollektivtrafik.

För investeringar i kollektivtrafik kan 50 % i statligt bidrag ges om objektet kommer med i de statliga investeringsplanerna. Om det finns särskilda skäl kan det berörda trafikverket besluta att bidrag skall lämnas med 75 % av bidragsgrundande kostnad. Det finns för närvarande tre fall då förhöjt bidrag kan lämnas:

- Investeringen bedöms ha mycket stor samhällsnytta och bidra till fler transportpolitiska mål
- Åtgärden utgör försöksverksamhet med brett användningsområde
- Nyttan av en åtgärd inom en kommun kommer till största delen trafikanter från andra kommuner tillgodo.

4. Andra finansieringskällor

Utöver att kollektivtrafikens infrastruktur betalas via anslag på statsbudgeten (skattebetalarna) används idag ytterligare 3 finansieringskällor:

- Regional medfinansiering
- Offentlig-Privat Samverkan (OPS)
- Exploateringsöverskott/Staffanstorpsmodellen

4.1 Regional medfinansiering

Regional medfinansiering innebär att regionen är med och finansierar delar av åtgärder som är viktiga för regionen. Regional medfinansiering av infrastrukturåtgärder är något som självstyrelseorganen i Västra Götaland och Skåne lagts stora egna ekonomiska resurser på. Här spelar självstyrelseorganens beskattningsrätt in, även om möjligheten till finansiering av infrastruktur även finns i län med andra modeller. Att självstyrelseorganen finansiellt bidrar till att infrastrukturobjekt kommer till stånd är ett uttryck för att de prioriterar infrastrukturåtgärder framför satsningar i andra sektorer.

Idag finns en viss fördelning av ansvaret som t.ex. innebär att kommunerna svarar för ett kommunalt vägnät och kommuner och landsting/regioner för den lokala och regionala kollektivtrafiken. I växande utsträckning förekommer att en kommun och staten går samman och gemensamt finansierar en infrastruktursatsning enligt särskilda uppgörelser.

För investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur utgår för närvarande statsbidrag med normalt 50 % och i vissa fall 75 % av totalkostnaden. Den del av kostnaden som inte täcks genom statsbidrag måste täckas av regionen/landstinget/kommunerna.

Region Skåne bidrar exempelvis till investeringarna enligt följande:

- Region Skåne kan vid större åtgärder med stor regional nytta bidra med upp till 25 % av totalkostnaden för den del som överstiger 5 miljoner kr. Åtgärden kan t.ex. avse anläggningar med stor andel resande från andra kommuner.
- Region Skåne kan bidra med upp till 50 % av total kostnaden till åtgärder med stor trafikekonomisk nytta men som för vissa resandegrupper ger stora negativa konsekvenser.
- Region Skåne bidrar med 25 % av totalkostnaden för nya värdeskydd som följer den standard Region Skåne fastställer.

Kommunerna står för den del av kostnaden som inte täcks av bidrag från staten eller från Region Skåne.

Två exempel på samfinansieringslösningar som har tillämpats i Skåne är:

- **Lundalänken.** Byggnationen av bussgatan utgjordes av en samfinansieringslösning mellan staten och regionen som del av Malmöhusöverenskommelsen. Trafikhuvudmannen, Malmöhustrafiken, garanterade den regionala delen av finansieringen gentemot staten. Malmöhustrafiken gjorde i sin tur ett avtal med Lunds kommun.
- Finansieringslösningen av **Citytunneln** utgörs av en samfinansieringslösning mellan staten och regionen för det speciella projektet. Regionen drev på om projektet i början. Projektet blev sedan ett utpekat projekt i Banverkets framtidsplan.

4.2 Offentlig-Privat Samverkan (OPS)

Några få exempel på infrastrukturprojekt finns där finansiering från den privata sektorn har samverkat med offentliga (statliga medel). Vald anbudsgivare får då ansvara för både utformning, byggande, finansiering och drift. Funktionsentreprenad innebär att beställaren ställer vissa kvalitetskrav på den infrastruktur som entreprenören skall bygga och underhålla. Entreprenören får sedan en viss ersättning för detta. Prestationsbaserad ersättning avser så kallade skuggtullar vilket betyder att den som bygger, underhåller och ansvarar för exempelvis en spårväg får ersättning som står i proportion till exempelvis spårvägens trafikflöde.

Koncession innebär att privata intressenter under en given tidsperiod får driva och utveckla en viss del av transportinfrastrukturen. Design-Finance-Build-Operate ("DFBO") är en form av koncession och innebär att när investeringen har betalats av återgår systemet till offentlig ägo och drift. **Arlan-dabanan** är ett exempel på en lösning där en koncession av DFBO-typ har använts. Som ersättning för finansieringen får det privata företaget rätt till drift av tåglinjen och biljettintäkterna till år 2040. Därefter övergår ägandet av banan till staten. För **Öresundsbron** har också en koncessions lösning valts. De ansvariga bolagen ägs dock i detta fall av den svenska och den danska staten.

SL har beslutat att bygga ut spårvägen i Stockholms innerstad. **Spårväg City** planeras att byggas från Ropsten i nordost via Norrmalmstorg och Centralen till Lindhagen på Kungsholmens nordvästra strand. Denna spårvagnstrafik ska integreras i SL-trafiken. Den framtida spårvägen kommer i så fall att finansieras och drivas genom en s.k. offentlig-privat samverkan (OPS). Upphandlingen rör en 15 års koncession för byggande, underhåll och drift.

OPS-lösningar medför dock inte att det tillkommer med medel för att finansiera infrastrukturen. OPS-lösningar anses dock kunna leda till effektivitetsvinster genom att det skapas incitament för tidigare färdigställande, undvi-

kande av fördröningar och ett större helhetsperspektiv där även driftskostnaderna ingår.

4.3 Exploateringsöverskott/Staffanstorpsmodellen

I vissa fall kan markägare exploatera högre markvärden till följd av att man får tillgång till bättre infrastruktur. **Södertunneln** i Helsingborg utgör ett exempel på en egen finansiering av en kommun. Den framtida järnvägstunneln är tänkt att löpa från Knutpunkten och söderut, under Södra hamnområdet, för att ansluta till Västkustbanan vid Ramlösa station. Bygget är planerat att påbörjas 2011 och tunneln beräknas bli 1,35 km lång. I projektet ingår även förberedelser för att senare kunna bygga en tunnel till Helsingör.

Banverket har sagt nej till en finansiering av projektet då det inte förbättrar för järnvägen. Helsingborgs stad ser dock projektet som ytterst viktigt för stadens utveckling och har därför beslutat att finansiera den största delen av projektet själv. Projektet är tänkt att öka attraktiviteten för stadsdelen Söder, samt för det vid hamnen belägna Campus Helsingborg, samt vara positivt för hela staden som helhet. Kostnaden är beräknad att uppgå till cirka 1 975 miljoner kronor. Helsingborgs stad finansierar projektet dels med exploateringsintäkter genom försäljning av byggrätter/exploateringsavgifter i Södra hamnen samt med delar av vinsterna från stadens helägda bolag Öresundskraft och Helsingborgs hamn.

Staffanstorp har sedan tidigare tagit ut en avgift per byggrätt i exploateringsområden. Kritik har dock framförts för att kostnaden per byggrätt tas ut sent i processen och inte när man köper marken. Staffanstorp har därför utvecklat ett annat förfarande som nu har börjat tillämpas. I den nya ”**Staffanstorpsmodellen**” avtals i samband med att begäran om planläggning, om bidrag ifrån entreprenören om t.ex. 100 000 kr/byggrätt innan man börjar planlägga. Exploateringsöverskottet används sedan för att finansiera infrastruktur i kommunen, dvs. även utanför exploateringsområdet.

5. Lokal och regional spårtrafik i Sverige

5.1 Allmänt

I Sverige i dag ägs och underhålls all spårinfrastruktur för lokal och regional spårtrafik (i Stockholm, Norrköping och Göteborg) av förvaltningar eller bolag som tillhör kommunen eller landstinget.

Finansiering av nyinvesteringar genomförs av kommunerna/landstingen oftast tillsammans med någon form av statligt stöd. Ibland är det statliga stödet i form av särskilda statsbidrag ibland som en del av en större överenskommelse mellan kommun/region/stat. De senaste tio åren har sådana nyinvesteringar genomförts i Göteborg, Stockholm och Norrköping.

Många storstadsregioner anser sig sakna resurser för att genomföra olika infrastrukturprojekt. Storstadsregioner tenderar att tillämpa en finansieringsfördelning mellan olika politiska nivåer som bygger på nyttoprincipen. En väg av primärt lokalt intresse bekostas av kommunen, regionen tar ansvar för regionala vägar och banor, och staten för transportinfrastrukturen av riksintresse. I praktiken är nyttoprincipen ofta svårtillämpad i en storstadsregion. I Stockholms innerstad används transportsystemet av pendlare och transitresenärer från regionen, Mälardalen, andra delar av landet och andra länder. I rapporten "Trafikpolitik – samspelet mellan stat och region"³ ställs frågan: Vad är en regional järnväg när spåren används av både pendeltåg, regional-tåg och fjärrtåg?

5.2 Norrköping

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för all kollektivtrafik inom Norrköpings kommun. I verksamheten ingår ansvar för spårvagns- och linjebussstrafiken inom kommunen. Kollektivtrafiknämnden beställer antalet linjer och turer hos länets trafikhuvudman ÖstgötaTrafiken. I ansvaret ingår även att medverka i kommunens planarbete och att arbeta med utvecklingsfrågor för framtidens kollektivtrafik. Man äger spårvägsanläggningen själv.

Landstinget beställer regional trafik, trafik mellan kommuncentra som passerar kommungräns. Respektive kommun beställer trafik i den egna kommunen. Varje beställare ersätter ÖstgötaTrafiken för den beställda trafiken till bolagets självkostnad.

³ RTK, Stockholms landsting 2003.

Entreprenörerna som kör trafiken tillhandahåller bussar och taxifordon. Spårvagnar, som går i tätortstrafiken i Norrköping, ägs av Norrköpings kommun.

Spårvägen i Norrköping förlängdes under 2006 med en kort sträcka som ett led i en framtida **utbyggnad till Ringdansen**. Förlängning av spårvägsnätet söderut är nu nära förestående. Våren 2009 väntas spaden sättas i jorden på sträckan från Ljura och söderut. I den första etappen utvidgas spårvägsnätet mot Hageby, med trafikstart 2010. Senare, 2011, planeras en utbyggnad till Ringdansen (Navestad). Planer finns också på en förlängning till Söderköping, varvid spårvägen skulle bli regional. Den nya spårvägen kommer att ersätta mycket busstrafik, och väntas därför ge en stor ekonomisk vinst för kommunen.

Detta är också huvudanledningen till att kommunen hösten 2008 beslutat att inte invänta ett osäkert statsbidrag för utbyggnaden, utan kommer att ta de ekonomiska medlen direkt från kommunens budget. Man menar att det kostar mera, i senarelagda nyttor, att vänta på ett eventuellt bidrag, än att starta byggandet nu och få ut nyttorna så tidigt som möjligt.

5.3 Göteborg

Trafiknämnden är den myndighet som har det övergripande ansvaret för kollektivtrafikförsörjningen i Göteborg. Trafikkontoret är Trafiknämndens administrativa organisation. Huvudman för spårvagnstrafiken är fortfarande Trafiknämnden, men planering och samordning med övrig kollektivtrafik sker i Västtrafik Göteborgsområdet AB.

Trafikkontoret driver spårvagnstrafiken på uppdrag av Västtrafik och svarar för banan och spårvagnshållplatserna inom Göteborg. Trafikkontoret har också ansvaret för informationssystemet och för den nya kollektivtrafikringen, "Kringen". Västtrafik upphandlar all busstrafik i konkurrens enligt lagen om offentlig upphandling. Spårvägstrafiken är ännu inte konkurrensutsatt.

Göteborgs Spårvägar AB ägs av Göteborgs stad. Göteborgs Trafik AB är ett helägt dotterbolag.

De fyra nya spårvägslinjer som successivt färdigställdes runt Göteborgs centrum under åren 2002 och 2003 samt den trafikomläggning som genomfördes sommaren 2004 har haft relativt stor betydelse för utvecklingen de senaste åren. I Göteborg görs fortsatt en omfattande satsning på spårvägsinfrastrukturen för att utveckla kollektivtrafiken i staden. Genom **projektet "Kringen"** skapas bättre tvärförbindelser genom staden. En allmän upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stråk genomförs också.

Men frågan är om det gå tillräckligt fort ibland? I samband med bygget av den nya vägtunneln Götaleden under södra älvstranden i centrala Göteborg, hade man ambitionen att införa spårvägstrafik på den yta som kunde frigöras, när biltrafiken flyttades under jord. Nu när Götatunneln varit i drift ett

par år, men ännu har denna spårambition hittills bara gett resultat i några få nya spårväxlar och blindspår invid Järntorget.

Den planerade stadsförnyelsen, med bostadsbebyggelse och aktiviteter invid älvstranden, inklusive de nya spårvägsspåren, låter vänta på sig, och under tiden tycks den frigjorda värdefulla marken mest användas till parkering. Bristen på ett institutionellt ramverk för att undvika alltför snäv sektorsplanering tycks således illustreras också i Göteborg.

För närvarande (hösten 2008) diskuteras kollektivtrafikens organisation starkt i hela Västra Götaland. Man överväger att överge det delade ägarskapet av Västtrafik (idag 50 % kommunerna och 50 % regionen), och istället prova Stockholms- och Skånemodellen, med regionen som ensam ägare. Hur spårvagnstrafiken i Göteborg och Mölndal kommer in i detta är än så länge oklart.

5.4 Stockholm

I Stockholms län har Stockholms läns landsting ett samlat ansvar för all kollektivtrafik i länet för att samordningen över kommunernas gränser ska kunna komma till stånd. Detta var innebörden i den s.k. Hörjelöverenskommelsen från år 1964. Länstrafikbolaget AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), blev det första i sitt slag och är än idag unikt i avseendet att det är helägt av ett landsting (som inte ingår i ett regionförsök). Det normala i Sverige är annars att landstinget endast äger respektive länstrafikbolag till hälften, medan kommunerna i länet tillsammans äger resterande hälft.

SL-modellen sägs ofta vara en starkt bidragande orsak till att **tunnelbanan** kunde utvecklas utan att hindras av kommungränser m.fl. organisatoriska hinder.

Det är landstingspolitikerna i Stockholms läns landsting som utser SL:s styrelse. Landstingsskatten kommer SL till del i form av ett villkorat aktieägartillskott, d.v.s. att pengarna är örönmärkta från ägaren landstinget. Behovet av tillskott från skattemedel har stadigt sjunkit under 1990-talet men ökar nu något. År 1990 finansierades 70 procent av SL:s verksamhet med skattemedel. År 2000 var det knappt 50 procent.

Innerstaden

SL har under år 2007 beslutat att bygga ut **spårvägen i Stockholms innerstad**.

Det startade med att museispårvägen mellan Norrmalmstorg och Waldemarsudde, vars trafik drivs under namnet Djurgårdslinjen, skulle förlängas från Norrmalmstorg till Centralen, och med det att reguljär spårvägstrafik, med moderna vagnar, skulle integreras i SL-trafiken.

Men en ny gren till Värtan, där man utsåg en lämplig plats för en ny vagnhall, kom snart till, och med tanke på de planerade utbyggnaderna i Värtan-

området stod det klart att reguljär spårvagnstrafik Värtan-Centralen skulle ingå i projektet.

Men spårvägsplanerna i innerstaden har expanderat ännu en gång. Även en västlig förlängning kom att integreras i projektet, så att de planerade spåren på Klarabergsviadukten förlängs från Centralen över Kungsholmen till Hornsberg och Lindhagen. Detta har fått stöd från Stockholms stad, som har stora exploateringsplaner för bostäder och verksamheter inte bara i Värtan, utan också vid Hornsberg.

SL genomförde i september 2008 samråd om denna s.k. **Spårväg City**, för hela sträckningen Ropsten-Norrmalmstorg-Centralen-Fridhemsplan-Lindhagen, som förväntas kunna driftsättas genom en OPS-koncession. När byggstart kan ske är dock alljämt fortfarande oklart.

En inbjudan till koncession har annonserats i svensk och internationell affärspress och anbudsförfarande pågår (hösten 2008). Den framtida spårvägen kommer alltså att finansieras och drivas genom en s.k. Offentlig-Privat Samverkan (OPS). Upphandlingen rör en 15-25 årig koncession (rätt) att bygga, underhålla och driva spårvägen. Något statsbidrag räknar man troligen inte med att få, eftersom det kommer att vara en eller flera privata aktörer som bygger och inledningsvis förvaltar spårvägen.

Den museala spårvägstrafiken till Djurgården, som är av stort historiskt och turistiskt intresse, ska kunna fortsätta genom ett trepartsavtal mellan SL, koncessionsinnehavaren och AB Stockholms Spårvägar (SS) som är trafikutövare för museispårvagnarna.

Intressant är också en omställning av nuvarande **stombusslinje 4 till spårväg**, enligt SL:s studier. Denna linje, som i allt väsentligt körs såsom gamla spårvägslinje 4 innan nedläggningen år 1967, skulle alltså kunna stå i tur som ett kommande spårvägsutbyggnadsprojekt. Till och från diskuteras även spårvagnstrafik på de andra stomlinjerna, och i vissa andra stråk, men några konkreta planer har inte utkristalliserats.

Tvärbanan

Tvärbanan är en snabbspårväg i det halvcentrala bandet utanför Stockholms innerstad. Den invigdes i sin första etapp mellan Alvik och Gullmarsplan år 2000. Då var den ett av få överlevande projekt i den s.k. Dennisöverenskommelsen. Det innebär att staten skjutit till investeringsmedel i särskild ordning, efter omfattande förhandling, bland annat politiskt på riksnivå.

Den är en modern spårväg, byggd mer som en förortsjärnväg med stor andel egen banvall, men markerar ändå spårvägens succéfyllda återtag i Stockholmsområdet, efter att i ett halvsekel varit satt på undantag.

Sedan 2002 är Tvärbanan förlängd från Gullmarsplan via Hammarby sjöstad till en provisorisk ändhållplats vid Sickla Udde. Fortsatt utbyggnad planeras därifrån till Slussen på en sträcka som ska vara gemensam med Saltsjöbanan (se nästa avsnitt) – **Tvärbana Ost**. Detta ingår i det gemensamma plane-

ringsarbetet, i Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns lands-
ting, frö utvecklingsområdet Danvikslösen.

I den andra änden, från Alvik och norrut, planeras Tvärbanan få en första
gren till Sundbyberg och Solna station och en möjlig senare gren till Kista
och Sollentuna med ändhållplats vid någon station på Ostkustbanan (Sollen-
tuna eller Helenelund) – **Tvärbana Norr**.

I de ursprungliga planerna för Tvärbanan från 1980-talet (som då kallades
”Snabbspårvägen”) skissade man på en hästskoliknande lösning, där Tvär-
banan på sin Solnagren skulle fortsätta från Solna station till Bergshamra.
Senare har Universitetet och Ropsten också nämnts som möjliga och mer
troliga målpunkter.

Sedan våren 2007 planerar således SL i delprojektet **Tvärbana Solna** att
förlänga Tvärbanan norrut mot Sundbyberg och Solna. Från Alvik skulle
banan gå i en tunnel (ca 700 m) under Traneberg och vidare över Ulvsunda-
sjön. Därifrån fortsätter spåren via Ulvsunda industriområde, passerar
Bromma stormarknad och når Sundbyberg vid Bällsta bro. Genom Sundby-
berg dras spåren i Landsvägen, där vagnarna körs i gatan såsom i Gröndal.
Efter Sundbybergs station fortsätter spåren över en ny bro över järnvägen till
det som idag kallas Solna Business Park.

Spårvägen går vidare på egen bana längs med Frösundaleden fram till Solna
Centrum. Efter hållplatsen går spårvägen i tunnel under Solnavägen och vi-
dare mot Solna station. Tvärbanan ska ha sin ändhållplats vid Solna station
och nära den nya blivande nationalarenan för fotboll och andra evenemang.
Ändhållplatsen utformas så att man lätt kan bygga vidare österut, i senare,
icke-beslutade etapper.

Tvärbanan idag

Bandel: Alvik-Sickla udde
Trafik: 7,5-minuterstrafik, restid 30 minuter
Vagnar: A32, plats för 78 sittande per enhet
Banlängd: 11 km
Antal påstigande: 42 000 per dag

Tvärbanan norrut från Alvik mot Solna:

Bandel: Alvik–Solna stn
Trafik: 7,5-minutertrafik, restid 29 minuter
Vagnar: 27 nya spårvagnar typ A32
Banlängd: 6,5 km
Kostnad: 2,5 miljarder SEK inkl bana, fordon och ny depå

Saltsjöbanan

Formellt behandlas både **moderniseringen av Saltsjöbanan** och en utbygg-
nad av Tvärbana Ost (se ovan) som ett beslutsärende i SL:s styrelse.

Saltsjöbanan har svarat för spårburen kollektivtrafik till och från Saltsjöba-
den och Solsidan i över hundra år. Från början trafikerad med motorvagnar

och manövervagnar i ett för dåtiden mycket modernt upplägg, körs trafiken idag med modifierade tunnelbanevagnar. Såväl bana som vagnar är mogna för en omfattande upprustning.

SL:s planer är att konvertera Saltsjöbanan från järnväg till modern snabbspårväg med tvärbanestandard. Idag har Tvärbanan i sin östra del en provisorisk ändhållplats vid Sickla Udde i Hammarby Sjöstad. Vid Lugnets trafikplats kopplas Tvärbanan samman med Saltsjöbanan. De båda banorna får en gemensam sträckning över Danvikstorg (nuvarande Henriksdal och blivande stor bytespunkt för Saltsjöbanan, Tvärbanan och bussar), Kanalen vid Danvikstull och in till Slussen. En ny gemensam station planeras i Katarinaberget med anslutning till Slussens T-banestation. Det nya läget kommer att avlasta den norra stationsingången som vetter mot Södermalmstorg. Dessutom får bussarna till Nacka/Värmdö bättre kapacitetsmöjligheter när det nuvarande spåret för Saltsjöbanan kan tas bort.

Sträckan Saltsjöbaden-Slussen får tiominutersintervall mellan vagnarna under högtrafik och tjugo minuter under övrig tid. Vagnarna blir av samma typ som Tvärbanans vagnar, A32, som körs i trevagnarskombinationer. Restiden mellan ändhållplatserna beräknas bli samma som idag, ca 29 minuter.

Sträckan mellan Nacka station på Saltsjöbanan och Sickla Udde på Tvärbanan är mycket komplicerad att bygga, eftersom den ska samordnas med en ombyggnad av nuvarande Värmdöleden vid trafikplats Lugnet.

Från Sickla och utåt kommer Saltsjöbanan att ha samma sträckning som idag, men plattformarna anpassas till de nya instegsförhållandena med moderna låggolvsspårvagnar.

I moderniseringen av Saltsjöbanan ingår också att renovera och bygga om Neglingedepån för de nya vagnarna. Eftersom vagnparken blir gemensam för Tvärbanan och Saltsjöbanan kan visst underhåll också ske i Brommadepån vid Alvik.

Saltsjöbanan idag:

Bandelar: Saltsjöbaden—Slussen och Igelboda—Solsidan (grenbana)
Trafik: 20-minutertrafik, restid 29 minuter
Vagnar: 30 st modifierade t-banevagnar
Banlängd: 18,6 km
Antal påstigande: 18 000 per dag

Modernisering av Saltsjöbanan:

Hopkoppling med Tvärbanan vid Sickla/Henriksdal, upprustning av hela befintliga banan
Vagnar: A32
Den nya banans byggstart: 2009/2010
Den nya banan klar: hösten 2013
Kostnad: 3 miljarder SEK (andra billigare alternativ undersöks f.n. av SL)

Lidingöbanan

Lidingöbanan är en förortsbana, till största delen enkelspårig, som trafikeras Stockholm och Lidingö på sträckan Ropsten-Gåshaga brygga. Trafiken bedrivs under linjenummer 21. Även om banan trafikeras av spårvagnar, så var själva banan formellt en järnväg, ända till augusti 2008, då den klassades om av Järnvägsstyrelsen efter önskemål från SL.

Banans ursprungliga sträckning år 1914 var Heraserud-Skärsätra, successivt förlängd till Gåshaga nedre (nuvarande Gåshaga brygga) respektive Torsvik. Sträckan Torsvik-Ropsten, öppnades 1925.

På sträckan Ropsten-Humlegården körde man på dåvarande Stockholms Spårvägars spår, och enligt dessas regler. Vid högertrafikomläggningen 1967 upphörde trafiken till Humlegården och en ny ändstation öppnades i Ropsten, i anslutning till den samtidigt öppnade tunnelbanestationen.

Banan hade en fram till 1970-talet en omfattande godstrafik till bland annat AGA och LIVA:s margarinfabrik i Gåshaga. Dessutom fanns en större oljedepå i Rasta, med daglig växling. "Rastaspåret" utgick från en växel strax väster om Talluddens hållplats. För godstrafiken fanns två tvåaxliga ellok.

Godstrafiken minskade under 1970-talet för att helt upphöra 1982, då de största kunderna, oljedepåerna och margarinfabriken, avvecklades, och AGA redan tidigare hade upphört att nyttja banan som transportväg. Spårförbindelsen till Banverkets spår i Värtan är inte juridiskt bruten men "överasfalterad". Lidingöbron är numera inte användbar för godståg. Den har dock nyligen förklarats fullt användbar i sin nuvarande funktion.

Trots att banan för det mesta är enkelspårig är turtätheten relativt hög, var 10:e minut per riktning. Det innebär 12 tåg i timmen, en trafikmängd som en enkelspårig järnväg med normal fjärrtågstrafik inte kommer nära. Pendeltågen har det på enkelspår på något håll, på bekostnad av lägre medelfart.

Banan har upprustats grundligt under 1990-talet, dock till samma standard som tidigare. Någon anpassning för att kunna köra med moderna låggolvs-spårvagnar som på Tvärbanan och Nockebybanan har inte gjorts. Persontrafiken sköts sedan 1946 med vagnar av samma typ som de äldre A30/B30 på Nockebybanan. Dessa moderniserades omkring 1990 och är idag Sveriges äldsta spårvagnar i icke museal trafik.

År 1993 togs ett automatiskt signalsäkerhetssystem i drift för Lidingöbanan. I slutet av 1980-talet hade även nya likriktarstationer byggts i Baggeby, AGA och Brevik som ersatte tidigare likriktarstationer på i stort sett samma platser.

Dessutom har Lidingöbanan förlängts till platsen för Gåshaga nedre igen i samband med bygget av bostadsområdet Gåshaga strand. Ändhållplatsen heter dock numera Gåshaga brygga.

Idag så är läget förhållandevis ljust för Lidingöbanan. Spårvägstrafiken är på frammarsch i Stockholmsregionen, Tvärbanan byggs ut och Nockebybanan har blivit färdigupprustad. Enligt tidigare planer skulle de gamla vagnarna från 1940-talet (visserligen renoverade under 1988 - 1994) inom några år ersättas av A32, dvs. samma typ av moderna låggolvsvagnar som trafikerar de övriga förortslinjerna idag. .

I och med utbyggnaden av Spårväg City har också nämnts att Lidingöbanan skulle kunna dela vagnpark – och trafik – med den nya spårvägen mellan City och Värtan. Spårvägen kopplas samman med Lidingöbanan via de ”överasfalterade” spåren i Värtahamnen och Ropsten, med möjlighet till en gemensam vagnhall i Värtan.

Lidingöbanan idag:

Bandel: Ropsten–Gäshaga brygga
Trafik: 10-minuterstrafik
Antal hållplatser: 14
Vagnar: 19 st vagnar, varav 14 typ A30B, 5 typ B30B
Banlängd: 9,2 km
Antal påstigande: 10 000 per dag

Nockebybanan

Nockebybanan är idag en nyligen upprustad förortsspårväg, som har i princip samma sträckning som den hade när den fullbordades år 1929 (bortsett från delen den trafikerade från Alvik in till Stockholms centrum vid Tegelbacken – denna sträcka är sedan 1952 ersatt med tunnelbanan). Den börjar vid Alviks tunnelbanestation, där man kan stiga om från tunnelbanan till Nockebybanans spårvagnar. Banan har vänstertrafik på sträckan Alvik–Alléparken för att underlätta passagerarnas byten till/från tunnelbanan till/från centrum. Nockebybanan har inte direkt spårförbindelse med Tvärbanan (man kan nå de båda banorna via Brommadepån) trots att fordonen följer samma standard.

De vagnar av äldre typ (A30 och B30) som fortfarande används på vissa turer är byggda i mitten av 1940-talet och moderniserades under 1980-talet till dagens utförande. De moderna vagnar som då och då rullar på banan är av Tvärbanans typ A32, byggda från och med 1999. Fr.o.m. hösten 2008 kommer enbart nya vagnar att trafikera Nockebybanan i och med nyleverans av sju vagnar byggda år 2008.

Det var länge tänkt att banan skulle läggas ned och spåren ersättas av en bussväg. En framgångsrik lokalopinion på 1980-talet stoppade detta förslag, och banan har under 1990-talet istället rustats upp. I och med de nya vagnarna har banan fått en helt genom modern standard och nyinvesteringsbehoven är ringa de närmaste tjugo åren.

Nockebybanan idag:

Bandel: Alvik–Nockeby
Trafik: 20-minutertrafik, restid 29 minuter
Vagnar: 9 st vagnar typ A32
Banlängd: 5,7 km
Antal påstigande: 10 000 per dag

Roslagsbanan

Roslagsbanan är en smalspårig järnväg i Stockholms nordöstra förorter, trafikerad av lokaltåg. Spårvidden är 891 mm (tre svenska fot). Banan utgår från Stockholms östra och delar sig på tre grenar: mot respektive Näsbypark, Österskär och Kårsta, Banan är partiellt dubbelspårig (mellan Stockholms östra och Galoppfältet i Täby på Österskärgrenen), och i övrigt enkelspårig. Den sammanlagda längden är 65 kilometer och det finns 39 stationer.

Trafiken på banan körs med motorvagnståg av typ X10p, byggda 1988-1995. Tågen drivs av el via kontaktledning, 1500 V likström.

I lågtrafik är grundutbudet halvtimmestrafik på de tre linjerna (timmestrafik på sträckan Ormsta-Kårsta) samt fyra tåg i timmen på sträckan Stockholms östra-Österskär). I högtrafik går det fler tåg. Under eftermiddagsrusningen avgår 15 tåg i timmen från Stockholms östra, varav tre tåg mot Näsbypark, sex tåg mot Österskär och sex tåg mot Lindholmen/Kårsta.

Under 2000-talets första årtionde diskuteras det att komplettera Roslagsbanan med en ny järnväg (Stockholm-)Solna-Danderyd-Täby-Arninge, eventuellt förlängd Åkersberga-Norrtälje, avsedd för pendeltågstrafik och kallad Roslagspilen. Tågen skulle alltså fungera som andra pendeltåg i regionen och passera Stockholms city. En sådan järnväg kan byggas först efter det att Citybanan står klar någon gång efter 2017. Den skulle således bli klar tidigast 2025, troligare 2030. Enligt rådande diskussioner skulle Roslagsbanan bli kvar. Om sträckan Arninge-Åkersberga byggs som nu järnväg kommer emellertid motsvarande sträcka på Roslagsbanan troligtvis att läggas ned.

Som ett av utredningsalternativen för järnvägen i Roslagen finns dock ett alternativ där man bygger ut hela banan till dubbelspår, ökar tillåten hastighet på banan till 120 km/h och kör väsentligt längre tåg än idag. Trots att banan skulle fortsatt vara smalspårig skulle den på så sätt få en liknande transportkapacitet som pendeltågen men till halva investeringskostnaden. Med ett nytt läge för slutstationen i Stockholm city i stället för Stockholms östra skulle resandet på banan öka väsentligt.

Banans ställning är dock säkrad då befolkningsutvecklingen i Roslagen gjort att det nu behövs både tåg och bussar för att klara transportbehovet.

Redan nu byggs sträckan Galoppfältet-Viggbyholm ut till dubbelspår. Under 2007 beslutade också SL:s styrelse att bygga fler dubbelspår på banan på sträckorna Roslags Näsby-Ormsta och Rydbo-Åkersberga.

Roslagsbanan idag:

Bandelar: Stockholms östra–Kårsta, Roslags Näsby–Österåker (grenbana), Djursholms Ösby–Näsbypark (grenbana)

Trafik: 10- eller 20-minuterstrafik under högtrafik

Vagnar: 105 st vagnar, varav 35 motorvagnar, 35 manöverbagnar och 35 mellanvagnar

Banlängd: 65 km, varav dubbelspår 14 km

Antal stationer: 30

Antal påstigande: 40 000 per dag

6. Finansiering av spårtrafik i Europa

6.1 De nordiska länderna

Finland och Norge har i grunden ett finansieringssystem som är ganska likt det svenska.

I Danmark ligger dock en större andel av finansieringen på regional nivå. Där utgörs ca en tredjedel av investeringsmedlen av centrala statliga medel och resten finansieras av regionala myndigheter. Investeringar i järnvägsinfrastruktur är finansierade av den centrala statliga budgeten medan utgifter för drift och underhåll delvis täcks av infrastrukturavgifter som betalas av järnvägsoperatörerna. Investeringar i ny rullande materiel kan delvis finansieras av den statliga budgeten.

Norge är anmärkningsvärt i ett sammanhang, och det är att man länge har haft system med ”bompeng” i de största städerna (motsvarar ungefär Stockholms trängselskatt), för att finansiera infrastrukturutbyggnader.

Länge har intäkterna från bompengtullar använts enbart till att bekosta nyinvesteringar och uppgraderingar i det vägnät som man avgiftsbelägger, och i något enstaka fall bekosta kollektivtrafikinфраstruktur i huvudstaden Oslo. Detta har bara under de senaste åren ändrats, så att det nu även är tillåtet att finansiera drift av kollektivtrafik med hjälp av bompeng. Och det verkar som om denna nya möjlighet kommer att utnyttjas i flera fall.

Bergen bygger sin nya bybane med hjälp av existerande bompeng (nästan till 100 %), och det kombibanesystem som planeras i regionen Nord-Jæren (med Stavanger som regioncentrum) förväntas också få en stor del av finansieringen via den bompengring som finns där.

En effekt tycks ha blivit att den norska staten dragit ner på investeringarna i infrastruktur, främst lokal och regional sådan, när man inser att sådan har kunnat komma på plats trots avsaknad av statlig medfinansiering.

6.2 Övriga Europa

I många storstäder i Europa föreskriver lagen vilka finansieringsandelar som skall tillämpas för infrastrukturprojekt, vilket underlättar förhandlingar mellan staden och staten. Investeringarnas finansiering diskuteras utifrån en klar princip att finansieringsansvaret är ett delat ansvar.

I länder utan fördelningsprinciper är det ofta den statliga nivån som ansvarar för finansieringen av alla större transportinvesteringar.

De statliga budgeterna står för huvudfinansieringen av de flesta infrastrukturprojekt i EU. I mindre utvecklade regioner är också European Investment Bank European Regional Development Fund och the Cohesion Fund stora bidragsgivare. Beslut om investeringar i TEN-projekt fattas på nationell nivå i de olika medlemsländerna och finansiering via statliga nationella budgeterna står för huvuddelen av TEN-investeringarna.

För trettio år sedan hade staten huvudansvaret för att finansiera nya transportinvesteringar i nästan alla storstadsregioner. Nu tillämpas en mängd olika strategier på storstadnivå i många av Europas och världens storstäder. Regionerna har samtidigt fått ett allt större ansvar för finansieringen och driften av transportinfrastruktur av regional karaktär och ofta även ett samordningsansvar för lokala transportinvesteringar. De alternativa finansieringslösningarna används ofta som styrmedel för att påverka transportefterfrågan och för att föra över resande från biltrafik till andra transportslag samtidigt som investeringar görs i kollektivtrafik. Bakgrunden är lokala trafikproblem med trängsel och dålig miljö. Samtidigt är möjligheterna små att få loss statliga eller regionala medel till kostsamma lösningar för att exempelvis rusta upp och bygga ut kollektivtrafiken.

Nya finansieringslösningar tycks ofta innebära en ny ansvarsfördelning mellan staten, regionerna och kommunerna i kombination med en utvidgning av budgeten genom ökade insatser från resenärer och företag. I t.ex. Tyskland har decentraliseringen av ansvaret för den regionala kollektivtrafiken också medfört att finansieringskällorna kopplade till kollektivtrafiken har decentraliserats. I Zürich berörs kantonens myndighet för kollektivtrafik av tre beslutsnivåer; staten, kantonen och den kommunala. Den statliga nivån har i praktiken inget inflytande.

I många Europeiska länder har den spårburna trafiken i storstäderna överförs till respektive region/kommun och blivit inkommerad i den transportansvariga myndigheten på regional/lokal nivå. Federala länder så som Tyskland och Schweiz var bland de första att utveckla en regionalisering av ansvaret för transportererna i tätorterna. De nordiska länderna, och länderna kring Medelhavet har först nyligen börjat förändra sin modell.

I det praktiska arbetet har lokala "Metropolitan Transport Organisation Authorities" skapats som ansvarar för planering, drift samt finansiering av transportsystemet.

6.3 Exempel på innovativa finansieringsmodeller

Korsfinansiering

Vanlig lösning i Tyskland där kollektivtrafiken ingår i samma bolag som vatten, el och gas. Vinster från delar av bolaget täcker förluster i andra delar.

- EU tillåter inte att drift korsfinansieras.
- EU godkänner att investeringar och underhåll av infrastruktur korsfinansieras.
- Effekten är att bolaget inte betalar skatt på delar av vinsten.

Kommunal fastighetsskatt

Att betala för tillhandahållandet av offentlig service genom fastighetsskatt är relativt vanligt i Europa, Asien och Nord Amerika. Till största delen är dock fastighetsskatten knuten till den allmänna statskassan men fastighetsskatt som är öronmärkt för kollektivtrafiken finns t.ex. i Spanien (Barcelona).⁴

Den 1 januari 2008 ersattes den statliga fastighetsskatten med en kommunal fastighetsavgift enligt Lag om kommunal fastighetsavgift. Pengarna från de nya avgifterna kommer att tillfalla kommunerna, men statsbidragen kommer att minska med motsvarande belopp.

När lägre taxeringsvärden stiger, eller när ytterligare bostäder tillkommer, eller avgifterna stiger till följd av indexeringen, kommer avgifterna till kommunerna att bli större. Till exempel om ett hus, som i dag har lägre fastighetsavgift än maxgränsen på 6 000 kronor, får höjt taxeringsvärde och därmed högre avgift. Dessa pengar kommer att tillfalla kommunerna utan att stadsbidragen sänks.

Kommunerna kan inte ändra avgiften, utan det är riksdagen som fattar beslut om avgiftens storlek efter förslag från regeringen. För närvarande ligger schablonavgiften på cirka 1 300 kronor per invånare.

Exploateringsavgifter

När det allmänna bygger ut en attraktiv kollektivtrafik ökar marken i närheten i värde. Denna markvärdesstegring förs på något sätt över till den som exploaterar marken. Genom att ta ut en exploateringsavgift kan istället delar av denna värdeökning tillfalla det allmänna och kan bl.a. bekosta infrastrukturen. Exempel på exploateringsavgifter finns över hela världen. I Europa finns system med exploateringsavgifter i t.ex. Hamburg.⁵

Försäljning av mark

Köpenhamns nya Metrosystem finansieras med intäkter från bland annat markförsäljning i den nya stadsdelen Örestad. Vid utbyggnaden av Metron i Köpenhamn skapades ett bolag som erhöll stora kommunala markområden i Örestad. Bolaget lånade upp pengar för infrastrukturinvesteringen, och lånet återbetalas sedan via markförsäljning och biljettintäkter. Metrons byggkostnader finansieras av lån som beräknas vara återbetalda om 25-30 år. Budgeten för hela projektet har stigit påtagligt men eftersom markförsäljningen har gått bättre än förväntat har avbetalningarna kunnat ske i avsedd takt. I andra

⁴ Ubbles, el a. (2001) Alternative Ways of Funding Public Transport. *European Journal of Transportation and Infrastructure Research* 1:1, s: 73-89.

⁵ Ubbles, el a. (2001) Alternative Ways of Funding Public Transport. *European Journal of Transportation and Infrastructure Research* 1:1, s: 73-89.

fall har privata eller offentliga aktörer med särintressen i en investering bekostat hela eller delar av kostnaderna.

Versement Transport (Frankrike)

Lokal skatt som tas ut på lönesumman från företag med fler än 9 anställda. Kan vara mellan 1,00 och 1,75 %. Gällde för orter över 100 000 invånare numera tillgängligt för orter över 30 000 invånare. Systemet används i över 400 städer i Frankrike och den täcker uppskattningsvis 75 % av kollektivtrafikens underskott. Samtidigt har den möjliggjort satsningar på nya moderna spårvägssystem i landet. Liknande system finns t.ex. i Wien. Tanken bakom skatten är att de anställda drar nytta av en väl fungerande kollektivtrafik genom att de får tillgång till en större arbetsmarknad.

Lokala skatter på t.ex. bränsle, inkomst eller försäljning

Skatt som tas ut lokalt för att finansiera kollektivtrafiken. En variant är Tyskland där en del av skatten på oljeprodukter går direkt till investeringar i kollektivtrafiken. I Nottingham tas en skatt ut på parkering vid arbetsplatser. Pengarna går till investeringar och drift av kollektivtrafiken. Bland annat har nya spårvagnslinjer byggts ut.

Trängselavgifter

Trängselavgifter kan användas i de större städerna för att finansiera insatser i transportsystemet såsom lätt spårtrafik. I Bergen kommer ”bompengen” bl. a. användas för att betala sin nya spårväg). Föregångare internationellt är London och Stockholm. En särskild del av avgiften bör gå direkt till kollektivtrafiken.

Parkeringsavgifter

Inkomsterna av parkeringsavgifter kan specialdestineras till att bekosta/bidra till kollektivtrafiken. Denna typ av finansiering finns t.ex. i England och i Schweiz. Fördelen med denna typ av avgift är att den även verkar som ett styrmedel.

Fördela investeringskostnaderna över en längre tidsperiod

Ett sätt att fördela investeringskostnaderna över en längre tidsperiod är att låna upp pengar. Denna metod har t.ex. använts i Mulhouse, Frankrike, där en helt ny spårväg invigdes i maj 2006. Det statliga bidraget till finansieringen var här begränsat.

Frankrike, exempel Lyon – huvudman SYTRAL

Kollektivtrafiken i Lyon finansieras med hjälp av olika intäktsposter. Grovt räknat kommer vardera en femtedel från biljettintäkter, Versement Transport, och bidrag från staden Lyon och regionen. De statliga bidragen uppgår till ca 7 % och resten, ca 30 %, finansieras via lån. Det statliga stödet är således marginellt.

Av SYTRAL:s budget går 36 % till drift inklusive fordon och resten till investeringar av infrastruktur, inklusive kapitalkostnad och avskrivningar.

Schweiz, exempel Zürich – huvudman Kantonen

I Schweiz ligger såväl drift som infrastruktur under samma huvudman dvs. Kantonen. Kantonen lägger i sin tur över ansvaret för kollektivtrafiken i tätorterna på staden. Bidrag till regional kollektivtrafik utgår med 57 % från staten. Resterande del finansieras med 50 % från Kantonen och 50 % från berörda kommuner. Mellan kommuner fördelas kostnaden efter storlek och andel av trafiken.

Spanien, exempel Parla

Parla är en stad i Madrid-regionen med 100 000 invånare men utbyggnad pågår och man planerar för 130 000 invånare. I Parla har en ny spårväg byggts (9,5 km med 9 vagnar). Planeringsprocessen har gått väldigt snabbt. En förstudie genomfördes 2004 och i maj 2007 invigdes banan. Av finansieringen kom en tredjedel från markförsäljning.

Spanien, exempel Madrid

I Madrid har ett privat företag fått kontakt att både bygga och trafikera snabbspårvägen under 30 år. Trafikhuvudmannen ersätter bolaget per gjord resa medan bolaget svarar för alla kostnader, inklusive fordonen.

TIF i England

TIF står för Transport Innovative Fund och är ett särskilt statligt program där städer och regioner får ansöka om pengar särskilt för att, under förutsättning att trängselavgifter prövas, lösa trafikproblem med hjälp av innovativa transportlösningar som initialt kräver stora investeringar, t ex modern spårväg.

The demand management scheme will be accompanied by a package of supporting measures. Some of these may be infrastructure based (junction improvements, improved bus priority, better network management, possibly light rail, possibly road schemes), some may be aimed at changing behaviour (such as smarter choices, bus subsidy).

Frankrike, exempel Strasbourg⁶

Som i andra franska städer har Versement de Transport införts Strasbourg för att finansiera investeringar och drift av kollektivtrafiksystemet. Avgiften betalas till den lokala trafikhuvudmannen CTS. Kostnaden för den första spårvägslinjen i Strasbourg betalades med följande poster:

- Lån tagna av den lokala CTS (52%)
- Pengar från Versement de Transport (24%)
- Statliga garantier (15%)

⁶ <http://www.eaue.de/>

- Communauté urbaine de Strasbourg (kommunförbund av staden Strasbourg och 27 omkringliggande kommuner) (8%)

Frankrike, exempel Nantes⁷

Även spårvägen i Nantes är ett exempel där finansieringen kom ifrån många olika källor:

- Kommunala bidrag
- Pengar från Versement de Transport (30%)
- Statliga garantier
- Lån

6.4 Driftfinansiering och organisation

När större utbyggnader planeras i Tyskland delfinansieras de vanligtvis via pengar från staten enligt trafikfinansieringslagen (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG). Lagen föreskriver vilka finansieringsandelar som skall tillämpas för infrastrukturprojekt varför inga förhandlingar krävs mellan staden och staten. Kollektivtrafikens infrastruktur finansieras som en tumregel av staten med 60 % och 15-25 % från delstaten. Underhållet betalas dock lokalt utan stöd från staten eller regionen.

Detta har fått till följd att underhållet av banorna är eftersatt. Infrastrukturen slits ner tills den måste ersättas med ny som är bidragsberättigad enligt GVFG.

Exempel på länder där denna organisatoriska uppdelning finns är:

- Frankrike och Tyskland – trafik huvudman som täcker flera städer och kommuner
- Schweiz – Kantonen (regionen)
- Spanien – Kommunen/staden

Nederländerna, exempel Suppletie

Suppletie systemet i Nederländerna är ett incitamentsskapande system för att uppmuntra till en ökning av kollektivtrafiken. Systemet innebär en fördelning av statliga subventioner till 35 trafik huvudmän. Grundförutsättningen är en ersättning från staten på 1,5 € per inkörd Euro. Trafik huvudmännen skriver avtal med operatörer och bestämmer över finansieringsmodellen för driften.

⁷ <http://www.eaue.de/>

Frankrike, Nantes

I Frankrike ligger ansvaret för organisation och finansiering av kollektivtrafik på den lokala nivån. En kommun har antingen en egen lokal transport myndighet eller en gemensam myndighet tillsammans med en grupp av kommuner.

Den lokala myndigheten ansvarar för byggnation och finansiering av ny och existerande infrastruktur. Driften av trafiken, vilken kan vara offentligt eller privat, kontrolleras av denna myndighet. I Nantes, t.ex. har SIMAN ansvaret för den lokala kollektivtrafiken. I Nantes, delegerades byggandet och driften av spårvägsystemet till ett separate bolag med ett blandat ägande, SEMITAN, där SIMAN äger 65 % av kapitalet.