

Möjligheter att organisera och finansiera spårtrafik

Sammanställning av seminariedeltagarnas bedömning av olika åtgärdsförslag.

	Bra	Dåligt	Genomförbart	Ej genomförbart
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.				
Statsbidrag 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. <i>Exempel: LIP, TIF (UK).</i>				
Uppdelning av spårnätet i nationella banor och lokala/regionala banor, med större finansierings-, underhålls- och planeringsansvar för lokala och regionala aktörer. <i>Exempel: Vägverket, Inlandsbanan, kantonerna (CH).</i>				
Kommunala, regionala och privata bolag. <i>Exempel: Metroselskabet A/S (DK), Simrishamnsbanebolaget.</i>				
Del i markvärdesstegring/exploateringsöverskott. <i>Exempel: Södertunneln Helsingborg, Metron i Köpenhamn (DK), Parla (ES).</i>				
Kommunala fastighetsavgifter – differentieras i förhållande till tillgång till högkvalitativ kollektivtrafik. <i>Exempel: Location Benefit Levy (UK), Impact Fee (US)</i>				
Lokala och regionala ev. direktdestinerade skatter på konsumtion, arbete eller inkomst. <i>Exempel: Versement Transport (FR), del av drivmedelsskatten (DE/US).</i>				
Inkomst från parkeringsavgifter direktdestinerad till kollektivtrafik. <i>Exempel: Schaffhausen/Neuhausen (CH)</i>				
Trängselskatter/vägavgifter för biltrafik, med överskottet direktdestinerat till kollektivtrafik. <i>Exempel: Stockholmsförsöket, London CC (UK), bompenge (NO).</i>				

Antalet inlämnade svarsblanketter var **12**.