

Dokumentation:

Finansiering av spårvägsinvesteringar

Text: Maritha Sandberg Löf

Många faktorer talar för satsningar på spårvagnstrafik och det gör att intresset för att bygga nya spårvägar är stort i Sverige.

- * Spårvagnar kan transportera många passagerare men kräver liten yta och lite energi.
- * De släpper inte ut koldioxid eller andra avgaser i gatumiljön.
- * De erbjuder resenärerna snabba och bekväma förbindelser.
- * Spårväg skapar också attraktiva städer och ger struktur till bebyggelsen genom att dra till sig arbetsplatser och butiker.

Men investeringarna ska betalas och det finns inga Columbi ägg att ta till. Trängselavgifter, markvärdesstegringar, privat kapital, EU- finansiering eller offentliga medel kan tillsammans vara möjliga pusselbitar i finansieringen. Det framkom när Spårvagnsstäderna samlades till årsstämma och konferens i Göteborg den 16 mars 2011.

Göteborg - Spårvagnsstaden

Sammankomsten ägde rum på anrika Palace vid Brunnsparken mitt i "den svenska spårvägens huvudstad" Göteborg.

– Två tredjedelar av Göteborgs kollektivresenärer åker spårvagn och själva hjärtat är Brunnsparken. Härifrån går en spårvagn var 27:e sekund, sa Christer Olsson från Göteborgs Spårvagn AB.

Han berättade också om stadens innehållsrika spårvägshistoria.

– Göteborgs första spårvagn som drogs av hästar utgick från Brunnsparken och färdades en sträcka på 2,7 kilometer. Den finansierades av det brittiska företaget The Gothenburg Tramways Company Ltd men togs över av Göteborgs stad när spårvägen skulle elektrifieras. 1902 invigdes den första elspårvagnen som gick till Majorna.

Under en period i början av 1990-talet fanns planer på att lägga ned spårvägen, men 1993 beslöt man att satsa på en förnyad och utbyggd spårvägstrafik för att klara kollektivtrafikens kapacitet och stärka stadens identitet. Idag är spårvagnarna ryggraden i Göteborgs kollektivtrafik och nya linjer planeras.

Gynnsamt för den regionala ekonomin

Spårvagnsstädernas ordförande, Christer G Wennerholm (M), som omvaldes vid årsmötet, inledde eftermiddagens konferens om finansiering. Han berättade entusiastiskt om satsningar i huvudstadsregionen, där spårväg bland annat byggs till den nya Nationalarenan i Solna. Christer G Wennerholm varnade för spårvägssystem som byggs som barriärer och talade sig varm för sin vision om spårvägen som en integrerad del av Storstockholms stadsbild.

– Med en befolkningsökning på just nu 40 000 personer om året, vilket är dubbelt så många som beräknat, har vi ont om tid. Kommunikationer måste bli bättre så att arbetsresorna och det sociala livet i regionen underlättas.

Han varnade för de framkomlighetsproblem som några få procents ökning av bilismen skulle medföra och efterlyste samarbete över läns- och regiongränser.

– Pendling mellan Stockholm och Norrköping, Linköping och andra orter blir allt vanligare och det ställer krav på goda kommunikationer. En bra spårburen kollektivtrafik är en kraft som skapar ekonomisk utveckling.

När det gäller finansieringen kastade Christer G Wennerholm in en brandfackla.

– Kinesiska intressenter har uttryckt att de kan tänka sig att vara med och bygga vår infrastruktur och även svenska banker visar intresse för att vara med i diskussionen. I framtiden måste vi hitta nya vägar för finansiering och då behövs ett brett samarbete mellan stat, landsting, kommun, näringsliv och internationella aktörer, sa han.

Investeringsbehov fram till 2021

PG Andersson, vice VD för konsultföretaget Trivector, presenterade en kartläggning av spårvägsprojekt och vilka investeringar som krävs för att förverkliga dessa fram till 2021

– Investeringsbehovet är 20 miljarder kronor, alltså två miljarder per år, men då är inte spårutbyggnaden i Stockholm medräknad.

Trivector har räknat på kostnader och nätsträckningar i stora drag. Många av projekten är ännu inte beslutade utan diskussioner pågår.

För närvarande pågår leverans av totalt 56 spårvagnar i Sverige spridda på Stockholm, Göteborg och Norrköping. I inventeringen ingår ett behov av totalt 360 nya spårvagnar samt förslag till utbyggnader i Malmö, Lund, Helsingborg, Göteborg, Norrköping, Stockholm och Uppsala.

Det behov av nya spårvägar i Sverige fram till 2021 som Trivector identifierat omfattar:

* I Skåne tre linjer i Malmö, en linje i Lund plus en regional linje till Dalby samt en linje i Helsingborg.

* I Göteborg ett projekt på Norra Älvstranden samt kapacitetsökning i centrum.

* I Norrköping förlängningar till sjukhuset i Vrinnevi samt till Östra Saltängen och en länk mellan Södertull och Ljura.

* I Uppsala två linjer.

* I Stockholmsområdet tvärspårväg Ost, spårväg till Kista, förnyelse av Lidingöbanan, ny spårförbindelse till Karolinska sjukhuset, spårväg Syd, spårväg till universitetet, förlängning av Spårväg City till Centralen och Kungsholmen samt till Ropsten och till slut en spårvägslinje som ska ersätta stombusslinje fyra.

– Samtliga orter utom Norrköping har behov av att bygga nya depåer. I Norrköping pågår utbyggnad av befintlig depå, konstaterad PG Andersson.

Många intäktskällor

Spårvagnsstäderna har tagit fram en ny rapport med flera förslag till förbättrad finansiering för utbyggnad av spårvägstrafiken. Rapporten presenterades av Daniel Svanfelt som är trafikplanerare i Malmö stad.

– Utgångspunkten i rapporten är att kommuner och regioner troligtvis kommer att vara huvudansvariga för utbyggnaden. Då gäller det att inte bara tänka i termer av kostnader utan också att se vilka intäkter som kan finnas. Spårväg kan vara driftsekonomiskt fördelaktigare än buss vid stora mängder resande.

De intäktsmöjligheter som finns redan idag är kommun- och landstings-skatt, lån, taxor och banavgifter, parkeringsavgifter, exploateringsöverskott och till viss del markvärdesstegring.

Morgondagens utbyggnad kan enligt rapporten även finansieras genom:

- trängselskatter
- kommunala fastighetsavgifter differentierade efter tillgång till kollektivtrafik
- arbetsgivaravgifter där företag därmed får bidra till kollektivtrafiklösningar (så kallad versement transport efter fransk förebild)
- övriga lokala och regionala skatter och avgifter med inspiration från andra länder
- finansiering via ordinarie infrastrukturplaner
- särskilda förhandlingslösningar, som till exempel det västsvenska infrastrukturpaketet
- möjliga investeringspengar från EU
- offentlig och privat samverkan genom så kallade OPS- lösningar.

– Slutsatsen är att det inte finns några Columbi ägg utom möjligtvis trängselskatter. Staten kan bidra genom att satsa investeringspengar och underlätta för kommuner och regioner att finansiera utbyggnaden genom att ändra lagar och regler. Investeringsmedlen kommer sannolikt att komma från många källor, sa Daniel Svanfelt.

Spårfaktorn på spåren i Sverige och utomlands

Forskaren Tomas Svensson från Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, gav ett internationellt perspektiv på frågan. Han har arbetat med studien "Spårfaktorn på spåret" som jämför svenska förhållanden med de finansieringsformer som tillämpas i Frankrike, Tyskland och Schweiz.

– I dessa tre länder finns en betydande statlig medfinansiering vid spårvägsbyggen. Det handlar dels om skattefinansiering, dels om fonder eller program som man kan ta del av efter ansökan och prövning. I Frankrike har den regionala arbetsgivaravgiften, versement transport, funnits sedan 1982 och fungerar som en viktig finansieringskälla.

– I Sverige däremot finns ingen stabil och förutsägbar reguljär finansierings- och planeringsmodell för statlig, regional och lokal samverkan kring utveckling av kollektivtrafik. Ibland går staten in och finansierar regionala initiativ och paketlösningar för storstadsområdena.

De etablerade inkomstkällor som finns på lokal och regional nivå är skatter, exploateringsintäkter vid fastighetsförsäljning, brukaravgifter (t.ex. parkeringsavgifter) och eventuellt samarbete med medfinansiärer.

– Finansieringen måste ses i sitt sammanhang, som en del av en integrerad planeringsmodell. I många länder ställs som krav på statlig medfinansiering att man använder särskilda planeringsmodeller som ska säkerställa hur man utifrån antagna politiska mål använder resurserna för att uppnå största möjliga effekt.

Tomas Svensson efterlyser detta synsätt också när det gäller svenska förhållanden. Det kan göras genom en utveckling av lokala översiktsplaner och regionala trafikförsörjningsprogram.

– De borde tydliggöra målsättningar, åtgärder, kostnader, finansiering och motiven för prioriteringarna. Statlig medfinansiering skulle kunna användas som ett kraftfullt incitamentsverktyg i det sammanhanget. Jag tror att vi behöver mer fokus på utveckling av planeringsmodeller och sammanhang och mindre på att hitta innovativa finansieringslösningar

– Genom att kombinera utvecklade befintliga planeringsformer med redan etablerade finansieringskällor och statlig medfinansiering är steget inte så långt till de hållbara urbana och regionala transportplaner som bland annat EU efterlyser.

Tillgänglighet gynnar prisutvecklingen

Leder ökad tillgänglighet till ökade priser på fastigheter? Går det att dra nytta av ökade fastighetspriser när man planerar nya spårvägar?

Rikard Jacobsson från PwC utgick i sitt anförande från denna frågeställning.

– Vi kan se en positiv prisutveckling i kommuner med tillgång till en stor arbetsmarknad. Befolkningen har ökat och priserna har stigit i orter som Eskilstuna och Västerås efter Svealandsbanans och Mäljarbanans tillkomst. Motsvarande utveckling märks i Varberg efter Väst kustbanans utbyggnad.

– Det är svårt att säga exakt hur mycket som beror på banorna men att det finns ett samband mellan ökad tillgänglighet och ökande fastighetspriser står klart. Minskad restid leder till att pendlingen ökar och den ökade betalningsviljan för fastigheter bidrar till stigande priser.

För att fastighetsägare ska medverka vid finansiering av spårvägsutbyggnader måste man övertygande kunna visa att det finns en ekonomisk vinst att göra eftersom goda kommunikationer är en förutsättning för en omfattande nybyggnation.

– Man måste kunna visa att ingen utbyggnad kommer att ske om man inte är beredd att bidra till utvecklingen.

Att hitta medfinansiärer bland storföretagen kan vara en möjlig väg. I Kiruna är LKAB engagerade i kommunikationsfrågorna och på kontinenten finns storföretag som bidrar till spårvägssatsningar, exempelvis Siemens i Tyskland.

– Om kalkylen är osäker, men det finns ett gemensamt synsätt och engagemang för orten är det lättare att få de som redan äger mycket på orten att investera, sa Rikard Jacobsson.

Norsk modell med bompengar

Norge finansierar många infrastrukturprojekt med andra intäktskällor än de som används i Sverige. Bernt Nielsen, senior advisor, berättade om tre exempel från Oslo, Trondheim och Bergen.

– I Norge har man för vana att betala vägavgifter, oftast kallade bompengar. I Oslo finns en så kallad bomring runt staden och avgifterna, som inledningsvis enbart gick till vägprojekt, går numera i stor utsträckning även till satsningar på spårvägstrafik och tunnelbana samt dessutom till drift av kollektivtrafik.

I Trondheims "miljøpakke" står bompengar för 74 procent av intäkterna. Ungefär hälften av pakken avser kollektivtrafiksatsningarna. Resten av pengarna kommer från kommuner, fylkeskommunen (motsvarar svenska landsting) och staten.

– Det finns också ett slags belöningsystem från staten till kommuner och regioner för att begränsa biltrafiken och satsa på kollektivtrafik och bättre miljö i storstäderna.

I Bergen sänktes den sista spårvagnen i Bergenfjorden 1965 men sedan några år tillbaka har spårvägstrafiken återuppstått. För att finansiera utbyggnad finns ett särskilt program – Bergenprogrammet – enligt den norska principen "dugnad" som bygger på att alla samverkar.

– Det innebär att alla trafikslag och resenärer är med och betalar för kollektivtrafiken, men också för cykel- och bilvägarna.

Miljardsatsningar i Västsverige

I Göteborg är andelen kollektivtrafik ganska låg, drygt 20 procent. Ambitionen är att öka andelen, men kapaciteten på de stora pendlingsstråken för kollektivtrafik och bil är redan fullt utnyttjad och befolkningen ökar. Trafikdirektör Birgitta Hellgren från trafikkontoret i Göteborgs stad skildrade hur det gick till när det Västsvenska paketet, även kallat Göteborgspaketet, på 34 miljarder kom till.

– Grunden är en samverkan för en attraktiv, hållbar och växande region. Det innebär bland annat en god livsmiljö för den ökande befolkningen och en konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Västra Götalandsregionen med Göteborgs hamn är landets viktigaste industriregion. Syftet med paketet är också att stärka kärnområdet Göteborg och regionens näringsliv. Målsättningen är att fördubbla kollektivtrafiken från 20 till 40 procent av resorna fram till 2025.

– Av de 34 miljarder som satsas ska 14 miljarder tas från den trängselskatt som införs 2013. Resterande kostnader (20 miljarder kronor) ska fördelas mellan Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen, region Halland och staten samt från realisering av markvärden.

– Pengarna ska främst användas till att kollektivtrafiksatsningar med utbyggnad av spårvägen, förbättringar för gång- och cykeltrafiken, järnvägstunneln Västlänken med stationer vid Korsvägen, Haga och Göteborgs centrum, en ny Götaälvbro samt en ny tunnel för biltrafik, Marieholmstunneln.

EU- medel till förberedelser

För det sista föredraget på konferensen svarade Daniel Svanfelt, Malmö Stad, som talade om möjliga EU-medel för spårvägsutbyggnad. Han berättade om projektet SPIS, Spårvagnar i Skåne, som beviljats pengar från Europeiska Investeringsbankens program ELENA till studier för förberedande av spårvägstrafik i Skåne.

Det finns inte möjlighet att få investeringsmedel för själva spårvägsutbyggnaden men däremot till förberedelser och samverkan. Lund, Malmö och Helsingborgs kommuner vill alla bygga spårvagnslinjer och har bildat samarbetsorganet SPIS tillsammans med Region Skåne.

– Vi har fått 30,5 miljoner kronor som ska användas till att arbeta fram underlag för upphandling av spårvagnar och till utredningar, bland annat en studie av hur byggandet och underhållet kan organiseras.

Sju personer ska anställas i projektet. För att få ta del av medlen måste man uppfylla vissa krav.

– Det handlar om koldioxidminskning, energieffektivisering och att skapa en hävstångseffekt som genererar investeringar som är minst 25 gånger så stora som EU-medlen.

Nästa seminarium

Spårvagnsstädernas samordnare Jens Forsmark avslutade konferensen med att tacka alla som deltagit. Han uppmanade alla att komma till organisationens nästa seminarium under Politikerveckan i Almedalen. Det äger rum måndagen den 4 juli 2011 klockan 16.00 – 18.00 på Wisby Strand Congress & Event.

Spårvagnstäderna
Mäster Samuelsgatan 60, 8tr
111 21 Stockholm

070 - 568 06 48
info@sparvagnsstaderna.se
www.sparvagnsstaderna.se

Organisationsnummer:
802448 - 9877