

2009-04-28

9. Principer för lätt spårtrafik i Skåne

Diarienummer 0900540

Regionstyrelsens förslag

Regionstyrelsens förslag till regionfullmäktige

1. Regionfullmäktige beslutar att Region Skåne åtar sig att bedriva lätt spårtrafik enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken i Skåne.
2. Regionfullmäktige uppdrar åt regionstyrelsen att, i samband med den pågående åtgärdsplaneringen, verka för att ramen för den skånska RTI-planen (för perioden 2010-2021) utökas för att rymma finansieringen av spårplaneringar för lätt spårtrafik.

Sammanfattning av ärendet

I ett antal skånska städer finns ett intresse och ett växande behov av att införa lätt spårtrafik (spårvagnstrafik på spårväg). Den diskussion om förutsättningarna för spårvagnstrafik som pågår berör Skånetrafiken och Region Skåne i hög grad.

Regionstyrelsen har behandlat ärendet 2009-04-06, § 96.

Bilagor

1. Regionstyrelsens beslut 2009-04-06, § 96
2. Nämndens för kollektivtrafik beslut 2009-03-02, § 39

§ 96 Principer för lätt spårtrafik i Skåne (RF)

Diarienummer 0900540

Regionstyrelsens beslut

Regionstyrelsens förslag till regionfullmäktige

1. Regionfullmäktige beslutar att Region Skåne åtar sig att bedriva lätt spårtrafik enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken i Skåne.
2. Regionfullmäktige uppdrar åt regionstyrelsen att, i samband med den pågående åtgärdsplaneringen, verka för att ramen för den skånska RTI-planen (för perioden 2010-2021) utökas för att rymma finansieringen av spåranläggningar för lätt spårtrafik.

Protokollsanteckning

Ewa Bertz (fp) gör bifogad anteckning till protokollet.

Sammanfattning av ärendet

I ett antal skånska städer finns ett intresse och ett växande behov av att införa lätt spårtrafik (spårvagnstrafik på spårväg). Den diskussion om förutsättningarna för spårvagnstrafik som pågår berör Region Skåne i hög grad.

I ärendet finns följande skrivelser

1. Nämndens för kollektivtrafik beslut 2009-03-02, § 39
2. Skrivelse 2009-04-06 från regionstyrelsens ordförande

Yrkande

Uno Aldegren (s) yrkar att regionfullmäktige uppdrar åt regionstyrelsen att, i samband med den pågående åtgärdsplaneringen, verka för att ramen för den skånska RTI-planen (för perioden 2010-2021) utökas för att rymma finansieringen av spåranläggningar för lätt spårtrafik.

Regionstyrelsen bifaller förslag från Uno Aldegren (s) med instämmande av ordföranden Jerker Swanstein.

Sänt till:
Regionfullmäktige

Vid protokollet
Cecilia Eklund

Rätt utdraget intygar



Ulla Olsson

Regionstyrelsen

Protokollsanteckning

2009-04-06



Ärende 2.6 Principer för lätt spårtrafik i Skåne

Nämnden för Kollektivtrafik har behandlat ett ärende om att Region Skåne skall kunna åta sig att bedriva lätt spårtrafik enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken i Skåne. Man bygger sitt beslut på en inledande studie om lätt spårtrafik i Skåne och i skrivelsen till ärendet kan man få uppfattningen att Malmö, Lund o Helsingborg har kommit långt i sin planering. Utifrån detta underlag tar regionstyrelsen sitt beslut som de i sin tur skickar till regionfullmäktige. Jag kan inte mer än beklaga, att man så ensidigt ser på en lösning för att förbättra kollektivtrafiken som det gjorts i detta ärende i stället för att se på alternativ. Dessutom att man ser de tre stora städernas behov, stadsbebyggelse m.m. som likvärdiga kan också ge vissa frågetecken. Undertecknad hade önskat att man byggde för framtiden med nya lösningar som var hållbara i flera generationer. När det gäller Malmö borde man utreda förslag om en fortsatt utbyggnad av citytunneln som i centrala staden skulle gå under mark men längre från kärnan kan gå på fast mark. Skall man få befolkningen att välja kollektivt så måste det vara attraktivt d.v.s. gå ofta, gå fort och kosta rimligt. Det är också viktigt att man ser på staden som helhet när man planerar utbyggnaden av kollektivtrafiken, det skall inte för fula, inte dela gaturummet, inte försvåra för cyklister och fotgängare.

Tyvärr verkar det som om man redan har låst sig för en lösning istället för att se möjligheterna. Jag kan inte mer än beklaga.

Kristianstad dag som ovan

Ewa Bertz(fp)

Datum 2009-04-06
Der 0900540

1 (1)

Regionfullmäktige

Principer för lätt spårtrafik i Skåne

Regionstyrelsens förslag

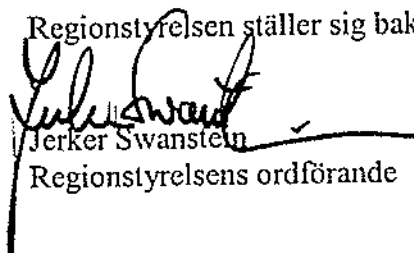
1. Regionfullmäktige beslutar att Region Skåne åtar sig att bedriva lätt spårtrafik enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken i Skåne.
2. Regionfullmäktige uppdrar åt regionstyrelsen att, i samband med den pågående åtgärdsplaneringen, verka för att ramen för den skånska RTI-planen (för perioden 2010-2021) utökas för att rymma finansieringen av spårplanläggningar för lätt spårtrafik.


Ärendebeskrivning

I ett antal skånska städer finns ett intresse och ett växande behov av att införa lätt spårtrafik (spårvagnstrafik på spårväg). Den diskussion om förutsättningarna för spårvagnstrafik som pågår berör Skånetrafiken och Region Skåne i hög grad.

Nämnden för kollektivtrafik har vid sitt sammanträde 2009-03-02, § 39, behandlat ärendet och konstaterar bl a att Region Skånes roll som trafik huvudman i en kommande spårvagnstrafik behöver klarläggas. Nämnden föreslår att Region Skåne ska kunna åta sig att bedriva lätt spårtrafik enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken i Skåne.

Regionstyrelsen ställer sig bakom nämnden för kollektivtrafiks förslag.


Jerker Swanstein
Regionstyrelsens ordförande


Sören Olofsson
Regiondirektör



Region Skåne
Nämnden för Kollektivtrafik

Utdrag från protokoll

Nämndens sammanträde 2009-03-02
Plats: Skånetrafiken, Hässleholm

§39 Beslut inriktning lätt spårtrafik i Skåne
2009.1010

Beslut

Nämnden föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige

1. Region Skåne ska kunna åta sig att bedriva lätt spårtrafik enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken i Skåne.

Anders Rubin (s) anmäler jäv i detta ärende och deltar inte i beslutet.

Sammanfattning

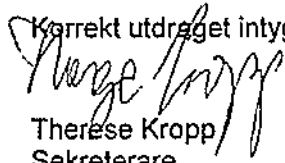
I ett antal skånska städer finns ett intresse och ett växande behov av att införa lätt spårtrafik (spårvagnstrafik på spårväg). Den diskussion om förutsättningarna för spårvagnstrafik som pågår berör Skånetrafiken och Region Skåne i hög grad.

Regionens roll som trafik huvudman i en kommande spårvagnstrafik behöver klargöras. Mathias Schiöth informerade om de grundläggande skälen för att börja planera införande av spårvagnstrafik. Principskissen vad gäller ansvar handlar om att hitta en rollfördelning mellan stat, region och kommun. För Trafik huvudmannens del handlar det om banavgifter, tågdrift, fordon och därtill kopplat underhåll.

Skrivelser

1. Beskrivning av ärendet
 2. PM Lätt spårtrafik i Skåne
-

Korrekt uddraget intygar



Therese Kropp
Sekreterare
2009-03-04

Ärendenummer 14

R	Principer för lätt spårtrafik i Skåne
B	<p>I Lund, Malmö och Helsingborg finns ett stort kommunalt intresse och ett växande behov av att införa lätt spårtrafik (spårvagnstrafik på spårväg). Den diskussion om förutsättningarna för spårvagnstrafik som pågår berör Skånetrafiken och Region Skåne i hög grad.</p> <p>Regionens roll som trafik huvudman i en kommande spårvagnstrafik behöver klargöras.</p>
Följ	Nämnden för kollektivtrafik föreslår regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige besluta att Region Skåne ska kunna åta sig att bedriva lätt spårtrafik enligt samma principer som gäller för den regionala tågtrafiken i Skåne.
Ätg	<p>Beslutsärende</p> <p>Overgripande har formerna för en framtida lätt spårtrafik beskrivits i tågstrategin som beslutades av kollektivtrafiknämnden den 13 oktober 2008 (sid 43).</p> <p>Under våren 2009, i samband med åtgärdsplaneringen för infrastrukturinvesteringar under perioden 2010-2021, kommer tre skånska städer sannolikt att formera sig i ett gemensamt åtagande för att under planperioden starta lätt spårtrafik. Denna trafik kommer att byggas ut etappvis i de tre städerna. Finansiering av spåranslagningar liksom finansiering av drift och underhåll av anläggningarna är åtaganden som städerna sannolikt får stå för. Regionen, såsom trafik huvudman, föreslås stå för finansieringen av trafikeringen, inklusive investering i och underhåll av fordon, allt i likhet med de principer som gäller för Pågatågen i Skåne. Statens roll är fortfarande oklar, men en viktig förutsättning är att de tre städerna kan få 50-75 % statsbidrag för byggandet av spårinfrastruktur.</p>

B	B
B	<p>Kommunledningarna i de tre städerna etablerar kontakter med varandra under vintern. Sannolikt kommer de tre städerna att uppvakta regionledningen under våren för att komma vidare i finansieringsfrågorna samt principerna för hur lätt spårtrafik ska drivas i Skåne. Lunds kommun har i sin tidplan att Lundalänken ska kunna trafikeras med spårvagn redan 2014. Malmö har i sin utredning om stadens framtida kollektivtrafik indikerat att en första spårvagnslinje kan vara i trafik före 2020. Helsingborgs stad är ännu inte lika konkreta, men även där kan man anta att en spårvagnslinje kan vara aktuell kring 2020. Erfarenheter från andra svenska och nordiska städer är att det tar minst tio år från principbeslut till trafikstart för den här typen av kollektivtrafik.</p>
B	<p>En ytterligare beskrivning av bakgrund, status, samt organisatoriska och ekonomiska aspekter finns i bifogad PM.</p> <p>Utredningen "Lätt spårtrafik i Skåne – en inledande studie" som presenterades våren 2007 bifogas som bakgrundsinformation.</p>
B	Inga yttranden.
A	Uppföljning ska ske genom kontinuerlig information angående processens utveckling till kollektivtrafiknämnden samt till regionstyrelse/regionfullmäktige i trafikförsörjningsplan och budget.
Ä	Planeringschef Kerstin Gustafsson

Lätt spårtrafik i Skåne

Förslag till principer för organisation och finansiering

I och med åtgärdsplaneringen av infrastruktur för perioden 2010-2021 har frågan om lätt spårtrafik i Skåne fått hög aktualitet. Malmö stad, Helsingborg stad och Lunds kommun kommer antagligen att ge hög prioritet till spårinfrastruktur för spårvagn i sina inspel till åtgärdsplaneringen, inklusive åtagande om egen medfinansiering.

Bakgrund

Spårvagn införs framförallt för att det finns ett behov av en mer kapacitetsstark kollektivtrafik. När resandeunderlaget i ett stråk är så stort att busstrafiken har svårt att klara uppdraget med acceptabel kvalitet är det dags att införa spårburen trafik. Regionalt är alternativet ofta tågtrafik, som för t ex Malmö-Trelleborg. I andra fall anses lätt spårtrafik vara mer lämpligt än järnvägstrafik. Lokalt i städerna är oftast spårvagn det enda rimliga alternativet.

Spårvagn är jämfört med buss även snabbare, mer strukturbildande, mer komfortabel, miljövänligare och mer estetiskt tilltalande. Spårvagn ger i jämförelse med motsvarande busstrafik ett markant ökat kollektivt resande.

Under 2006-2007 genomförde SSSV-kommunerna, Helsingborg, Skånetrafiken och Banverket en inledande studie om lätt spårtrafik i Skåne. Slutsatsen blev att det finns fem prioriterade projekt som är mest intressanta att eventuellt genomföra. Det handlar om lokala linjer i Malmö, Helsingborg och Lund, samt regionala linjer Helsingborg-Höganäs och Lund-Dalby.

I höstas utfördes en samhällsekonomisk värdering av exempel på lätt spårtrafik i Skånes tre största städer som visar på en mycket god nytta för projekten. Nettouvärdeskvoten ligger uppåt +1,0, vilket betyder att nyttan är dubbel så stor som investeringskostnaden.

Nuläge

Lunds kommun har arbetat med spårvagnsfrågan i flera år, med flera utredningsrapporter bakom sig. Sträckningen längs Lundalänken för en lokal spårväg, som sedan kan förlängas till Dalby, är fastlagd. Kommunens fokus ligger numera på att nå ett genomförande, med finansieringen som nyckelfråga. Målet är högt ställt med trafikstart 2014 på Lundalänken.

Malmö stad har under 2008 genomfört en utredning med namnet Framtidens kollektivtrafik. En slutsats är att spårvagn är ofrånkomligt i minst fem, så kallade, robusta stråk. Ytterligare några starka stråk kan också bli lämpliga för spårvagn. Utredandet fortsätter och stadens ambition är att få med en första spårvagnslinje i infrastrukturplanen för 2010-2021.

Helsingborg stad har liksom Lund arbetat med spårvagnsfrågan under flera år, numera med återupptagen intensitet. En utredning pågår för att kunna nå mer preciserade slutsatser om bl a sträckningar. Trots andra stora infrastrukturbehov, såsom järnvägstunnlar, finns ett starkt intresse för att få en spårvagnslinje på plats inom planperioden.

Således närmar sig behovet för involverade parter – kommun, region och stat – att reda ut frågor om finansiering och organisation. Följande förslag ska ses som ett underlag till fortsatta diskussioner med kommuner och stat.

Förslag till principer för organisation och finansiering

Lätt spårtrafik kan ganska tydligt delas upp i två huvudsakliga beståndsdelar, som ger en lämplig struktur till resonemanget om finansiering och fördelning av ansvar:

- Spårinfrastruktur, inklusive depå för fordonen
- Fordon och trafikering

Spårinfrastruktur

Respektive kommun eller ett kommunalförbund bildat av spårvägskommunerna bör äga och förvalta spårinfrastrukturen, inklusive depåer och matarstationer. Respektive kommun bör stå för investeringen i spårinfrastruktur, med bidrag från staten.

Det kan finnas möjlighet att få upp till 75 % statlig medfinansiering, enligt "särskilda skäl" i det befintliga regelverket för statsbidrag. Annars är 50 % statlig medfinansiering en normal nivå för denna typ av objekt. Förhållandet kan även skilja sig mellan lokala och regionala spår. Staten bör bidra med en större andel till regionala spår, utanför stadsgränsen, i jämförelse med lokala spår.

Kommunerna har flera möjligheter att mildra sin egen insats, genom att t ex tillgodogöra sig markvärdesökningen, införa avgifter eller söka bidrag från annat håll. Projekten brukar normalt sett också innehålla en uppgradering av hela stads- och gatumiljön längs spåren, vilket kan ses som ett extra mervärde som kommunen får på köpet.

Trafikhuvudmannen bör betala en banavgift, i likhet och nivå med hur det fungerar på järnvägen.

Trafikering

Regionen, såsom trafik huvudman, bör bedriva trafiken och införskaffa de fordon som krävs för att bedriva trafiken. Trafikhuvudmannen står även för drift och underhåll av fordonen. Upplägget för fordonen är i likhet med Pågatågen.

Med förutsättning att spårvagn införs i stråk som verkligen har behov av hög kapacitet, så blir driftkostnaderna, inklusive kapitalkostnad för fordon, men exklusive infrastrukturunderhåll, inte högre än med motsvarande busstrafik. I stråk med dessa behov ersätter en spårvagn två bussar, vilket är grunden till en gynnsam ekonomi, trots spårvagnens höga investeringskostnad.

Troligtvis krävs det två olika typer av spårvagnar. En typ av stadsspårvagnar för lokal trafik, med fokus på smidighet och tillgänglighet. Och en typ av regional spårvagn för trafik även utanför stadsgränsen, med fokus på snabbhet och stabilitet.

Fördelning av investeringskostnader

Ovan föreslås att kommunerna, med statlig hjälp, investerar i spårinfrastruktur och att regionen investerar i fordon. Hur investeringskostnaderna fördelas sig med det upplägget kan exemplifieras med sträckan Lund C-Brunnshög. Investeringen i dess infrastruktur landar på cirka 500 mkr, vilket med en avskrivning på 50 år ger en kapitalkostnad på cirka 27,5 mkr/år. Med 50 % statlig medfinansiering blir kapitalkostnaden för kommunen nästan 14 mkr/år. Investeringen i fem stycken fordon kräver cirka 125 mkr, vilket med en avskrivning på 20 år ger en kapitalkostnad på cirka 10 mkr/år. Räknat utifrån kapitalkostnad per år blir fördelning, enligt detta exempel: 27 % för regionen, 37 % för kommunen och resten för staten.

Mattias Schiöth
Mats Améen
Kerstin Gustafsson