

Letbaner.DK

Buddingevej 72 F st th
2800 Kgs. Lyngby
Tlf.: 30 34 20 36

4. september 2008

Notat

Finansiering af letbaneprojekter i Europa

I debatten omkring anlæg af letbaner i Danmark er der ofte stillet spørgsmål til hvordan finansieringen skal skaffes. Er det et statsanliggende som for jernbaner eller er det et lokalt/regionalt opgave, som for den lokale busstrafik, eller kan de privatfinansieres via OPP? Svaret er nok 'lidt af hvert'.

For at finde eksempler på finansiering af letbaner, har vi undersøgt hvordan anlægsudgifter er blevet fordelt ved anlæg af udvalgte letbaner i Europa.

Finansieringsfordelingen svinger meget fra land til land og fra projekt til projekt fra ren lokal- til ren statsfinansiering. Der ses også eksempler på ren privatfinansiering, men det er sjældent.

Som yderpunkter ses at myndighederne i Frankrig nu at optager lån til en del af finansieringen, mens Tyskland har en fast automatisk statsfinansieringsandel på ca. 80%.

Konklusion

Generelt kan man sige at staten næsten altid bidrager med en pæn andel af anlægssummen enten via vejafgifter eller som direkte statsstøtte. De lokale myndigheder bidrager også med en stor andel, således at den samlede finansiering overvejende er offentlig. Med til billedet hører også en gradvist øget privatfinansiering eller låntagning.

Norge

Finansieringen af Bergens ny letbane (Bybanen), sker efter samme principper som for øvrige ny kollektive trafik anlæg i Norge, f.eks. metroen i Oslo:
Staten betaler 75% (en kombination af statsmidler og indkomst fra roadpricing).
De lokale instanser betaler de sidste 25%.

Sverige

I Göteborg udvides sporvejsnettet med en ny ringlinie (projektet Kringen), der har betydet flere nye sporvejsstrækninger. Den sidste del heraf skal anlægges igennem et byfornyset havne kvarter Skepsbron. Finansieringen af denne sporvejsstrækning betaler af Staten 100%, da den indgår i den såkaldte 'Göteborgsoverenskomsten'.

I Stockholm blev den nye Tvärbanan færdigbygget i år 1999, hvor Stockholms Lokaltrafik (SL) fordelte finansieringen således: Staten 20%, Finansiell leasing m.m. 50% og egne midler 30%.

Tvärbanan planlægges nu forlænget til Solna med åbning i år 2013. Finansieringen skal igen være delvist privat, men hvor meget er p.t. ikke afgjort.

Tyskland

Der er en lang tradition i Tyskland for at finansiere offentlige transportprojekter med en høj andel af offentlige midler (skatteyderpenge).

Tysk finansiering af sporveje er siden 1970'erne baseret på det såkaldte Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG), hvilket betyder, at der er klare regler for den offentlige projektf finansiering - uden at bystyret skal forhandle hvert specifikt projekt. Således betaler Stat og Føderal regering ca. 80% af finansieringen.

Princippet er at projektets omkostninger deles imellem staten (20-25%), Regionen /den føderale regering (60%) samt kommuner og trafiksselskaber (15-20%). Ingen private midler.

Der er besluttet ændringer med hensyn til statens bidrag på grund af den føderale reform, men disse vil først træde i kraft fra omkring 2017.

England

Mens Tyskland ofte ses som et land med mere gammeldags finansieringsformer og England som det innovative samfund med moderne finansieringsløsninger, så er situationen i England faktisk værre: Hvis staten ikke ønsker at deltage i finansieringen en letbane i en by, så har de lokale myndigheder ikke lov til at stille op med et lån i stedet.

Der findes i dag fem byer med moderne letbaner i UK. Spredningen i statens deltagelse er dog stor:

Nottingham Express Transit (2004): Statsfinansiering 93% - Andre finansieringer 7%.
Manchester Metrolink, Eccles ext. (2000): Statsfinansiering 11% - Andre finansieringer 89%.

Sheffield Supertram. (1994-95): Statsfinansiering 91% - Andre finansieringer 9%.

Croydon Tramlink. (2000): Statsfinansiering 62% - Andre finansieringer 38%.

Midland Metro. (1999): Statsfinansiering 55% - Andre finansieringer 45%.

I gennemsnit blev investeringer i Englands letbane- og metroprojekter i perioden fra 1980 til nu fordelt således: Statsfinansiering 54% - Andre finansieringer 46%.

Kun ét sted har vi set et delprojekt med 0% tilskud fra staten:
Docklands Light Railway (Bank extension), helt tilbage i 1991.

Modsat blev Docklands Beckton extension finansieret 96% af staten i 1994.

Spanien

Spanien's offentlig bidrag til offentlige trafikprojekter har altid været højt, og selv i de nyligt vedtagne OPP-ordninger (som i Barcelona) er det offentlige tilskud stadig højt. Systemet er baseret på en offentlig startkapital.

Frankrig

Frankrig og franske byer arbejder meget med offentlige lån ("emprunts"). Tilsammen når de frem til næsten 90% af den samlede finansiering. Det faktiske bidrag fra staten er derfor temmelig lavt. Statens bidrag i Frankrig har været større for nogle år siden, men er faldet.

I Frankrig er der en særlig situation som følge af en lokal skat ("versement transport") for byer, henholdsvis deres lokale trafikselskaber. Andelen af lokale offentlige midler ("autofinancement") er langt højere end andre steder.

Den franske strategi kan virke god, da den giver en masse fleksibilitet til de lokale initiativtagere. Hvis regeringen for eksempel ikke er villig til at lægge penge til et regionalt trafikprojekt, så kan den i stedet gøre det muligt således at byerne kan hæve deres egne skattepenge til det.

Strasbourg åbnede sin første letbanelinie i 1994. Finansieringsfordelingen er vist herunder.

Hvis man sammenligner disse lidt ældre tal fra Strasbourg med de efterfølgende tal, kan man se hvordan billedet i Frankrig har ændret sig hen imod øget låntagning.

The cost of the first tram line - FFr 1,940 million excl. tax (at January 1990 prices) - was financed as follows:	
State subsidy	FFr 330 million
Transport tax	FFr 518 million
Direct CUS budget contribution	FFr 176 million
Forecast local government contribution (conseil général at département level, regional council)	FFr 155 million
Network operators' contribution	FFr 63 million
CTS loans	FFr 698 million

Omkostningsfordelingen ved Strasbourgs første letbanelinie i Frankrig (1 Frank = ca. 2 kroner).

Mulhouse nye letbaneanlæg åbnede i 2006 og kostede 249 mio. € for 12 km bysporveje (eksklusive regional del). Finansieringen svarer nogenlunde til Angers, men med lidt højere tilskud, som blev finansieret med:

- 23 mio. € fra den franske stat,
- 10,5 mio. € af Departementet,
- 6,5 mio. € af Alsace-regionen og
- 1,5 mio. € af EU plus
- 24,4 mio. € egenkapital SITRAM (fra den lokal skat),
- 49 mio. € leasing (rullende materiel) og
- 134 mio. € lån.

Den franske stat var dog oprindeligt sat til at give et bidrag på over det dobbelte (49 mio. €).

Valenciennes letbane er også et af de helt aktuelle Franske projekter, som åbnede i 2006. Finansieringen er blevet fordelt således:

<u>Le Détail du financement du tramway (en M€)</u>	
SITURV	107
Etat	41,5
FEDER	5
Conseil Général du Nord	2
Voies Navigables de France	1
Participations diverses	2
Emprunt B.E.I.	110,5
Total	269

Angers har netop påbegyndt opførelsen af en ny letbane som skal åbnes i år 2010.

Den beregnes til at koste cirka 1,8 Mia kroner for 12 km bane (150 mio.kr./km).

Det lader til, at Angers, (forskellig fra andre franske byer som f.eks Mulhouse) ikke bruger den lokale skat direkte til disse investeringer, men foretrækker at betale renterne for lånet med den!

Den er finansieret således:

- 9 % af EU, den franske stat og regionen.
- 7 % autofinancement og
- 84 % lån!

HB d. 04.09.2008

Kilder:

Rådgiver Axel Kuehn, Karlsstrasse 127, D 76137 Karlsruhe, kuehn.axel@web.de

SL: Årsberättelse 2003, side 28

Det Kongelige Samferdselsdepartement: Arbejdet med Bybanen i Bergen, d. 08.01.2003