



**Trafikudvalget**

**Til:** Udvalgets medlemmer og stedfortrædere  
**Dato:** 4. november 2008

**Rapporten "Finansiering af kollektiv bytrafik, Trafikministeriet 1995"**

Efter forslag fra Jonas Dahl (SF) omdeles vedlagt rapporten "Finansiering af kollektiv bytrafik" fra Trafikministeriet (1995).

Med venlig hilsen

Jesper Thinghuus,  
udvalgssekretær

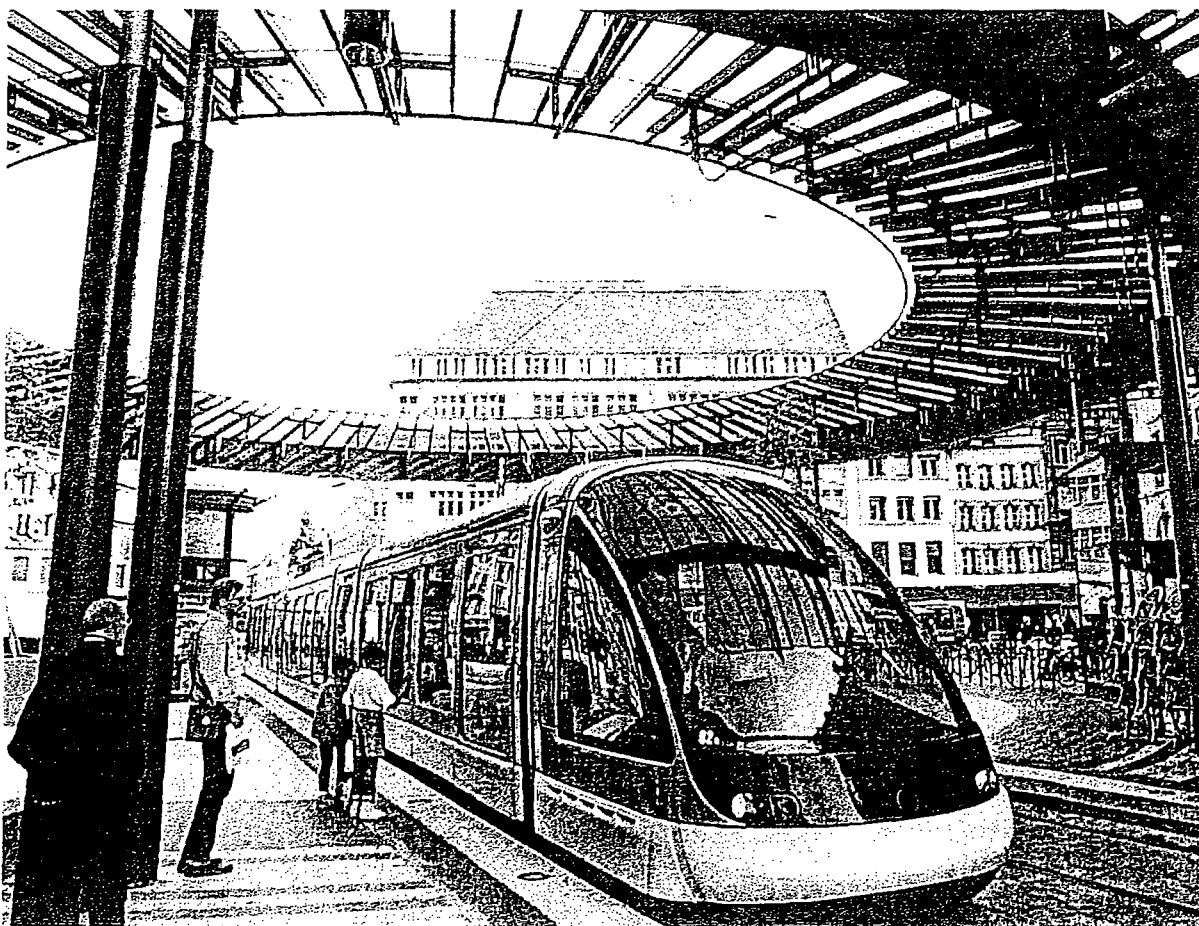
Trafikministeriet  
Finansieringsudvalget for kollektiv bytrafik

Juni 1995

---

## ***FINANSIERING AF KOLLEKTIV BYTRAFIK***

---



Finansiering af kollektiv bytrafik

Trafikministeriet  
Århus sporveje  
HT

Juni 1995

Materiale til møde den 27. juni 1995.

*Forsidefoto af sporvogn i Strasbourg venligst udlånt af ABB*

## Finansiering af kollektiv bytrafik

### Indholdsfortegnelse

#### Finansiering af kollektiv bytrafik - del 1

1. Indledning .....	1
Baggrund .....	1
Udvalgets opgaver og sammensætning .....	1
Afrapportering af udvalgets arbejde .....	2
2. Finansieringsproblemer .....	2
3. Udenlandske finansieringsmodeller .....	3
Frankrig .....	4
Tyskland .....	5
England .....	6
Sverige .....	8
4. Vurdering af de udenlandske modeller .....	8
5. Beregningseksempler .....	11
Letbaner i Århus og København .....	11
6. Sammenfatning .....	12

#### Finansiering af kollektiv bytrafik - del 2

1. Indledning .....	17
1.1. Definitioner .....	17
Kollektiv bytrafik .....	17
Sporvej, letbane og automatbane .....	18
1.2. Afgrænsning .....	18
2. Finansieringsinstrumenter .....	18
2.1. Statsligt tilskud .....	19
Frankrig .....	20
<i>Grenoble</i> .....	21
<i>Strasbourg</i> .....	22
Storbritannien .....	24
<i>London Docklands</i> .....	25
<i>Manchester</i> .....	27
<i>Sheffield</i> .....	28
Sverige .....	29
<i>Stockholm</i> .....	31
<i>Göteborg</i> .....	33
<i>Malmö</i> .....	34

Tyskland .....	35
<i>Saarbrücken</i> .....	36
<i>Frankfurt am Main</i> .....	37
Opsamling .....	39
Skema: Statlige støttesystemer i Storbritannien og Tyskland .....	41
Skema: Statlige støttesystemer i Sverige og Frankrig .....	43
2.2. Tilskud fra lokale myndigheder .....	45
2.3. Øremærkede skatter .....	45
Benzin- og dieselaftgift .....	45
Versement transport .....	46
2.4. Privat finansiering .....	47
FDBOM-kontrakter .....	47
Tilskud fra erhvervslivet .....	48
Salg af aktier .....	48
Realisering af værdistigning .....	49
2.5. Lånearrangementer .....	49
2.6. EU-midler .....	50
Den Europæiske Fond for Regional Udvikling .....	50
Den Europæiske Investeringsbank .....	51
Øvrige EU-støtteordninger .....	52
2.7. Øvrige finansieringsinstrumenter .....	52
Parkeringsafgifter .....	53
Færdsels- og parkeringsbøder .....	53
Overførsel af midler fra vejbudgetter .....	53
Bompengefinansiering/roadpricing .....	53
Krydssubsidiering .....	54
Omlægning af takstsystem .....	54
Bilag A	
Informationsindsamling .....	55
Bilag B	
Anvendte omregningskurser .....	61
Litteraturliste .....	62

---

# ***FINANSIERING AF KOLLEKTIV BYTRAFIK***

## ***DEL 1***

---



---

## 1. Indledning

### Baggrund

I maj 1994 blev der efter aftale mellem Trafikministeren og HT's bestyrelse nedsat et udvalg mellem Trafikministeriet, HT og Århus sporveje, der skulle se på finansiering af investeringer i kollektiv bytrafik i andre europæiske lande.

Baggrunden for udvalgets nedsættelse var, at både HT og Århus sporveje i 1993 fremlagde forslag om at indføre letbaner i København og Århus. Et overslag på de samlede anlægsomkostninger, dvs. faste anlæg og rullende materiel, for HT's projekts første etape er på ca. 2 mia. kr., og er i Århus skønnet til ca. 1 mia. kr.

For HT's vedkommende svarer det til en gennemsnitlig årlig investering på godt 400 mio. kr. over en 5-årig periode eller til en årlig forøgelse af de samlede kommunale og amtskommunale anlægsbudgetter i Hovedstadsområdet med godt 10%, svarende til en forøgelse af det (amts)kommunale tilskud med 45%. For Århus sporveje er det tilsvarende tal ca. 350 mio. kr. over en 3-årig periode. Det svarer til omkring 1/3 af de samlede anlægsudgifter i Århus kommune eller til mere end en fordobling af det nuværende kommunale tilskud til Århus sporveje.

Finansiering af anlægsomkostninger i den størrelsesorden ligger over, hvad der umiddelbart er plads til på HT's og Århus sporvejes nuværende budgetter.

Tilsvarende forhold gør sig gældende for lokale trafikselskaber i andre europæiske storbyer. På trods af dette sker der i disse år en kraftig udbygning af letbanesystemer rundt omkring i Europa. Selvom København også er med i dette felt gennem bygningen af Ørestadsbanerne, kan det med henblik på en eventuel yderligere udbygning af skinnnebårne kollektive trafiksystemer være af interesse at studere, hvordan finansieringsproblemet er blevet løst andre steder.

### Udvalgets opgaver og sammensætning

Med baggrund i ovenstående fik udvalget til opgave

- at gennemgå og vurdere udenlandske finansieringsmodeller for den kollektive trafik i storbyer
- at foretage en sammenligning med det eksisterende danske system
- at vurdere potentialer samt fordele og ulemper ved indførelse af supplerende finansieringsinstrumenter eller -modeller til anlæg og drift af kollektiv bytrafik.

Udvalget har primært haft til opgave at undersøge, hvordan satsninger på den kollektive bytrafik i form af anlægs- og materieltunge investeringer i letbaner

og andre sporbundne systemer er blevet finansieret. Udvalget har ikke haft til opgave at foretage en vurdering af, om de fremlagte forslag fra HT og Århus sporveje og de realiserede projekter rundt omkring i Europa er trafikalt og økonomisk velbegrundede.

Udvalget fik følgende sammensætning:

Planlægningschef Hans-Carl Nielsen, Trafikministeriet (formand)  
Specialkonsulent Erik W. Toft, Trafikministeriet  
Stud. scient. adm. Petra Thorgaard, Trafikministeriet  
Vicedirektør Per Als, HT  
Direktør Leif Marcussen, Århus sporveje  
Stud. merc. int. Lene Jensby (sekretær)

Udvalget har afholdt 8 møder og været på en 3 dages studietur til Frankfurt am Main i Tyskland, Strasbourg i Frankrig og Sheffield i England.

### Afrapportering af udvalgets arbejde

Udvalgets afrapportering falder i to dele, som skal ses som et hele. Første del sammenfatter resultaterne af udvalgets overvejelser. Anden del består af en mere indgående beskrivelse af finansieringsmodeller og finansieringsinstrumenter i primært Frankrig, Tyskland, England og Sverige samt en beskrivelse af totalfinansieringen af enkelte trafikprojekter.

## 2. Finansieringsproblemer

Forudsætningen for, at det er relevant at diskutere finansieringsmuligheder for investeringer i et kollektivt trafikprojekt, er:

- at projektet er trafikalt hensigtsmæssigt og samfundsøkonomisk fornuftigt
- at projektet politisk har en tilstrækkelig eller passende høj prioritet

Givet, at trafikprojektet opfylder disse betingelser, er det af stor betydning for finansieringsmulighederne, om projektet i sig selv skaber tilstrækkeligt med indtægter til at kunne betale drift, forrentning og afskrivning, eller om der behøves et tilskud for at kunne forrente og afdrage initialinvesteringen.

I tilfælde af, at projektet ud over at være samfundsøkonomisk rentabelt også kan løbe rundt rent driftsøkonomisk, er der forudsætning for, at projektet kan finansieres på almindelige markedsvilkår. I Danmark ville det i praksis forudsætte en lempelse af trafikselskabernes begrænsede låneadgang.

Hvis projektet ikke i sig selv er driftsøkonomisk rentabelt, består finansieringsproblemet for trafikselskabet først og fremmest i at sikre sig et tilskud til gennemførelsen af den del af investeringen, som ikke er driftsøkonomisk



begrundet. Derudover kan der være behov for et lånearrangement på almindelige markedsvilkår for den driftsøkonomisk begrundede del af investeringen.

For lokale trafikselskaber, der som HT og Århus sporveje har deres væsentligste indtægtskilder fra brugerbetaling og et skattefinansieret driftstilskud, er der inden for uændrede tilskudsrammer begrænsede muligheder for at bidrage til finansieringen af den ikke forretningsmæssigt begrundede del af investeringen. Trafikselskabet kan principielt bidrage gennem:

- besparelser på andre aktivitetsområder, som ikke er begrundet i investeringen
- realisering af aktiver
- øget brugerbetaling

Størsteparten af den ikke driftsmæssigt begrundede del af investeringen må finansieres af de lokale og/eller centrale myndigheder. I form af kontante bidrag til gennemførelse af investeringen; i form af garantier, som sænker låneomkostningerne eller i form af, at trafikelskabet gives mulighed for at opkræve særlige skatter eller afgifter.

Begge disse former kan optræde i forskellige varianter, hvor tilskudsgiverne på forskellig måde kan betinge sig at få del i eventuelle gevinster i projektet, der ligger ud over det forventede.

Endelig kan tilskuddet komme fra private, som på anden måde drager fordel af investeringen.

Set fra et snævert producentsynspunkt har det ikke betydning for trafikelskabet, i hvilken form tilskuddet gives, hvilken offentlig myndighed tilskuddet kommer fra og hvordan det finansieres, blot det er tilstrækkeligt til at gennemføre investeringen på et forretningsmæssigt fornuftigt grundlag.

Trafikselskabet kan som producent af serviceydelser have en planlægningsmæssig interesse i at vide, om muligheden for tilskud er en generel ordning, der kan anvendes på bestemte typer af projekter, eller om der er tale om en projektspecifik ordning.

Da hovedparten af investeringerne i den kollektive bytrafik ikke kan finansieres på almindelige markedsvilkår, er vægten i den følgende gennemgang af finansieringsmodellerne for de udvalgte lande lagt på at belyse, hvordan tilskudsordningerne er udformede, og hvordan tilskuddet finansieres.

### 3. Udenlandske finansieringsmodeller

Ansvar for den kollektive bytrafik er overalt i Europa almindeligvis et lokalt anliggende, idet de nødvendige driftstilskudsmidler tilvejebringes gennem lo-

kalt/regionalt udskrevne skatter og afgifter afhængig af national tradition. Det svarer til forholdene i Danmark.

Dette mønster brydes imidlertid, når der etableres nye, større bytrafiksystemer som letbaner eller undergrundsbaner. Det er disse mere ekstraordinære situationer, udvalget har interesseret sig for.

Udvalget har i sit arbejde særligt beskæftiget sig med eksempler fra Frankrig, Tyskland, England og Sverige. Det er udvalgets vurdering, at disse fire lande giver et meget godt indtryk af, hvad der i disse år rører sig på finansieringsfronten i Europa.

### Frankrig

Den franske stat støtter gennemførelsen af lokale trafikselskabers særligt store investeringer i den kollektive bytrafik som sporvogne, letbaner og metro på to måder. Dels gennem direkte statstilskud, dels ved at åbne mulighed for, at de lokale franske trafikselskaber kan opkræve en lokalt baseret arbejdgiverafgift, versement transport, til brug for finansiering af drift af og investeringer i den lokale kollektive trafik.

Den statslige pulje var i perioden 1989 - 1993 på i alt FRF 5,7 mia. (DKK 6,5 mia.). En nødvendig betingelse for at få statstilskud er, at projektet forbedrer rentabiliteten i trafiksystemet, øger tilgængeligheden og skaber et sammenhængende og moderne trafiksystem. Derudover kræves det, at projektet bliver bedømt som bedre end lignende projekter fra andre byer. Er man kommet gennem nåleøjet, ydes der statsstøtte på op til 40% af den samlede investering (rullende materiel dog undtaget), og støtten fastsættes på basis af det billigste alternativ, såfremt der er flere. Denne regel er et indirekte krav om, at der sker en lokal medfinansiering af projektet.

Ved anlægget af Grenoble-sporvognen gav staten FRF 372 mio. (DKK 423 mio.) i statsstøtte, hvilket svarer til godt 27% af den samlede investering (inkl. rullende materiel). I Strasbourg gav staten FRF 330 mio. (DKK 376 mio.) til anlæg af "le tramway", hvilket svarer til 17% af den samlede investering (inkl. rullende materiel). Begge investeringer omfattede væsentlige forbedringer af bymiljøet.

"Versement transport" eller transporttilskuddet må opkræves af de lokale trafikmyndigheder i byområder med over 30.000 indbyggere og opkræves hos arbejdgivere med mere end 9 ansatte. Afgiften beregnes som en procentdel af de samlede lønudgifter. Procentdelen fastsættes af de lokale myndigheder. I byområder er maksimumsatsen 1%, men den kan komme op på 1,75%, når den ansvarlige trafikmyndighed har gennemført en statsstøttet investering i infrastrukturen for den kollektive trafik. Transporttilskuddet indbringer uden for Paris FRF 8 mia. (DKK 9,1 mia.) om året.

Det, der kendetegner situationen i Frankrig, er:

- at der fra statens side er afsat midler til medfinansiering af den kollektive trafikks infrastruktur. Midlerne finansieres af statens almindelige indtægter
- at staten ikke tager del i den efterfølgende driftsrisiko
- at der stilles kvalitative krav til trafikprojektet for, at projektet kan opnå statstilskud
- at kun infrastrukturen af den samlede investering kan få tilskud, og der er sat maksimumsgrænser for tilskudsandelen, hvilket i praksis er det samme, som at der kræves lokal medfinansiering
- at staten har givet de lokale trafikmyndigheder mulighed for at opkræve en særlig arbejdsgiverafgift, som ikke er øremærket til investeringsformål, men som alt andet lige forbedrer det lokale trafikalskabs muligheder for at deltage i finansieringen af infrastrukturinvesteringer.

### Tyskland

I Tyskland støtter de statslige og regionale myndigheder massivt investeringer i den kollektive bytrafik. I perioden 1993-1996 er der afsat godt DEM 6 mia. (DKK 24 mia.) om året til formålet. Halvdelen af midlerne til puljen finansieres over en benzinafgift, som er øremærket til formålet.

20% af midlerne sættes af i en forbundspulje, medens de resterende 80% lægges ud i særlige puljer, som administreres af delstatsmyndighederne. De enkelte delstaters andel af midlerne er baseret på et vægtet tal for delstaternes andel af de registrerede motorkøretøjer.

Midlerne fra forbundspuljen har til formål at støtte større bybaneinvesteringer, dvs. investeringer over DEM 100 mio. (DKK 393 mio.). Rullende materiel dækkes ikke. Det er muligt at opnå 60% i tilskud til investeringen. Tidligere østtyske byer kan dog få helt op til 90%. Tilskuddet varierer for forskellige anlægskategorier. Desuden bliver tilskudsprocenten fastsat på grundlag af billigste alternativ.

Støtteformålene for delstatspuljerne er stort set alle former for investeringer i kollektiv bytrafik og bestemte kategorier af vejinvesteringer. Der ydes eksempelvis støtte til service- og ledbusser, terminaler, park & ride anlæg, busprioritering, anlæg og forbedringer af busbaner, sporveje, u-baner m.m. I delstatspuljerne er støtteprocenten på op til 75. Tidligere østtyske byer kan opnå op til 90%.

Kriterierne for tildeling af støtte er samstemmende for de to puljer. Projekterne skal indgå i en samlet trafikplan for området og skal udvise en positiv samfundsøkonomisk rentabilitet. Til det sidste formål har tyskerne udarbejdet en særlig håndbog i "kost-nutzen" beregninger, som skal følges. Selv om kriterierne er opfyldt, er det ikke sikkert, at man får tilskud. Det afhænger af, om der er bedre og mere rentable projekter andre steder.

Blandt de trafikinvesteringer, der har modtaget støtte i de senere år, er opgraderingen af Stuttgarter Strassenbahn, som kostede DEM 2,2 mia. (DKK 8,6 mia.). Heraf har forbund og delstat dækket 70%, Stuttgart by 10% samt trafikselskabet de sidste 20%. Ved anlægget af Saarbahn i Saarbrücken, som påbegyndtes i marts 1995, og hvor de samlede omkostninger er budgetteret til DEM 550 mio. (DKK 2,2 mia.), er finansieringen sådan, at forbundet dækker 40%, delstaten andre 40%, medens det lokale trafikselskab selv står for 20%.

Det, der kendetegner situationen i Tyskland, er:

- at der fra statens side er afsat betydelige midler til medfinansiering af den kollektive bytrafiks infrastruktur. Halvdelen af disse statslige tilskudsmidler finansieres gennem en særlig benzinafgift
- at staten ikke tager del i den efterfølgende driftsrisiko
- at der stilles krav om, at trafikprojektet indgår i en samlet trafikplan for området, og der stilles relativt detaljerede krav til dokumentation af projektet
- at trafikselskabet kan få støtte til såvel infrastruktur som rullende materiel, men at der stilles krav om en lokal medfinansiering. Tilskudsprocenten varierer for de forskellige udgifter. Der er sat maximumsgrænser for tilskudsgrundlaget på de enkelte udgiftsarter.

### England

Staten åbner også i England mulighed for at støtte særligt store investeringer i den kollektive bytrafik, dvs. projekter, der overstiger GBP 5 mio. (DKK 48 mio.). Der ydes kun støtte til et projekt ad gangen. I 1994/95 er det South Yorkshire Supertram i Sheffield, der modtager statsstøtte.

Der kan i princippet ydes statsstøtte på op til 50% af den del af investeringen, som ikke er driftsøkonomisk begrundet. De resterende 50% forventes dækket af den opdragsgivende part, hvad enten der er tale om lokale myndigheder eller et privat konsortium. Der er ikke fastsat et bestemt årligt beløb, som staten kan støtte et projekt med.

For at kunne komme i betragtning til støtte, skal man ved hjælp af en cost-benefit analyse påvise, at projektets eksterne nytte, dvs. nytte for ikke-brugere, overstiger det støttebeløb, der søges om. Det er tillige et ønske, at

den private sektor involveres så meget som muligt. Det vil sige, at udformning, anlæg, drift og vedligeholdelse skal udbydes.

Blandt de trafikinvesteringer, der har modtaget støtte i de senere år, er Manchester Metrolink, som er en 31 km lang bybane hovedsagelig anlagt på gamle jernbanespor. Af de GBP 145 mio. (DKK 1,4 mia.), som banen kostede, gav staten 33% i tilskud, medens den lokale trafikmyndighed betalte knap 50% af investeringen. Resten blev finansieret via tilskud og lån fra EU.

Et andet bybanesystem, som har modtaget tilskud, er som nævnt South Yorkshire Supertram i Sheffield. Det samlede anlægsbudget for banen er på GBP 240 mio. (DKK 2,3 mia.). Heraf yder staten et direkte tilskud på GBP 67 mio. (DKK 637 mio.) og stiller derudover med et statsgaranteret lån på GBP 71,2 mio. (DKK 677 mio.), hvor alle låneomkostninger betales af staten. Derudover indgår der i budgettet et bidrag til investeringen fra firmaer langs ruten på GBP 8 mio. (DKK 76 mio.). Resten blev finansieret via tilskud og lån fra EU med statslig betalte låneomkostninger.

Et særligt eksempel er Docklands Light Rail, hvor grundværdistigning som følge af etableringen af letbaner i Londons gamle havneområde har bidraget til finansieringen heraf. Docklands er så vidt vides sammen med Ørestadsbanerne de eneste egentlige eksempler på finansiering via grundværdistigning i Europa.

Det, der kendetegner situationen i England, er:

- at der fra statens side afsættes midler til medfinansiering af den kollektive trafiks infrastruktur. Midlerne finansieres af statens almindelige indtægter.
- at staten ikke deltager i den efterfølgende driftsrisiko
- at der stilles krav til dokumentation af projektets positive eksterne virkninger
- at der tages stilling til et projekt ad gangen
- at det er et udtrykt ønske at private, der drager fordele af investeringen, også bidrager til projektets finansiering. I praksis har det dog vist sig yderst sjældent at kunne realiseres
- at tilskudsformen er fleksibel og afhængig af de konkrete omstændigheder
- at bestemte dele af investeringen ikke på forhånd er udelukket fra at indgå i tilskudsgrundlaget

### Sverige

I slutningen af 1980'erne blev der i Sverige igangsat et større udredningsarbejde om storstadstrafik. Formålet var at fremskaffe et planlægningsgrundlag for at begrænse biltrafikkens sundheds- og miljøskadelige effekter og danne grundlag for udvikling i Sveriges storbyer, dvs. Stockholm, Göteborg og Malmø, samt undersøge, hvilke lovændringer der behøves for at begrænse biltrafikken.

Med udgangspunkt i dette udredningsarbejde blev der i 1990 sat gang i de politiske forhandlinger mellem de lokale myndigheder i de nævnte områder og staten om de fremtidige trafikinvesteringer og finansieringen af dem.

I disse aftaler indgår bl.a. også en aftale om bygningen af en 'snabbsporvej' i Stockholm. Anlægget af denne finansieres af et statstilskud på 42%, medens de regionale myndigheder finansierer den resterende del.

I Göteborgaftalen er der tale om en samlet investeringspakke på SEK 10 mia. (DKK 8 mia.), hvoraf SEK 2 mia. (DKK 1,6 mia.) vedrører den kollektive bytrafik. Heraf betaler staten omkring 50% af de samlede investeringer.

Det, der kendetegner situationen i Sverige, er:

- at staten har accepteret at gå med ind i finansieringen af samlede trafikløsninger i storbyområder
- at staten ikke deltager i den efterfølgende driftsrisiko
- at statsstøtten blev stillet til rådighed på betingelse af, at der kunne opnås enighed lokalt om en samlet investeringspakke for den trafikale infrastruktur
- at staten ikke på forhånd har sat grænser for sit finansielle engagement med hensyn til udgifter, som man vil medfinansiere
- at der stilles krav om lokal medfinansiering

## **4. Vurdering af de udenlandske modeller**

Det er et vigtigt fællestræk ved de betragtede udenlandske finansieringsmodeller, at staten via et tilskud bidrager til finansieringen af store investeringer i den lokale kollektive trafikinfrastruktur, og herefter overdrager kompetence og ansvar for aktiviteten samt finansieringen af den løbende drift og vedligeholdelse til det lokale niveau.

Et andet vigtigt fælles træk i de udenlandske finansieringsmodeller er, at der kræves lokal medfinansiering til alle udgifter.

Det er udvalgets vurdering at disse to principper hensigtsmæssigt ville kunne overføres til Danmark.

Det kan endvidere konstateres, at der ikke i de undersøgte lande er noget reelt tilskudselement fra privat side til etablering/forbedring af den kollektive bytrafik. Private interesser optræder således i praksis alene i forbindelse med selve bygge- og driftsopgaven og da på entreprenørbasis.

Endelig kan det bemærkes, at der ikke i noget land er etableret nogen automatisk ret til tilskud på baggrund af objektive kriterier. Udløsning af tilskud er altid en konkret statslig beslutning.

I alle de undersøgte lande skal staten konkret godkende de enkelte projekter. Grundlag og kriterier herfor er forskellige i de enkelte lande.

I alle lande skal det dokumenteres, at projektet på en fornuftig måde indgår i en samlet trafikløsning for byområdet.

I den ene ende af skalaen er Sverige, hvor der blev forhandlet en samlet plan for trafikinvesteringerne i området, før tilskuddet til den kollektive trafik blev udløst. I Tyskland skal projektet ligeledes indgå i en samlet plan, uden at denne plan dog har karakter af en politisk aftale som i Sverige, medens der i Frankrig og England ikke kræves dokumentation for, at projektet har været igennem en tværgående trafikpolitisk prioriteringsproces. I Tyskland og England stilles der tillige krav om, at der gennemføres en cost-benefit analyse af projekterne, før statspengene udløses.

I Frankrig og især i Tyskland forsøger man derudover at kontrollere projektets udformning gennem forskellige refusionsprocenter for forskellige udgiftsarter og ved at opstille regler for, hvordan den tilskudsberettigede udgift opgøres.

Det er udvalgets vurdering, at hvis der skal gives statslige tilskud til investeringer i den kollektive bytrafiks infrastruktur, ville det være hensigtsmæssigt at kræve, at projektet indgår i en samlet trafik- og miljøhandlingsplan for de enkelte byområder. Denne plan bør angive forskellige relevante alternativer for at nå målsætningerne i planen.

Da der er tale om relativt omkostningstunge projekter, er det endvidere nødvendigt, at der for hver af de betragtede alternativer foretages en dybtgående samfundsøkonomisk projektvurdering. Formålet med samfundsøkonomisk projektvurdering er at tilvejebringe struktureret information om et projekts målsætning og samfundsmæssige konsekvenser til brug for den politiske beslutningstagen.

Den samfundsøkonomiske projektvurdering omfatter tre elementer:

- problemformulering
- konsekvensbeskrivelse
- vurdering

Problemformuleringen skal gøre rede for hvilke målsætninger og opgaver, projektet skal opnå, hvilke alternative løsningsmuligheder, der foreligger samt gøre rede for eventuelle mål- og/eller interessekonflikter.

Konsekvensbeskrivelsen af de forskellige løsningsmuligheder bør omfatte de konsekvenser, som skønnes relevante for beslutningstagen samt fordelingen af disse på relevante institutioner og befolkningsgrupper.

Den endelige vurdering af, hvilke konklusioner der bør drages, må naturligvis foretages af de politiske beslutningstagere. Men da store infrastrukturprojekter giver anledning til mange og i visse tilfælde svært overskuelige konsekvenser, er der til hjælp i denne proces udviklet forskellige hjælpeværktøjer, herunder cost-benefit analyser.

Disse beregninger adskiller sig fra traditionelle virksomhedsøkonomiske analyser af en given investering ved, i den udstrækning det er muligt, at tage højde for konsekvenser, der er væsentlige i en samfundsmæssig sammenhæng, men ikke nødvendigvis er relevante i en snæver virksomhedsøkonomisk sammenhæng. De adskiller sig endvidere fra de virksomhedsøkonomiske beregninger ved at se bort fra subsidie- og skattemæssige forhold.

En væsentlig forskel mellem de undersøgte lande er måden, det statslige tilskud finansieres på. I Tyskland sker det via øremærkede afgifter, medens det i Frankrig og England og Sverige finansieres over statens almindelige indtægter. Derudover er der den franske vorsement transport, som har karakter af en - lokalt besluttet - øremærket afgift.

Det er udvalgets vurdering, at det vil ligge i naturlig forlængelse af den danske tradition for finansiering af trafikinvesteringer, at en eventuel dansk tilskudsordning finansieres over statens og de lokale myndigheders almindelige skatteindtægter, dvs. indgår i det almindelige bevillingssystem.

En yderligere forskel mellem landene er graden af sikkerhed, hvormed de lokale trafikmyndigheder kan regne med et statsligt tilskud til deres infrastrukturinvesteringer. I Tyskland og til dels i Frankrig er der en indarbejdet tradition for, at byerne, hvor investeringerne i bybanesystemer overhovedet kan komme på tale, før eller siden får adgang til de statslige tilskud. I England, hvor man tager en by ad gangen, er chancen for at komme i betragtning noget mindre. Endelig har man ikke meldt noget fast ud i Sverige.

Det er udvalgets vurdering, at antallet af byer i Danmark, hvor det overhovedet giver mening at tale om bybaneinvesteringer, er så beskedent, at det ikke er fornuftigt at tilvejebringe en generel pulje til at støtte store investeringer i den kollektive bytrafiks infrastruktur, men at man i stedet bør tage stilling fra sag til sag.



## 5. Beregningseksempler

For at illustrere de udgiftsmæssige konsekvenser af en dansk ordning for statslig medfinansiering af større investeringer i den kollektive bytrafik har udvalget, med udgangspunkt i de fremlagte letbaneforslag fra henholdsvis HT og Århus Sporveje, skitse-mæssigt gennemregnet tre forskellige finansieringsmodeller.

### Letbaner i Århus og København

HT og Århus Sporveje har som nævnt fremlagt skitseforslag til indførelse af letbaner i henholdsvis København og Århus.

I Århus drejer det sig om anlæg af tre radiallinjer gående fra et centralt knudepunkt syd, vest og nord ud af byen.

HT's forslag er en ringlinie og radiallinjer, hvor en første selvstændig etape kunne være en dobbelt radiallinie Husum - København centrum - Rødovre.

I nedenstående tabel 1 er vist et skønsmæssigt investeringsomfang og -afløb for projektet i Århus og for første etape af en letbane i København.

Tabel 1: Investeringsoversigt for anlæg af letbaner i Århus og København.

	1. år	2. år	3. år	4. år	5. år	I alt
<b>Århus</b>						
Projektering	15	10	5			30
Anlæg	100	300	200			600
Rullende materiel	0	185	185			370
<b>I alt</b>	<b>115</b>	<b>495</b>	<b>390</b>			<b>1.000</b>
<b>HT</b>						
Projektering	30	20	10			60
Anlæg			200	600	400	1.200
Rullende materiel				370	370	740
<b>I alt</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>210</b>	<b>970</b>	<b>770</b>	<b>2.000</b>

Ifølge de foreløbige skøn regner Århus sporveje med et forbedret driftsresultat på omkring 25 mio. kr. årligt, mens HT regner med et forbedret årligt driftsresultat på omkring 50 mio. kr.

I nedenstående tabel 2 er fordelingen af finansieringsbyrden mellem de to trafikelskaber og staten vist for tre forskellige finansieringsprincipper:

1. Trafikselskabet yder det forretningsmæssige, staten yder den resterende del
2. Investeringen deles 50/50 inkl. rullende materiel
3. Investeringen deles 50/50 idet trafikselskabets gevinst forlods inddrages

Tabel 2: Fordeling af investeringsbyrde ved forskellige finansieringsprincipper

	Model 1		Model 2		Model 3	
	HT	Århus	HT	Århus	HT	Århus
Stat	1,4 mia.	0,7 mia.	1 mia.	0,5 mia.	0,8 mia.	0,4 mia.
Trafikselskab	0,6 mia.	0,3 mia.	1 mia.	0,5 mia.	1,2 mia.	0,6 mia.

## 6. Sammenfatning

Udvalgets arbejde har vist, at statslig medfinansiering af store investeringer i den kollektive bytrafik bliver brugt som et vigtigt instrument i trafikpolitikken i de undersøgte lande. Staten og de lokale myndigheder løfter i fællesskab de økonomiske byrder, der er forbundet med store investeringer i den kollektive trafikinfrastruktur i storbyerne.

I Tyskland, England og Frankrig har staten årligt afsat et beløb til brug for medfinansiering af lokale kollektive trafikinvesteringer. Finansieringen af disse puljer varierer, og der er forskelle i tilskudsprocenter og tilskudsgrundlag.

I princippet kan alle byer, der har planer om kollektive trafikinvesteringer, der falder ind under støtteordningen, søge om tilskud. Fælles er det dog, at de projekter, der modtager tilskud, er vurderet til at give samfundsmæssigt positive effekter. Hvert enkelt projekt bliver særskilt vurderet, og der træffes særskilt beslutning om hvert enkelt projekt. Der er med andre ord ikke tale om en tilskudsordning alene efter objektive kriterier.

Heroverfor står Sverige, hvor der ikke er afsat et årligt beløb, men hvor staten har afsat et engangsbeløb på baggrund af en konkret vurdering af trafikproblemerne i Malmø, Göteborg og Stockholm og i samarbejde med de lokale myndigheder har lavet en aftale om de nødvendige trafikinvesteringer i de tre områder, og hvordan disse skal finansieres. Der er med andre ord ikke tale om en generel finansieringsordning, men om en finansieringsordning efter fælles overenskomst.

Hvis man på baggrund af de udenlandske erfaringer ønsker at overveje en dansk, statslig finansieringsmodel, kunne følgende karakteristika være af interesse:

- ⊙ Lokal medfinansiering som betingelse for statslig støtte.

- Ansvar for drift og vedligehold bibeholdes hos trafikselskabet.
- Tilskudssøgende projekter skal indgå i en samlet trafik- og miljø-handlingsplan for de enkelte byområder.
- Der skal for tilskudssøgende projekter udarbejdes en samfundsøkonomisk analyse.
- Eventuelle statslige tilskud finansieres over statens almindelige indtægter.
- Der oprettes ikke en fast pulje, men tages konkret stilling fra sag til sag.



---

***FINANSIERING AF KOLLEKTIV BYTRAFIK***

***DEL 2***

---



## 1. INDLEDNING

Til grund for udvalgets overvejelser er gennemført et litteraturstudie omkring finansiering af kollektiv bytrafik i andre primært vestlige lande. En række af disse lande er studeret mere detaljeret. Det drejer sig om Frankrig, Storbritannien, Sverige og Tyskland. En uddybende beskrivelse af informationsindsamlingen kan ses i bilag A.

Rapportens anden del gennemgår resultatet af udvalgets studie.

Indledningsvist vil rapportens centrale begreb, "kollektiv bytrafik", blive defineret ligesom en afgrænsning af rapportens emneområde vil blive foretaget. Dernæst indkredses en række andre begreber, som anvendes i rapporten.

Resten af rapporten er bygget op omkring de forskellige finansieringskilder, som udvalget er blevet opmærksom på i sit arbejde. Overordnet set drejer det sig om statsligt tilskud, tilskud fra lokale myndigheder, øremærkede skatter, privat finansiering, lånearrangementer, EU-midler samt diverse mindre finansieringsinstrumenter.

Rapporten igennem vil der blive nævnt beløb i udenlandsk valuta. Disse beløb er i parentes omregnet til danske kroner. Nationalbankens middeltkurser fra ultimo 1994 benyttes (se bilag B), uanset at det nævnte beløb eventuelt er i 1990-værdi. Omregningen er altså ikke et udtryk for en præcis dansk værdi, men blot et fingerpeg om beløbsstørrelserne.

### 1.1. Definitioner

#### Kollektiv bytrafik

Til brug for denne rapport har udvalget valgt at definere "kollektiv bytrafik" som følger:

*Samordning af flere husstandes transportbehov gennem et transportsystem indenfor et byområde. Dette transportsystem må - som regel mod betaling - benyttes af alle, som måtte ønske det.*

Der vil i denne rapport blive refereret til flere forskellige bytransportsystemer. En del er velkendte, som eksempelvis bustrafik, regionaltog, lokaltog, metro. Nyere systemer som letbane og automatbane kræver imidlertid en nærmere præcisering - også i forhold til sporvejssystemet.

### Sporvej, letbane og automatbane

Der eksisterer ingen præcise definitioner, men en række retningslinier kan anvendes i denne forbindelse.

En sporvogn vil overvejende køre i gadetrafik, men kan også have strækninger i eget tracé og i tunnel.

Letbane er betegnelsen for et sporbundet transportsystem, som er karakteriseret ved muligheden for at køre både i gadetrafik, i eget tracé, i tunnel og på højbane. En letbane vil overvejende køre i eget tracé.

En automatbane minder om en letbane, men er førerløs og kører derfor altid i eget afskærmet tracé. Ørestadsselskabets automatbane betegnes også "mini-metro" og "bybane".

## 1.2. Afgrænsning

Ofte driver statsbanerne en S-bane eller anden lokalbane i de større byer. Disse baner finansieres generelt af staten, underlagt en helt særlig lovgivning i forhold til den øvrige del af den kollektive bytrafik (busser, sporveje m.v.), der er de lokale myndigheders ansvar.

Når de forskellige statslige støtteordninger for større investeringer i kollektiv trafik gennemgås, ses kun på de ordninger, der falder uden for statsbanernes ansvarsområde.

## 2. FINANSIERINGSINSTRUMENTER

Kollektiv trafik er som hovedregel en forretningsmæssigt underskudsgivende aktivitet. Samfundet har imidlertid en interesse i en velfungerende kollektiv trafik både af udviklingsmæssige og sociale årsager samt af miljø- og fremkommelighedshensyn. Derfor er kollektiv trafik langt de fleste steder en offentlig opgave.

Ansvar for drift af og investeringer i kollektiv bytrafik ligger i de fleste lande hos de lokale myndigheder, det være sig enten kommune eller amt. Således også i Danmark.

I forbindelse med store investeringer har de lokale trafikselskaber som regel kun mindre mulighed for selv at varetage finansieringen. I Danmark skyldes det blandt andet en begrænset låneramme. Derfor inddrages andre aktører. Oftest kommer den største hjælp fra statens side, når man ser til udlandet, men også andre finansieringsinstrumenter anvendes.



Udvalget er gennem sit arbejde blevet opmærksom på følgende finansieringsinstrumenter:

- Statsligt tilskud
- Tilskud fra lokale myndigheder
- Øremærkede skatter
- Privat finansiering
- Private eller offentlige lån
- EU-tilskud
- EU-lån
- Øvrige finansieringsinstrumenter

Finansiering gennem brugere (billetindtægter) af en trafikinvestering er ikke taget med i denne gennemgang, da det i Danmark og udlandet er en naturlig forudsætning for enhver investering i kollektiv trafik, at der søges indtægter fra brugere, og at et eventuelt overskud på driften kan anvendes til at servicere lån eller nye investeringer.

I det følgende vil ovenstående finansieringskilder blive gennemgået.

## 2.1. Statsligt tilskud

I alle lande, der indgår i udvalgets detaljerede studie, ydes statstilskud på basis af faste ordninger til større investeringer i den kollektive bytrafik.

Under gennemgangen af de statslige støtteordninger i de forskellige lande, indledes for hvert land med et skema, hvoraf det fremgår hvilke store investeringer, der er foretaget indenfor kollektive bytransportsystemer i pågældende land indenfor de seneste år. Det fremgår endvidere, hvilke investeringer, der planlægges, samt hvilke projekter der er på undersøgelsesstadiet. Projekterne i den sidste kategori er meget usikre. De planlagte projekter er lidt mere sikre, men i sagens natur endnu ikke realiserede og ofte ikke forhandlet finansielt. DSBs "Light Rail Study 1993" samt "Jane's URBAN TRANSPORT SYSTEMS" danner baggrund for denne information.

Under de forskellige lande vil en række cases blive gennemgået. Hver case indledes med et kort skema, der redegør for byens størrelse (byens størrelse incl. opland står i parentes), trafikselskab, betjeningsformer for kollektiv trafik, passagertal samt selvfinansieringsgrad, hvor det har kunnet oplyses.

I opsamlingen i slutningen af afsnittet om statsligt tilskud er hovedpunkterne i de statslige støtteprogrammer opsummeret i skemaform.

## FRANKRIG

Større nyere investeringer i kollektiv bytrafik: Grenoble (sporvej - 1987), Lille (automatbane (VAL) - 1983), Lyon (metroudvidelser 1991), Nancy (trolleybus beg. af 1980'erne), Nantes (letbane 1985), Paris (letbane - 1992), Rouen (letbane 1994), St. Etienne (sporvejsmodernisering), Strasbourg (sporvej - 1994), Toulouse (automatbane - 1993).

Planlagte investeringer: Bordeaux (automatbane - 1996), Caen (sporbus), Montpellier (letbane - 1998), Paris (letbane - 1995; automatbane - 1996), Toulouse (letbane - 1996), Valenciennes (letbane - 1996).

Forundersøgelser: Amiens (letbane), Bagnères-de-Bigorre (automatbane, kabel), Chamonix (letbane), Le Treport (letbane, bjergbane), Nancy (lokalbaneopgrad. til letbane), Nantes (udvidelse af letbane), Nice (let-/automatbane), Orleans (letbane), Rennes (automatbane), Tours (letbane/guided bus).

Investeringer i kollektiv trafik er normalt et lokalt anliggende i Frankrig. Staten træder til i tilfælde af særligt store investeringer som sporvogns-, letbane- og metrosystemer og har op gennem 1980'erne tilskyndet til eldrift.

Som kriterier for tildeling af statsstøtte kan nævnes en forbedret rentabilitet for trafiksystemet, øget tilgængelighed, sammenhæng i og ikke mindst modernisering af trafikssystemet.

Der ydes statsstøtte på op til 30%<sup>1</sup> af den samlede investering (rullende materiel undtaget), og støtten fastsættes på basis af det billigste alternativ, såfremt der er flere.

Fra 1989 til 1993 var der afsat FRF 5,7 mia. (DKK 6,5 mia.) til formålet. Dette relativt lave beløb skal ses i lyset af, at den kollektive trafik modtager store midler (FRF 17,5 mia. (DKK 20 mia.) alene i 1993) fra en lokalt baseret arbejds giverafgift, *versement transport*, som staten i begyndelsen af 1970'erne gav franske trafiksselskaber mulighed for at få som indtægt.

De nærmere detaljer omkring afgiften vil blive gennemgået under afsnittet om øremærkede skatter.

Som eksempler på større investeringer, der har modtaget statsstøtte til finansieringen, kan nævnes de nye sporvejssystemer i Grenoble og Strasbourg.

---

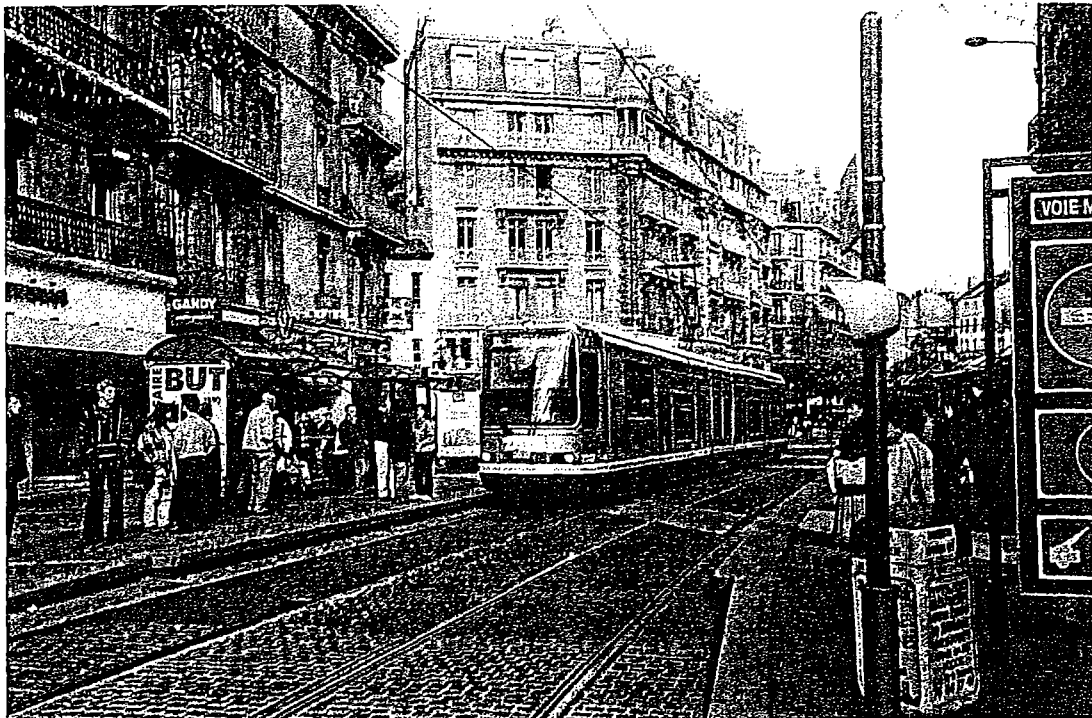
<sup>1</sup> Ifølge Generalsekretær Jacques Robert fra det franske trafikministerium, Conseil National des Transports, ydes op til 40% i nogle tilfælde.

Grenoble

Indbyggere: 150.000 (370.000) Pass./år mio.: Bus/trolley 28, sporvej 23.	Trafikselskab: SEMITAG, fælleskommunalt.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, trolleybus, sporvej, (lokal jernbane).	Selvfinansieringsgrad, bus + trolley: 40%. Tilskud fra arbejdsgivere og kommuner.

Grenoble-sporvognen, TAG, der blev bygget i midten af 1980'erne og åbnede i 1987, fik FRF 372 mio. (1987) (DKK 423 mio.) i statsstøtte ud af en samlet investering på FRF 1.372 mio. (DKK 1.561 mio.).

Statsstøtten svarede til godt 50% af investeringen i faste anlæg eller godt 38% af faste anlæg og rullende materiel. Set i forhold til den samlede investering, der blandt andet også omfattede forbedringer af bymiljøet, var statsstøtten på godt 27%.



Sporvognen i Grenoble

Foto: Henrik Effersøe

En udvidelse af nettet fik i 1990 FRF 150 mio. (DKK 171 mio.) i statsstøtte til en investering på i alt FRF 780 mio. eller FRF 514 mio. excl. rullende materiel (hhv. DKK 888 mio. eller DKK 585 mio.). Det svarer til en statslig finansieringsandel på 19% incl. rullende materiel og på 25% excl. rullende materiel.

Grenoble-nettet er i dag 14,6 km langt, har 32 stoppesteder og 38 vogne.

Strasbourg

Indbyggere: 252.000 (378.000) Pass./år mio.: Bus 43.	Trafikselskab: Compagnie des Transports Strasbourgeois (fælleskommunalt).
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, ny sporvej, (lokal jernbane).	Selvfinansieringsgrad (bus): 52,3% + 3% andre indtægter, tilskud fra arbejdsgivere og kommuner.

I 1960 blev sporvognen nedlagt i Strasbourg. I 1970'erne tog ideer om at genindføre sporvognen så småt form. Det førte til en byrådsbeslutning i 1985 om at anlægge et automatbanesystem som det, der kører i Lille.

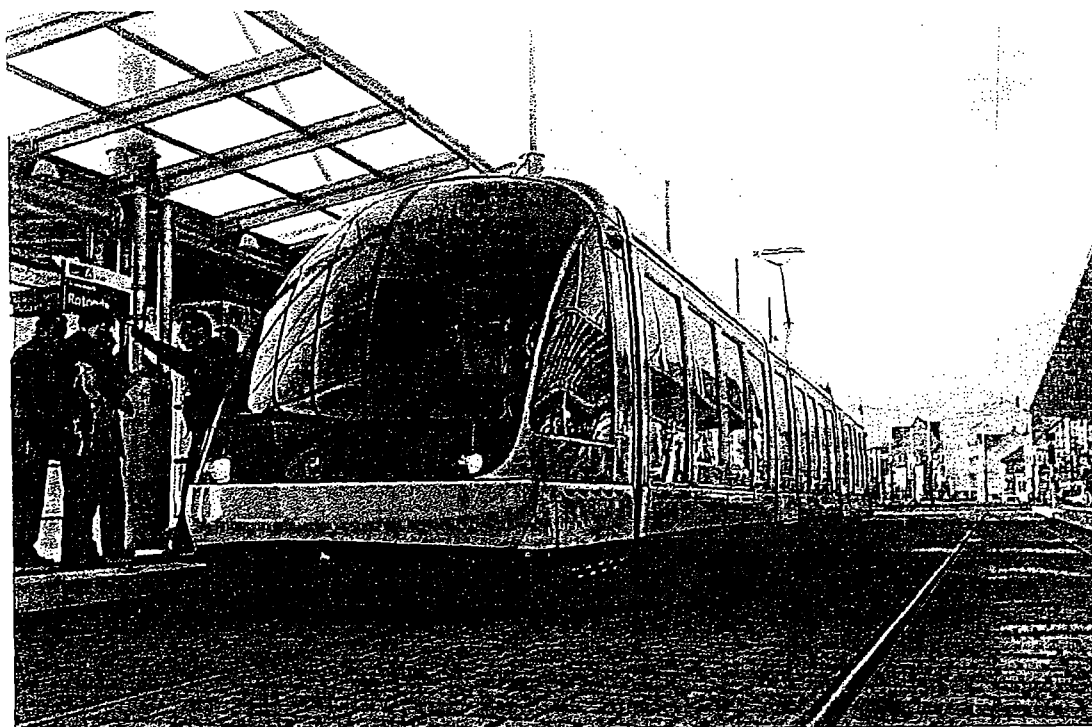
Efter byrådsvalget i 1989 blev disse planer skrinlagt til fordel for en moderne sporvogn<sup>2</sup>. Resultatet, som kan ses på forsiden af denne rapport, stod færdigt i slutningen af 1994.

Strasbourgs moderne sporvej er et 12,6 km langt system, hvoraf 1,4 km ligger i tunnel. Der er 24 stoppesteder, og systemet betjenes med 26 vogne.

Som en integreret og væsentlig del af projektet indgik en renovering af bycentrum og arealer i tilknytning til sporvejen samtidig med en trafikal reorganisering af den indre by, hvor biler fremover ikke kan køre igennem, men kun køre ud samme vej som de kører ind.

<sup>2</sup> Begrundelserne for at ændre beslutningen var følgende:

- 1) En automatbaneløsning skønnedes at være 2-3 gange så dyr som en letbaneløsning.
- 2) En automatbane i tunnel ville ikke give det ønskede løft til bymiljøet.
- 3) En automatbane i tunnel ville betyde en dårligere tilgængelighed til det kollektive trafiksystem som følge af større stoppestedsafstande og trapper til tunnelperronerne.



Spørgvognsstoppested i Strasbourg

Foto udlånt af ABB

Investeringen og finansieringen fordelte sig som følger i Strasbourg:

Investeringsoversigt:

Omlægning af underjordiske netværk (vand, gas, telefon m.v.) samt arkæologiske undersøgelser	125	6%
Kunstneriske arbejder og underjordiske arbejder (broer, tunnel, underjordisk station)	392	20%
Ledninger og luftinstallationer	116	6%
Spor, udstyr og spornet	397	21%
Remise (garageopstilling og vedligeholdelse af rullende materiel)	185	10%
Rullende materiel	369	19%
Hjælpesystem til banens drift	99	5%
Forsikringer og administration/ledelse af anlæg og arbejder	199	10%
Uforudsete udgifter	58	3%
I alt (mio. FRF uden skat, 1990-francs)	1940	100%

## Finansieringsoversigt:

Statsstøtte	330	17%
Versement transport	518	27%
Støtte fra Communauté Urbaine de Strasbourg (lokale skatter)	176	9%
Støtte fra Regionen	60	3%
Støtte fra Departementet	103	5%
Bidrag fra nettene (vand, renovation m.v.)	63	3%
Lån (mange banker, 44% fra Den Europæiske Investeringsbank)	690	36%
<b>I alt (mio. FRF uden skat, 1990-francs)</b>	<b>1940</b>	<b>100%</b>

Den samlede investering<sup>3</sup> var på FRF 1940 mio. i 1990-francs (DKK 2.208 mio.). Heraf gav staten FRF 330 mio. (DKK 376 mio.) i tilskud svarende til 17% af investeringen. Ser man bort fra udgifter til rullende materiel, var den statslige andel på 21%.

Det forventede passagertal er ca. 75.000 rejsende pr. dag.

## STORBRITANNIEN

<u>Større nyere investeringer i kollektiv bytrafik:</u> Newcastle-upon-Tyne (metro - 1980), London Docklands (automatbane 1987), Manchester (letbane 1992), Sheffield (sporvej 1994).
<u>Planlagte investeringer:</u> Croydon (letbane - er iværksat), Birmingham (letbane - evt. 1997), Leeds (letbane evt. 1996).
<u>Forundersøgelser:</u> Belfast (letbane), Bristol (letbane/guided bus), Cambridge (guided bus), Cardiff (let-/automatbane), Chatham, (letbane), Chester (letbane), Edinburgh (letbane), Glasgow (letbane), Gloucester (letbane), Hull (guided bus), London (sporvej), Luton (guided bus), Middlesbrough (guided bus), Milton Keynes (letbane), Newcastle upon Tyne (guided bus), Nottingham (letbane), Plymouth (letbane), Portsmouth (letbane), Preston (letbane), Reading (letbane), Stoke-on-Trent (letbane), Swindon (letbane).

Også i Storbritannien er investeringer i kollektiv bytrafik normalt et lokalt anliggende, men ved særligt store projekter med eksterne nyttevirkninger kan statslig støtte være en del af finansieringen.

Støtten ydes til "rapid transit"-projekter, der overstiger GBP 5 mio. svarende til DKK 47,5 mio. Der ydes kun støtte til ét projekt ad gangen. I 1994/95 er det South Yorkshire Supertram (Sheffield), der modtager statsstøtte.

<sup>3</sup> Heri er udover faste anlæg medregnet rullende materiel, omlægning af underjordiske net til vand, gas, telefon m.v., arkæologiske undersøgelser, kunst, remiser, driftssystem, forsikring og uforudsete udgifter.

Det særlige ved det engelske system er, at der tilskyndes til, at erhvervslivet involveres i projekterne eller meget gerne står som opdragsgiver i stedet for lokale myndigheder. I praksis er betydningen, at anlægsarbejder m.v. udliciteres af den opdragsgivende part, som er de lokale myndigheder.

Der kan ydes statsstøtte på op til 50% af et projekts manglende finansiering, såfremt alle øvrige sædvanlige finansieringsmuligheder er udtømt. De resterende 50% forventes dækket af den opdragsgivende part, hvad enten det er de lokale myndigheder eller et privat konsortium.

Det vigtigste kriterium for tildeling af statsstøtte er, at projektet vil medføre eksterne nyttevirkninger eller fordele for ikke-brugere, der overstiger det støttebeløb, der søges om. Det kan eksempelvis være øget fremkommelighed for biltrafikken, mindsket forurening, regional økonomisk udvikling m.v. Den efterfølgende drift af projektet skal forventes at være overskudsgivende.

Det er et krav, at den private sektor involveres så meget som muligt. Det vil sige, at design, anlæg, drift og vedligeholdelse som oftest skal udbydes. Det er også velset, at finansieringen udbydes.

Der er ikke afsat et fast budget til investeringsstøtte. Det tilrettelægges på basis af forhandlinger med lokale myndigheder, der har et godkendt projekt. De seneste tal, der kan oplyses, er GBP 31 mio. (DKK 295 mio.) i 1990/91 og GBP 21 mio. (DKK 200 mio.). I disse lave beløb indgår ikke den meget væsentlige støtte, der ligger i de yderst lempelige lånevilkår som eksempelvis rentefritagelse, som regeringen i flere tilfælde har stillet til rådighed.

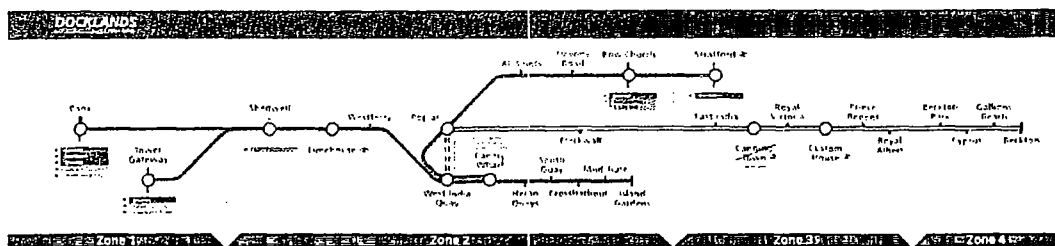
Som eksempler på større investeringer, der har modtaget statsstøtte til finansieringen kan nævnes automatbanen i Docklands i 1980'erne, letbanen i Manchester og sporvejen i Sheffield (South Yorkshire) i 1990'erne.

### London Docklands

Indbyggere (London): 6.800.000 Pass./år, mio.: Automatbane 7.	Trafikselvskab: Docklands Light Railway Ltd.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, metro, lok./reg. jernbane, automatbane.	Selvfinansieringsgrad: Ikke oplyst. (Trafikselvskab ejes af statsligt udviklingselskab).

Docklands Light Railway (DLR) åbnede i 1987. Målet med anlægget af systemet var at danne basis for at vende udviklingen til det bedre i Londons gamle havneområde. I starten foregik aktiviteterne gennem det nu nedlagte Greater London Council. Herfra blev de overført til London Docklands Development Corporation (LDDC), som ejes af Miljøministeriet, som i 1992 også overtog det fulde ejerskab af Docklands Light Railway Ltd.

Docklands udbygning og finansiering er sket over fire etaper ud af i alt seks mulige. Linieføringen fremgår af nedenstående plan.



Linieføringen på Docklands Light Railway

*Første fase* fra Island Gardens til Stratford og Tower Gateway kostede GBP 80 mio. (DKK 761 mio.) og var finansieret af regeringen. Den førte til banens åbning i 1987 med i alt 11 vogne, 15 stationer og et net på 13 km.

*Anden fase* var en opgradering af det oprindelige system. Det indebærer en kortere udvidelse af linienettet til London City (finanscentrum), hvor Canary Wharf-stationen og undergrundsstationen Bank blev åbnet i slutningen af 1991. Endvidere blev der anskaffet 35 vogne.

Udvidelsen var blevet nødvendig på baggrund af den trafikale udvikling i området samt løfter omkring udvikling af den trafikale infrastruktur, som regeringen havde afgivet til et større udviklingskonsortium med interesser i området.

Investeringen var på GBP 300 mio. (DKK 2,9 mia.), hvoraf regeringen gav knap to trediedele. Den sidste trediedel kom fra udviklingskonsortiet Olympia & York og blev overvejende finansieret af et lån fra den Europæiske Investeringsbank.

Den *trede fase* blev igangsat som kernen i et forsøg på at "genoplive" East London og skabe en trafikløsning, som gav mulighed for hurtigt at komme til og fra det centrale London såvel som Canary Wharf i London Docklands. Den 8 km lange udvidelse med bl.a. højbaneføring gik til Beckton og inkluderede 11 nye stationer, anskaffelse af yderligere 45 nye vogne samt et automatisk signalsystem. Alt i alt kostede tredje fase GBP 350 mio. (DKK 3,3 mia.). Den blev finansieret af særlige midler, der var øremærket til en "genoplivning" af området. Denne del af DLR åbnede i 1994.

Den *fjerde fase*, som blev besluttet i 1993, er en udvidelse af nettet på godt 4 km under floden Thames til Lewisham. Anlægget skal stå færdigt i 1998. Her er der planlagt en FDBOM-licitation<sup>4</sup>, hvor flere konsortier på nuværende tidspunkt er blevet prækvalificerede. Det vindende konsortium skal finansiere

<sup>4</sup> FDBOM-licitation (Fund, design, build, operate and maintain): En finansierings-, design-, anlægs-, drifts- og vedligeholdelses-licitation.



anlægget af udvidelsen og vedligeholde det under driften. DLR skal så betale en rådighedsafgift samt en afbenyttelsesafgift, som vil variere med antallet af passagerer. På denne måde deles de økonomiske risici. Det konsortium, der har den største risikovillighed, hvilket afspejles i deres afbenyttelsesafgift, vil som udgangspunkt blive foretrukket. Koncessionen vil vare 25 år fra 1996, hvilket betyder, at det vindende konsortium har incitament til at blive færdig med anlægsfasen hurtigst muligt, så driften kan komme i gang og indtjeningen dermed begynde.

### Manchester

Indbyggere: 451.000 (2.600.000) Pass./år mio.: Bus 187, tog 24, letbane 11,5.	Trafikselskab: Greater Manchester Public Transport Executive.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, lokal jernbane, ny letbane.	Selvfinansieringsgrad: Bus: 69% + 26% rabattilskud (amt) + 5% andre indtægter.

**Manchester Metrolink** er en bybane på 31 km, der åbnede driften i 1992. Finansieringen af de omkring GBP 145 mio.<sup>5</sup> (DKK 1,4 mia.), som banen kostede, blev fordelt som følger (i millioner pund):

Greater Manchester Passenger Transport Authority	69
Staten	48
European Investment Bank	15
European Regional Development Fund	13
I alt	145

Det vil sige, at statsstøtten dækkede 33% af investeringen.

Hele systemet alt inklusive ejes af Greater Manchester Passenger Transport Authority (GMPTA), men både design, anlæg, drift og vedligeholdelse ligger hos koncessionsselskabet GMML<sup>6</sup>, som er 75,3% privatejet<sup>7</sup>, for en periode

<sup>5</sup> Grunden til den relativt lave sum er, at eksisterende spor blev benyttet til store dele af banestrækningen. Endvidere er GBP 145 mio. nettoinvesteringen, dvs. investeringen efter bidrag fra driftsselskabet på GBP 5 mio. (koncessionsafgift) og andre bidrag på GBP 4 mio. er trukket fra.

<sup>6</sup> Greater Manchester Metrolink Limited.

<sup>7</sup> GEC Alstom, Mowlem og AMEC ejer hver 25,1% af aktierne, mens Greater Manchester Roadcar Company Ltd og Greater Manchester Passenger Transport Executive ejer 12,35% hver. Sidstnævnte er den udøvende offentlige transportmyndighed.

på 15 år. Konsektionsselskabet sætter selv taksterne og betaler til gengæld en afgift til GMPTA.

### Sheffield

Indbyggere: 528.000 (1.300.000) Pass./år mio.: Bus 101.	Trafikselskab: South Yorkshire Public Transport Executive.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, regional jernbane, ny sporvej.	Selvfinansieringsgrad: Ikke oplyst. Tilskud fra reg. myndigh. til ikke-kommerciel drift.

**South Yorkshire Supertram** i Sheffield, der er et 22 km langt sporvejssystem med 42 stoppesteder, åbnede driften i begyndelsen af 1994, men byggeriet fortsætter også i 1995. Der er 25 vogne med en kapacitet på 250 passagerer, heraf 88 siddepladser.

Investeringen gennemførtes via en design-&-build kontrakt gennem det dertil oprettede selskab South Yorkshire Supertram Limited 1 (SYSL1) og var fordelt finansieringsmæssigt som følger:

<b>Tilskud (mio. pund)</b>	
Tilskud fra staten	66,6
Tilskud fra EU	13,3
Bidrag fra developers	8,0
<b>Lån (mio. pund)</b>	
Statsgaranterede; rente betalt af stat	71,2
Lån (herunder Den Europæiske Investeringsbank); omkostningerne skal dækkes af salget af driftsselskabet	81,7
<b>I alt (mio. pund)</b>	<b>240,6</b>

Budgettet er på i alt GBP 240 mio. (DKK 2,3 mia.). Statens støtte ydes i grove træk som 50% i direkte tilskud og 50% i rentefri lån og kreditgodkendelser. Regeringen dækker alle låneomkostninger. Derudover bidrager EU (Regional-fonden og den Europæiske Investeringsbank) og private investorer langs Supertrams rute.

Hvad angår bidrag fra private investorer, har disse ifølge trafikmyndigheden været meget arbejdskrævende at opnå. Endvidere er bidragene ikke betalt endnu, - der kun givet tilsagn herom.

Betingelserne for regeringens støtte var, at systemet ikke har behov for driftstilskud, og at det privatiseres for en koncessionsperiode på 30 år (både drift og vedligehold). Derudover var grundene til støtten, at projektet medfører fordele til "ikke-brugere" gennem øget fremkommelighed, forbedring af miljø og medvirken til økonomisk genoplivning af byen.

Driftsselskabet vil blive privatiseret efter 2 års fuld drift af Supertram. Spor og sporgvogne vil dog fortsat være ejet af South Yorkshire Passenger Transport Executive (SYPT), som også indtil videre ejer driftsselskabet 100%. Taksterne fastsættes af driftsselskabet selv.



South Yorkshire Supertram i Sheffield bykerne

Foto: Henrik Effersøe

Reelt er Supertram fuldt finansieret af staten. SYPT betaler de renter, der kan dækkes af driften. De resterende dækkes af staten. SYPT skal også lægge et minimalt årligt afdrag på sine lån.

## SVERIGE

### Større nyere investeringer i kollektiv bytrafik:

Planlagte investeringer: Stockholm (letbane), Göteborg (sporvej og letbane), Norrköping (sporvejsudvidelser).

Forundersøgelser: Helsingborg (letbane), Uppsala (automatbane).

Statsstøtten til investeringer i kollektiv trafik ydes i Sverige primært på basis af de såkaldte storstadsforhandlinger. Disse forhandlinger blev igangsat i 1990 med statsligt udpegede forhandlingsledere i de tre storbyregioner Stockholm, Göteborg og Malmöhus. Formålet var at forbedre miljøsituationen, øge tilgængeligheden samt skabe bedre forudsætninger for udvikling i regionerne.

Forhandlingerne drejede sig om at skabe sammenhængende og fremtidssikrede trafikale løsninger for regionerne, og resultatet er brede politiske overenskomster mellem kommuner, amter, vejvæsen, Banverket, trafikelskaber m.v. samt staten.

De statslige midler, som indgår i overenskomsterne, fordeles gennem flere kanaler, nemlig infrastrukturtilskud, overførte vejmidler og amtstrafikanlægsplanen (LTA).

Infrastrukturtilskuddene, der samlet udgør SEK 5,5 mia. (DKK 4,5 mia.), blev stillet til rådighed af staten, såfremt parterne i de berørte regioner kunne nå en samlet trafikinvesteringsoverenskomst.

Finansieringen af investeringer i kollektiv trafik via overførte vejmidler blev muliggjort, idet parterne enedes om bilafgifter (bompenge) som finansiering for overenskomsternes vejinvesteringer.

Udover disse særlige tilskud findes de såkaldte Amtstrafikanlægsplaner ("Länstrafikanlägningsplan", LTA), som er mere permanente ordninger. Det er 10-årsplaner, der revurderes hvert tredje år. Hvis et projekt falder indenfor planens rammer, kan det opnå statsstøtte på op til 50% af investeringsomkostningerne (i særlige tilfælde kan ydes op til 75%). Rullende materiel samt istandsættelse og vedligehold er ikke støtteberettiget.

Støtteberettigede projekter under LTA er projekter, der ikke indgår i statens vejnet eller banenet. Det kan være regionale kollektive trafikanlæg, gadeanlæg for kollektiv persontrafik, sporanlæg for regional kollektiv persontrafik, som "tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov" samt anlæg af stationer, terminaler m.v. for trafikanternes trivsel og velbefindende med at benytte kollektiv trafik<sup>8</sup>.

For sporanlæg er følgende anlægsomkostninger støtteberettigede: Banedæmpninger, tunneller, broer, viadukter, "ballast", sveller, spor, signal og sikkerhedsanlæg, strømforsyningsanlæg, godtgørelser/erstatninger for jord/grunde og indgreb samt administration.

For øvrige investeringer er følgende anlægsomkostninger støtteberettigede: Alle udgifter, som er direkte henførlige til anlægsprojektet, godtgørelser for jord/grunde, indgreb og eventuelt også skade samt administration.

---

<sup>8</sup> Kommunikationsdepartementet: "Förordning (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.", Stockholm okt. 1988, s. 1.

Stockholm

Indbyggere: 674.000 (1.600.000) Pass./år mio.: Bus 230, metro 260, sporvej 2, tog 62 .	Trafikselskab: AB Storstockholms Lokaltrafik.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, sporvej, metro, lok. jernbane, letbaneprojekt.	Selvfinansieringsgrad: 30% + 6% andre indtægter, tilskud fra amtet.

**Stockholm-overenskomsten**, eller Dennispaketet som den også kaldes, er en aftale om investeringer for omkring SEK 36 mia. (DKK 29 mia.). Investeringerne fordeler sig som følger:

- Vejnettet SEK 18,2 mia. (DKK 14,8 mia.)
- Kollektiv trafik SEK 15,8 mia. (DKK 12,9 mia.)
- Supplerende vej- og kollektiv trafikfaciliteter SEK 1,9 mia. (DKK 1,6 mia.)

Hovedposterne i de kollektive trafikinvesteringer er udbygning af jernbane, udbygning og istandsættelse af tunnelbane, anlæg af en "hurtigsporvej" samt anskaffelse af miljøvenlige køretøjer.

Investeringerne og finansieringen heraf for den kollektive trafik ser ud som følger (i mio. svenske kroner, 1992-priser):

## Dennispaketet:

Investering		Finansiering	
Jernbane	3.919	Banverket	2.174
		Statstilskud (infrastruktur)	1.559
		Statstilskud (amtstrafikanlæg)	106
		Overførte vejmidler (stat)	80
Tunnelbane	7.334	Statstilskud (infrastruktur)	1.592
		Statstilskud (amtstrafikanlæg)	900
		Amt	3.664
		Overførte vejmidler (stat)	1.178
Hurtigsporvej etape 1	2.057	Statstilskud (infrastruktur)	699
		Amt	1.186
		Overførte vejmidler (stat)	172
Hurtigsporvej, etape 2 + 3	2.100	Afgøres i 1996	2.100
Miljøvenlige køretøjer	340	Afgøres i 1996	340
I alt	15.750	I alt	15.750

Stadig er finansieringen af knap SEK 2,5 mia. (DKK 2 mia.) ikke fastlagt.

Det samlede billede viser, at staten indtil videre dækker SEK 8,6 mia. (DKK 7 mia.), hvilket svarer til 55% af investeringerne. Ser man bort fra jernbanedelen af Dennispaketet, er der tale om SEK 6,5 mia. (DKK 5,3 mia.), hvilket svarer til 41% af investeringerne<sup>9</sup>.

Det projekt, der især falder indenfor udvalget interesseområde, er "hurtigsporvejen". Finansieringen af denne fordeler sig som følger (mio. SEK):

<sup>9</sup> Af hele Dennispaketet inklusiv vejinvesteringer m.v. udgør statens støtte 19%.

## Hurtigsporvej:

År	1992	1993	1994	1995	1996	1997	I alt
<b>Investeringsbehov</b>							
	113	219	576	628	310	211	2057
<b>Finansiering</b>							
Stockholms Amt	113	160	295	266	177	175	1186
Statstilskud til infrastruktur		59	281	322	37		699
Overførte statslige vejmidler				40	96	36	172
<b>I alt</b>	<b>113</b>	<b>219</b>	<b>576</b>	<b>628</b>	<b>310</b>	<b>211</b>	<b>2057</b>
Statens andel	0%	26,9%	48,8%	57,6%	42,9%	17,1%	42,3%

Det fremgår, at staten gennem forskellige kilder har ydet tilskud til "hurtigsporvejen" på SEK 871 mio. (DKK 710 mio.), hvilket svarer til 42% af den samlede investering i etape 1.

Statens tilskud er delvist finansieret ved overførte vejmidler, idet vejprojekterne i Dennispaketet finansieres ved bompenge.

Göteborg

Indbyggere: 431.000 Pass./år mio.: Bus 10, sporvej/letbane 70.	Trafikselskab: Stadstrafiken Göteborg.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, sporvej/letbane, lok. jernbane.	Selvfinansieringsgrad: 40%. Tilskud fra kommune.

I Göteborg er den samlede investeringspakke for kollektiv bytrafik, veje og regionaltoget på i alt godt SEK 10 mia.<sup>10</sup> (DKK 8,1 mia.) Den kollektive bytrafik udgør omkring SEK 2 mia. (kr. 1,6 mia.). Herunder ligger følgende investeringer: *Opgradering af sporvej, nye letbanestrækninger, øvrige sporvejsinvesteringer, terminaler, trafikstyring, busbaner, miljøforanstaltninger, naturgasbusser og park-&-ride.*

Den svenske stat finansierer godt halvdelen af investeringerne, hvilket svarer til SEK 1,2 mia. (DKK 944 mio.). Heraf er de SEK 1,1 mia. (DKK 876 mio.) er ekstraordinære tilskud. Den statslige andel er således på 51% af de samlede

<sup>10</sup> Dette og de efterfølgende tal i dette afsnit er i 1991-SEK.

investeringer i den kollektive bytrafik (foruden regionaltog), hvis en sporvejsløsning vælges, og på 60%, hvis en automatbaneløsning vælges.

Statens andel af finansieringen går til opgradering af sporvej, ny letbanestrækning, terminaler samt park-&-ride.

### Malmö

Indbyggere: 234.000 Pass./år mio.: Bus 26.	Trafikselskab: Länstrafiken Malmöhus.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, lok. tog. Letbaneplaner.	Selvfinansieringsgrad: Bus 35% + 5% and. indtægter, tilskud fra kommune.

I Malmö er forhandlingsforliget bygget op omkring den kommende Øresundsforbindelse, og målet er at sprede effekterne af broen i regionen.

Den samlede investeringspakke er på godt SEK 2,8 mia. (DKK 2,2 mia.). Investeringerne fordeler sig med SEK 1,01 mia. (DKK 0,8 mia.) til jernbane, SEK 1,35 mia. (DKK 1,1 mia.) til vejtrafik og SEK 475 mio. (DKK 376 mio.) til kollektiv trafik.

Investeringerne i den kollektive trafik er delt på to overordnede poster, nemlig regional jernbanetrafik (elektrificering, sporudvidelser m.v.) samt forbedringer for bustrafikken (prioritering, busgader, gasbusser m.v.). Finansieringen fordeler sig som følger:

Mio. SEK	Jernbane	Bustrafik
Malmöhus Trafik	125	125
Infrastrukturtilskud (stat)	-	150
Øvrige statstilskud	50	25
I alt	175	300

Den svenske stat finansierer således 47% af investeringerne i kollektiv trafik i Malmöhusregionen.



## TYSKLAND

Større nyere investeringer i kollektiv bytrafik: Karlsruhe (letbane 1992), Mannheim (guided bus 1992), Saarbrücken (letbane, igangsat), Stuttgart (letbane 1985). NB: Tyskland har aldrig afskaffet sporvejen, hvorfor der er sporvejssystemer el.l. i et meget stort antal byer. Der findes op mod 60 sporveje/letbaner i Tyskland i dag, hvoraf over halvdelen nyligt har investeret i udvidelser.

Planlagte investeringer:

Forundersøgelser: Hamburg (sporvej/letbane/automatbane), Nürnberg (letbane), Oberhausen (guided bus), Witten (letbane).

Den tyske forbundsstat har gennem årene haft massive støtteprogrammer til investeringer i kollektiv bytrafik. Efter Tysklands genforening er det imidlertid blevet nødvendigt med øget lokal medfinansiering. Det kollektive trafiknet i østtyske byer var nedslidt og krævede store investeringer, hvilket en nuværende overgangsordning tager højde for gennem øget statsstøtte.

Støtteprogrammerne er opdelt i en forbundspulje, der fordeler 20% af de statslige støttemidler, og en delstatspulje, der fordeler de resterende 80%.

Forbundspuljen har til formål at yde støtte til større skinnebaserede investeringer<sup>11</sup>. Støtten kan være på op til 60%. Tidligere østtyske byer kan dog få helt op til 90% dækket. Under forbundspuljen dækkes rullende materiel ikke.

Delstatspuljens midler fordeles til delstaterne ud fra en vægtet fordelingsnøgle baseret på antallet af registrerede motorkøretøjer i den enkelte delstat. Valget af fordelingsnøglen skyldes, at godt halvdelen af statstilskuddet er finansieret over en benzin- og dieselaftgift, som på denne måde føres tilbage både regionalt og til transportområdet.

Under delstatspuljerne er støtteprocenten på op til 75%. Tidligere østtyske byer kan opnå op til 90%.

Støtteformålene for delstatspuljen er stort set alle investeringer indenfor kollektiv trafik og visse kategorier af kommunale veje. Der ydes eksempelvis støtte til servicebusser, ledbusser, terminaler, park-&-ride, busprioritering, anlæg og forbedringer af busbaner, sporveje, U-baner mv. Rullende materiel var ikke støtteberettiget før 1991. Tendensen går i retning af, at mere og mere bliver støtteberettiget.

Kriterierne for støttetildelingen gennem de to puljer er samstemmende. Projekterne skal indgå i henholdsvis statens overordnede trafikplan eller delstatens overordnede trafikplan og skal være nødvendige for en forbedring af bytransportssystemet.

<sup>11</sup> Investeringer over DEM 100 mio.

Endvidere skal der i udformningen tages hensyn til handicappede og ældre, ligesom projektet skal være planlagt teknisk minutiøst og økonomisk effektivt. Endelig skal den øvrige finansiering være sikret.

Fra 1993-96 er der afsat DEM 6,28 mia. (DKK 24,7 mia.) årligt til puljerne. Derudover har der siden genforeningen været afsat ekstraordinære statstilskud til opgradering af den kollektive trafik i tidligere østtyske byer.

Samme projekt kan som regel opnå støtte fra både forbunds- og delstatspuljen.

Fra 1996 sker der en ændring i de organisatoriske og finansielle rammer for kollektiv persontrafik i Tyskland. Deutsche Bahn (DB) regionaliseres, d.v.s. at lokale og regionale banesystemer under DB lægges ud til større kommunale, trafikale sammenslutninger. Med dette følger også en ændring i tilskud. De årlige forbunds- og delstatsmidler falder fra 1997 fra DEM 6,28 mia. til DEM 3,28 mia. (DKK 13 mia.). Dette fald kompenseres til gengæld gennem "regionaliseringsloven", over hvilken der i 1996 ydes DEM 8,7 mia. (DKK 34 mia.) og i 1997 DEM 12 mia. (DKK 47 mia.), som vil være udgangspunktet for de følgende års støtte. Midlerne fra "regionaliseringsloven" kan anvendes både til investeringer og driftstilskud.

Blandt trafikinvesteringer, der har modtaget statsstøtte i de senere år, har vi valgt det nyeste letbaneprojekt, nemlig Saarbahn i Saarbrücken, samt et eksempel på mindre og mere typisk tyske investeringer fra Frankfurt am Main.

### Saarbrücken

Indbyggere: 200.000 Passager/år mio.: 35.	Trafikselskab: Versorgung und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken GmbH (kommunalt). Selskabsopg.: Vand, el, fjernvarme, gas, trafik.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus. Letbaneanlæg påbegyndt.	Selvfinansieringsgrad: Ikke oplyst. Kryds-subsidiering.

Et af de nyeste større projekter i Tyskland er Saarbahn i Saarbrücken. Saarbahn er et letbaneprojekt, der delvist anlægges på eksisterende jernbanestrækninger. Projektet er endnu ikke påbegyndt, men den endelige beslutning er truffet, ligesom finansieringsmodellen er på plads. Den er gengivet i følgende skema:

SAARBAHN Post/finansiering (i mio. DEM)	Forbund	Delstat	Trafikselskab / kommuner	I alt
Anlægsomkostninger	213,62 (58%)	106,80 (29%)	47,74 (13%)	368,16 (100%)
Rullende materiel		97,20 (75%)	32,40 (25%)	129,60 (100%)
Værksted		16,50 (75%)	5,50 (25%)	22,00 (100%)
Øvrige anlægs- omkostninger		3,15 (75%)	1,05 (25%)	4,20 (100%)
Planlægningsomkostninger			16,00 (100%)	16,00 (100%)
I alt	213,62 (40%)	223,65 (41%)	102,69 (19%)	539,96 (100%)

Staten vil yde 58% i støtte til selve anlægsomkostningerne. Set i forhold til den samlede investering svarer det til 40%.

De næste 41% skal finansieres af delstaten, der får godt tre fjerdedele af midlerne fra forbundets delstatspulje. Det vil sige, at i alt DEM 383,87 mio. (DKK 1,5 mia.) eller godt 71% af den samlede investering finansieres via statslige midler.

Trafikselskabet og kommunerne omkring Saarbrücken dækker de resterende 19% af investeringen.

Det fremgår endvidere af skemaet, at delstatspuljens maksimale støtteprocent udnyttes fuldt ud, ligesom støtten gennem forbundspuljen ligger meget tæt på den maksimale støtteprocent på 60%.

Byggeriet af Saarbahn påbegyndes i marts 1995.

### Frankfurt am Main

Indbyggere: 659.000 (2.500.000) Pass./år mio.: 160.	Trafikselskab: Stadtwerke Frankfurt am Main. Selskabsopg.: Vand, el, fjernvarme, trafik.
Kollektiv bytrafikbetjening: Bus, letbane, sporvej, lokal og reg. jernbane.	Selvfinansieringsgrad: 49% på trafik. Krydssubsidiering.

I 1990 blev der i Frankfurt byråd vedtaget et investeringsprogram til udvidelse af den kollektive trafik. Det indebærer bl.a. nyt rullende materiel til både letbane og sporvogn samt nye sporvognslinier.

Letbanesystemet blev påbegyndt i 1968. Meningen var oprindeligt, at det efterhånden skulle erstatte sporvejssystemet - i vid udstrækning i tunneller. I 1985 skete der et kursskifte, idet der var stor folkelig modstand mod at afskaffe gadesporvejen til fordel for tunneltrafik. Derfor moderniseres sporvejen nu med de nye vogne samt fremkommelighedstiltag for sporvogne og busser i gaderne.

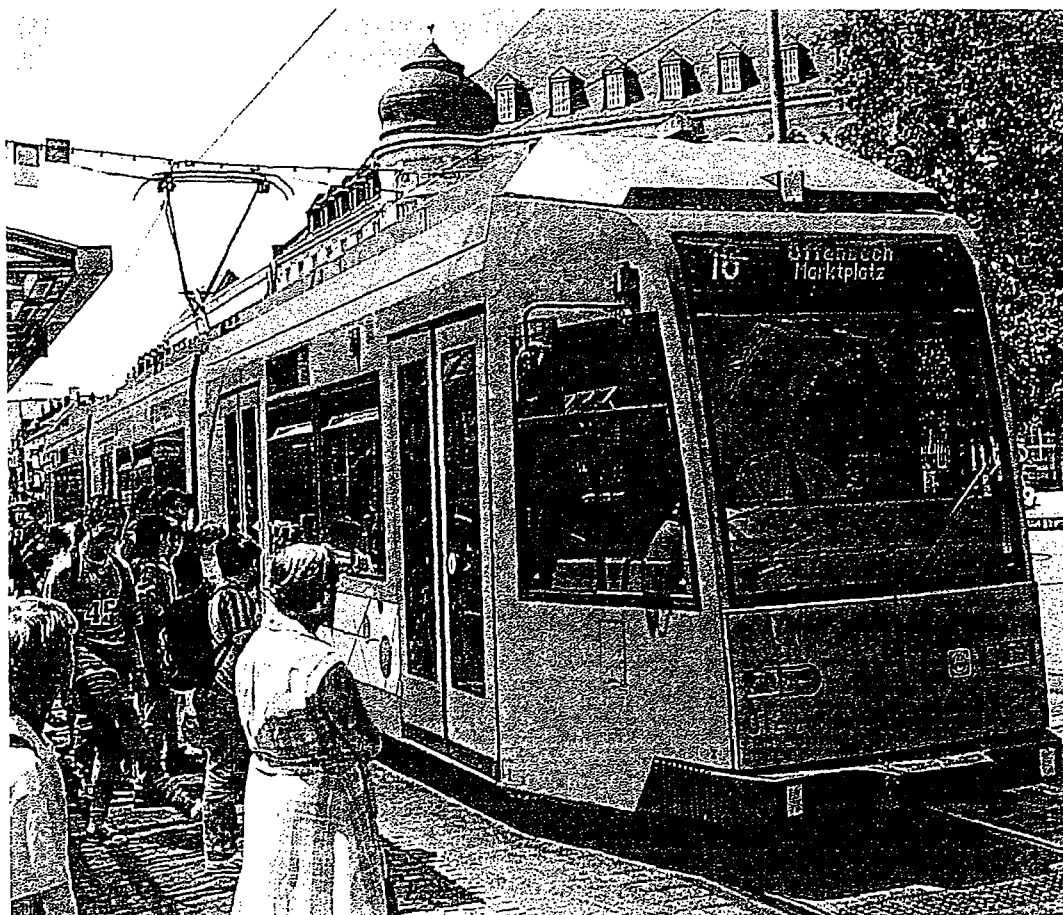
Som eksempel på finansieringen af investeringer i Frankfurt er valgt C1-strækningen på letbanenettet. Der er tale om en udvidelse på godt 5 km., hvoraf knap 2 km. er i tunnel.

Investeringen androg DEM 359 mio. (DKK 1,4 mia.), hvor de underjordiske strækninger kostede DEM 229 mio. svarende til DEM 120 mio. (DKK 471 mio.) pr. km., mens niveaustrækningerne kostede DEM 130 mio. svarende til DEM 40 mio. pr. km. (DEM 157 mio.).

Den del af investeringen, som trafikselskabet skulle have finansieret, var på DEM 302 mio (DKK 1,2 mia.). Heraf dækker forbundsregeringen og delstaten hhv. DEM 153 mio. (DKK 601 mio.) og DEM 71 mio. (DKK 279 mio.), mens egenfinansieringen var DEM 78 mio. (DKK 306 mio.). Den statslige og delstatslige finansiering svarer til 74% af investeringen.

Frankfurts andel af finansieringen er lige fordelt på Stadtwerke og by. Begge parter har lånefinansieret med låneperioder på op til 30 år.

Stadtwerke Frankfurt har netop anskaffet nyt rullende materiel, som kan ses på nedenstående billede. Til letbanevogne kan der opnås max. DEM 4 mio. (DKK 16 mio.) i tilskud, til sporvogne max. DEM 1,6 mio. (DKK 6,3 mio.) i tilskud.



Nye sporvogne i Frankfurt

Foto fra Stadtwerke Frankfurt am Main's årsberetning 1993

## OPSAMLING

De generelle træk ved den kollektive bytrafik er, at staten i de største byer driver en regional jernbane og/eller S-bane, finansierer anlæg og drift i forbindelse hermed og har al hertilknyttet beslutningskompetance.

For den øvrige kollektive bytrafik (busser, sporvogne, letbaner, U-baner m.v.) er drift udelukkende et lokalt ansvar. Dog har alle studiets lande en ordning for statsligt finansiel medvirken, når det drejer sig om større anlæg af infrastruktur i den kollektive trafik, ligesom der i de fleste lande er ordninger for statslig medfinansiering af mindre investeringer indenfor fremkommelighed, miljøtiltag m.v.

Der er forskel på de statslige støtteordninger. I Sverige foregår støttetildelingen for en stor del på baggrund af brede politiske forhandlinger for den samlede trafiksektor, hvorimod reglen i de øvrige lande er, at en række kriterier for støtteberettigede investeringer er opstillet. Ingen steder er der tale om retskrav, såfremt en række givne kriterier opfyldes.

De gennemgående kriterier for statslig støtte er, at det ansøgende projekt er både økonomisk (både drifts- og samfundsøkonomisk) og trafikalt velbegrunderet, ligesom der er krav om lokal medfinansiering, som kan udtrykke en oprigtig vilje bag de lokale investeringsønsker.

Det er kendetegnende, at alle poster tilknyttet for eksempel en letbaneinvestering er statsstøtteberettiget. Der er dog i nogle lande undtagelser, hvad gælder støtte til rullende materiel.

Endvidere gælder det generelt, at den efterfølgende drift fuldt ud er et lokalt anliggende.

Konklusionen for de undersøgte lande er, at de større byers infrastruktur ikke kun er et lokalt anliggende, men at staten træder til med væsentlig finansiel assistance i tilfælde af større investeringsbehov.

På de følgende sider er hovedpunkterne fra de forskellige statslige støttesystemer trukket op i to skemaer med hver to landebeskrivelser. Det bør understreges, at det har været nødvendigt at lave relativt grove generaliseringer af de forskellige landes systemer for at fremstille dem i skemaform.

## Statslige støttesystemer til større nye infrastrukturinvesteringer i kollektiv bytrafik

## - Skema over Storbritannien og Tyskland -

NB: "Lokalt", "lokale myndigheder" m.v. dækker over både lokale og regionale myndigheder i modsætning til det statslige niveau.

	Storbritannien	Tyskland
Ansvar for kollektiv bytrafik	Kommerciel drift: Dereguleret. Ikke-kommerciel drift: Lokalt.	Lokalt.
Ansvar for investeringer i kollektiv bytrafik	Lokalt/privat. Statsstøtte i særlige tilfælde.	Lokalt. Oftest statsstøttet.
Anvendte/mulige finansieringskilder for investeringer	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Statstilskud (evt. også rentebetaling).</li> <li>● Tilskud fra lokale myndigheder.</li> <li>● Lån/selvfinansiering (takster).</li> <li>● Salg af aktier i særligt oprettet selskab.</li> <li>● Evt. takstomlægning.</li> <li>● Egnsudviklingspuljer (UK og EU).</li> <li>(● Tilskud fra erhvervsliv ).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Statstilskud.</li> <li>● Benzin- og dieselaftgifter.</li> <li>● Tilskud fra delstat.</li> <li>● Tilskud fra lokale myndigheder.</li> <li>● Lån/selvfinansiering (takster).</li> <li>● Parkeringsindtægter (fra aug. 1994).</li> </ul>
Bemærkninger	Private konsortier kan søge om statstilskud.  Tilskud fra erhvervsliv gælder mere i teori end i praksis.	Stadig flere investeringer bliver tilskudsberettigede.  Statstilskud for en stor del finansieret af benzin- og dieselaftgift.

	Storbritannien	Tyskland
Statsstøtteprogram	Ja.	Ja.
Omfang	Ikke fast budget. De seneste år: GBP 20-30 mio. Inkluderer IKKE meget lempelige lånevilkår (dækning af renter m.v.).	1993-96: DEM 6,28 mia. årligt. (excl. ekstramidler til Østtyskland).
Støtteformål	"Rapid transit" over GBP 5 mio. Kun ét projekt ad gangen.	80%: Investeringer i kollektiv trafik og kommunale veje (fordeles af delstat). 20%: Skinnebaserede investeringer over DEM 100 mio. (fordeles af forbund).
Støtteberettiget investering	Den del, der ikke kan dækkes via andre indtægter/bidrag.	80%: Stort set alt minus administration. 20%: Minus administration og rullende materiel.
Kriterier	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Driftsrentabilitet.</li> <li>● Fordele til ikke-brugere &gt; støttebeløb.</li> <li>● Forbedring af bytransportssystemet.</li> <li>● Øvrige finansieringsmuligheder udtømt.</li> <li>● Ikke hæmmende på fri konkurrence.</li> <li>● Udlicitering i DBOM ell. FDBOM<sup>1</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Forbedring af bytransportssystemet.</li> <li>● Indgå i trafikplan.</li> <li>● Hensyn til handicappede og ældre.</li> <li>● Øvrig finansiering skal være sikret.</li> </ul>
Maksimal støtteprocent	50% De resterende 50% forventes dækkes af lån evt. med statslig garanti og evt. rente-/afdragsfrihed	Forbundsfulje (20%): 60% Delstatsfulje (80%): 75% Østtyskland (begge fuljer): 90%

<sup>1</sup>DBOM: Design-build-operate-maintain. FDBOM: Fund-design-build-operate-maintain.



Statslige støttesystemer til større nye infrastrukturinvesteringer i kollektiv bytrafik

- Skema over Sverige og Frankrig -

NB: "Lokalt", "lokale myndigheder" m.v. dækker over både lokale og regionale myndigheder i modsætning til det statslige niveau.

	Sverige	Frankrig
Ansvar for kollektiv bytrafik	Lokalt.	Lokalt.
Ansvar for investeringer i kollektiv bytrafik	Lokalt suppleret med statsstøtte.	Lokalt. Statsstøtte i særlige tilfælde.
Anvendte/mulige finansieringskilder for investeringer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statsliskud:</li> <li>1. "Infratilsikud".</li> <li>2. Amtstrafikanlægstilsikud.</li> <li>• Overførte vejmidler, hvor veje finansieres af bompeng ( = statslige midler).</li> <li>• Tilskud fra lokale myndigheder.</li> <li>• Lån/selvfinansiering (takster).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statsliskud.</li> <li>• Tilskud fra lokale myndigheder.</li> <li>• Versément transport (lokal arbejdsgiverafgift til transportselskaber), ca. FRF 17,5 mia. (DKK 20 mia.) i 1993.</li> <li>• Lån/selvfinansiering (takster).</li> <li>• (Trafikbøder).</li> </ul>
Bemærkninger	Infratilsikud på basis af tre regionale brede politiske og samlede trafikale forlig (vejnet + kollektiv trafik), "Storstadforhandlingerne".  Investeringer herunder: Veje, baner, nye sporveje, miljøvenlige køretøjer, terminaler, trafikstyring m.v.	Statstilskuddet til hovedstad overstiger langt tilskuddet til øvrige Frankrig.  Versément transport anvendes som lokale transportmyndigheder ønsker.  Der er tanker om at øge ressourcerne til kollektiv trafik.

	Sverige	Frankrig
Statsstøtteprogram	Ja.	Ja.
Omfang	Foreløbig <sup>2</sup> (SEK): <i>Stockholm</i> : 6,5 mia. (excl. jernbane) for 1991-2005 <i>Göteborg</i> : 1,2 mia. (10 år) excl. jernbane); <i>Malmö</i> : 0,7 mia.	1989-93: FRF 5,7 mia. i alt.
Støtteformål	1) På basis af forhandlinger: Bl.a. div. baneinvesteringer, tunnelbane, hurtigsporvej, busbanenet, trafikstyring, terminaler, park-&-ride. 2) Regionale kollektiv trafik anlæg, vej anlæg til kollektiv persontrafik (f.eks. terminaler og trafikstyring), tunnelbane.	Infrastruktur til kollektiv trafik, f.eks. letbane eller metro (+ kvalitets- og produktivtetsforbedringer af eksisterende bytransportsystemer samt studier og forsøg - ikke indregnet i ovenstående tal).
Støtteberettiget investering	1) Projekter i de tre storbyregioner. 2) Del af amtstrafikanlægsplan. Ikke del af statsligt vej- eller banenet. 1 + 2) Ikke rullende materiel.	Hele investeringen minus rullende materiel.
Kriterier	1) ● Forbedre miljø, øge tilgængelighed, forudsætninger for regional udvikling. ● Brede regionale trafikforlig. 2) Tilgodesee "alment kommunikationsbehov" eller kollektive trafikanters trivsel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Forbedret rentabilitet.</li> <li>● Øget tilgængelighed.</li> <li>● Sammenhæng i trafiksystem.</li> <li>● Modernisering.</li> </ul>
Maksimal støtteprocent	1) Efter forhandling. 2) 50% (særlige tilfælde 75%).	30% (40% i særlige tilfælde).

<sup>2</sup>Dele af finansieringen tilrettelægges senere.

## 2.2. Tilskud fra lokale myndigheder

I og med at kollektiv bytrafik er et lokalt ansvar, er det reglen, at lokale myndigheder dækker den del af både drift og investeringer, som ikke kan dækkes på anden vis. Størrelsen af lokalt tilskud til en given investering vil oftest bero på en politisk beslutning og afhænge af den øvrige finansiering.

Tilskud fra lokale myndigheder er imidlertid et væsentligt element i en finansieringsmodel for kollektiv trafik, idet det medvirker til at sikre, at der virkelig er lokal vilje og opbakning omkring projektet. Sammen med den udbredte model, hvor de lokale myndigheder alene har ansvaret for den efterfølgende drift af en investering, fungerer det som en slags forsikring mod overinvesteringer.

## 2.3. Øremærkede skatter

Øremærkede skatter til fordel for kollektiv trafik anvendes mange steder i verden. Særligt i USA er opfindsomheden stor. Der er eksempler lige fra skat på el, grundejere, arbejdsgivere, visse varegrupper, benzin og diesel m.v. Mange af disse afgifter er lokale.

I de lande, som udvalget har beskæftiget sig nærmere med, ses to forskellige øremærkede skatter, nemlig den tyske benzin- og dieselafgift samt den franske arbejdsgiverafgift, versement transport.

### Benzin- og dieselafgift

I *Tyskland* finansieres over halvdelen af den statslige støtte gennem en afgift på benzin og diesel ("Mineralölsteuer") under loven Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Denne afgift blev indført i 1960'erne og betyder, at omkring Pf 5,4 pr. liter (21 øre) går til de tidligere omtalte forbunds- og delstatspuljer, som kan anvendes til kollektiv trafik og visse kommunale veje.

I 1987 kom der større ændringer i loven, hvor en øvre grænse blev fastsat til DEM 2,6 mia. (DKK 10,2 mia.) årligt. Denne grænse forhøjedes til DEM 3,28 mia. (DKK 12,9 mia.) årligt i 1990 med samlingen af Tyskland.

Midlernes fordeling fremgår af afsnittet om Tyskland under "Statsligt tilskud". Det er dog værd at hæfte sig ved, at størstedelen af midlerne fordeles til delstaterne efter en fordelingsnøgle, der er baseret på antallet af registrerede motorkøretøjer. Således bliver pengene i vid udstrækning ført tilbage lokalt og tilbage til transportsektoren.

*Frankrig* havde fra 1982-88 også en øremærket afgift på benzin og diesel, hvor indtægterne gik til en "Særlig Fond for Større Offentlige (anlægs-)Arbejder". Denne fond havde mulighed for at optage lån på basis af indtægterne fra afgiften og kunne yde tilskud til større offentlige arbejder, herunder også formål indenfor kollektiv trafik. I 1987 var tilskuddet fra fonden til kollektiv bytrafik på 380 mio. FRF (DKK 432 mio.). Afgiften er ikke længere øremærket, og midlerne går således direkte i statskassen.

### Versement transport

I Frankrig kommer en absolut væsentlig del af finansieringen af både drift af og investeringer i kollektiv trafik fra et særligt arbejdsgiverbidrag, le versement transport.

Le versement transport, "transporttilskuddet", blev indført af den franske regering i 1971 i Paris og fra 1973 i resten af Frankrig. Det oprindelige formål med transporttilskuddet var dækning af særlige rabatordninger i den kollektive trafik for arbejdstagere. Tanken var, at arbejdsgiverne skulle bidrage til deres belastning af den kollektive trafik.

Transporttilskuddet må i dag *opkræves af* de lokale transportmyndigheder i byområder med over 30.000 indbyggere (oprindeligt 300.000) og *opkræves hos* arbejdsgivere med mere end 8-9 ansatte, hvis arbejdssted er beliggende inden for en nærmere fastsat "bytransportomkreds".

Transporttilskuddet betales som en *procentdel* af arbejdsgiverens samlede lønudgifter<sup>12</sup>. Denne procentdel fastsættes af de lokale myndigheder ud fra nogle af staten givne rammer.

I dag er maksimumtaksten uden for det parisiske transportområde på 1% i byområder med mere end 100.000 indbyggere, men den kan komme op på 1,75%, når den ansvarlige myndighed har besluttet at gennemføre en statsstøttet investering i infrastrukturen for den kollektive trafik. I byområder med en befolkning på mellem 30.000 og 100.000 indbyggere kan transporttilskuddet ikke overstige 0,5% af løngrundlaget.

Udenfor det parisiske transportområde indbragte transporttilskuddet i 1988 FRF 4,7 mia. (DKK 5,4 mia.), svarende til omkring FRF 260 (DKK 296) pr. indbygger, der benytter kollektiv trafik.

I det parisiske transportområde, hvor procentsatserne for transporttilskuddet er lidt højere, udgjorde transporttilskuddet i 1988 FRF 6,2 mia. (DKK 7,2 mia.) hvor næsten 85% gik til kompensation for reducerede abonnementsstakster. Arbejdsgivernes andel i finansieringen af driftsudgifterne for hele RATP (metroen i Paris) og SNCF (de franske statsbaner) lå på 20% i 1988.

---

<sup>12</sup> For hver lønudgift er der et maksimum på afgiften.

I 1993 udgjorde transporttilskuddet i alt FRF 17,5 mia. (DKK 20 mia.) fordelt med FRF 9,7 mia. (DKK 11 mia.) til det parisiske transportområde og FRF 7,8 mia. (DKK 8,9 mia.) til resten af Frankrig.

Samlet udgør transporttilskuddet godt en trediedel af budgettet hos trafik-selskaberne.

I 1988 anvendtes beløbet på følgende måde: 61% til drift, 29% til investeringer og 9% til diverse andre formål.

Det er de lokale transportmyndigheder, der suverænt bestemmer, hvorledes transporttilskuddet skal anvendes inden for den kollektive trafik.

## 2.4. Privat finansiering

Privat finansiering er et element, der er genstand for stigende interesse i disse år. Særligt i Storbritannien er der fokus på potentialet i dette finansierings-instrument.

### FDBOM-kontrakter

I Storbritannien er deltagelse af det private erhvervsliv i anlægsprojekter indenfor kollektiv trafik gjort til en betingelse for statsstøtte. Dette kan ske ved udlicitering af dele af eller helst hele projektet, hvilket vil sige, at projektets finansiering også kan lægges over på private hænder. Man taler om *FDBOM-kontrakter* (fund, design, build, operate and maintain), hvor antallet af bogstaver, der indgår i betegnelsen, varierer med graden af et projekts udlicitering.

Privat finansiering eller måske rettere projekter i privat regi er heller ikke ukendt i Danmark historisk set. Det var faktisk basis for indførelsen af sporveje i Århus og Odense i begyndelsen af dette århundrede. Her tilbød henholdsvis AEG og ASEA at etablere og drive et sporvejssystem mod selv at få indtægterne. Efter en årrække overgik ejerskabet af systemet til kommunerne.

For at vende tilbage til det nutidige engelske system, viser det sig imidlertid ved nærmere undersøgelse, at staten generelt påtager sig en stor del af investeringsbyrden, og at den i teorien høje grad af privat medvirken i finansieringen af projekter indenfor kollektiv bytrafik ikke viser sig i praksis.

Der er endvidere det særlige forhold ved det engelske system, at trafikbetjeningen opdeles i to kategorier, nemlig den kommercielle og den ikke-kommercielle, hvor den sidste er en minimumsgrænse for betjening af særligt ældre og handicappede.

Den kommercielle drift er ikke underlagt regulering, og det offentlige har intet med den at gøre. Til gengæld skal det offentlige betale for den ikke-kommercielle drift.

Systemet har naturligvis betydet, at den kommercielle drift er tilpasset markedsvilkårene. Der er i grove træk kun trafikbetjening, hvor og når det kan betale sig. Det har tilsyneladende medvirket til, at den kollektive trafiks attraktivitet er dalet drastisk, idet biltrafikkens andel i de sidste 10 år har været kraftigt stigende. 67% af mændene og 52% af kvinderne benytter bil til og fra arbejde sammenlignet med henholdsvis 59% og 37% for 10 år siden. I dag benytter kun 6% af mændene bus til og fra arbejde mod 11% for 10 år siden.

### Tilskud fra erhvervslivet

En anden måde at finansiere et større projekt på er gennem tilskud fra interessenter i erhvervslivet, der drager særlig fordel af en given investering. For at det skal have en reel betydning, skal der oftest være tale om større konsortier, som eksempelvis ønsker en letbane gennem deres prioriterede område for at fremme udviklingen.

Det eneste betydningsfulde eksempel, som udvalget har kendskab til, er i London Docklands, hvor det canadiske udviklingskonsortium Olympia & York, der har store interesser i Docklands, medvirkede til finansieringen af en 1,6 km lang udvidelse af banen, så den fik en linie til Londons forretningscentrum. Udvidelsen, der stod på fra 1987-91, var et projekt til GBP 300 mio. (DKK 2,9 mia.), hvor Olympia og York bidrog med omkring en trediedel. Bidraget blev finansieret via favorable lån fra Den Europæiske Investeringsbank.

Lignende eksempler i mindre målestok ses rundt omkring i verden. Det kan dreje sig om en særlig interessant, der betaler en adgangsvej til et metro-system eller andre faciliteter i forbindelse med et bytransportsystem. Alt dette kan kategoriseres som "benefit sharing", hvor ideen er, at visse private interessenter drager særlig fordel af et bestemt kollektivt trafiksystem, og at de derfor bør yde et bidrag hertil.

En mindre udgave heraf er reklame(med)finansiering. Det anvendes bredt. Et eksempel fra København og Frederiksberg er nye læskure til busrejsende, der er fuldt reklamefinansierede.

### Salg af aktier

Salg af aktier i koncessionsselskab oprettet i forbindelse med en konkret investering er også en anvendt finansieringsmulighed. Et eksempel herpå ses i Sheffield, hvor den lokale transportmyndighed har oprettet et datterselskab til at koordinere planlægning og anlæg af letbanesystemet og drive det i 15 år. Når driften er godt igang, sælges datterselskabet. Indtægterne herfra skal

finansiere en stor del af de oprindelige anlægsinvesteringer, som der i første omgang blev optaget lån til.

### Realisering af værdistigning

I Danmark er et aktuelt og helt enestående eksempel finansieringsmodellen bag Ørestadsbanen. Her er en række grunde i det udviklingsområde, som banen skal ligge i, indskudt i Ørestadsselskabet. Finansieringen af banen er baseret på de værdistigninger på jorden, som banen forventes at medføre. Indtil værdistigningen kan realiseres, har staten og Københavns kommune stillet garanti.

Indenfor privat finansiering er der med undtagelse af projekter, hvor helt særlige omstændigheder gør sig gældende, ikke de store muligheder for at rejse midler til større projekter indenfor kollektiv bytrafik. De eneste muligheder, der reelt tegner sig, er reklamefinansiering for mindre investeringer, samt salg af aktier i driftselskab for større investeringer.

## **2.5. Lånearrangementer**

Lån er en stor del af finansieringen af mange trafikinvesteringer og af væsentlig betydning for en udjævning af investeringsbyrden. Det, der gør lån interessante i nærværende forbindelse, er, at de kan udjævne investeringsbyrden. Særligt interessante er de arrangementer, hvor særligt favorable vilkår er knyttet til lånene.

I Sheffield indgår lån med væsentlig vægt i finansieringen af South Yorkshire Supertram. GBP 152,9 mio. (DKK 1,5 mia.) ud af en samlet investering på GBP 240 mio. (DKK 2,3 mia.) er lånefinansieret. Heraf er GBP 71,2 mio. (DKK 0,7 mia.) statsgaranterede lån. Staten dækker samtlige låneomkostninger.

Det vil sige, at der i Storbritannien er mulighed for dels statsgaranterede lån og dels statslig betaling af renterne tilknyttet lån. Dette er efter udvalgets oplysninger hverken muligt i Tyskland eller Frankrig.

I Frankrig er der imidlertid rig mulighed for de lokale trafikelskaber til at opnå lån til investeringer i kollektiv trafik.

I Paris har transportselskaberne mulighed for at låne penge til større investeringer hos Regionen Ile-de-France til særligt favorable betingelser. Forrentningen ligger 2% under de sædvanlige markedsvilkår, lånet løber over 25 år, og det skal ikke afdrages de første 2 år.

Sverige har ikke statslige lånearrangementer for de lokale trafikmyndigheder.

Den svenske stat har imidlertid ydet lånegaranti for Dennispaketets vejinvesteringer, der senere finansieres af vejafgifter.

En lånemulighed, der benyttes ofte i forbindelse med anlæg af større bytransportssystemer, er lån fra Den Europæiske Investeringsbank. Det vil blive gennemgået i næste afsnit om EU-midler.

## 2.6. EU-midler

Det er muligt at opnå EU-midler til flere forskellige formål inden for transportsektoren. For den kollektive bytrafik sker kanaliseringen af midlerne primært gennem Den Europæiske Fond for Regional Udvikling samt Den Europæiske Investeringsbank.

### Den Europæiske Fond for Regional Udvikling

Den Europæiske Fond for Regional Udvikling, også kaldet Regionalfonden, har til formål at mindske forskellene i udvikling mellem EUs regioner og dermed styrke den økonomiske og sociale samhørighed i EU.

Regionalfonden arbejder med egnsudvikling, og dens midler investeres i en række projekter indenfor bl.a. udvikling af transportinfrastrukturer.

Fonden arbejder ud fra *to hovedmål*. Det *første* drejer sig om udvikling og strukturtilpasning i de mest tilbagestående europæiske regioner, hvilket ikke inkluderer danske regioner.

Det *andet* mål drejer sig om regioner, der er ramt af industriel tilbagegang. Her kan områder i Nordjylland og Storstrøm komme i betragtning.

Listen over støtteberettigede områder er ikke statisk, men revideres løbende ud fra BNP pr.indbygger, ledighedsprocent og industriel beskæftigelse.

Til de nævnte to hovedmål er der fra 1994-1999 afsat ECU 111,7 mia. (DKK 833 mia.).

For at opnå støtte fra Regionalfonden er der krav om samfinansiering, hvilket oftest vil sige bidrag fra pågældende stat. EU-støtte kan ikke anvendes i stedet for national støtte, men som et tillæg hertil.

Generelt kan der maksimalt ydes op til 50% i støtte i forhold til de samlede omkostninger under det andet mål og op til 75% under det første mål. I meget særlige tilfælde kan der ydes op til 85% i støtte.

Yderligere betingelser for støtten er, at EUs principper om ligestilling, konkurrenceregler, offentlige indkøb samt miljøregler overholdes. Sidstnævnte