



PM 2010-04-11:

Medfinansiering inför planeringsperioden 2010-2021

Vectura



Vectura
Box 4107
17104 Solna
Solna Strandväg 4
www.vectura.se
Växel: 0771-159 159

Beställare: Olle Tiderman, Norrtåg
Elisabeth Sinclair, Norrbotniabanegruppen
Niklas Andersson, OKBÅB

En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden

Konsult: Anders Lundberg
Malvina Lilja
Frida Johansson

Innehåll

Bakgrund	4
Allmän beskrivning av medfinansiering	6
Näringslivets investering i infrastrukturen	6
Problematiken med banavgifter, trängselskatter och vägavgifter	7
Exempel på finansiell fördelning i medfinansieringsavtalen i den nationella planen	9

Bakgrund

Regeringen har beslutat om ny nationell framtidsplan 2010-2021. Beslutet har föregåtts av en lång och omfattande planeringsprocess som pågått i tre år. Inledningsvis genomfördes en s. k. inriktningsplanering som ett av underlagen för Regeringens Infrastrukturproposition hösten 2008, varefter riktlinjer för själva planarbetet fastslogs i december 2008.

Det har tidigt stått klart att den nya planen skall vara transportslagsövergripande, utgå från gemensamma prioriteringsprinciper, i form av en utvecklad samhällsekonomisk kalkyl och delvis nya transportpolitiska mål. Under arbetets gång har också trafikverken signalerat att gällande plan urholkats av betydande byggkostnadsinflation. Vidare har trafikverken påtalat att lånebördan delvis urholkar ramarna, vilket späder på problembilden.

Trafikverken upprättade därför under 2007 ett förslag till revidering av gällande plan 2004-2015, i vilken betydande senareläggningar och uteslutningar av projekt föreslogs. De reviderade planerna har inte antagits, däremot har medel tillförts dels genom den s.k. **närtidssatsningen** dels genom att betydande låneskulder återbetalats efter förslag i vårprop. 2008. I praktiken kan man påstå att investeringsnivån beslutad av Riksdagen i december 2003, därmed består, men nu med omprioriteringar.

Riksdagen beslutade i slutet av år 2008 om ny planeringsram på 417 mrd. Trafikverkens förslag från 2009 innehåller relativt få nystarter, men ramen för investeringar har, genom preliminära medfinansieringsavtal, kunnat utvidgas väsentligt. Trafikverken har också i ett flertal medfinansieringsfall (t. ex. tunnel Vkb genom Varberg), i preliminära avtal, villkorat en utökad statlig nationell medelsram.

Dock har två betydande storprojekt; Norrbotniabanan och Ostlänken utgått i Trafikverkens förslag till ny framtidsplan som överlämnades sommaren 2009. Inte heller dubbelspåret på Ostkustbanan återfinns i planförslaget från Trafikverkens sida, trots att banavsnittet lider av en betydande kapacitetsbrist.

I Regeringsbeslutet från 29 mars 2010 har dock Trafikverket fått i uppdrag att tillsammans med "Regioner och Näringsliv" pröva förutsättningarna för medfinansiering "av en ny bana mellan Piteå och Skellefteå".

Inför en inledande diskussion om sådana förutsättningar har Vectura Consulting Ab fått uppdraget att på mycket kort tid ställa samman kunskap om medfinansiering. Vi har gått igenom hela bruttolistan på gjorda medfinansieringsöverenskommelser (ca 90 fall) och vill betona att vi här endast visar ett antal exempel.

Det finns både avtalade avsiktsförklaringar och samarbetsavtal. Regeringen refererar i sitt beslut till "51 undertecknade avtal". Vår lista är betydligt större, vilket kan bero på att vissa avtal antagits medan andra förkastats, men också på att vi har en blandning av avsiktsförklaringar och mer definitiva överenskommelser.

Regeringen har gett Trafikverket i uppgift att träffa s.k. **Genomförandavtal** med anledning av att den statliga ramen nu fördelats. Därefter kommer bilden att klarna ytterligare.

Regeringsbeslut om fastställelse av ny nationell plan

Regeringen har den 29 mars 2010 genom beslut upphävt den tidigare framtidsplanen 2004-2015 för vägar och järnvägar och samtidigt beslutat om en ny nationell transportslagsövergripande plan för perioden 2010-2021. Fastställelsen gäller Trafikverkens egna förslag till framtidsplan som utarbetades 2009, nu med vissa omprioriteringar från Regeringens sida. Vidare har Regeringen också fastställt ramarna för de länsvisa planförslagen som utarbetades parallellt efter genomförda regionala systemanalyser.

Riksdagen har sedan tidigare fastställt den totala planeringsramen för de **statliga medlen**, till totalt 417 Mrd under hela planperioden 2010 - 2021. Det är således Regeringens uppgift att prioritera efter trafikverkens förslag som inlämnades förra året. Vidare har Regeringen haft mandat att fördela de regionala ramarna till de Länsvisa planerna, men det är länen själva som får prioritera (klart 30 juni 2010) inom fastställd ram i länsanslaget.

Medfinansieringsöverenskommelser gör att den totala ramen ökar till 4,82 Mrd under planperioden. Därutöver finns ett uttag av Banavgifter som med en ny allmän banavgiftsmodell är beräknade till drygt 15 Mrd under totalt 12 år (2010 – 2021), varav 9 Mrd utgör en allmän höjning jämfört med nuvarande nivå.

De statliga medlen (417 Mrd) fördelas enligt följande:

Underhåll Väg, mm	136 Mrd
Underhåll Järnväg, mm	64
Investeringar	217 varav länen får 33 Mrd, varav "Norrlandslänen" 3,6 Mrd

I den Nationella Investeringsplanen finns således 184 Mrd (217 – 33). Genom träffade Medfinansieringsöverenskommelser (65 Mrd) utökas denna till **totalt 249 Mrd**, vilket innebär en genomsnittlig investeringstakt i nationella Vägar och Järnvägar på knappt 21 Mrd per år under den närmaste 12 års perioden !

26 % av medlen i den fastställda nationella Investeringsplanen 2010-2021 bygger således på att medfinansiering har avtalats. Av dessa totalt 65 Mrd är 2 Mrd "samfinansierade" från de Regionala Länsplanerna där länet således valt att prioritera regionala medel i den nationella ramen i en bunden överenskommelse.

Två stora medfinansieringsöverenskommelser har träffats och upptar en stor del av medelsförbrukningen under perioden 2010-2021:

- Stockholmsöverenskommelsen 94 Mrd under planperioden
- Västsverige paketet 51 Mrd under planperioden

Båda dessa överenskommelser bygger på medfinansiering genom trängselskatter, vägavgifter, medel ur länsramen, och tidigareläggning av statliga investeringsmedel. Överenskommelserna finns också delvis i Närtidsatsningen och det är relativt komplicerat att skilja ut avgifter, länsmedel, nationella medel, kommunal medfinansiering och finansiering genom tidigareläggning. Överenskommelserna sträcker sig dessutom längre än planperioden.

Allmän beskrivning av medfinansiering

I riktlinjerna för finansiell samverkan i stora infrastrukturprojekt i den nu avslutade planeringsomgången finns en lista på områden där medfinansiering kan vara aktuell:

- A. I åtgärdsplaneringen icke namngivna infrastrukturprojekt med krav på stor flexibilitet för att kunna svara mot akuta trafik- och stadsbyggnadsfrågor
- B. Infrastrukturprojekt med stark påverkan på regional och lokal utveckling
- C. Infrastrukturprojekt med särskilda effekter på möjligheter till alternativ markanvändning
- D. Infrastrukturprojekt med privata, kommunala eller regionala krav som går utöver vad som ligger i trafikverkens ansvar att tillgodose
- E. Infrastrukturprojekt med särskilda privata, kommunala och/eller regionala intressen som ställer krav

Den medfinansiering som beskrivits ovan bör ses som del av en samfinansiering där staten normalt står för huvuddelen av finansieringen av den statliga infrastrukturen. I en samfinansiering kan följande komponenter ingå:

1. Engångsbidrag från kommun, region eller företag
2. Bidrag från kommun, region eller företag som utbetalas i takt med byggandet
3. Årlig ersättning för förbättrad funktion eller standard
4. Investeringar av kommun, region eller företag i egen anläggning
5. Statligt bidrag till annans investering
6. Bidrag från EU
7. Brukaravgifter

Den angivna metoden för medfinansiering genom årliga ersättningar har den betydande fördelen att medfinansieraren kan periodisera sina utgifter under en längre period och därmed också uppnå en god matchning mellan kostnad och nytta.

Detta är en viktig del i projekt Norrbotniabanan där etapputbyggnader och en stegvis utbyggnad av trafiken kommer att tillföra nyttor samtidigt som kommunerna har stora inledande åtaganden i genomförandet av resecentrum och stadsutbyggnad.

Näringslivets investering i infrastrukturen

Svenskt Näringsliv är traditionellt engagerade i lokala infrastrukturinvesteringar i enskilda vägar, industrispår, landterminal och hamnterminal innanför "grindarna". Undantagsvis förekommer något delengagemang i en allmän omlastningsterminal eller hamn (T ex. IKEA Älmhult eller SSAB i Oxelösunds Hamn).

Kriterierna för investeringarna är tydliga med traditionellt företagsekonomiskt resultatkrav, riskbedömning och prioriteringshantering i aktuell affärsplan och fastställd budget. Ett specialfall är

Kiruna där LKABs framtida gruvbrytning medför ett utvidgat rasriskområde som på företagsekonomisk grund täcker investeringar i omläggning av infrastrukturen även "utanför grindarna".

Däremot förekommer engagemang i transportmedel i form av investeringar i egen eller delad privatvagnpark på järnväg, enhetslastbärare (ofta av specialtyp), vägfordon och fartyg, Här ligger ofta tunga långsiktiga investeringar i basindustrins produktionskedja bakom det faktum att industring vill ha egenkontroll över logistikkedjan.

Vi har i vår genomgång inte stött på något fall där Näringslivet skulle på företagsekonomisk grund vara engagerade i medfinansieringsöverenskommelse om investering i allmän infrastruktur.

I utredningen om höghastighetsbanor mellan Storstadsregionerna har utredningsmannen föreslagit två alternativa finansieringsmodeller. Den ena bygger på en föreslagen modell med privata infrastrukturbolag som tar ansvar för ett block (delsträcka). Fallet får även här anses som ett specialfall med ett relativt stort marknadsmässigt utrymme för banavgifter med persontrafik i relationer med en omfattande flygkonkurrens.

Problematiken med banavgifter, trängselskatter och vägavgifter

En infrastrukturinvestering av de format som är aktuella i Storstäderna, avsnitt i ett nytt Höghastighetsnät eller för ny Järnväg längs Norrlandskusten består av mycket omfattande investeringar på 10 tals Mrd. Projekten genomförs också under ca 10 års detaljplanerings- och byggtid, innan trafik kan öppnas.

Nästa hela kostnaden skall således läggas ut av infrastrukturhållaren/finansiären långt före trafikavgifterna kan ge ett överskott utöver driftkostnaden. Inkomstnivån i sig utgör också en betydande risk t ex illustrerad av Öresundsbronns relativt svaga trafikvolym de inledande åren efter färdigställande eller den privata engelska kanaltunnelens halva trafikvolym gentemot gjorda trafikprognoser.

I gjorda överenskommelser där trafikavgifter kan vara med att delfinansiera måste således någon part garantera hela utgiften under byggtiden och även den kommande intäktsnivån.

För en utbyggnad av nya banor längs Norrlandskusten är ett betydande samhällsmotiv grunden för Näringslivets fortsatta utveckling, effektivitet och konkurrenskraft. Godstransport-marknaden är mycket konkurrensutsatt och transportpriset per transporterad enhet pressas varje år.

Utrymmet för särskilda trafikavgifter på godstransportsidan är därför relativt marginellt jämfört med en bana där persontrafik på järnväg har ett omfattande trafikunderlag och där banan medför avsevärt kortare restider jämfört med bil. I fallet Norrbottenbanan kan dock ett sådant begränsat utrymme finnas eftersom transportsträckan förkortas, tyngre och längre tåg kan framföras och kapaciteten ökar med betydligt fler tåglägen.

Kommunal Medfinansiering

Vissa kommuner har valt att underteckna avtal om medfinansiering i regional och/eller nationell infrastruktur. Beloppen är dock relativt begränsade. Kommunerna har också fått nya bokföringsregler genom ändring i kommunallagen. Kommunernas engagemang kan vara både bidrag med i flertalet fall lånefinansierade medel.

Den tidigare vanligaste medfinansieringsformen är träffade överenskommelser om Resecentrumutbyggnader. Här skall sägas att kommunerna även tar ett betydande ansvar och omfattande "generalplane-kostnader" för den egna planproblematiken och investeringar i det lokala väg- och trafiknätet.

Kommunerna engagerar sig också i den kommunala och regionala kollektivtrafiken och betydande investeringar genomförs också i fordon, depåanläggningar i samband med överenskommelserna om stora Infrastruktursatsningar.

Allmänt kan sägas att det kommunal medfinansieringsutrymme i nationella infrastrukturprojekt således är relativt begränsat för att säga en mindre del. I fallet med trafiköverenskommelser i Västsverige på 51 Mrd under planperioden refererar Regeringen i sitt beslut till att regional och kommunal medverkan och markexploatering sammantaget utgör ca: 3 Mrd.

Exempel på finansiell fördelning i medfinansieringsavtalen i den nationella planen

Citybanan

Län: Stockholm

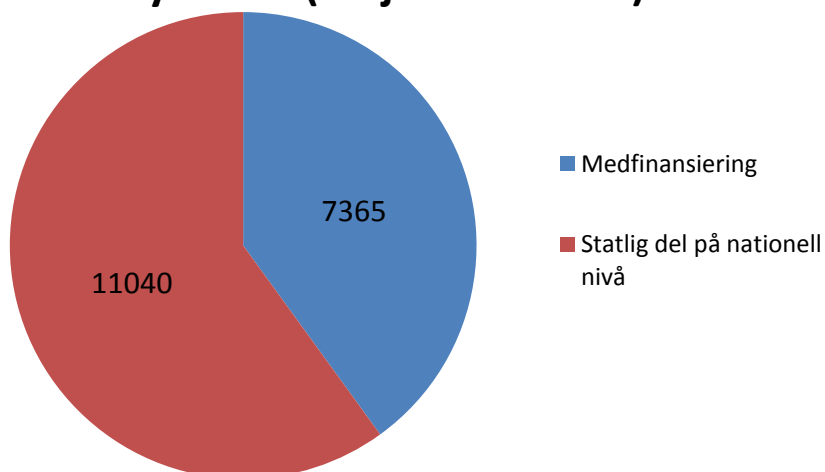
Beskrivning: Trafikverket bygger Citybanan i nära samarbete med Stockholms stad, Stockholms läns landsting och SL. Det är en ca 6 km lång pendeltågstunnel under centrala Stockholm. Med Citybanan fördubblas kapaciteten och tågen kan gå tätare och punktligare.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 18 405 miljoner kronor

Medfinansierare: Upplands Lokaltrafik AB, Länstrafiken i Sörmland AB, Landstinget i Östergötland, Linköpings kommun, Norrköpings kommun, Länstrafiken Örebro AB, Västmanlands Lokaltrafik AB, Landstinget i Stockholms län, Stockholms stad

Citybanan (miljoner kronor)



Rosersberg anslutning till kombiterminal

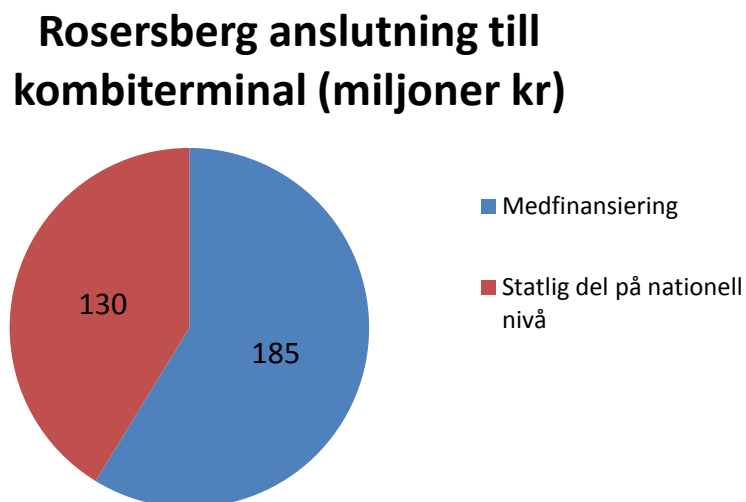
Län: Stockholm

Beskrivning: Järnvägsanslutning till kombiterminal i norra Stockholm. Genomförande- och finansieringsavtal är påskrivet och klart mellan parterna Banverket, KilenKrysset AB och Gävle Containerterminal.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 315 miljoner kronor

Medfinansiärer: Stockholm Nord Kombiterminal AB



Alvik-Ulvsunda-Solna stationer snabbspårväg (statsbidrag)

Län: Stockholm

Beskrivning: Fortsättning på spårvägen från Alvik mot Ulvsunda och vidare mot Solna station. Påbörjades 2009.

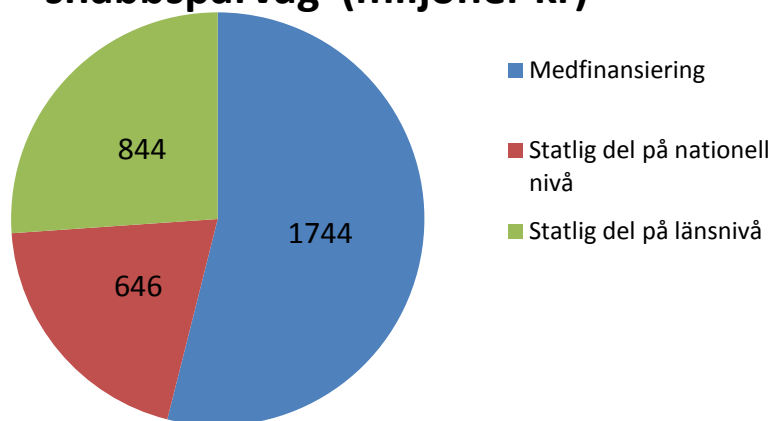
Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 3 234 miljoner kronor

Medfinansiärer: Storstockholms Lokaltrafik AB (SL)

Projektet finns med i länsplan för Stockholms län, på alla nivåer, med statliga kostnader på 844 mkr vilket ingår i bruttokostnaden. I +15%-förslaget kan investeringen göras i genomförande intervallen 2010-2012 och 2013-2015.

Alvik-Ulvsunda-Solna stationer snabbspårväg (miljoner kr)



Hargshamnsbanan, upprustning och nytt trafikstyrningssystem

Län: Uppsala

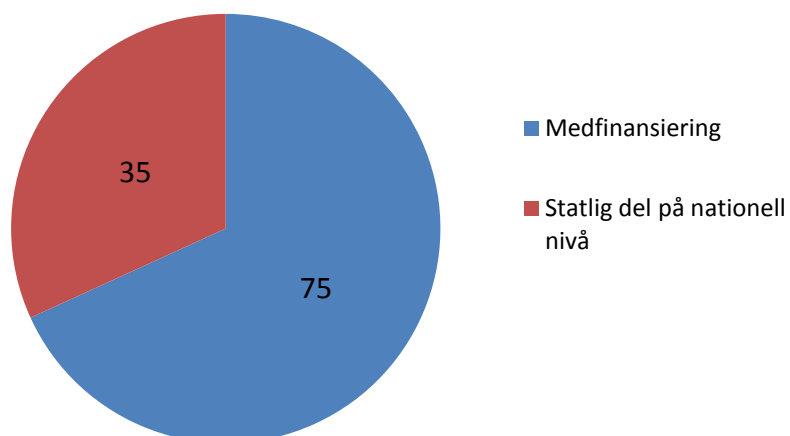
Beskrivning: Upprustning av stråket mellan Örbyhus och Hallstavik

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 110 miljoner kronor

Medfinansiärer: Tågbolag genom brukaravgifter, Dannemora Magnetit AB, Holmen Paper AB, Östhammars kommun, Norrtälje kommun, Hargs Hamn AB

Hargshamnsbanan (miljoner kr)



Uppsala - Borlänge Hastighetshöjande åtgärder

Län: Uppsala, Västmanland, Dalarna

Beskrivning: Hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan mellan Uppsala och Borlänge. Dalabanan går mellan Uppsala och Mora via Sala, Avesta och Borlänge. Dalabanan är idag en enkelspårig järnväg. Åtgärderna syftar till att förkorta restiden med persontåg och förbättra punktligheten och framkomligheten på Dalabanan, vars nytta därmed även tillkommer resenärer på anslutningen Borlänge – Falun.

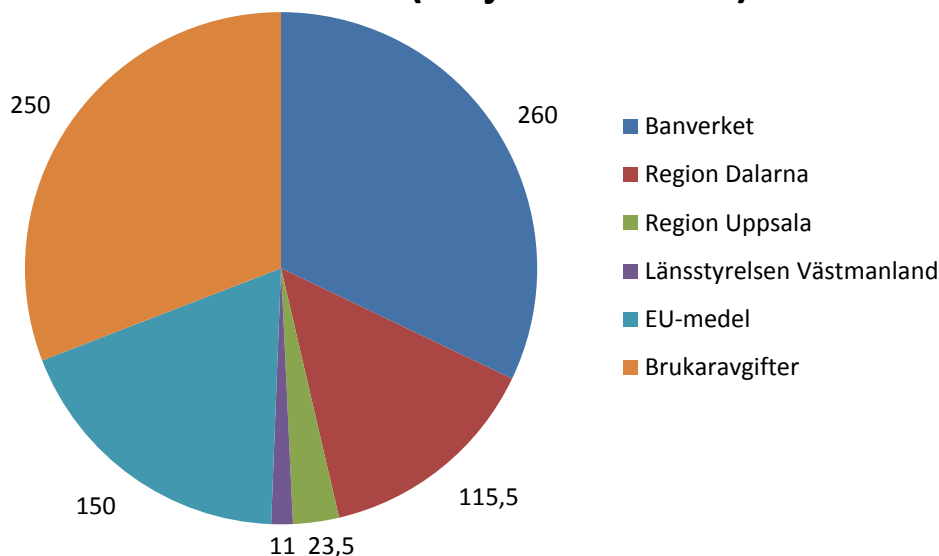
Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 810 miljoner kronor

Medfinansierare: Uppsala, Västmanland, Dalarna samt finansieras även med banavgifter.

Brukaravgifter tas ut för att täcka ränta och amortering av dessa temporära statliga medel. Finansieringen genom brukaravgifter garanteras av Kommunerna

Dalabanan (miljoner kronor)



Händelö, kombiterminal exkl. partiellt dubbelspår

Län: Östergötland

Beskrivning: För närvarande pågår bygget av en ny kombiterminal vid Pampushamnen, ute på Händelö. Denna terminal har en spåranslutning till järnvägsnätet via Händelöspåret (enkelspårig järnväg med låg kapacitet) och Händelöbron till godsbangården, som är belägen inne i Norrköping. Den nuvarande kombiterminalen (Öhmansterminalen) ligger vid södra hamnen, dit man kommer via södra hamnspåret via en bro. Verksamheten vid Öhmansterminalen kommer att flytta till Pampushamnen (ute på Händelö). När Öhmansterminalens volymer flyttar till Händelö så räcker kapaciteten på Händelöspåret inte till. Alla volymer kan i det läget inte gå på järnväg.

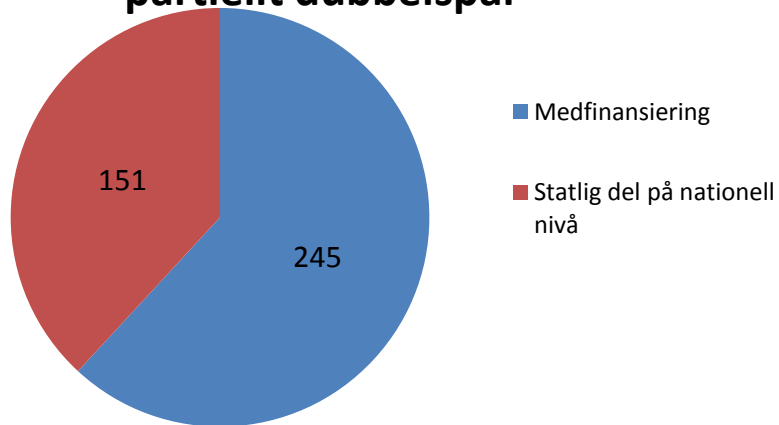
Projektet är en del i Norrköpingspaketet som är ett projekt som syftar till att samla de infrastruktursatsningar som medverkar till att vidareutveckla Norrköping som en intermodal nod och ett transportcentrum. Detta innebär att tillgängligheten till Norrköpings hamn ska förbättras.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 395 miljoner kronor

Medfinansierare: Norrköpings kommun, Norrköpings Hamn och Stuveri AB

**Händelö, kombiterminal exkl.
partiellt dubbelspår**



Genomförandeavtal finns. Objektets placering i plan förutsätter medfinansiering. I +15%-förslaget kan investeringen göras i genomförande intervallen 2016-2018.

THM upphandling eller planerar upphandling av fordon (2004 – 2015)

Län: hela landet

Beskrivning: THM som upphandlat eller planerar upphandla fordon under planperioden 2004 – 2015.

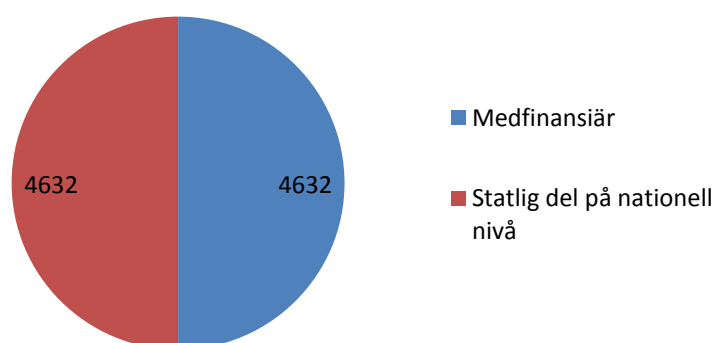
Stadsbidrag till regionala spårfordon.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 9264 miljoner

Medfinansierar: THM som upphandlat eller planerar upphandla fordon

Spårfordon (miljoner kr)



Andelen medfinansiering är grovt uppskattad till 50 %, sannolikt något lägre. I +15%-förslaget kan investeringen göras i genomförande intervallen 2010-2012 och 2013-2015. Beslut om prel. belopp för statlig medfinansiering finns för merparten av THM. Beslut saknas dock för SL, Västtrafik och Skånetrafiken motsv. 1,6 mdkr.

Kirunaprojektet- ny järnväg förbi Kiruna

Län: Norrbotten

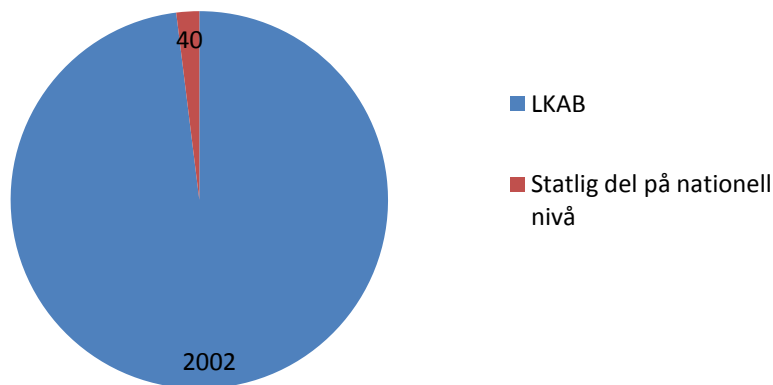
Beskrivning: Den befintliga järnvägen kommer att påverkas av LKAB:s gruvbrytning då den innebär att deformationer i marken uppstår och måste därför ersättas med en ny järnväg. Parterna, Banverket/Trafikverket och LKAB, är överens om att LKAB ska ersätta för den funktion som dagens järnväg har med en ny järnvägssträckning utanför deformationszonen.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 2042 miljoner kronor

Medfinansierer: LKAB

Kirunaprojektet (miljoner kr)



LKAB står för kostnaden av den nya järnvägen. Trafikverket finansierar bland annat en viltpassage som måste upprättas i anslutning till den nya järnvägen.

Järnvägsutredning Sundsvall-Härnösand

Län: Västernorrland

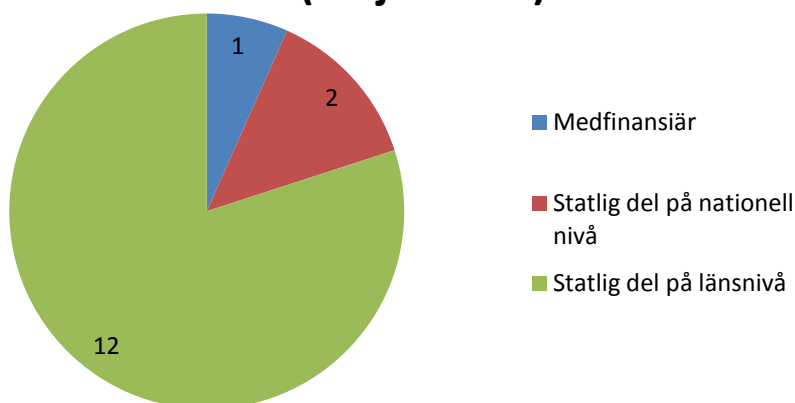
Beskrivning: Järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand har låg standard och utgör en hastighetsmässig flaskhals jämfört med anslutande sträckor i norr och söder. Under 2009 har banverket färdigställt en förstudie för järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand. Syftet är att uppnå en effektiv och modern järnväg längs norrlandskusten mellan Stockholm och Umeå och en ökad regionintegrering i denna del av landet.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 15 miljoner

Medfinansierar: Sundsvalls kommun, Timrå kommun, Härnösands kommun, Landstinget Västernorrland

Järnvägsutredning Sundsvall-Härnösand (miljoner kr)



Genomförandeavtal finns avseende medfinansiering av järnvägsutredning. Finns i länsplan på +25%-nivån

Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret

Län: Västernorrland

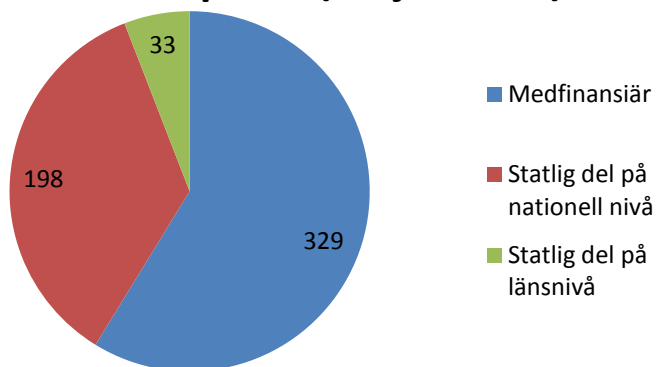
Beskrivning: Tunadalsspåret, länken mellan Sundsvalls hamn och Ådalsbanan

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 560 miljoner

Medfinansierar: Sundsvalls kommun, SCA Forest Products AB

Tunadalsspåret (miljoner kr)



Objektets placering i plan förutsätter medfinansiering. Objektet förutsätter reinvestering med 132 mnkr (som ingår i totalkostnaden). +15%-förslaget kan investeringen göras i genomförande intervallen 2016-2018. Finns med i länsplan på alla nivåer. Genomförandeavtal finns, detaljplanering pågår.

Stadsbidrag till resecentrum Botniabanan

Län: Västernorrland

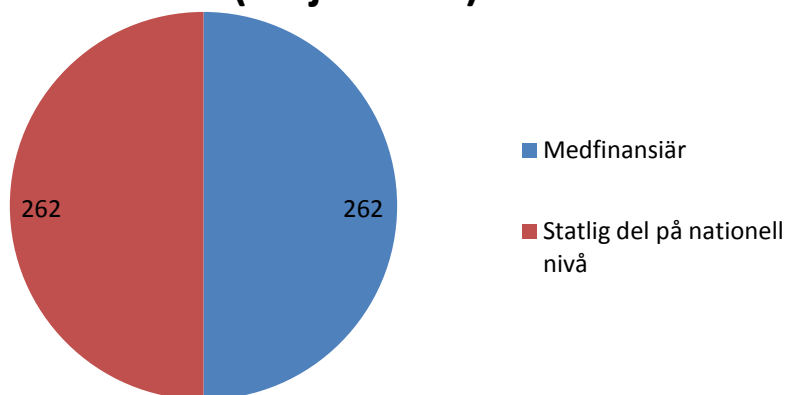
Beskrivning: Statsbidrag till resecentrum Botniabanan

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 524

Medfinansierar: THM i Västerbottens och Västernorrlands län

Resecentrum Botniabanan (miljoner kr)



Andelen medfinansiering är grovt uppskattad till 50 %, sannolikt något lägre. I +15%-förslaget kan investeringen göras i genomförande intervallen 2010-2012 och 2013-2015

Västsvenska infrastrukturpaketet-allmän del

Län: Västra Götaland

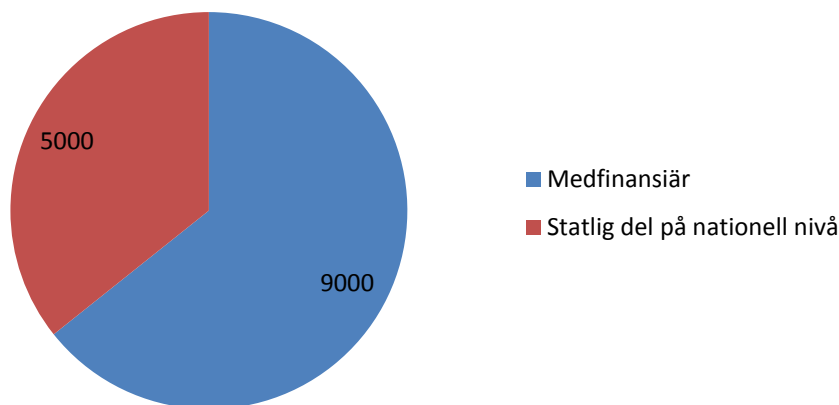
Beskrivning: Västsvenska infrastrukturpaketet innehåller satsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Paketet ska främja sysselsättning och tillväxt, bromsa trafikens negativa påverkan på miljön och minska sårbarheten i infrastrukturen.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 14 000 miljoner

Medfinansierare: Trängselavgifter, Göteborg Stad m fl

Västsvenska infrastrukturpaketet- allmän del (miljoner kr)



Motparterna Västragötalandsregionen, Göteborg Stad o Region Halland har undertecknat avtalet. I Västsvenska paketet för väg ingår följande områden:

- Martieholmstunneln
- Anslutningar till Marieholmstunneln
- Kollektivtrafik- omställning K2020
- Ny Götaälvbro
- Förbättringar av framkomlighet, miljö och trafiksäkerhet
- Trimningsåtgärder

Västlänken

Län: Västra Götaland

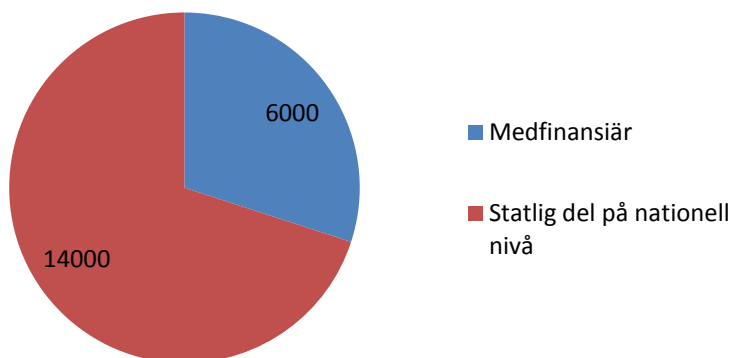
Beskrivning: Västlänken - tågtunnel under centrala Göteborg - binder samman pendeltågstrafiken till genomgående linjer och ger nya stationer i staden.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 20 000 miljoner

Medfinansierar: Västra götalsregionen, Göteborgs stad, Region Halland, Jernhusen AB, Göteborgsregionens kommunalförbund

Västlänken (miljoner kr)



Projektet ingår i det Västsvenska infrastrukturpaketet. Projektet är aktuellt för medfinansiering, men ingår inte i nu gällande planförslag. 9 mdkr ligger efter 2021. Motparterna har undertecknat avtalet.

Norge/Vänerbanan med Nordlänken

Län: Västra Götaland

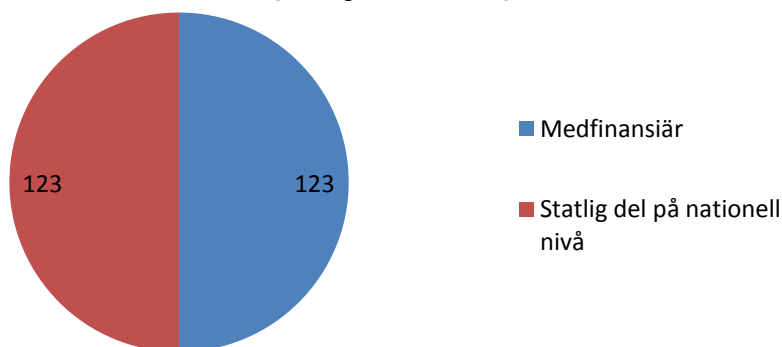
Beskrivning: Trollhättan - Göteborg (Olskroken), dubbelspår (Inkl stationer i Göta älvsdalen, Ale kommun)

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 24,6 miljoner

Medfinansierar: Västtrafik AB

Norge/Vänerbanan med Nordlänken (miljoner kr)



I +15%-förslaget kan investeringen göras i genomförande intervallen 2010-2012

Flackarp - Arlöv Utbyggnad till flerspår

Län: Skåne

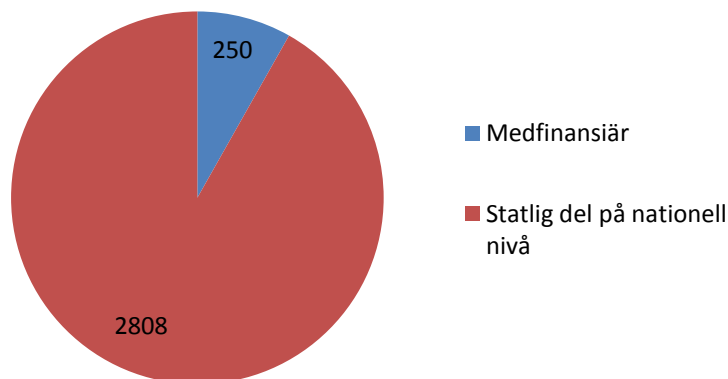
Beskrivning: Åtgärden består i att bygga två nya spår parallellt med dagens två spår samt att anpassa utbyggnaden så att tågtrafiken stör de omgivande samhällena så lite som möjligt. Åtgärden gör det möjligt att utöka trafiken mellan Malmö och Lund med upp det dubbla, men vid maximal kapacitet uppstår lätt stora störningar längs järnvägsstråket.

Finansieringsfördelning:

Total kostnad: 3058

Medfinansierar: Burlövs kommun samt Staffanstorps kommun, Region Skåne

Flackarp - Arlöv Utbyggnad till flerspår (miljoner kr)



Burlöv 75, Staffanstorp 50

