

# Finansiering eller Finansialisering?

– En fallstudie kring risker och  
möjligheter för Lunds kommun  
och spårvägen



**LUNDS**  
UNIVERSITET

*Anton Lähteinen*

Institutionen för kulturgeografi och

ekonomisk geografi,

Lunds Universitet

Kandidatuppsats

Samhällsplanerarprogrammet, SGEL36 VT 2019

Handledare: Ola Jonsson

## Abstract

Municipalities in OECD-countries have since deregulations in the infrastructure sector during the 1980s increasingly been drawn into novel ways of funding transport infrastructure. Implications amongst different countries in the OECD vary as economic systems and national policy constitute the backdrop for the penetration of private capital in transport infrastructure. This study aims to explain the case of Lunds municipality and their investment in transport infrastructure, as their tramway is reaching its finalization during 2019 and 2020. The theory chosen to explain the case is *financialization*. The risks and possibilities are then analysed through the perspective of financialization.

The research questions are: *How is the capital investment in Lunds tramway organized and whom are the actors involved? What responsibilities do Lunds municipality hold opposed to the different actors? What risks and opportunities does the funding of the tramway imply for Lunds municipality?*

This study uses documents produced by the different actors and semi-structured interviews with the municipality to deepen the understanding of the process behind the infrastructure investment. The results suggests that Lunds municipality organizes an investment that contain elements of financialization, and that the implications and consequences regarding future management of the local economy need further attention.

Keywords: Financialization, funding, infrastructure investment, Lunds municipality

Nyckelord: Finansialisering, finansiering, infrastrukturinvesteringar, Lunds kommun

## Teckenförklaring

Abstract.....	2
1. Inledning .....	4
1.2 Syfte och frågeställningar.....	5
2. Bakgrund.....	6
3 Teori.....	8
3.1 Finansialisering av infrastruktur .....	8
3.2 Organisering av kapitalinvestering .....	12
3.2.1 Gatuersättningskostnad och försäljning av kommunal mark.....	14
3.2.2 Obligationer .....	16
3.3 Risker med finansiering av infrastruktur.....	18
3.4 Möjligheter med finansiering av infrastruktur.....	19
4. Metod/Methodologi/Material .....	20
4.1 Fallstudie .....	20
4.2 Fallstudiens metoder .....	20
4.2.1 Dokumentstudier.....	21
4.2.2.1 Semi-strukturerade intervjuer .....	22
4.2.2.2 Urval.....	23
4.3 Analysstrategi.....	23
5. Analys .....	24
5.1 Organisering av kapitalinvestering i Lunds kommuns spårväg.....	24
5.1.1 Stadsmiljöavtalet .....	24
5.1.2 Sverigeförhandlingen .....	25
5.1.3 Gröna obligationer .....	27
5.1.4 Gatukostnadsersättning och marknadsvärdestegring .....	31
5.1.5 Skanska som entreprenör.....	33
5.1.6 Sammanfattning av kapitalinvestering i spårvägen.....	34
5.2 Risker med finansieringen av spårvägen.....	34
5.3 Möjligheter med finansieringen av spårvägen.....	37
6. Slutsatser .....	39
6.1 Organisering av kapitalinvestering .....	39
6.2 Skyldigheter gentemot andra aktörer .....	40
6.3 Risker med finansieringen.....	41
6.4 Möjligheter med finansieringen.....	42
6.5               Sammanfattning av slutsatser .....	43
7. Diskussion .....	44
<i>Referenser</i> .....	47
Appendix A .....	52

# 1. Inledning

Dagens infrastrukturplanering påverkas av olika geografiska skalor. Resurser som styr planering och investeringar av infrastruktur allokteras i Sverige från statlig nivå ut till kommun och landsting. Trafikverket är en statlig myndighet som har fått befogenheter att fördela ekonomiska resurser till kommun och landsting.

Investeringar i infrastruktur pekar ut riktningar för städers långsiktiga planering.

Trafikverket har enligt stadsmiljöavtalet fått befogenhet att ge en miljard i stöd årligen till kommuner eller landsting som vill genomföra projekt som anses vara miljövänliga.

Lunds spårväg är ett sådant exempel som fått investeringsstöd av statliga myndigheter.

Stadsmiljöavtalet har givit bidrag på 298,5 mkr till Lunds kommun för spårvägsbygget ut mot den nya stadsdelen Brunnshög. Sverigeförhandlingen ger bidrag på 74,5 mkr.

Totalt ger stadsmiljöavtalet och Sverigeförhandlingen hälften av finansieringen bakom spårvägsbygget i Lund.

Ett av kraven för finansieringen av projektet ska kommunen utföra motprestationer.

Lunds kommun åtar sig att bygga 15000 bostäder innan 2035. Statens har ett tydligt intresse av att öka byggandet i stadsmiljöer. Kommuner och stat tar således en ekonomisk risk i planeringen, som bygger på att investeringen blir lyckad. Lunds kommun ska även betala 236 miljoner kronor till staten senast 2035 för byggandet av höghastighetsbanan och dragningen förbi Lund C.

Det blir därför intressant att undersöka hur Lunds kommun finansiella planer ser ut för återbetalning. Även vilka andra aktörer som kommunen involverat i finansiering av spårvägen. I den andra hälft som kommunen finansierar själv emitterar de två gröna obligationer som ska betala den andra hälften av spårvägen. Den första obligationen emitterades 2017 och den andra 2018. En obligation innebär att kommunen lånar från kapitalmarknaden där banker står som långivare. I och med obligationerna ökar kommunen sin skuldsättning. Detta vägs av mot möjligheterna och de intäkter som spårvägen kan generera för kommunen i framtiden. Den här undersökningen undersöker problematiken kring skuldsättning och vilka risker samt möjligheter finansieringen innebär för Lunds kommun.

Enligt teorin om Financialization är kapital idag globalt och investeras lokalt med hjälp av kommuner som gör det möjligt att öppna upp för investeringar i bebyggd miljö. Den här teorin testas mot empirin för Lunds kommun för att se i vilken utsträckning den kan sägas gällande för Lunds kommun och deras spårvägsinvestering.

## **1.2 Syfte och frågeställningar**

Syftet är att utifrån finansialiseringsteoretiska perspektiv analysera Lunds kommuns åtaganden i byggandet av spårvägen och vilka konsekvenser det kan innebära för kommunen.

### ***Frågeställningar***

Hur ser organiseringen av kapitalinvesteringen ut i Lunds kommuns finansiering av spårvägen? Vilka är de inblandade aktörerna som man har skyldigheter gentemot i finansieringen av spårvägen? Vilka risker och möjligheter innebär finansieringen av spårvägen för Lunds kommun?

## **1.3 Avgränsningar**

Jag undersöker inte Sverigeförhandlingen och höghastighetsbanan som specifikt projekt. Det här är en undersökning av de lokala förutsättningarna att utföra motprestationer gentemot i stadsmiljöavtalet och vilka risker och möjligheter detta innebär för kommunen med att ta in finansiering från utomstående aktörer. Således avgränsas skalan till att täcka i första hand den lokala skalan, Lunds kommun. I och med att finansiering kommer utifrån kan även en nationell skala inkluderas, men i första hand är det den lokala som undersöks.

## 2. Bakgrund

Lunds kommun bygger en spårväg som är en del av ett urbant utvecklingsprojekt som kallas Kunskapsstråket. Spårvägen går ut från centrala Lund i en nordostlig riktning via Universitetssjukhuset, Lunds Tekniska Högskola, Ideon Science Village och slutligen mot den nya stadsdelen Brunnshög och de nya forskningsanläggningarna ESS och MAX IV i nordöstra Lund. Trafikstarten är beräknad till att börja 2020. Region Skåne och Skånetrafiken sköter den operativa verksamheten när det gäller driften av Spårvägen och Lunds kommun står för byggnation och underhåll av spåren.

För att finansiera spårvägsbyggnationen har Lunds kommun dels fått investeringsstöd för spårvägen från statliga myndigheter på totalt 373 miljoner kronor och den andra hälften finansierar kommunen själv. Trafikverket har genom Stadsmiljöavtalet fördelat 298,5 miljoner till kommunens byggande av spår och hållplatser. Allokering av den här summan betydde att kommunen reellt kunde börja planera för de första spadtagen.

Torsdag den 17:e december 2015 kom beskedet om att Lunds kommun skulle få bidraget genom Stadsmiljöavtalet. Senare samma kväll klubbades beslutet om spårvägen genom i Lunds kommunfullmäktige. Vid dags dato var inte resterande utgift för spårvägen säkrad. Det här ledde till en splittring mellan lokala partier om huruvida det var ansvarsfullt att låta beslutet gå igenom.

Det rödgröna blocket var positivt inställda och menade att medfinansiering kunde bli aktuellt från fastighetsägare och fastighetsinvestorare i spårvägens närhet. Man menade även att mer statliga pengar kunde fås, vilket blev fallet när man i Sverigeförhandlingen 2016 nådde en överenskommelse som resulterade i 74,5 miljoner kronor till spårvägsprojektet. Det var inte givet att kommunen skulle få hälften av finansieringen från statligt håll kvällen det klubbades igenom. Moderaterna, Centern, Kristdemokraterna, Förnya Lund, Sverigedemokraterna och Feministiskt initiativ ställde sig emot förslagets genomförande.

Den moderata politikern Christer Wallin såg både positiva och negativa sidor med beslutet om spårväg. I en intervju med Sydsvenskan efter beslutet sade Christer Wallin *“Jag är intresserad av spårvägen av den anledningen att jag tror att den är viktig för Brunnshögs utbyggnad. Och Brunns hög är viktigt för Lunds utveckling. Så på det sättet är det ett korrekt beslut. Men ekonomiskt är det inte bra. Vi riskerar att få en gökunge som tar stora resurser från välfärden, säger han.”* ( Kaprijanko, 2015)

Det här har varit en oro som uttryckts i debatten och något kommunen i och med beslutet måste hantera i bygnationsprocessen. För att finansiera den andra hälften, den utöver bidragen från Stadsmiljöavtalet och Sverigeförhandlingen, så har kommunen emitterat två gröna obligationer som täcker resterande kostnad för spårvägsbygget.

Kommunen har totalt sett genom finansiering från stat och långivare fått ihop 746 miljoner kronor som går till investeringen i spårvägsbyggandet. Budgeten som gick igenom i tekniska nämnden den 18e januari 2017 gav 776 miljoner från kommunens investeringsbudget till investeringskostnaden ( Svt Nyheter, 2017). Kommunen har tidigare avsatt 30 miljoner kronor(Lunds kommun, 2018a) till projektet som inkluderas i den totala summan gällande investeringen på 776 miljoner kronor. I den beslutade budgeten fanns 33 miljoner kronor inkluderat som riskpåslag ifall det skulle bli dyrare än beräknat. Utöver de 776 miljonerna har den regionala vatten och avfalls organisationen VA Syd samt det kommunala elbolaget Krafringen genomfört förflyttning VA-nät och fjärrvärmeledningar för 30 miljoner kronor. Utöver kostnader för investering i spårvägen och sidoarbeten finns även byggherrekostnader. 67 miljoner går till den utvalda entreprenören för dennes administrativa kostnader, försäkringar och vinst. För spårvägsprojektet har Skanska utsetts till entreprenör och byggherre. Totalkostnaden för hela investeringsbudgeten blev 867,4 miljoner kronor när den antogs i tekniska nämnden ( SVT Nyheter, 2017).

### 3 Teori

Financialization är teorin och det analytiska verktyget vilken används som förklaringsmodell i den här uppsatsen. På svenska översätts det till finansialisering.

När finansialisering, eller financialization, används som förklaringsmodell gäller det att vara ytterst specifik i vad man faktiskt använder. Det är även viktigt att skilja på vad som är *finansialisering* och vad som är *finansiering*. Finansialierad kapitalism, eller ‘‘financialised capitalism’ på engelska, prioriterar ‘‘the making of money out of money’’ ( Sayer 2015, 36). Det innefattar inte att organisera människor för att skapa produkter eller tjänster. Därför är det viktigt att skilja på vad som är finansierad infrastruktur och vad som blir finansialiserad infrastruktur. För att låna en förklaring från en närliggande sektor, bostadssektorn, tar Andrew Sayer upp exemplet att banker vill att vi ska tänka på våra hus som en tillgång, snarare än något som vi har till vår egen användning. Det framställs istället som en investering med syfte att generera profit för vår egen skull (ibid).

#### 3.1 Finansialisering av infrastruktur

Infrastruktursystem förser befolkningen i städer med tjänster för att kunna hantera det dagliga livet. Vilken typ av infrastruktur, och vilken tjänst som tillhandahålls, beror på hur nationella, regionala och lokala myndigheter finansierar, äger, prissätter, kontrollerar och styr infrastruktur. Som Philipp O’Neill menar är det här något som varit både ett historiskt och ett samtida pågående problem för nationella stater samt lokala myndigheter. Infrastruktur har alltid tagit upp stora resurser och är en central del av den långsiktiga planeringen för städer (O’Neill 2017).

Kritisk forskning som är kopplat till finansiering av infrastruktur visar på konsekvenser för spatialt ojämn urban utveckling som ett resultat av hur infrastruktur tillhandahålls. Finansialisering av infrastruktur spelar enligt Peter O’Brian, Phillip O’Neill och Andy Pike en viktig roll i den utvecklingen. Skärningspunkter mellan stat, finans och gemensam försörjning av infrastruktur ger upphov till frågor med nationalekonomisk förgrund, som får implikationer för urban utveckling och politik (O’Brian et al 2019).



Detta styrks i en svensk kontext. Ökade satsningar på transportinfrastruktur har en positiv inverkan på näringslivets konkurrenskraft och utvecklingen för arbetsmarknader. Ett utbyggt transportsystem ökar tillgängligheten och storleken på arbetsmarknadsregion. I en svensk kontext har investeringar i transportinfrastruktur vad gäller nyproduktion och underhåll minskat under 80, 90 och 00-talet sett till BNP. Det har lett till en debatt kring hur infrastruktur ska finansieras och hur förutsättningar för ekonomisk tillväxt kan skapas (Cars et al 2011,9–10). Nationalekonomins särskildheter påverkar städers ekonomi, och det är stadens ekonomi och funktion som utgör fokuset i den här undersökningen. Relationen mellan nationalekonomi och urban geografi samt städers ekonomi utgör också fokuset för Philipp O’Neills analys av investeringar i infrastruktur (O’Neill 2019, 3). Den här undersökningen använder det perspektivet för att förstå investeringar i infrastruktur och vad det innebär specifikt för Lund. Diskussion kring ojämn urban utveckling läggs åt sidan i första hand, för först och främst kunna fokusera på Lund stad och deras spårvägsinvestering samt hur den påverkar stadens ekonomi. Det kan sedan användas för jämförelse mellan städer och bidra till sådan diskussion, men sådan analys görs inte specifikt i den här uppsatsen, och kan vara föremål för vidare empiriska studier.

Definitionen av infrastruktur har präglats av rollen som allmännyttan, som system för vatten och avlopp, transport, energi och digital kommunikation. De nämnda nyttorna kan ses som hårda eller ekonomiska nyttor. Sedan finns det en till kategori som är de mjuka eller sociala nyttorna. I den kategorin inkluderas tjänster så som sjukvård, utbildning, säkerhetstjänster och legala tjänster. Utöver att dessa två kategorier har börjat närma sig varandra, de hårda eller ekonomiska och de sociala eller mjuka allmännyttorna, finns nu tydligare och starkare kopplingar till kommersiella intressen vilka inkluderas i dagens definition av infrastruktur (Pike et al, 2019).

Efter den globala finanskrisen 2008 har det globala intresset för investeringar i infrastruktur ökat. Både institutionella investerare och privata investerares blickar har vänts mot en sektor som ses som stabil och där möjligheten finns till säkra investeringar som genererar säkra intäkter över en lång tid. Transformationen av infrastruktur från en allmännyttan till att bli en investerbar tillgångsklass går dock tillbaka längre än finanskrisen 2008. Avregleringar inom OECD-länderna på 1980-talet

gör att finansiella instrument för investeringar i infrastruktur funnits på den globala marknaderna. OECD är det ekonomiska samarbete som innefattar trettio länder inom västvärlden, där flera av de stora ekonomierna som USA, Storbritannien, Frankrike och Tyskland ingår. Förändringen gick snabbt på 80-talet från statlig drift av infrastruktur och monopolisering till nya organisatoriska former. Nytt ägandeskap var en del i av privatiseringen, men även OECD regeringars godkännande av nya organisatoriska former som innefattade både ägande och kontroll. Det innefattade dock länder inom OECD-samarbetet i olika utsträckning. Avregleringar och nytt ägandeskap gällde framförallt Storbritannien och USA ( O'Neill 2019, 11).

Det finns olika marknadssystem som kan påverka kraven på kortsiktig vinst. I liberala marknadsekonomier, förkortas även LME, som finns i Storbritannien, USA, Kanada och Australien är kraven höga på investerare på kortsiktig vinst. Här byts även tillgångar mellan företag enkelt på de stora aktiemarknaderna. I 'Coordinated market systems, som förkortas CME, är det mer fokus på långsiktig vinst för företag, ofta är det banker som sitter i styrelser. Bankerna har en viktig roll på kreditmarknaden. Länder som har CME-systemet innefattar Tyskland, Holland, Österrike och de skandinaviska länderna ( Edwards &Rees 2011, 53).

Nya organisatoriska strukturer i länder med LME-systemet möjliggjorde för nya aktörer att skapa finansiella instrument för att extrahera kapital från tillgångar som nyligen varit offentliga. 'Structured investment vehicles', som även kallas 'SIVs' och privata fonder som var stängda för allmänheten var två av de nya investeringsinstrument som skapades under 80-talet. Privata investerare fick genom dessa instrument tillgång till kapital som var billigt. Låg skuldsättning och undervärdering av tillgångar möjliggjorde vidareförsäljning med goda marginaler inom ramarna för de nya instrumenten.

Finanskrisen 2008 exponerade svagheten hos många SIV-instrument. Efter krisen har instrument för nya organisationsformer skapats som fokuserar på stabilitet. Dessa former fokuserar på infrastrukturens kvalitet så att den kan generera mer långsiktiga vinster snarare än kortsiktig sådan. ( ibid) Finanskrisen 2008 efterlämnade en global ekonomi med låg tillväxt och låga räntor. Därför har institutionella och privata investerares intresse ökat i och med möjligheter att placera kapital i en sektor som kan

erbjuda låg risk, möjlighet till långsiktiga investeringar och att det är något handfast och fysiskt (O'Brian et al 2019, 1293).

Sedan finanskrisen 2008 har litteraturen angående ämnet "financialisation" ökat. Brett Christophers menar har litteraturen ökat väsentligt. "A Google Scholar search, for example, yields 170 hits for financialization (or financialisation) between 1996 and 2000, 1088 between 2001 and 2005, 5790 between 2006 and 2010, and 12,010 between 2011 and the midpoint of 2014." ( Christophers 2015, 184)

Brett Christophers är kritisk mot ämnets analytiska möjligheter. Även emot att ämnet är oprecist och det kan bli spekulativt. För att applicera teorin mot en empiri gäller det att vara ytterst specifik för vad som kan sägas finansialierat. När en empirisk verklighet belyses ska det vara tydligt om det är en finansiell tillgång eller inte. Därför måste också definitionen av det teoretiska konceptet vara tydlig och inte kunna vara föremål för eventuella missförstånd, mycket tydligare än vad som ofta varit fallet när konceptet har använts (Christophers 2015, 197-198).

Att skilja på finansiering, vilket är att betala för infrastrukturen, och finansialiseringen av den, vilket är att organisera kapitalinvesteringen i infrastrukturen, är viktigt för att förstå processen bakom finansialiserad infrastruktur (O'Brian et al 2019, 1293). När privata investerare bedömer en infrastrukturstillgång som ekonomiskt livskraftig värderas de urbana flöden som infrastrukturen kan möjliggöra. De urbana flödena är viktiga att förstå för processen bakom finansialiseringen. Urbana flöden definieras av O'Neill som flöden av arbetskraft, kapital, material och information. Utifrån dessa flöden designas och implementeras finansiella instrument för investeringen i infrastruktur. Phillip O'Neills urbana flöden är ett resultat av empiriska studier av hur ledande firmor i London, New York och Sydney värderar möjligheten för investering i infrastruktur ( O'Neill 2019,3).

Den här uppsatsen måste ta hänsyn till att organisationsformer skiljer sig från de nämnda kontexterna och den svenska. Samtliga länder är medlemmar i OECD, men England, USA och Australien har en högre grad av privatisering gällande infrastruktur.

England har en generell strategi att använda privata företag för offentligt finansierad infrastruktur, OPS (Trafikutskottet 2007, 20).

Strategin kallas för offentlig-privat samverkan. Det innebär att den privata aktören står för byggnation, finansiering, drift och underhåll av infrastrukturen under en längre avtalsperiod (ibid, 15). I Sverige är renodlade OPS när det gäller infrastruktur sällsynta. Arlandabanan är det enda fallet där ett privat konsortium har ett avtal när det gäller de finansiering, byggnation, drift och underhåll av järnväg (ibid, 34). Med en högre grad av privatisering av infrastruktur i länder som England krävs det användandet av tidigare forskning därifrån förstås mot den svenska kontexten och det enskilda empiriska i fallet, Lunds spårväg. Organisationsstruktur kan förklara varför eller varför inte en tillgång blir finansialiserad.

Tidigare forskning inom finansialisering av infrastruktursektorn har tidigare fokuserats till att gälla framförallt Storbritannien, USA och Australien, men som Peter O'Brien, Phillip O'Neill och Andy Pike menar behövs det utvidgas till andra delar av Europa, Afrika, Asien, Kina och Central samt Sydamerika (O'Brian et al 2019, 1299).

Teorins användbarhet i att förstå och förklara finansiering, finansialisering och styrning av infrastruktur i olika politiska ekonomier och i olika former av kapitalism utgör en ny forskningsinriktning inom fältet (ibid).

### **3.2 Organisering av kapitalinvestering**

För att kunna bedöma relevans mellan empiri och begreppet finansialisering krävs det att den här uppsatsen undersöker organiseringen av kapitalinvestering i infrastrukturen . I den här uppsatsen blir således *organiseringen av kapitalinvesteringen* definitionen av finansialisering . Det innefattar att förstå vilka aktörer och organisationer som är involverade i processen, samt deras motiv, strategier och praktiker. Således kan processen kring finansierad/ finansialiserad infrastruktur undersökas. Detta kapitel i teoridelen förklarar metoder som kommuner har till förfogande när det gäller att finansiera deras infrastrukturinvesteringar. Utifrån det kan risker och möjligheter diskuteras kopplat till tidigare litteratur inom ämnet financialization.

Det teoretiska perspektivet avgränsas först och främst till att täcka den lokala skalans investeringar i infrastruktur. Den lokala skalan översätts till att gälla den kommunala nivån. Fokuset för teorin och det empiriska materialet placeras främst på denna skala. Länknings till regional och nationell nivå görs när det ger förklaringskraft till den infrastrukturinvesteringar på den kommunala nivån. Teorin kan även förklara varför eller varför det inte sker investeringar från en global skala till de tidigare nämnda skalorna.

Som tidigare nämnt finns det ett behov att förstå olika aktörers motiv för att förstå den organisatoriska strukturen bakom kapitalinvesteringar i infrastruktur. I den här undersökningen är tiden begränsad och fokuset blir således på kommunens perspektiv och deras motiv. Ett andrahands fokus blir på de andra aktörerna, så att en organisationsstruktur med motiv kan börjas förstås. Att isolera och fokusera på Lunds kommun motiveras genom Manuel Aalbers resonemang gällande att det är nödvändigt att isolera en aspekt från de andra för göra en empirisk undersökning.

Det kan göras i första hand, men ska inte förringa komplexiteten som financialization innefattar. En empirisk studie bör inte heller baseras på relativt lättillgänglig statistik ( Aalbers 2019, 12).

Manuel Aalbers har en övergripande definition av financialization som belyser komplexiteten. Det innefattar *''Den ökade dominansen av finansiella aktörer, marknader, praktiker, mått, narrativ på olika skalor. Det resulterar i en strukturell transformation av ekonomier, företag, finansiella institutioner, stater och hushåll.''* ( Aalbers 2019, 4)

Som Manuel Aalbers själv kommenterar är den här definitionen en så kallad *''umbrella definition''* ( Aalbers 2015, 215). Det är vanligt för nya teoretiska koncept tillämpa en sådan. Det finns en otydlighet i den här definitionen, vilket Aalbers medger. Aalbers menar också att den här konceptuella definitionen bör översättas i en operationell sådan som kan befrämja en empirisk undersökning. Med Aalbers egna ord förstås det som följande *''For analytical as well as practical reasons, however, it may be necessary to study some elements in relative isolation; holistic understandings do not always fit together very well with empirical research projects''* ( Aalbers 2019, 4).

Sarah Launius och Mark Kear använder Manuell Aalbers övergripande definition men har en tolkning som är nära till hands för den kommunala nivån. *“We argue that it does if “financialization” is understood to refer to transformations in the practices, metrics and narratives used by municipalities, local developers and other place-rooted actors to gain exposure to, and attract extensive investment from (highly mobile) finance capital.*” ( Launius & Kear 2019, 2)

I analysdelen av den här uppsatsen återstår det bedöma i vilken grad definitionen ovan kan tänkas gälla i organisationen av kapitalstruktur för infrastrukturen. Sarah Launius och Mark Kears definition gäller kommunen som helhet, och inte enskilda projekt utan syftar på generell stadsutveckling. Deras empiriska studie är situerad till Tucson i Arizona och behandlar urban utveckling i semiperifera städer. Den gäller inte specifikt ämnet financialization och infrastruktur, men berör kommunernas metoder angående att attrahera finansiellt kapital. Praktiker, mätningmetoder och narrativ skiljer sig troligtvis i de specifika fallen men utgör förmodligen samma element som kommuner har för att attrahera kapital. Genom att förstå hur kommunen agerar som aktör kan organiseringen av kapitalinvesteringen i infrastruktur förklaras utifrån denne aktörs motiv. Det återkopplar till Phillip O’Neills perspektiv där processen bakom investering i infrastruktur belyses. I en finansialiserad process förändras ägandet, opererandet och förvaltningen av infrastrukturen. Det innefattar att lokala myndigheter involveras i nya tillvägagångssätt som är långsiktiga och inte har testats tidigare ( O’Neill 2019, 1293).

### **3.2.1 Gatuersättningskostnad och försäljning av kommunal mark**

I en komparativ studie gällande privat deltagande i finansiering av infrastruktur visar Barry Cullingworth och Roger Caves att privatiseringstrenden i finansiering av infrastruktur gäller både USA och Storbritannien. Markanvändningen privatiseras till följd av kommunernas bristande förmåga att axla krav på markutveckling. Därför blir privata aktörer bärande i markutveckling. Kommuner söker nya tillvägagångssätt att få intäkter. Avgiftsbeläggning av ny markutveckling till följd av infrastrukturinvesteringar är ett politiskt smärtfritt medel för kommuner att få in nytt kapital (Cullingworth & Caves 2003, 122).

Med syfte att den offentliga sektorn ska kunna tillvarata värdeökningar till följd av bebyggelseexploateringar finns ett antal olika tillvägagångssätt. Skatter från inkomster, företag och fastigheter är ett av de medel som står till buds. Avgiftningsbeläggning i det unika fallet utgör ett annat medel. Dessa kan kallas gatukostnadsavgifter. Offentligt markägande är ett tredje alternativ, där kommunen kan tillgodogöra sig marknadsvärdestegring genom markanvisning eller tomträttsupplåtelser (Kalbro 2009).

I Sverige regleras gatukostnadsavgifter utefter Plan och bygglagen. Enligt 6 kap. 31 § har kommuner rätt att ta ut gatukostnadsavgifter för allmänna platser i detaljplan. Det innefattar grönytor och gator. Avgifterna får täcka kommunens kostnader för byggande och standardförbättring samt förvärv av mark för anläggningarna. Det får dock inte gå till drift och underhållningskostnader finansieras med kommunala skattemedel. Ett tillägg till dessa regler är exploatörsparagraf i PBL (6 kap. 22§) vilket innebär att byggherren kan åläggas bekosta utförande av gator och vägar, med förutsättning att det är skäligt i relation till den nytta byggherren har av detaljplanen (Kabro 2009, 8). Exploateringsavtal kan skrivas i samband med antagande av detaljplan. Dock är det kommunala markinnehavet som utgör den största möjligheten för kommuner att få värdeåterföring vid infrastrukturinvesteringar (Cars 2011, 43).

Tidpunkten för försäljning av mark är en avgörande faktor för kommunens möjlighet att tillgodogöra sig värdeåterföring vid infrastrukturinvesteringar. För högsta möjliga värdeåterföring till kommunen krävs att det skett en ökning av förväntningsvärdet. Ökat förväntningsvärde sker i processen när den initiala råmarken får en marknadsvärdestegring i transformationen till en planerad och byggklar mark. Råmarken har initialt relativt sett lågt markvärde och med förväntningar om kommande planeringsbeslut görs bedömningar om påverkan på tillåten byggrätt. Vid formella beslut som antagande av detaljplan ökar säkerheten. Vid detaljplanens antagande har råtomtsmarken ökat betydligt i värde. Efter betalning av fastighetsreglerande avgifter blir marken byggklar och värdet har ökat ytterligare lite. Det är då markvärdet är som högst och marknadsvärdestegringen har nått sin potential. Denna process gäller fysisk planering men kan också illustrera marknadsvärdestegring vid infrastrukturinvesteringar. Förväntningsvärden realiseras när formella planbeslut om infrastruktur tas (Cars et al 2011, 29).

Under 2017 har ett nytt finansieringsalternativ tillkommit i Plan och bygglagen. *Medfinansieringsersättning* är efter den första april 2017 en finansieringsmöjlighet och utgör en värdeåterföringsmetod som kommuner och landsting har till förfogande. De som funnits till hands som tidigare nämnts är gatukostnadsersättning, trängselskatter, skattemedel och värdestegringsexpropriation. Det tillkomna tillägget om medfinansieringsersättning gäller 6 kap. 40§ Plan och bygglag (2010:900). Under det andra stycket under paragraf 40 lyder följande tillägg'' *Ett exploateringsavtal får omfatta medfinansieringsersättning, under förutsättning att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas av detaljplanen kan antas öka i värde''* ( Gyllenberg & Koppfeldt 2018, 7 )

Följande definition av medfinansieringsersättning görs enligt PBL 1 kap. 4§ 13st. *''Ersättning som en byggherre eller en fastighetsägare i samband med genomförande av en detaljplan åtar sig att betala för en del av en kommuns kostnad för bidrag till byggande av en viss väg eller järnväg som staten eller ett landsting ansvarar för''* ( ibid) Viktigt att notera är att kommuner inte kan ta ut medfinansieringsersättning om man själv är huvudman för projektet.

Rent teoretiskt förklaras utvecklingen med medfinansieringsersättning som Development Impact Fees, som förkortas DIF. Det är en metod för värdeåterföring som baseras på att exploitörer som äger mark finansierar delvis eller helt finansierar infrastrukturprojekt när de påbörjar byggnadsprojekt. En engångsavgift betalas som summa per kvadratmeter och avgiften ska vara skälig till nyttan som markägaren har mot infrastrukturinvesteringar. Till skillnad från gatuersättningskostnad gäller DIF enbart nya exploateringar som markägaren utför (ibid).

### **3.2.2 Obligationer**

Det finns även andra tillvägagångssätt för kommuner att finansiera projekt ,som de inte får använda skattemedel till. Kommunala obligationer är ett av de instrument som används för att finansiera urban utveckling. Det är en mekanism som har använts framförallt i större ekonomier som i USA och till viss mån i England. Obligationen är



ett lån som kommunen tar av investerare med en bestämd tidsfrist. Lånet betalas tillbaka på ett bestämt antal år. Vanligen mellan ett till trettio år. Ofta betalas även ränta på lånet ( Symons 2011, 511).

O'Neill menar att låntagarens förmåga att generera intäkter som krävs för att betala tillbaka långivaren beror på hur pass väl infrastrukturen genererar urbana flöden. Med urbana flöden menas de flöden arbetskraft, kapital, material och information som genereras genom infrastrukturinvesteringen. Privata företag som opererar en järnväg är till exempel beroende högt kundunderlag med många resenärer som möjliggör intäkter för företaget som i sin tur betalar tillbaka långivaren i obligationen (O'Neill 2019 )

Innovationer inom organisatorisk struktur har varit parallella med de inom kapitalstruktur. Kapitalstruktur definieras enligt O'Neill som mixen av finansiering som krävs för opererandet av en infrastrukturstillgång under dess aktiva år. Den är sammansatt så att infrastrukturtillgången förväntas ge avkastning. Kreditkontrakt etableras framförallt under infrastrukturens konstruktionsfas. Dessa kontrakt gäller under en specifik tid och med en fixerad ränta. Obligation är en form av kreditkontrakt som används under konstruktionsfasen (ibid, 12).

Kapital definieras som att använda pengar, även kallat kredit, för att skapa mer pengar. Det är en distribution av överflöd, genom lån eller en obligation för att med ränta skapa mer pengar (Fine 2013, Sayer 2015).

Att hantera kapitalstruktur är en viktig men svår del av urban infrastruktur. Finansieringsbehovet varierar under infrastrukturstillgångens livstid. Speciellt konstruktionsfasen kräver tillgång till finansiering. Vid lågkonjunktur kan det ekonomiska stödet från långgivare fallera och därför uppstår behovet för omfinansiering. Det är en vanlig företeelse inom infrastrukturen. För att hantera risk tenderar långivaren att utföra kontinuerliga granskningar av situationen. Sådana granskningar finns med i kreditkontrakt. För det syftet kopplas ofta kreditvärderingsinstitut in (ibid, 13).

Det finns motsättningar mellan de olika parterna involverade inom kapitalstruktur. Låntagare som håller eget kapital kopplat till infrastrukturstillgången har intresse av att hålla kontroll över tillgången för att minimera risk och producera vinst över en längre tidsperiod. Långgivaren vill säkerställa att den slutgiltiga summan betalas tillbaka. Krav på intäkter från passagerartrafik kan prioriteras. En låntagare prioriteras kanske långsiktiga relationer med kunderna och underhåll av infrastruktur. Tidsperspektivet varierar således mellan låntagare och långgivare. När kommuner har eget kapital investerat riskerar dessa intressen kollidera med privata investerare (ibid, 13). Det finns länknings mellan investerings-strategi hos investerare och den organisationella strukturen. Det gäller framförallt investerarens förväntningar på avkastning vilket beror på investeringens skala och timing samt hur risk och profit värderas (ibid, 12).

OPS-projekt definieras utefter hur finansieringen ser ut. Ifall en entreprenör får ersättning för investeringskostnad under avtalsperioden definieras det som en OPS. Ifall entreprenören får betalt för det vid genomförande definieras det som en *funktionsentreprenad*. En funktionsentreprenad innefattar även att entreprenören betalar underhållskostnader. Därför tjänar inte entreprenören på att minska utgifter för själva byggnationen då det kan straffa sig med högre underhållsdrifter (Trafikutskottet 2007, 14).

### **3.3 Risker med finansiering av infrastruktur**

Risken som städer utsätter sig för när man använder finansiella instrument för att initiera urban utveckling varierar till sin natur geografiskt. Framförallt städer med svagare ekonomisk grund har ofta låg resiliens mot ekonomiska kriser. Men även de som är starkare ekonomiskt kan få problem om de involverat sig i lånecykler. Det resulterar i hela tiden ökande obligationsskulder och återbetalningsvillkor (Strickland 2013, 387).

Urban utveckling som skuldfinansieras utgör en risk för stadens ekonomi. Således bör kommuner beakta förebyggande åtgärder för att hantera kriser eller finansiella nödlägen (Strickland 2013, 387). Att extrahera skatt från andra verksamheter eller

källor inom kommunen kanske inte är möjligt. Skattehöjningar är ett alternativ för kommuner gällande att driva in intäkter, men rimligtvis ingen populär metod. Kommunens balansräkning är direkt relaterad till finansiella mekanismer som införts, ifall finansiella mekanismer såsom obligationer fallerar påverkar det kommunens ekonomi negativt (ibid, 388).

Självkostnadsprincipen innebär enligt kommunallagens 8e kap. 3c att löpande kostnader ska täckas av löpande intäkter. Det innebär att skatter ska finansiera skola, lärare, vård och omsorg. Därför får kommuner inte ta stora ekonomiska risker, då uppgiften i första hand är att säkerställa invånarnas tillgång till skola och omsorg etc. Kommunerna har krav på sig att inta en försiktig ekonomisk hushållning.

### **3.4 Möjligheter med finansiering av infrastruktur**

Finansiering ökar möjligheter till profit och samtidigt som det också krisbenägenheten i kapitalism. Däremot finns det en selektivitet i att kapital investeras där det anses vara en säker investering, för att minska krisbenägenheten (Leyshon 2004, 465).

Det finns en stark relation mellan urbana flöden och investering i infrastruktur. Intäktsflöden avgör finansialiseringen av en infrastrukturstillgång. Därmed behöver man förstå de urbana flöden som investeringen möjliggör (O'Neill 2018, 9). Urbana flöden definieras som flöden av arbetskraft, kapital, material och information. Infrastruktur har kraften och möjligheten att generera urbana flöden. Privata aktörer som opererar infrastrukturen gör urbana flöden till finansiella tillgångar (ibid, 3).

Urbana flöden involverar strukturerande processer samt sekvenserade processer. Strukturerande processer kan vara konfigurationen av pendlare på stationer eller hur kapaciteten på motorvägen ökas. Flöden utgörs även av sekvenser, där involverade lär sig vilka tider på dygnet som passar för så lite störning som möjligt. Hushåll och företag lär sig mönster för att operera med såpass lite störning som möjligt (ibid, 9).

## **4. Metod/Methodologi/Material**

### **4.1 Fallstudie**

Den här studien är en fallstudie av Lunds kommun och deras finansiering av spårvägen. Fallstudier tenderar att använda kvalitativa metoder på grund av hög intensitet och detaljnivå i granskning av det specifika fallet. Ostrukturerade intervjuer och deltagande observation är vanliga metoder, speciellt inom etnografin, i och med lämpligheten gällande fallstudiens detaljgrad och granskning av den unika situationen (Bryman 2011, 74).

Den kvalitativa fallstudien innefattar i huvudsak ett idiografiskt synsätt vilket innebär att det enskilda fallet belyses och unika drag får särskild vikt i analysen. En tvärsnittlig forskningsdesign är kvantitativ och tenderar att vara nomotetisk då den syftar på utveckling av påståenden som gäller oavsett tid eller rum. Dock så kan en undersökning innefatta båda dessa synsätt. Den här studien är förmodligen bägge två, därför att den ämnar att belysa specifika drag i det enskilda fallet samtidigt som den ämnar att ge stöd åt teorin om financialization ( ibid, 76).

Användbarheten av en teori i en lokal kontext kräver att kontexten verkligen förstås. Detta med anledning av att kunna bedöma tillämpning av teorin eller begreppen. Underliggande faktorer kan förklara verkligheten i en vidare utsträckning än en teori. Kvaliteten på en fallstudie beror på stödet teorin får av empirin (ibid, 77-79).

### **4.2 Fallstudiens metoder**

De metoder som valts till den här studien är dokumentstudier och semistrukturerad intervju. I och med att det är en fallstudie lämpar sig metoderna på grund av hög detaljnivå och att de ger en ökad förståelse för situationen. Det som står i dokument planeras att tas upp i intervjuerna för att granskas och fördjupas.

Genom detta arbetssätt håller sig den semistrukturerade intervjun sig till uppsatsens ämne.

## 4.2.1 Dokumentstudier

Dokumentation inom både privata och offentliga organisationer ökar. Dokument är en mekanism som kan öka förståelsen för hur sociala och organisatoriska praktiker fungerar (Coffey 2014, 2). Således blir det relevant att studera dokument från Lunds kommun gällande processen bakom finansieringen, för att förstå praktiken bakom finansieringen bakom spårvägen. I och med att det finns flera olika aktörer inblandade blir det nödvändigt att studera de dokument som de lämnar efter sig. Framförallt statliga myndigheter lämnar en hel del information efter sig (Bryman 2011, 494).

Det finns synsätt som går i polemik mot att dokument utgör ett fönster in mot en social och organisatorisk verklighet. Atkinson & Coffey menar att dokument ska förstås i den kontexten som de produceras i. Det innebär att dokument ska granskas utefter vad författarna bakom hoppades att uppnå med dokumentet. Även vem dokumentet är riktat till. Texten avspeglar således inte verkligheten. Att inte hela verkligheten representeras betyder att andra datakällor och tilläggsinformation behöver adderas. Således kan ett dokument säga något om verkligheten och de sammanhang där dokumenten produceras (Atkinson & Coffey 2004, 58).

För den här studien och problemformuleringen passar dokumentstudier därför att det ställer frågor kring de inblandades motiv. Det gäller också att granska autenticitet och trovärdighet i dokumenten. John Scotts kriterier för bedömning av dokument ska användas i den här studien (Scott 1990, 6). Dessa kriterier är som följande;

1. Autencitet. Hur pass äkta är materialet och är ursprunget otvetydigt?
2. Trovärdighet. Finns det felaktighet eller förvrängningar i materialet?
3. Representativitet. Är det typiskt jämfört med liknande dokument? Hur pass mycket skiljer det sig isåfall?
4. Meningsfullhet. Hur tydligt och lättfattat är dokumentet?

Finansialisering är i grunden ett tvetydigt och komplext ämne. Den här studien utgår från ett finansialiseringsteoretiskt perspektiv och passar bäst in på beskrivningen på vad som är ett konstruktivistiskt perspektiv rent vetenskapsteoretiskt. Grundantagandet är att verkligheten skapas genom olika processer och därigenom uppfatta komplexiteten

bakom fenomen. Olika aspekter diskuteras vanligtvis men för den här studien fokuseras huvudfokuset till att täcka Lunds kommun (Justesen & Mik-Meyer 2011, 11).

#### **4.2.2.1 Semi-strukturerade intervjuer**

Semi-strukturerade intervjuer används i den här undersökningen på grund av dess specifika karaktär och förhållandevis tydliga fokus på frågeställningarna. Detta för att kunna ta sig an de specifika frågeställningarna i uppsatsen (Bryman 2011, 416).

Fördelen med semistrukturerade intervjuer är att de kan anpassas till den specifika personens position i relation till undersökningens syfte, medans det är samma öppna frågor som ställs till alla intervjupersoner. Det leder till att intervjupersonerna reflekterar över specifika teman kopplat till undersökningen medans utrymme ges till att få fram ny kunskap. Intervjuaren bör vara väl påläst om de teman som diskuteras under en semi-strukturerad intervju. Huvudfrågorna är definierade på förhand och utgörs ofta av hur- eller vad-frågor.

Den semistrukturerade intervjun påverkar sammanhanget för intervjun, i och med att intervjuguiden styr samtalet och påverkar respondenten berättelse. Intervjuaren har format intervjuguiden och kan även denne ses som ett verktyg i datainsamlingen. Där diskuteras det hur min egen personlighet kan ha påverkat respondenten under intervjun och de svar som denne ger. Utbildning, kön och ålder spelar in för hur samtalet utformas. Respondentens bakgrundsvariabler tas även i beaktning. Attityden kan exempelvis variera beroende på position inom en organisation (Justesen & Mik-Meyer 2011, 46-49). Intervjuerna analyseras utefter en tolkande läsning som styrs utefter problemställningen (ibid, 51).

Rent kunskapsteoretiskt befinner sig den här uppsatsen och intervjuerna i framförallt i närheten av det konstruktivistiska och överlappar en del i det fenomenologiska perspektivet. Det konstruktivistiska betonar starkt intervjuens kontext, vilket även det fenomenologiska gör. Skillnaden är att den fenomenologiska intervjun fokuserar på empati och förståelse för att få tillgång till den intervjuades kunskapsvärld. Detta

medans det konstruktivistiska anser att empati och förståelse inte kan användas för motiv till den intervjuades handlingar (ibid, 56).

#### **4.2.2.2 Urval**

Urvalet av de två första informanterna har skett genom ett strategiskt urval. Kvaliteten på informationen värderas högt i den här studiens sammanhang. Det har gjorts en subjektiv bedömning angående vilka som kan tänkas ha de största kunskaperna och vara insatta i uppsatsens ämne och frågeställningar. Uppsatsens frågeställningar har varit genomgående teman i intervjuerna, men baserats på kompetensnivå har intervjuerna riktats mot att beröra den kunskap som tjänstemännen besitter. Genom att göra ett strategiskt urval gällande de två första informanterna fås även kvalitativa informationer från två olika enheter inom kommunen som täcker uppsatsens frågeställning. ( Halvorsen 1992, 102).

En av de tre intervjuade kan också sägas blivit utvald genom snöbollsurval. Vid den första intervjun föreslog den intervjuade att en person inom organisationen kunde hjälpa till att svara på frågor gällande en specifik del av finansieringen. Denna person blev sedan den tredje personen att bli intervjuad i undersökningen. Snöbollsurvalet möjliggjorde kontakt med informant som inte varit möjlig annars på grund av bristande tillträde och vetskap om personen i fråga. Ett snöbollsurval består vanligtvis av mer än en person. Det hade kanske kunnat bli fler vid mer tid och tidigare tillträde till informanter.

### **4.3 Analysstrategi**

Analysstrategin i den här uppsatsen är inom vad som benämns som abduktiv ansats. Teorin används som utgångspunkt. Falsifiering av hypoteser används däremot inte. Empirin genererar inte heller helt ny teoribildning. Den här uppsatsen befinner sig således mellan deduktiv och induktiv ansats. Teorins förmåga att förklara mönster i empirin analyseras utan förkastning av hypoteser. Den här uppsatsen kan således vara teoriutvecklande, men gör inga anspråk på att vara det (Lind 2014, 97).

## **5. Analys**

Analysen är strukturerad utefter frågeställningarna och följer samma struktur som teoriavsnittet. Det innebär organiseringen av kapitalinvesteringen förklaras först utifrån ett aktörsperspektiv för att kunna bedöma vad som är finansialiserat och vad som är finansierat. Sedan analyseras riskerna och möjligheterna med finansieringen/ finansialiseringen av spårvägen.

### **5.1 Organisering av kapitalinvestering i Lunds kommuns spårväg**

De olika delarna av spårvägsinvesteringen förklaras och analyseras var för sig. Vid slutet av detta kapitel sammanfattas processen som lett fram utformningen av investeringen.

#### **5.1.1 Stadsmiljöavtalet**

Stadsmiljöavtalet har givit bidrag till Lunds kommun på 298,5 miljoner kronor för finansiering av Lunds kommuns byggnation av spårvägen. ( Lunds kommun, 2018a) Ungefär hälften av summan betalades direkt in från Trafikverket till Lunds kommun. (Informant C) Kommunen rapporterar sedan in årligen vad som utförts av motprestationerna (Informant B), och den här undersökningen har inte lyckats bringa klarhet när resterande belopp från Stadsmiljöavtalet betalas ut.

En del av Stadsmiljöavtalet och Sverigeförhandlingen är att kommunen ska utföra motprestationer. Först ges en bakgrund till Stadsmiljöavtalet motprestationer och sedan till Sverigeförhandlingen med respektive motprestationer/ åtaganden för kommunen. Med syfte att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket fått tillstånd att ge stöd till kommuner och landsting för åtgärder som leder till ökat andel resande med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Detta enligt § 1 Förordning (SFS 2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Som villkor för stödet ska kommunen eller landsting genomföra motprestationer/ åtgärder än det stödet avser. Dessa ska enligt



förordningen bidra till ökad andel hållbara persontransporter eller ökat bostadsbyggande (Sveriges Riksdag, 2015).

Kommunens åtaganden i samband med Stadsmiljöavtalet lyder som följande: *‘‘Utbyggnad av Brunnshögsområdet, Utbyggnad av kollektivtrafik, utveckling av stadsbusslinjenätet och utbyggnad av gång och cykelnätet.’’* ( Lunds kommun, 2018a)

Enligt § 1 Förordning (SFS 2015:579) och de motprestationer som bidraget har som specificerat som villkor för Lunds kommun läggs tyngdpunkt på ökat bostadsbyggande och hållbara transporter. Det statliga intresset genom Trafikverket kan således gälla ett ökat bostadsbyggande för kommunen samt att skifta om persontransport till mer miljömässigt hållbara alternativ. Det är således ekonomiska och miljömässiga motiv som staten har i sin medfinansiering genom stadsmiljöavtalet.

### **5.1.2 Sverigeförhandlingen**

Sverigeförhandlingen har inneburit att avtal slutits mellan stat, regioner och kommuner beträffande dragningen av en ny höghastighetsbana mellan Stockholm- Göteborg och Stockholm- Malmö. Byggstart är inte klart när detta skrivs. Totalt sett har avtal slutits med 20 kommuner och 6 regioner där byggnation av 285 400 bostäder ingår som motprestation för att den nya järnvägen går förbi avtalade orter och städer. För Lunds kommun och spårvägsprojektet innebär det att staten betalar 74,5 miljoner kronor totalt sett via Sverigeförhandlingen. 75 % betalas ut inom projektets genomförande och 25 % betalas ut när kommunen genomfört deras åtaganden i samband med avtalet (Regeringskansliet, 2017).

56 miljoner kronor betalades ut direkt till kommunen efter indexreglering. 2035 när motprestationerna som kommunen har åtagit sig är klara betalas resterande summa på 17,5 miljoner kronor ut. Är motprestationerna inte klara betalas de ut 2040 och ifall de inte är klara vid den tidpunkten får man föra nya diskussioner (Informant B).

Sverigeförhandlingens krav på kommunens motprestationer, eller kallat åtaganden, handlar främst om bygga 15000 bostäder tills 2035 samt att totalt betala 236 mkr till staten för att höghastighetsbanan dras via Lunds C. Av 236 miljoner kronor som ska betalas till staten är 120 miljoner för medfinansiering till höghastighetsbanan och 116 miljoner till att den dras förbi Lunds C. De 116 miljonerna ska betalas i förskott med sista betalning 2035. Det handlar främst om att kommunen ska investera i ny spår kring Lund C, om och när höghastighetsbanan byggs (Lunds kommun, 2018a). Lunds kommun har hittills haft en utbetalning från Sverigeförhandlingen. I och med att spårvägen inte blev klar under 2018 har utbetalningen för 2018 inte skett (Informant B).

I fallet Lunds kommun och spårvägen har staten en drivande roll i att spårvägen de facto blir genomförd. Utan finansiering från framförallt Stadsmiljöavtalet hade spårvägen inte blivit av (Informant B). Det är i linje med Philip O’Neills resonemang angående stater, regionala myndigheter och kommuner är styrande i vilken typ av infrastruktur och tjänst som tillhandahålls (O’Neill 2017).

Den statliga inverkan på spårvägen i Lund är att de är en av huvudfinansiärerna, men att de överlämnar kontroll och ägande till framförallt den kommunala nivån men även den regionala nivån. Regionen Skåne och Skånetrafiken gör samhällsekonomiska kalkyler där de bedömer att det är lönsamt att sköta driften av spårvägen i Lund (Informant B). Däremot är staten en styrande aktör i och med att de med sin finansiering kan peka ut att spårvägen de facto blir av. Kommunen hade sedan det sista ordet när politikerna i kommunfullmäktige röstade igenom det. Med infrastrukturens centrala roll i långsiktig planering av städer förstärks den svenska statens position som en drivande aktör, tillsammans med Region och kommun, för infrastrukturplaneringen i Lund. En sådan roll är som bakomliggande beslutsfattare av infrastrukturplanering, en viktig spelare inom processen bakom finansiering av infrastruktur (ibid).

Angående statlig påverkan på organisering av kapitalstruktur kan den sägas ha en indirekt roll, men ingen direkt sådan som en aktiv aktör. De mer direkta aktörerna redovisas i nästa avsnitt i denna analysdel. Den indirekta påverkan staten har härleds ur resonemanget om att infrastrukturen inte hade blivit av om bidraget från stadsmiljöavtalet inte hade beviljats. Utan beslutet hade inte någon kapitalinvestering

varit möjlig. Men staten har ingen direkt involvering organisationen av kapitalinvestering, det är något som kommunen själva mer konkret och handgripligen hanterar i finansieringen av spårvägen när de ska finansiera sin egen del av spårvägsinvesteringen. Finansieringen från statens sida handlar inte om att finansiellt öka sitt kapital genom att låna ut pengar i och med att det handlar om bidrag från Stadsmiljöavtalen och Sverigeförhandlingen. *Således är den statliga finansieringen av spårvägen ingen direkt del av en finansialiseringsprocess som innefattar organisering av kapitalinvestering.* Om Sverige haft en högre grad av privatisering inom infrastruktur och den statliga styrningen varit mindre inflytelserik och lämnat över ansvar till privata aktörer hade de kunnat sägas påverka en eventuell finansialiseringsprocess av tidigare offentliga tillgångar. Nu kan de istället sägas spela en roll för att inte skapa förutsättningar för OPS-samarbeten, vilket skiljer sig från andra OECD- länders strategier när det gäller infrastruktur, som Englands exempelvis där OPS samarbete är en vanlig företeelse. Det går tillbaka till avregleringar och skapande av nya organisatoriska former (O'Neill 2019, 11).

Sammanfattningsvis rymmer den statliga finansieringen av Lunds kommuns spårväg inte inom begreppet financialization, eftersom deras bidrag inte har motiv om att finansiellt utöka sitt kapital. Det finns ingen ränta på bidraget, eftersom det inte är ett lån, således handlar det inte om att genom ränta skapa mer pengar (Fine 2013, 50).

### **5.1.3 Gröna obligationer**

Kommunen har finansierat den andra hälften av spårvägens byggnation genom lån. Kommunen får enligt lag inte låna pengar till driften med skola, vård och omsorg. Men när det gäller investeringar som spårväg eller skolor som ska byggas får kommunen låna pengar tillfälligt, och har gjort det genom att emittera gröna obligationer (Informant C).

När det gäller emittering av kommunala obligationer i svensk kontext har det skett en avsevärd ökning av dessa under 2010-talet. 2015 var det totala beloppet 205 miljarder kronor, där 84 miljarder hade emitterats under de tre senaste åren.

Kommunobligationer utgör en ny tillgångsklass på den svenska obligationsmarknaden. Kommuninvest är en viktig aktör på den kommunala obligationsmarknaden med sina 100 miljarder som de emitterat. Resterande kommuner som emitterat sina egna obligationer uppgick vid 2015 till 105 miljarder kronor emitterat (Kommuninvest 2015). Informant C menar att de är 10-12 svenska kommuner, max 20 st som lånar på kreditmarknaden och inte via Kommuninvest (Informant C). Kommuninvest ägs av 277 kommuner genom Kommuninvest ekonomisk förening. Föreningen äger Kommuninvest i Sverige AB. Aktiebolaget erbjuder kredit och finansiell expertis (Kommuninvest 2018).

Lunds kommun har emitterat två egna gröna obligationer som ska gå till Lunds kommuns hållbarhetsarbete inom bostadsbyggande och transport. En grön obligation har samma villkor när det gäller lagstiftning, regler, risk och avkastning som 'vanliga' obligationer (Lunds Kommun, 2018b). Köparen av en obligation lånar ut pengar till den som givit ut obligationen. Den som givit ut obligationen kallas för emittent. De vanligaste emittenterna på den svenska obligationsmarknaden är de allmänna pensionsfonderna och försäkringsbolagen. Obligationen är ett löpande skuldebrev som ofta består av seriebetalningar, även kallat kuponger. Dessa kan innehålla både amortering och räntebetalning. Beroende på om räntan är rörlig eller fast kan obligationen påverkas av det allmänna ränteläget. Slutet av löptiden för obligationen kallas förfalldatum där slutbetalningen sker (Sundling 2006, 13).

I de gröna obligationerna som Lunds kommun emitterat ingår infrastrukturen för spårvägen tillsammans med utvalda projekt inom kommunens bostadsbyggande. Kommunen har satt upp ett ramverk kring vilka verksamheter som ska finansieras av obligationen. Det handlar i huvudsak om att *“ Projekten ska ha inriktning på förnybar energi, energieffektivisering, hållbara transporter, utbyte av fossila råvaror, energieffektiva lokaler och bostäder, avfallshantering, vatten- och avloppsvattenhantering, klimatanpassningsåtgärder samt övriga miljöåtgärder. “* (Lunds kommun, 2017)

De gröna obligationerna förstås som etablering av kreditkontrakt för konstruktionsfasen av spårvägen, samt för LKFs projekt. De gäller under en specifik tid med en fixerad

ränta och är sammansatta för att generera avkastning för investerare (O'Neill 2019, 12). Den här undersökningen har inte lyckats få reda på om obligationen har fast eller rörlig ränta.

Mer specifikt för Lunds kommun går de inlånade summorna till byggnationen av spårvägen samt nya produktionsprojekt för kommunens bostadsbolag, LKF. Även deras solcellsanläggningar finansieras av den gröna obligationen. Den största delen av den första obligationen lånas ut till LKFs verksamhet. 500 miljoner kronor av 750 miljoner lånas vidare till LKF. Löptiden för obligationen är på fem år. Den förfaller i maj 2022. Långgivarna består främst av Danske Bank A/S, SPP Storebrand, Folksamgruppen och Länsförsäkringar Jönköping (ibid). Den första gröna obligationen betalade ut 239 miljoner kronor till spårvägen under 2017 (Lunds kommun, 2017c).

Kommunen lånar inte hela beloppet till finansieringen av spårvägen på en gång då pengarna i obligationen är knutna till specifika projekt. Pengarna till de specifika projekten betalas ut inom ett år. Kommunen vill inte heller ha mycket pengar på banken, då man betalar en avgift där i och med minusräntan. Därför har de spridit ut beloppen. De lånar lite under 2017, 2018 och 2019 (Informant C). En andra obligation har emitteras under 2018 och summan är totalt 600 miljoner kronor. Denna finansierar resterande del av spårvägen och projekt kopplade till LKF. Obligationen förfaller i oktober 2023 (Lunds kommun, 2018b).

Att kommunala obligationer används i England och USA samt i Sverige för att finansiera urban utveckling förstås till viss grad som ett närmande av praktiker för finansiering av urban utveckling. Detta gäller kommunernas förmåga initiera urban utveckling, där privatiseringsgraden är högre i USA och England medans vissa svenska kommuner även får stöd från statligt håll. Det belyses genom Stadsmiljöavtalet och Sverigeförhandlingen.

Lunds kommun ämnar inte amortera av hela beloppet på den första gröna obligationen som gavs ut med löptid fem år. Finansekonomen menar i intervjun att det kommer refinansieras i slutet av tidsfristen. Enligt finansekonomen är det vanligt med korta

löptider och att det finns begränsningar på obligationsmarknaden. Hade man valt att låna från Europeiska centralbanken kunde kommunen fått längre löptid (Informant C).

Informant C menar också att det är investerarna som styr lite när det gäller obligationer på kapitalmarknaden. Investerarna är ofta ute efter korta löptider och kommunen betalar av om deras skuld har stigit. Informant C säger också att de kommer de inte amortera av så mycket närmaste åren, det ska betalas av på sikt när ”investeringspuckeln” är över. Med investeringspuckeln menas investeringar för skolor och spårväg inom kommunen (ibid).

Utifrån investerarnas sida anser de att det är en låg risk att låna ut pengar till kommuner. Finansekonomen menar att banker och pensionsbolag är väldigt villiga att få placera sina pengar någonstans. Att låna ut till kommunen anses ge låg avkastningen räntemässigt men vara en så gott som riskfri investering. Det handlar mer om att placera sina pengar riskfritt än att det ska generera hög avkastning (Informant C). Det här är i linje med en distribution av överskott genom lån eller obligation. Det handlar först och främst om det, och sedan är det till en lägre ränta skapa mer pengar (Fine 2013, 50).

Investerarnas motiv är som Informant C menar att placera sitt kapital i investeringen på grund av den låga risk som investeringen utgör. Investerarna, bankerna och pensionsbolagen, har stort behov att placera sitt kapital relativt riskfritt och sedan kanske de gör andra placeringar med större risk och ränta i andra bolag. De ser det som ganska riskfritt att låna ut till en kommun i Sverige (Informant C). Långivarna som håller eget kapital kopplat till infrastrukturen, i det här fallet spårvägen genom de gröna obligationerna, har motiv till att få tillbaka till slutgiltiga summan (O’Neill 2019, 13). Utifrån att Lunds kommun inte ämnar amortera av obligationen i slutet av tidsfristen, och Informant C inte tog upp något problem kopplat till investerarna angående det, så verkar det inte som att behovet att få tillbaka den lånade summan vara akut i det här fallet.

Investerarnas strategi förstås som en strategi som involverar låg risk. Som O’Neill menar finns det länkningar mellan investeringsstrategi och den organisationella

strukturen. I och med att det ses som låg risk att låna ut kredit till svenska kommuner och att Lunds kommun är en del av den organisatoriska strukturen bakom kapitalinvesteringen kan investerarna inta den här hållningen. I och med att de intar en låg risk finns förmodligen ganska låga förväntningar på profit. Investerares förväntningar på avkastning beror på investeringens skala och timing samt hur risk och profit värderas (O'Neill 2019, 12).

Det finns element av finansialisering i den del av Lunds kommuns finansiering av spårvägen som härrör ur de gröna obligationerna. Det bygger på att banker och privata investerare etablerar kreditkontrakt genom de gröna obligationerna med kommunen. Kreditkontrakten är designade så att de privata investerarna placerar pengar med förväntningen att det ska generera en kapitalprofit. Det innebär att de prioriterar "the making of money from money" (Fine 2013, 50). Det görs genom att krediten är räntebärande och således har krediten potential att skapa kapital för investerarna.

#### **5.1.4 Gatukostnadsersättning och marknadsvärdestegring**

En del av intäkterna som kommunen kan tillgodoräkna sig som konsekvens av sin investering i spårvägen är gatukostnadsersättningar. Det är fastighetsägarna som genom exploateringsavtal betalar en avgift per bebyggd kvadratmeter i hus som byggs i anslutning till spårvägen. Detta förhandlas i detaljplaner (Informant B). Som Lunds kommun själva uttrycker det "*Fastighetsägarna längs spårvägsstråket är dessutom medfinansierare på så vis att de är med och betalar gatukostnadsersättning.*" (Lunds kommun 2018a)

Det här räknas som en möjlighet för kommunen att genom spårvägsinvesteringen få tillbaka intäkter. Avgifterna får täcka kommunens kostnader för byggande och standardförbättring samt förvärv av mark för anläggningarna. Det får dock inte gå till drift och underhållningskostnader som finansieras med kommunala skattemedel (Kalbro 2011).

Informant A menar att spårvägsbeslutet var viktigt för stadsutvecklingen i Brunnsög. Det är här majoriteten av fastighetsägarna kommer betala gatukostnadsavgift. Innan spårvägsbeslutet avvaktade byggherrarna med sina byggen, men när spårvägen

klubbades igenom lyftes, so, informanten uttryckte det, "hämskon" (Informant A), som varit som en osäkerhet över stadsutvecklingen i Brunnsnög. Kommunen gick ut och sålde mark till högsta pris och dubblade markvärdet i Brunnsnög. Kommunen har inte öronmärkt pengarna från försäljningarna av mark som de äger, utan räknar med att värdestegringen blir själva marknadsvärdestegringen. Överskottet från detta går in till kommunens kassa, med tillsammans med annan verksamhet som skola och omsorg. I och med att pengarna inte är öronmärkta går det enligt Informant A inte leda i bevis vad överskottet från Brunnsnög har gett till kommunen (Informant A). Kommunen ger försiktiga uppskattningar på att medfinansieringen per BTA, bruttoarea för samtliga våningsplan i ett hus, är 500 kr per kvadratmeter BTA (Informant A). Science Village AB har gått med på att betala 300 kronor per kvadratmeter byggrätt, som totalt från det kan bli 60 miljoner kronor i gatukostnadsersättning. Domkyrkan planerar även att exploatera sin mark, och priset blir det detsamma som Science Village AB på 300 kronor per byggrätt innebär det att blir 36 miljoner kronor som intäkt för kommunen ( Kuprijanko 2017).

Till de 96 miljoner kronorna tillkommer 85 miljoner kronor ifall fastighetsägarna på Ideon genomför de byggnationer som de fått bygglov för i framtiden. De betalar också 300 kronor per kvadratmeter. Fastighetsägarna på Ideon innefattar Wihlborgs, Castellum och Medicon Village. Det är en överenskommelse, och är inte lagmässigt bunden i och med att detaljplaner inte antagits ännu. Det är en överenskommelse som gäller tillsvidare och innebär att all bebyggelse inom 500 meter från spårvägen ger 300 kronor per kvadratmeter. Ifall all bebyggelse genomförs i ramprogrammet innebär det att kommunen får 85 miljoner kronor ( Kuprijanko 2016b).

Totalt planerar kommunen att sälja byggrätter på hela Brunnsnög för 900000 kvadratmeter, vilket med ett pris på 500 kronor per kvadratmeter innebär 450 miljoner kronor i marknadsvärdestegring. Som Sydsvenskanjournalisten Alexander Kuprijanko menar handlar det om ett långt tidsperspektiv, då Brunnsnög väntas vara klart runt 2050 (ibid).



Det går inte att utläsa några stora procentuella skillnader på kommunens balansräkningar från 2014 och framåt, där intäktskategorin avgifter och taxor varierat mellan 5 och 6 % av kommunens totala intäkter (Lunds kommun 2019d).

När det gäller gatuersättningskostnad och marknadsvärdestegring som värdeåterföringsmetoder är det marknadsvärdestegringen genom spårvägen i kommunens markinnehav som har den största potentialen att generera värdeåterföring till kommunen. Kommunens värdering av marknadsvärdestegringen är 450 miljoner kronor på deras mark. Det är i linje med det Göran Cars menar kring det kommunala markinnehavet som den största möjligheten för värdeåterföring för svenska kommuner (Cars 2011 et al, 43). Det här förstås som regulatoriska förutsättningar för investeraren, vilket i det här fallet är Lunds kommun och deras investering i spårvägen, som ger dem möjlighet att långsiktiga intäkter. ( O'Neill 2019, 8) En sådan regulatorisk förutsättning som tagit bort i den svenska kontexten är den statliga markpriskontrollen (Kalbro 2011).

### **5.1.5 Skanska som entreprenör**

Skanska har valts ut som entreprenör för projektet. Entreprenadformen är enligt Informant B upphandlat och utformats som en samverkansentreprenad. Kommunen sitter i samma arbetsgrupper som entreprenören och de jobbar med öppna böcker. De personerna med den bästa kompetensen väljs ut för olika delmoment. Skanska fakturerar månadsvis för de arbeten som utförts. Pengarna från stadsmiljöavtalet har används som en intäkt för att betala Skanska (Informant B).

I mars 2019 meddelade kommunen att spårvägen blir ungefär 50 miljoner kronor dyrare än planerat. Arkeologiska undersökningar och angränsande stadsbyggnadsprojekt har inneburit störningar som gör att projektet blir dyrare än beräknat. Enligt samverkansavtalet mellan Lunds kommun och Skanska ska kommunen betala kostnaden samtidigt som Skanska inte får någon vinst för den andelen (Lunds kommun, 2019c). Fördyringen av spårvägen utgör en risk enligt Informant B, som understryker problematiken med att det är kommunen som får betala för det (Informant B).

### **5.1.6 Sammanfattning av kapitalinvestering i spårvägen**

Statens roll i processen bakom spårvägsinvesteringen är som bakomliggande beslutsfattare. Med bidragen från framförallt Stadsmiljöavtalet kunde Lunds kommun fatta sitt beslut i kommunfullmäktige. Kommunens roll är initiatör, samordnare, utförare samt låntagare. Kommunen lånar kapital från banker och privata investerare, som i sin tur ämnar att göra en kapitalprofit genom de gröna obligationerna där spårvägen ingår. Kommunen utför projektet i samverkan med Skanska, som är entreprenör och byggherre för projektet.

Lunds kommun är tillsammans med banker och privata investerare aktiv i att skapa en kapitalinvestering i spårvägen, i och med att de beslutat att låna kapital. Övriga aktörer har ingen direkt påverkan på organiseringen av kapitalinvestering i spårvägen.

### **5.2 Risker med finansieringen av spårvägen**

Sverigeförhandlingens krav gällande bostadsbyggnation om 15000 bostäder är högt för kommunen. Informant A uppger att de har ett krav på 400 bostäder per år, enligt informanten är högt. 2018 och 2019 har målet uppnåtts, men förutsätter en högkonjunktur och ett starkt marknadsintresse för Brunshög (Informant A). Men den ekonomiska risken är låg i relation till Sverigeförhandlingen. Anledningen till det är att 17,5 miljoner kronor är en relativt liten summa som betalas ut när motprestationerna är genomförda. Den största summan av de totalt 75 miljonerna som ska betalas ut, 56 miljoner kronor, betalas ut när projektet (spårvägen) är genomfört (Informant B). Samma procentuella struktur gäller för alla kommuner som åtagit sig motprestationer (Regeringskansliet, 2017).

Trots att Lunds kommuns ekonomi bedöms som stark av kreditvärderingsinstitut finns det risker med att involvera sig i lånecykler (Strickland 2013, 387).

Kommunen ämnar inte att amortera av obligationsskulderna inom förfallotiden

(Informant C). Således ökar de sin långsiktiga skuld genom att ge ut obligationerna samt att de involverar sig i låncykler när de ämnar att refinansiera sin skuld i obligationerna.

Vid lågkonjunktur kan ekonomiskt stöd fallera och behov uppstå för omfinansiering. Det är en vanlig företeelse med omfinansiering inom infrastruktursektorn, speciellt i länder som Storbritannien, USA och Australien (O'Neill 2019, 13). I en svensk kontext är det dock ovanligare. Men skulle styrräntan gå upp i Sverige ökar kommunens skuld rimligtvis vid omfinansiering. För att hantera risken tenderar långgivaren utföra kontinuerliga granskningar av kreditkontrakten. Det kan vara ett incitament för långgivarna att ha korta löptider på obligationerna, så att de kan re-finansieras och omförhandla ny ränta. För det syftet kopplas kreditvärderingsinstitut in (ibid).

Det kreditvärderingsinstitut som Lunds kommun har använt sig av i sin bedömning av kreditvärdighet är Standard & Poors. Institutet ger Lunds kommun betyget AAA, vilket indikerar en god ekonomi. Följande citat gäller säkerställda obligationer, vilket gäller bostadsobligationer i Sverige, men kan ge en indikation på hur institutet arbetar med värdering av obligationer. *‘‘Hos S&P’s beror ratingen av säkerställda obligationer på bedömningen av fyra faktorer: Den aktuella lagstiftningen, säkerhetsmassans kvalitet, kassaflöden och huruvida det finns något överskott i säkerhetsmassan (s.k. overcollateralization). ‘‘* (Sundling 2006) Om kommunen får problem med kassaflöden kan kanske kreditvärdering nedgraderas och således kan kommunen kanske låna till högre ränta vid nästa refinansiering.

En skuld innebär att man skjuter det framför sig och det kan läggas på kommande generationer. Skulden bevakas hela tiden av kommunen genom deras skuldtak som är 60 % av intäkterna under ett helt år. Skuldtaket är ett finansiellt mål som kommunen har. Just nu är skuldssatsen strax under 40 %. Skulden är på 2,5 miljarder och intäkterna är på 6 miljarder kronor. Kommunen bevakar hela tiden den här skulden och ser risken med att räntan höjs och därför vill de inte låna bara för att det är billigt just nu. Att låna mycket när det är billigt innebär en risk. Ifall räntan skulle höjas kanske de måste dra ner på andra kostnader inom kommunen, som t ex kostnader för lärare. Kommunen värderar hela tiden risken att skjuta fram skulden (Informant C).

Kommunen bedömer att deras mål om en god ekonomisk hushållning inte uppfylls under 2018 (Lunds kommun, 2019a). Det beror på att ett antal underliggande mål som blivit antagna av kommunstyrelsen inte blivit uppfyllda. Resultatmålet är ett av dessa. Målet om ett resultat för verksamheten på 2 % uppfylls inte. För 2018 uppgick det till 0,8 % och är en försämring med 116 mkr från 2017. Även att målet för nästa budget sänks till ett nollresultat visar enligt Lunds kommuns ordförande på att det behövs en större politisk insikt kring kommunens långsiktiga ekonomi (Lunds Kommun, 2019b).

När man tittar på kommunens balansräkning syns inte tillgångar som företag och fastigheter. Fastigheter kan säljas för att få ner kommunens totala skuld. I framtiden kan kommunen också involvera privata aktörer för att få ner kostnaderna vid byggande av skolor till exempel (Informant C).

OPS kan i ett sådant scenario komma att hända ifall kommunen redan har hög skuldsättning och inte vill låna mer. I sådant fall överlåter man belåningen till privata aktörerna. Nya former för hur skolor drivs och finansieras bli en konsekvens. Privata företag får låna kapital, utöver det egna kapitalet inom företaget (Trafikutskottet 2007).

Ett alternativ till intäkter för kommunen är att höja skatterna. (Informant C). Dock så innebär det rimligtvis en risk för politikerna, och något som med förmodan inte innebär ökad popularitet, vilket politikerna rimligtvis ser efter. Kommunen erkänner denna problematik öppet i anslutning till deras årsredovisning för 2018, dock är det inte i anslutning till en spårvägsdiskussion. Som de kommunen själva säger "För Lunds del, som har Skånes femte högsta skattesats, är möjligheterna att öka finansieringen genom skattehöjning mer begränsade." (Lunds kommun 2018e).

### 5.3 Möjligheter med finansieringen av spårvägen

Byggnationen av spårvägen kan antas generera och strukturera om de urbana flödena i viss mån för Lunds kommun. Infrastruktur har kraften att generera flöden av människor, kapital, material och information (O'Neill 2019, 3).

Informant A lyfter tydligheten med spårvägen som viktig för resenärer. Informanten tar upp exemplet att om en forskare landar på Kastrup, går det enkelt att ta Öresundståget till Lunds C och sedan när spårvägen är klar kan denne ta den enda spårvägslinje som finns ut till forskningsanläggningarna ESS och MAX IV. Detta istället för att leta efter hållplats, och det kanske blir lätt att man hoppar in i en taxi för enkelhetens skull istället (Informant A).

Exemplet kan tyckas vara enkelt och nästan banalt, men om resonemanget stämmer får det förmodligen positiva effekter på en större skala när pendlare från regionen gör sina dagliga val. Det skulle kunna vara inom ramen för det Philipp O'Neill menar är strukturerande processer, vilket är att i knutpunkter arrangera trafikflöden så att det ger högre kapacitet och hastighet i processen. För kommunens del förstås det som en effektivisering och möjlighet att kunna strukturerade flöden av resenärer som ska till arbetsplatser, skolor och bostäder.

Urbana flöden möjliggör att finansiellt kapital kan fångas av ekonomiska aktörer i den urbana miljön (ibid, 9). Gatuersättningskostnad och marknadsvärdestegring kan vara ett sätt för kommunen att fånga upp nya urbana flöden i form av kapital. Det stärks av utvecklingen i Brunnsnög där kapitalflöden genererade av infrastrukturen var en förutsättning att klara av deras tredjedelmål i utvecklingen av Brunnsnög (Informant B).

I O'Neills analys för den Engelska, Nordamerikanska och Australiensiska kontexten innebär det att kapitalet främst kan fångas upp av privata investerare när de äger och driver infrastruktur genom taxering av vägar till exempel. I en svensk kontext skulle det kunna översättas till trängselavgifter, men i fallet med Lunds kommun och spårvägen utgör intäkterna gatuersättningskostnad samt marknadsvärdesteoring på mark.

Pris på mark ökar enligt Informant C när man bygger fast spår. Markförsäljning är ett alternativ för kommunen till intäkter och att kunna amortera på lånet (Informant C). Informant A styrker också möjligheten med att bygga fast spår, det ger enligt informanten en stadighet för investerarna i och med att rutten inte kan ändras. Det ger fördelar gentemot bussystem (Informant A).

Lunds kommun jämför sig även med liknande kommuner för att se hur deras finanser ser ut. Andra kommuner kanske redan har sålt av tillgångar, vilket beror från kommun till kommun (Informant C). Malmö, Göteborg och Stockholm har hög andel bostäder på mark som tidigare varit ägd av kommunägda. 2005 var siffran mellan 60-80%, och i Lund var den 50 %. Kommuners möjligheter att genom markanvisning finansiera infrastruktur varierar således (Boverket, 2005). Lunds kommuns egna markinnehav är således stort, relativt sett till storstadsregionernas.

Timing på spårvägsinvesteringen är således god, i och med att kommunen dubblat sitt marknadsvärde på marken. Dessa beräkningar gäller dock med dagens mått mätt och kan förändras.

## 6. Slutsatser

Slutsatserna svarar på de frågor som ställs inledningsvis i uppsatsen. Slutsatserna baseras på analysen av det empiriska materialet, vilket är grundat i ett finansialiseringsteoretiskt perspektiv.

### 6.1 Organisering av kapitalinvestering

*Frågeställning: Hur ser organisering av kapitalinvesteringen ut i Lunds kommuns finansiering av spårvägen?*

För att finansiera sin spårvägsinvestering har Lunds kommun fått bidrag samt tagit lån genom gröna obligationer. Organiseringen av spårvägsinvesteringen består således av två delar när det gäller att täcka kostnaderna för investeringen. Den del som omfattar finansiering från gröna obligationer innefattar en kapitalinvestering från banker och privata investerare. Med kapitalinvestering menas att långivarna ger kredit för att med ränta skapa kapital och således möjliggöra en profit på sin investering. Den här delen av spårvägens finanser innebär en kapitalinvestering, vilket gör att Lunds kommun involverar sig i en finansieringsprocess. Den andra hälften av spårvägsinvesteringen från statlig sida innefattar inte en kapitalinvestering. Det är bidrag och har inte som syfte att finansiellt utöka sitt kapital genom att med ränta utöka ett existerande kapital. Således är spårvägen delvis finansierad genom en kapitalinvestering, som gör att man involverar sig i en process som innefattar finansialisering. Lunds kommun är aktiv i organiseringen av den genom att emittera gröna obligationer, medan den andra delen från Trafikverket och staten inte innefattar en organisering av kapitalinvestering och således inte är en del av en finansieringsprocess.

Den kostnad på 50 miljoner kronor som uppstått för kommunen i och med försening av spårvägsbyggnationen är inte redovisad från informanter eller dokument huruvida kostnaden täcks av lån eller genom intäkter som spårvägen genererar. Intäkterna som Lunds kommun kan tillgodogöra sig från sin investering är utökat marknadsvärde på sin mark och genom markförsäljning ta ut en avgift för gatukostnadsersättning. 2017

beräknade kommunen att få in ungefär 631 miljoner kronor genom markförsäljning och gatukostnadsersättning. Ifall den exploateringsgraden stämmer gör kommunen en vinst på 207 miljoner kronor efter man amorterat obligationerna, minus ränteavgifterna från de gröna obligationerna. Den här uppsatsen har inte funnit svar på vilken ränta de gröna obligationerna har.

Undersökningen visar att spårvägsinvesteringen är direkt relaterad till kommunens balansräkning, där den går in som skuld och genererar intäkter genom markförsäljning och de avgifter kommunen kan ta ut. Lånet genom kommunens obligationer ökar deras skuld, som de inte ämnar att amortera under den femåriga löptid som de har.

Kommunen skjuter upp skulden och ämnar att refinansiera den vid löptidens slut.

Tidsplanen från kommunens sida gällande intäkter från försäljning av mark och gatukostnadsersättning är inte uttalad, men det är ett långsiktigt projekt som hänger på Brunnsjögs utveckling och färdigställande.

## **6.2 Skyldigheter gentemot andra aktörer**

*Frågeställning: Vilka är de inblandade aktörerna som man har skyldigheter gentemot i finansieringen av spårvägen?*

Lunds kommun har skyldigheter till Trafikverket och staten i samband med sina åtaganden i Stadsmiljöavtalet och Sverigeförhandlingen. Genom emittering av de gröna obligationerna har man skyldighet att betala tillbaka ett lån med ränta.

Långgivarna i den första obligationen som emitterades 2017 består främst av Danske Bank A/S, SPP Storebrand, Länsförsäkringar Jönköping och Folksamgruppen. Den andra obligationen har inte öppet redovisat vilka aktörer som är inblandade och undersökningen har inte bringat klarhet i vilka dessa investerare är. Vidare studier av de gröna obligationerna behövs för att ge en fördjupning till situationen bakom kapitalinvesteringen i spårvägen.



### 6.3 Risker med finansieringen

*Frågeställning: Vilka risker och möjligheter innebär finansieringen av spårvägen för Lunds kommun?*

Kommunen är på god väg att genomföra de motprestationer som Stadsmiljöavtalet innebär. Stadsmiljöavtalets motprestationer om utbyggnad av Brunnsnögsområdet, utbyggnad av kollektivtrafik, utveckling av stadsbusslinjenätet och utbyggnad av gång och cykelnät är generellt formulerade och kommunen arbetar kontinuerligt med att rapportera in framsteg till Trafikverket. Utifrån motprestationernas generella karaktär och att spårvägen initierar respektive utbyggnader och utvecklingar bedömer den här uppsatsen att det innefattar en låg risk för kommunen. Det förutsätter att byggnationstakten är hög och att kommunen arbetar kontinuerligt med motprestationerna för att för att få in resterande bidrag, som är ungefär hälften av de 298,5 miljoner kronorna.

Sverigeförhandlingens motprestationer är mer specifikt formulerade där målet om de 15000 bostäderna till 2035 utgör en utmaning för kommunen. Det förutsätter en fortsatt hög byggnationstakt i Brunnsnög. Sverigeförhandlingens bidrag är dock än mer kopplat till spårvägsbyggnationens genomförande och färdigställande, i och med 75 % av totalsumman betalas ut vid färdigställandet. Den summan är betalas ut till fullo när spårvägsbyggnationen är färdigställd, vilket ser ut att hända under 2019 eller 2020. När motprestationerna angående bostadsbyggnationen av 15000 bostäder en genomförd betalas återstående 25 % av Sverigeförhandlingens bidrag ut. Kommunen kan skjuta upp tiden ifall målet inte är uppnått, vilket kan ske vid 2040 istället för 2035. Är målet inte uppnått 2040 ska kommun och stat föra nya diskussioner. Sverigeförhandlingen innebär sammanfattningsvis något högre risk än Stadsmiljöavtalet, på grund av att målet är specifikt uttryckt och att det är ett ambitiöst sådant. Detta samtidigt som majoriteten av bidraget betalas ut tidigare, när spårvägen är färdigställd. Sverigeförhandlingen innefattar också att kommunen ska medfinansiera höghastighetsbanan, om och när den byggs. Totalt ska kommunen medfinansiera staten med 236 miljoner kronor, vilket den här undersökningen föreslår som ett ämne för vidare studier om och när beslutet tas. Nya lagförändringar i plan och bygglagen innebär att kommunen kan medfinansiera

stat genom 'Development impact fees', som kan studeras i samband kommunens förmåga att stå för medfinansieringsersättning för de 236 miljoner kronorna om och när beslut om höghastighetsbanan sker.

Risken som de gröna obligationerna omfattar är att de utökar kommunens skuld och att kommunen inte ämnar att amortera av de lånade beloppen under den femåriga löptiden. Således involverar kommunen sig i låncykler när de refinansierar sin skuld i slutet av löptiden. Kommunen värderar risken med räntan kan gå upp i samband med det. Ifall räntan går upp kanske kommunen måste dra ner på andra kostnader, som skolor t ex. Offentlig-privat samverkan kan bli ett alternativ ifall kommunen inte vill låna mer till investeringar. Lunds kommun spelar ett högre vågspel med finansieringen genom de gröna obligationerna, där de är mer utsatta för externa faktorer och andra aktörers handlingar. Till exempel kan en förändrad styrränta från Riksbanken göra att räntan blir högre vid nästa refinansiering av de gröna obligationerna, vilket skulle kunna öka kommunens finansiella avgifter och såldes skulden. Det är låncyklerna som utgör den största ekonomiska risken för Lunds kommun.

## **6.4 Möjligheter med finansieringen**

Urbana flöden struktureras om till viss mån för Lunds kommun i samband med byggnationen av spårvägen. Urbana flöden möjliggör att kapital kan fångas i ekonomiska kretsar i den urbana miljön. Kommunen fångar ekonomiskt kapital i ekonomiska kretsar genom spårvägsinvesteringen och i och med att de kan tillgodogöra sig gatuersättningskostnader och ett ökat markvärde på deras markinnehav. Kommunen har sedan tidigare en lägre andel bostäder på mark som tidigare varit kommunal jämfört med Sveriges storstadsregioner. Således finns det en möjlighet för kommunen att sälja mark och finansiera spårvägen med den metoden. Enligt kommunen har de i och med spårvägsinvesteringen dubblat sina markvärden. Spårvägsinvesteringen gör nu att timingen är god för kommunen att börja sälja av den mark de innehar sedan tidigare. Det är den största ekonomiska möjligheten som kommunen har till förfogande.

## 6.5 Sammanfattning av slutsatser

-Lunds kommun är aktiv i processen gällande att organisera en kapitalinvestering i spårvägen genom att emittera gröna obligationer. Således finns det element av spårvägsinvesteringen som går att koppla till en finansieringsprocess.

-Lunds kommun ämnar inte att betala tillbaka kapitalet från externa investerare inom angiven löptid.

-Lunds kommun får intäkter från spårvägen genom att deras mark ökar i värde som en konsekvens av spårvägsinvesteringen. Det görs genom gatuersättningsavgifter och försäljning av deras markinnehav.

-Tidpunkten för markförsäljning av markinnehav är god, vilket är en konsekvens av spårvägsinvesteringen.

## 7. Diskussion

I hanterandet av organiseringen av kapitalinvesteringen i spårvägen utsätter kommunen sig för en skuld som inte planeras betalas av under de kommande fem åren. Samtidigt baseras intäkterna från spårvägen på en avkastning i ett långsiktigt perspektiv, då det hänger på Brunnsberg att leverera gatukostnadsersättning och eventuella markförsäljningar.

Medfinansieringsersättning kan enligt den nya bestämmelse i plan och bygglagen som presenterades i den här uppsatsens teoridel bli aktuell för Lunds kommun att nyttja om och när den statliga höghastighetsbanan byggs. Den nya lagen innebär att kommunen kan ta del av marknadsvärdestegring som går till åtaganden de har i och med bidraget från Sverigeförhandlingen till kommunens spårväg. Ekonomiska åtaganden såsom att betala 236 miljoner kronor för att höghastighetsbanan går förbi Lund underlättas nu av att kommunen får ersättning när detaljplaner antas på mark som redan är privat. Viktigt att notera här är att kommunen inte kan ut mer ersättning än deras totala bidrag till det statliga infrastrukturprojektet. Kommunens möjligheter att nyttja det nya tillägget i plan och bygglagen behöver studeras i relation till vilken stadsbyggnation som kan förväntas om och när höghastighetsbanan får ett formellt beslut. Kommunen behöver vara aktiv och nyttja den nya lagen för att genom DIF finansiera de åtaganden som Sverigeförhandlingen innebär. Denna undersökning föreslår att det utgör en riktning som bör studeras vidare när beslut om höghastighetsbanan sker.

Det nya tillägget om medfinansieringsersättning hade kunnat gälla spårvägen i Lund om landstinget varit huvudman, i det här fallet Region Skåne. Ett sådant alternativ hade kunnat möjligtvis kunnat innebära en annorlunda organisering av kapitalinvestering, där en mer kortsiktig och intensiv byggtakt hade varit ett starkt motiv för kommunen. Ett sådant hypotetiskt fall hade inneburit att finansiellt kapital från banker och privata långivare inte behövts för kommunen, under förutsättning att Region Skåne hade betalat investeringen och entreprenören samt att kommunen velat intensifiera markförsäljning för privat bostadsbyggnation.

Region Skånes incitament och vilja till en sådan investering hade däremot inte varit enkel på något vis. En såpass stor investering hade kanske inte varit politiskt försvarbar gentemot andra städer i regionen, eller andra sektorer som sjukvården till exempel.

Stockholmsförhandlingen utgör ett exempel där kommuner nyttjar det nya tillägget i plan och bygglagen. Nacka kommun, Järfälla, Solna och Stockholms stad är med och medfinansierar utbyggnationen av tunnelbanenätet. Den summa som är närmast Lunds kommuns kostnad för spårvägen är Nackas, som är på 850 miljoner kronor. Nacka planerar att ta ut medfinansieringsersättning för 11120 bostäder och 10000 arbetsplatser. Marknadsvärdestegringen på BTA för bostadsrätter beräknas till 800 kronor per kvadratmeter och samma summa för arbetsplatser är 10000 kronor per kvadratmeter. ( Gyllenberg & Koppfeldt, 2018) Marknadsvärdestegringen per BTA i Lund är lägre, där det i efter spårvägensinvesteringen är 300-500 kronor per BTA. Således hade en medfinansieringsersättning som finansieringsmetod för kommunen inneburit en högre exploateringsgrad än den i Nacka. Enligt de beräkningar från kommunens sida som journalisten Alexander Kuprijanko presenterar kan de tillgodogöra sig 631 miljoner kronor genom gatuersättningskostnad och ökade markvärden. Markvärdet kan enligt kommunen även bli mer än de 450 miljoner kronorna som är inkluderad i totalsumman på 631 miljoner kronorna, där 181 miljoner kronor är från gatukostnadsersättningar och överenskommelsen med fastighetsägarna på Ideon. ( Kuprijanko, 2017) Lunds kommun har idag beräknat att dessa intäkter kan vara inne så sent som 2050, medans Nacka kommun har en mer intensiv byggtakt i och med att de ska vara klara 2030. Givetvis krävs mer genomgående studie av bakomliggande orsaker bakom byggnadstakt i regioner och anledningen till att Nacka bygger mer än Lund. En orsak skulle givetvis kunna vara att befolkningsökningen är högre i Nacka befinner sig inom Stockholmsregionen som har en väldigt hög befolkningsökning. Sammantaget visar det här resonemanget att en annorlunda organisering av kapitalstruktur förmodligen inte skulle gynna kommunen i ekonomiska termer när det gäller intäkter enligt DIF-modellen. Detta i och med att kommunen inte får ta ut mer än medfinansieringsersättningen. Med lånet genom de gröna obligationerna behöver de inte ha en sådan restriktion ifrån lagstiftningen. Möjligheten att gå plus på investeringen av spårvägen görs möjlig med den rådande organisationen av kapitalstruktur.

För att förstå bankerna som Lunds kommun har lånat pengar ifrån och deras relation till den nationella och globala ekonomin behövs vidare empiriska studier. Bankers ekonomiska tillstånd och deras syn på investeringen i Lunds kommuns gröna obligationer utgör nya riktningar att studera för att fördjupa en ytterligare aspekt av spårvägsinvesteringen. Länsförsäkringar Jönköping, SPP Storebrand, Danske bank A/S och Folksamgruppen kan utgöra empiriska inriktningar för vidare studier. Deras position och motiv till investeringen skulle kunna fördjupas och således utöka förklaringen bakom organiseringen av kapitalinvesteringen. Det skulle utöka helhetsförklaringen av bakom investeringen i spårvägen.

I och med att kommunen involverat sig i process som innefattar finansialisering behövs vidare studier för att förstå hur det påverkar kommunen i framtiden. Processen som påbörjats behöver studeras vidare och följas upp för att kunna se i vilken utsträckning kommunens ekonomi finansialiseras. När det gäller ”financialization” menar Philipp O’Neill att handlar om att uppfatta subtila förändringar i processen bakom finansialisering (O’Neill 2019, 4).

## Referenser

Aalbers, Manuel .2019. Financialization. In: D. Richardson, N. Castree, M.F. Goodchild, A.L. Kobayashi and R. Marston (Eds) *The International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment, and Technology*. Oxford: Wiley.

Aalbers, M. B. (2015). The potential for financialization. *Dialogues in Human Geography*, 5(2), 214–219.

Atkinson, Paul and Coffey, Amanda. 2004. Analysing documentary realities. In: Silverman, David ed. *Qualitative Research*, London: Sage Publications Ltd, pp. 56-75.

Bryman, Alan (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2., [rev.] uppl. Malmö: Liber

Cars, Göran, Malmsten, Bo & Witzell, Jacob (2011). *Infrastruktur med finansiering: forskningsrapport*. Stockholm: Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungl. tekniska högskolan

Coffey, Amanda. 2014.. Analysing documents. In Flick, U. *The SAGE handbook of qualitative data analysis* . (pp367-379). <http://methods.sagepub.com/base/download/BookChapter/the-sage-handbook-of-qualitative-data-analysis/n25.xml> ( Hämtad 2019-04-10)

Christophers, Brett (2015). The limits to financialization. *Dialogues in Human Geography*, 5(2), 183–200.

Cullingworth, J. B. & Caves, Roger W.2003. *Planning in the USA: policies, issues and processes*. 2. ed. London: Routledge

Edwards, Tony & Rees, Chris (2011). *International human resource management: globalization, national systems and multinational companies*. 2nd ed. Harlow, England: FT Prentice Hall

Fine, Ben (2013) Financialization from a Marxist Perspective, *International Journal of Political Economy*, 42:4, 47-66

Gyllenberg, Filip & Koppfeldt, Johan. 2018. *Värdeåterföring vid transportinfrastrukturinvesteringar En litteratur- och dokumentstudie med internationell utblick* . Department of Real Estate and Construction Management, KTH

Justesen, Lise & Mik-Meyer, Nanna (2011). *Kvalitativa metoder: från vetenskapsteori till praktik*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur

Kalbro, Thomas (2009). *Finansiering av infrastruktur: svenska exploateringsavtal i jämförelse med Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Storbritannien, Tyskland och USA*. Stockholm: Avdelningen för fastighetsvetenskap, Institutionen för fastigheter och byggande, Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad, Kungliga Tekniska högskolan

Kommuninvest i Sverige AB .2015. *Kommunobligationer sätter ny rekordnivå* <https://kommuninvest.se/2015/02/kommunobligationer-satter-ny-rekordniva/> ( Hämtad 2019-05-22)

Kommuninvest. 2018. *Vi ägs av våra medlemmar.* ( <https://kommuninvest.se/omoss/organisation/> Hämtad 2019-05-22)

Kuprijanko, Alexander .2015. *Historiskt beslut om spårvägen*. Sydsvenskan. <https://www.sydsvenskan.se/2015-12-17/historiskt-beslut--sparvagen-ar-klubbad/> ( Hämtad 2019-05-11)

Kuprijanko, Alexander. 2016a. *Mer statliga pengar till spårvägen*. Sydsvenskan. 8e februari <https://www.sydsvenskan.se/2016-02-08/mer-statliga-pengar-till-sparvagen-pagang/> ( Hämtad 2019-04-10)

Kuprijanko, Alexander. 2016b. *Ideons fastighetsägare betalar för spårvägen*. Sydsvenskan. <https://www.sydsvenskan.se/2016-10-21/ideons-fastighetsagare-betalar-for-sparvagen/> ( Hämtad 2019-05-22)

Kuprijanko, Alexander. 2017. *Så ska spårvägen ge plus till kommunens ekonomi*. Sydsvenskan <https://www.sydsvenskan.se/2017-02-12/sa-ska-sparvagen-ge-plus-till-kommunensekonomi/> ( Hämtad 2019-05-22)

Launius ,Sarah & Kear, Mark (2019): *Fixing financialization in the creditconstrained city, Urban Geography*

Lind, Rolf (2014). *Vidga vetandet: en introduktion till samhällsvetenskaplig forskning*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur

Lunds Kommun. 2017. *Lunds kommun ger ut gröna obligationer för 750 miljoner kronor* <http://www.mynewsdesk.com/se/lund/pressreleases/lunds-kommun-ger-ut-groenaobligationer-foer-750-miljoner-kronor-1963680> ( Hämtad 2019- 04-02)

Lunds kommun. 2018a. *Finansiering* <https://sparvaqlund.se/om-projektet/finansiering/> ( Hämtad 2019-04-02)

Lunds kommun.2018b. *Lunds kommun ger ut sin andra gröna obligation om 600 miljoner kronor* <https://www.lund.se/bygga-bo--miljo/nyheter-och-nyhetsarkiv/2018/lunds-kommun-ger-ut-sin-andra-grona-obligation-om-600-miljoner-kronor/> ( Hämtad 2019-05-13)



Lunds kommun, 2018c. *Gröna obligationer, Effektrapportering 2017.* ([https://www.lund.se/globalassets/lund.se/kom\\_pol/kommunfakta/gronaobligationer/gronaobligationer-8-juni-2018-effektrapport.pdf](https://www.lund.se/globalassets/lund.se/kom_pol/kommunfakta/gronaobligationer/gronaobligationer-8-juni-2018-effektrapport.pdf)) (Hämtad 2019-05-14)

Lunds Kommun, 2019a. *God ekonomisk hushållning* (<https://www.lund.se/kommun--politik/ekonomi/arsredovisning/god-ekonomiskhushallning/>) (Hämtad 2019-05-10)

Lunds Kommun, 2019b. *Kommunstyrelsens ordförande har ordet.* (<https://www.lund.se/kommun--politik/ekonomi/arsredovisning/kommunstyrelsensordforande-har-ordet/>) (Hämtad 2019-05-10)

Lunds Kommun, 2019c. *Prognos för spårvägens kostnad underskattad* (<https://www.lund.se/nyheter-och-nyhetsarkiv/2019/prognos-for-sparvagens-kostnadunderskattad/>) (Hämtad 2019-05-15)

Lunds Kommun. 2019d. *Årsredovisning för Lunds kommun och dess bolag.* (<https://www.lund.se/kommun--politik/ekonomi/arsredovisning/>) (Hämtad 2019-05-22)

Lunds Kommun. 2019e. *Kommunens ekonomi 2018.* (<https://www.lund.se/kommun--politik/ekonomi/arsredovisning/kommunens-ekonomi-2018/>) (Hämtad 2019-05-22)

Halvorsen, Knut (1992). *Samhällsvetenskaplig metod.* Lund: Studentlitteratur

Madell, Tom & Indén, Tobias (2010). *Offentlig-privat samverkan: rättsliga förutsättningar och utmaningar.* Uppsala: Iustus

O'Brien, P., O'Neill, P. and Pike, A. (2019) 'Funding, financing and governing urban infrastructures', *Urban Studies*, 56(7), pp. 1291–1303.

*Offentlig-privat samverkan kring infrastruktur: en forskningsöversikt.* (2007). Stockholm: Sveriges riksdag (<http://www.riksdagen.se/sv/dokumentlagar/dokument/rapport-fran-riksdagen/offentlig-privat-samverkan-kring-infrastruktur--GV0WRFR2>)  
Hämtad(2019-04-04)

O'Neill, Phillip .2017. Managing the Private Financing of Urban Infrastructure, *Urban Policy and Research*, 35:1, 32-43.

O'Neill, Phillip. 2019. The financialisation of urban infrastructure: A framework of analysis', *Urban Studies*, 56(7), pp. 1304–1325.

Pike, Andy and Pollard, Jane.2010. Economic Geographies of Financialization. *Economic Geography*, 86: 29-51.

Pike A, O'Brien P, Strickland T, et al. (2019) *Financialising City Statecraft and Infrastructure*. Cheltenham: Edward Elgar

Sayer, R. Andrew (2015). *Why we can't afford the rich*. Bristol: Policy Press

Scott, John .1990. *A matter of record: documentary sources in social research*.  
Cambridge: Polity

SFS 2015:579 Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. *Miljö- och energidepartementet* ([https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/forordning-2015579-om-stod-for-att-framja\\_sfs-2015-579](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/forordning-2015579-om-stod-for-att-framja_sfs-2015-579) Hämtad 2019-05-15)

*Slutrapport från Sverigeförhandlingen Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge* [Elektronisk resurs]. (2017). Regeringskansliet  
<http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentligautredningar/2017/12/slutrapport-fran-sverigeforhandlingen-infrastruktur-och-bostader-ett-gemensamt-samhallsbygge/> ( Hämtad 2019-05-02)

- Sverige. Utredningen om gröna obligationer (2018). *Att främja gröna obligationer*. Stockholm: Norstedts juridik Tillgänglig på Internet: <http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2018/01/sou2017115/>
- Strickland, Tom . 2013. The financialisation of urban development: Tax Increment Financing in Newcastle upon Tyne. *Local Economy*, 28(4), 384–398.
- Svt Nyheter, 2017. *Spårvägsbudget på 867 miljoner klubbad i Lund*. Sveriges Television. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/skane/sparvagnsbudgeten-klubbad-i-lund> ( Hämtad 2019-05-15)
- Sundling, Eva. 2006. *Säkerställda obligationer*. Diss., Juridiska fakulteten vid Lunds Universitet. (<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOID=1562230&fileOID=1565893> (Hämtad 2019-05-14)
- Symons, Tom .2011. *Capital Futures Local capital finance options in an age of recovery*. NLGN <http://www.nlgn.org.uk/public/wp-content/uploads/Capital-Futures.pdf>
- Weber, Rachel.2010. Selling City Futures: The Financialization of Urban Redevelopment Policy. *Economic Geography*, 86: 251-274.

## Appendix A

### Intervjuguide semi-strukturerad intervju

Frågorna kommer behandla främst risker och möjligheter som finansieringen innebär för kommunen.

Inledande fråga ( ställs ganska specifikt mot intervjupersonen)

Vad arbetar du med inom kommunen?

Jag tänker att vi först kan diskutera de statliga stöd kommunen fått för spårvägsbyggnationen. Kommunen har fått statligt stöd genom Trafikverkets miljöavtal samt från Sverigeförhandlingen. Vi kan diskutera detta först innan vi sedan går in på den andra hälften av finansieringen.

Tema : Risk och möjligheter med finansiering av spårvägen

Vilka möjligheter innebär finansieringen av spårvägen för Lunds kommun?

Vilka risker innebär finansieringen av spårvägen för Lunds kommun?

Hur hanterar Lunds kommun riskerna och möjligheterna med finansieringen av spårvägen? Hur sker detta konkret i verksamheten?

Hur görs avvägning mellan risker och möjligheter för kommunen?

Kommunen har åtaganden som ett krav på statlig finansiering. Bostadskrav på 15000 nya bostäder etc. Hur pass bindande är dessa krav rent legalt och hur sker uppföljning?

Vilka risker tar kommunen i att få finansieringen av från statlig sida?

Vilka möjligheter får det för kommunen?

Den andra hälften finansierar kommunen genom egna instrument. En grön obligation har emitterats där spårvägen får xxx antal miljoner kronor. Vilka risker och möjligheter innebär det att emitterat ut en obligation där banker är investerare?

Hur ser resterande finansiering för spårvägen utöver obligationen för Lunds kommun?