

Till Ledningen för Trafikverket och medarbetare enligt sändlista

Angående expertgranskningen av spårvägsprojektet i Lund

Nyligen presenterades resultatet av expertgranskningen av den föreslagna, ca 5 km korta, spårvägen i Lund mellan Lund C och Brunnhög. Det är glädjande och väsentligt att experterna lyfte fram en hel del frågetecken, i första hand om projektets beräknade kostnader. Det finns dock ytterligare ett antal anmärkningsvärda punkter som Aktion för Spårvägsfritt Lund vill peka på. Vi presenterar nedan punkterna i sammanfattning, följt av lite utförligare kommentarer. Om någon särskild ska lyftas fram för just Trafikverket är det punkten 6, med kommentarer.

1. Expertgruppen tar inte upp att kommunen har låtit bli att utreda alternativet med elbussar. Experterna skriver att "alternativen hanterats på ett rimligt sätt under den långåriga planeringen". Det baseras på att Lunds kommun utgått från alternativen i spårvägsplaneringens begynnelse, inte de transportalternativ som utvecklats snabbt och finns i bruk idag.
2. Expertgruppen påtalar som sagt att kostnaderna underskattats. Detta leder till minst en 50-procentig ökning av kommunens kostnader.
3. Expertgruppen konstaterar att underlaget är för tunt för att säga att spårväg är mer attraktivt som transportmedel än andra alternativ.
4. Kommunens kvalitetsmål, som expertgruppen har utgått ifrån, skiljer sig från de som gäller för andra kollektivtrafiksträckor.
5. I rapporten finns många frågetecken när det gäller trafikprognoserna, men detta kommer inte fram i expertgruppens slutsatser.
6. Expertgruppen har inte ifrågasatt varför alla resenärer måste slussas via Lund C. Möjligheten till spridning av resenärerna via flera stationer nämns inte alls. Felaktiga uppgifter om resandeunderlag får passera okommenterade.
7. Expertgruppen underkänner kommunens bedömningar om påverkan på stads- natur- och kulturmiljö. Lundabornas uppfattning har inte fått komma till uttryck i tillräcklig omfattning.

1. Alternativen till spårväg

"Vi har inte granskat elbussalternativet eftersom det inte finns någon dokumentation om det". Precis så sa expertgruppens ordförande då granskningen av spårvägsprojektet presenterades för lundaborna nyligen. I det uttalandet framstår med glasklar tydlighet hela essensen i kritiken från alla de lundabor som ifrågasätter spårvägen. Det finns ingen dokumentation av jämförelser med laddningsbara elbussar av den anledningen att kommunen inte gjort någon sådan jämförelse. Expertgruppens konstaterande, att "alternativen hanterats på rimligt sätt under den långåriga planeringen" baseras på att Lunds kommun i sina jämförelser om bl a miljövänlighet utgått från de alternativ som fanns i spårvägsplaneringen begynnelse, inte de transportalternativ som utvecklats snabbt och finns i bruk idag.

2. Kostnaderna

Expertgruppen påtalar inte oväntat att kostnaderna har underskattats. Redan när kommunen redovisade den uppskattade totalkostnaden 720 mkr från 2011, framtagna med en mycket omdiskuterad metod, så saknades flera belopp: beräkningar av kostnaden för ombyggnad av Clemenstorget, ledningsomläggningar bl a på S:t Laurentiigatan, isoleringar för markvibrationer och störningar på forskningsinstrument och medicinsk apparatur utmed spårvägen samt en ny viadukt vid motorvägen.

Expertgruppen hävdar att 100-200 mkr måste läggas till ovanstående belopp. AFSL konstaterar att denna fördyring innebär att kommunens kostnad ökar med ca 55 %, eftersom statens eventuella medfinansiering sker till ett fixerat belopp, utan hänsyn till kostnadsökningar.

AFSL befarar att det finns en uppenbar risk att kostnaden blir än högre för Lunds kommuns skattebetalare, eftersom det saknas tillförlitliga kalkyler. Expertgruppen nämner inte heller de ytterligare belopp som drabbar alla regionens och till viss del även landets skattebetalare. (Summeringen - med de siffror som finns tillgängliga - ser snarare ut så här: 780 MKr för kommun och stat, expertgruppens påslag med ca 200 MKr, 270 MKr för depån (Region Skåne) och 200 MKr för vagnarna. Det närmar sig 1,5 miljarder.)

3. Underlaget stöder inte uttalanden om attraktivitet

AFSL noterar att expertgruppen i sin sammanfattning (sid 5) skriver: "Det framgår inte tydligt av förstudien eller efterföljande plandokument vilka tidigare studier och andra erfarenheter, som man utgår från vad gäller spårvägens attraktivitet jämför med busstrafik eller hur väl underbyggda de är. Underlagen är därmed inte helt rättvisande avseende spårvägens attraktivitet jämfört med busstrafik". Detta är ytterst anmärkningsvärt, menar AFSL, eftersom denna, i jämförelse med bussar, starka attraktivitet alltid framhålls som ett av de tyngsta argumenten för spårväg.

Vidare skriver expertgruppen (sid 5): "Med utgångspunkt från de kvalitetsmål som kommunen angivit är det bara spårväg som klarar efterfrågan vid full utbyggnad av Kunskapsstråket/Brunnshög. Med lägre kvalitetsmål klarar även dubbelledbuss efterfrågan."

AFSL vill uppmärksamma det märkliga i att "dubbelledbuss" plötsligt förs in i diskussionen. På sträckan Lund C-Brunnshög är de naturligtvis möjliga alternativ, framförallt om de är elbussar. Men man kan lika gärna diskutera möjligheten av att normalstora elbussar ska trafikera sträckan med en turtäthet ner till 3 min. Det kommer de 30 m långa spårvagnarna inte i närheten av, eftersom de disponibla 7-8 spårvagnarna på sträckan helt enkelt inte klarar av en sådan turtäthet.

4. Kvalitetsmål bara för Brunnshög?

De kvalitetsmål som Lunds kommun har satt upp just för den aktuella sträckan har fått utgöra den måttstock som expertgruppen använt för sin utvärdering av hela spårvägsprojektet. AFSL undrar varför just denna kollektivtrafiksträcka ska ha särskilda och extra höga kvalitetsmål? Varför ska inte de gälla också annan kollektivtrafik i Lund, eller den regionala busstrafiken till och från Malmö och de östra kommundelarna? Varför ska just linjen Lund C-Brunnshög favoriseras?

5. Felaktiga slutsatser om trafikprognoserna

En av sakområdesexperterna (Karin Brundell-Freij) har studerat trafikprognoserna (se rapportens bilaga 4). Här framkommer en helt annan bild än den som ges i expertgruppens sammanfattande slutsatser och rekommendationer. Mot den bakgrunden ter sig slutsatserna tendentiösa! I bilagan konstateras:

* Osäkerheterna är mycket stora när det gäller vilket antal resenärer som kan förväntas (sid 6). Kommunens olika utredningar visar stora skillnader.

*Kommunen tillämpar *målstyrd kapacitetsplanering* till skillnad från att göra *trafikprognoser*. Detta innebär i klartext att man bygger ett system för sin vision snarare än vad som kan förväntas bli verklighet (sid 7).

*Expertgruppen talar om "komfortkapacitet" (sidan 22 i presentationsmaterialet). Detta får tolkas som att det innebär att aldrig någon passagerare fram till år 2050 ska uppleva att det är trångt på bussen/spårvagnen - ens under rusningstid. Detta torde vara unikt som planeringsförutsättning (sid 10-11). Ingen kollektivtrafik i världen dimensioneras efter "komfortkapacitet" under den högsta belastningen i rusningstid. Det skulle såväl tekniskt som ekonomiskt vara vansinne, menar AFSL.

*Kommunen utgår från att den maximalt möjliga turtätheten är en buss var 5 minut trots att det t.ex. i Göteborg under liknande förutsättningar går att köra en buss var 3:e minut (sid 12).

* Även med kommunens extrema förutsättningar går det att köra buss under "ännu något decennium".

6. Brunnshög behöver kopplas till världen och inte till Lund C

Expertgruppen har inte ifrågasatt kommunens bärande grundantagande, nämligen att alla resenärer till Brunnshög kommer resande via Lund C. AFSL vidhåller sitt förslag att fördela kollektivtrafiken på fler stationer, precis som man gjort i Malmö. Den nya pågatågstationen på Klostergården, stationerna vid

Gunnesbo och Stångby kan i kombination med ett nät av elbussar till bostadsområden och arbetsplatser ge fullgoda alternativ till koncentrationen av alla resande till Lund C, som inte är slutmålet för flertalet utan endast en bytesplats av färdmedel.

Lösningen för att tillgodose specifikt ESS och Max-labs förbindelser med omvärlden (ffa Kastrup/Köpenhamn) är inte att bygga en spårväg för 1,5 miljarder från Lund C. Alexanderhugget skulle istället kunna vara att bygga en ny tågstation, Lund ESS, väster om motorvägen. I Trafikverkets fortsatta utbyggnad till fyra spår mellan Malmö och Hässleholm kan de tillkommande två spåren svänga av mot öster efter Lund C. Järnvägen kan ansluta till stambanan igen vid Örtofta. Station ESS kan erbjuda den snabbaste spårförbindelsen med Danmark och i avvaktan på att den blir byggd räcker nuvarande busskapacitet upp till Brunnhög i minst 20 år. Spårvägen blir med station ESS obehövlig, vilket sparar pengar för såväl staten, kommunen och regionen.

I samband med detta vill dock AFSL passa på att fästa Trafikverkets uppmärksamhet på det faktum att Lunds kommun i pågående planeringsarbete för järnvägsnära mark (ramprogrammet för Lund C och detaljplanerna för kvarteren Kung Oskar 3 och 4) förefaller riskera att bakbinda eller starkt begränsa olika framtida lösningar av fyrsparig järnvägssträcka, höghastighetståg mm.

7. Påverkan på kultur- och stadsmiljö inte belyst

Expertgruppen underkänner kommunens bedömning av spårvägens påverkan på kultur-, natur- och stadsmiljön. Gruppen lyfter också fram att lundabornas uppfattning inte har kommit till uttryck i tillräcklig omfattning. Säkerhetsfrågorna, t ex konflikten mellan gångtrafik och cyklisterna å ena sidan och spårvägen å andra har inte belysts tillräckligt, påpekar experterna, liksom inte heller barriäreffekterna. AFSL instämmer i expertgruppens kritik.

Lund 7 juli 2015

För Aktion för Spårvägsfritt Lund
Cecilia Holm, ordförande
www.sparvagsfritt Lund.se
E-post: holmsparvag@yahoo.se

Sändlista:

Generaldirektören
trafikverket@trafikverket.se
lennart.andersson@trafikverket.se
kristianstad@trafikverket.se

För kännedom:

jan-fredrik.wahlin@trafikverket.se, peter.bernstrom@trafikverket.se, christina.ripa@trafikverket.se,
carsten.sachse@trafikverket.se, peter.fredriksson@trafikverket.se, jack.barstrom@trafikverket.se,
per.lindroth@trafikverket.se, rolf.haraldsson@trafikverket.se, lennart.karlander@trafikverket.se,
hakan.johansson@trafikverket.se

Konsulter:

ola.wilhelmsson@sweco.se