

Bilaga till motion om kommunal folkomröstning

Investeringskostnaderna fördubblade sedan projektet drogs igång

Spårvägsprojektet var länge vilande, men började drivas av några konsulter 2007. Först i mitten av november 2008 finns en första kostnadsberäkning och samhällsekonomisk värdering gjord av trafikkonsulten Trivector. Den räknar med låga investeringskostnader och stora nyttor. Varje km kostar endast 50 miljoner kr och totalt är anläggningskostnaden 450 miljoner kronor inklusive depå, som vid detta tillfälle beräknades till 100 miljoner. I december 2010 lämnas den s.k. ELENA ansökan in. Det totala investeringsprogrammet för de fyra parterna är i kontraktet angivet till 421 miljoner Euro, men parterna band sig för en investering om totalt 650 miljoner kronor för perioden 2011-14. Tempot i projektet var p.g.a utfästelserna i denna ansökan nu mycket högt. I mars 2011 görs en bedömning av kostnaderna och nu har de ökat till 734 miljoner kronor exklusive depå. I oktober 2015 räknas de upp med ytterligare 42 miljoner till 776 miljoner.

Till kostnaderna för spåranläggningen kommer stora kostnader för depån som regionen skall svara för. I förstudien från maj 2011 anges kostnaden till 779 miljoner kr för både spår och depå, vilket är lågt eftersom bara spåranläggningen strax innan bedömts till 734 miljoner. I avsiktsförklaringen mellan region, kommun och Trafikverket i april 2013 angavs depåkostnaden till 180 miljoner kronor. I en depåutredning från september 2013 anges kostnaden till 270 miljoner (400 miljoner för en större depå). I april 2015 räknar regionen med en kostnad på 290 miljoner. Härtill kommer kostnaden för spårvagnar på 250 miljoner.

Investeringskostnaderna har, från det några planerare började driva projektet och en inre krets politiker band sig för det till idag, i stort sett fördubblats för Lunds spårväg och adderas depån är den procentuella ökningen ändå högre.

Samhällsekonomiska kalkylerna: olönsam investering

Det är standard att göra samhällsekonomiska kostnads – intäktsberäkningar i samband med stora investeringsprojekt. Endast en gång har spårvägen visat plusvärden och det var den första beräkningen gjord av Trivector. Investeringskostnaden beräknades lågt, avskrivningstiderna gjordes längre än i senare beräkningar och resandekalkylerna var optimistiska. Spårvägen skulle bli väldigt lönsam, hävdade rapporten. Överoptimistiska siffror har återkommit senare, men fått kritik. När kommunen sökte statsbidrag gjorde man en kalkyl som på uppmaning av Trafikverket fick göras om. I den omgjorda beräkningen fick man positiva jämförelsesiffror vilket mycket berodde på att man i kalkylen lät bussen köra en 800 meter längre sträcka än spårvagnen. En t o r resenär får då åka 1,6 km längre. När man multiplicerat färdigt med antal resenärer, tidsåtgång, koldioxidutsläpp mm fick man positiva värden för spårvägen.

När Trafikverket i november 2014 gör sin fördjupade analys konstaterar man i en sammanfattande ruta överst på sidan 2 att spårvägen är ”Olönsam”. En analys gjord vid Nationalekonomiska institutionen konstaterar att inte ens om kostnaderna var 30 % lägre skulle investeringen vara lönsam. Som framgått har kostnaderna istället skrivits upp.

SPIS; orealistiska löften och siffror.

En ansökan från SPIS (Spårvagnar i Skåne) om bidrag från Europeiska investeringsbanken lämnades in i december 2010. I ansökan görs mycket långtgående utfästelser om en snabb spårvägsinvestering i Lund. Man uppger att Lund, Malmö och Helsingborg har mycket konkreta planer för spårvägssystem och att Lund avser öppna sin spårvägslinje redan 2014.

Hela kontraktet om ELENA bidraget (European Local ENergy Assistance) handlar om att genomföra spårvägen. Inte att närmare utreda förutsättningarna för spårväg. Man gav långtgående löften utan att t.ex. finansieringen på något sätt var klar.

Anmärkningsvärd är också uppgiften i kontraktet att linjen är 7 km när den annars anges till strax över 5 km. Det kan tyckas vara en detalj, men får i beräkningen av energibesparing och minskat koldioxidutsläpp betydelse för resultatet. Lunds ansökan blev attraktivare än den annars skulle varit och eftersom ansökan byggde på orealistiska förutsättningar har kontraktets löften inte kunnat infrias.

Spårvägskampanj, inte medborgardialog

Eftersom SPIS i ansökan utlovat spårväg inom tre år fanns inget intresse av dialog med Lundaborna. Man arrangerade förvisso några tillfällen med utställningar, men det var för att visa hur alltifrån linjesträckning till design i spårvagnarna skulle komma att se ut och inte för att i dialog med Lundaborna pröva några frågor. Till det sista tillfället inbjöds dock till diskussion i Grands hörsal. Så många Lundabor var intresserade att även lokalen utanför hörsalen fylldes. Någon dialog blev det dock inte eftersom den mesta tiden gick åt till tal av politiker vars inställning alla visste. Som exempel på medborgardialog var det ett svårslaget bottenmärke. Men arrangemanget är en tydlig illustration hur man förhöll sig till demokratisk dialog. Det gällde ju att få igenom projektet inom utlovad tid och kritiska synpunkter fick därför inte släppas fram.

SPIS, kanske med direkt medverkan från Lunds tekniska förvaltning, genomförde också några opinionsundersökningar. Trots stark kritik mot undersökningarna användes dessa av trafikplanerarna som inslag i kampanjen för spårvägen. Det intressanta med dessa opinionsmätningar är, att ju mer spårvägen diskuterades, desto färre var positiva och desto fler blev negativa. Vid den sista offentliggjorda mätningen 2014 var andelen negativa nästan lika stor som andelen positiva. Skillnaden var endast 5 procent. När Sydsvenskan våren 2014 gjorde en egen opinionsundersökning ansåg 57 % att Lund skulle avbryta projektet och endast 26 % svarade att det skulle fortsätta. Uppdelat på partier var det en majoritet av alla partiernas väljare som var negativa till projektet.

Kanske var det oklart för många också i den innersta kretsen av politiker att SPIS handlade om att snabbt bygga spårväg. Kanske var man omedvetna om att SPIS ansökan utlovade något som aldrig beslutats i Lund, att finansieringsfrågan var olöst, att inga egentliga kostnadsberäkningar då gjorts och att ansökans viktigaste siffra, den om spårvägens längd, var felaktig.

Idag vet vi mer om alternativet elbussar. När Per Eriksson, dåvarande rektor för Lunds universitet och Mats Alaküla, professor i industriell elektroteknik och automation, våren 2011

begärde några månader paus i spårvägsplanerandet för att utreda alternativet med elbussar avvisades detta snabbt. Senare har ett sådant alternativ utretts, om än under visst motstånd från kommunen. Idag föreligger ändå en genomarbetad utredning som visar hur man till en liten del av kostnaden för spårvägen kan införa elbussar i hela Lunds stadsnät. Inget säger heller annat än att ett väldesignat elbussystem kan bidra till en framgångsrik stadsutveckling.

Lunds invånare bör få tillfälle att ta ställning

Expertertutredningen tittade på underlagets tekniska kvalitet och hade i vissa delar ganska kraftiga invändningar. De gjorde däremot ingen analys av ansvarsfrågan. Vi har kort visat, att vid den tidpunkt när bindingarna i projektet skedde angavs kostnader för spårvägen till en nivå som idag framstår som helt orealistiska. Spårvägsprojektet är i detta avseende ett tydligt exempel på projekt där man underskattar kostnaderna men överskattar nyttan. Det är ett välkänt sätt på vilket projektförespråkare driver igenom projekt som inte står sig om siffrorna är korrekta och prövningen mer öppen. Projektet organiserades på ett sätt som närmast omöjliggjorde en bredare dialog.

Lund bör låta invånarna i kommunen ta ställning till hela frågan i en folkomröstning. Frågans långsiktiga konsekvenser både för stadens ekonomi, stadsmiljö och stadsutveckling bör inte som hittills vara en fråga enbart för planerare och en liten krets av politiker.

I vår motion yrkar vi därför på att:

en kommunal folkomröstning om spårvägen snarast genomförs enligt Lag om kommunala folkomröstningar.

de nödvändiga praktiska frågorna kring folkomröstningen snarast blir föremål för partiöverläggningar