

Interpellation ställd till kommunstyrelsens ordförande Anders Almgren

Behövs spårvägen?

Kommunstyrelsen har uppdragit åt en särskild expertgrupp att granska spårvägsprojektet. Denna expertgrupp lämnade sin slutrapport den 16 juni. Resultatet visar på stora brister och oklarheter på många av de aktuella frågeområdena.

Jag har valt att här koncentrera mig på den centrala frågan om spårvägen överhuvudtaget behövs för det resandeunderlag som beräknas finnas under överskådlig planeringshorisont.

Du har under flera år påstått att bara spårväg klarar av det framtida förväntade resandebehovet på sträckan Lund C till Brunnsög. FörNyaLund påstår att så inte är fallet. Det visar sig nu att sakområdesexperten Karin Brundell-Freij stödjer FörNyaLunds ståndpunkt under förutsättning att man inte gör extrema antaganden när det gäller:

- Planeringshorisont
- Antal passagerare i en buss/spårvagn
- Resande under maxtimmen

Planeringshorisont

Sakområdesexperten skriver:

”Med tanke på den stora osäkerheten om hur Brunnsög kommer att utvecklas, och med tanke på den relativt korta framförhållningstid som krävs för att uppgradera kollektivtrafiksystemet senare, hade det varit rimligt att planera för en situation som ligger närmre i tiden – till exempel 2025 eller 2030....”

”Kapacitetsbehovet i sig motiverar dock inte att man etablerar en spårvägslösning redan nu, med tanke på att byggtiden är relativt kort”

Sakområdesexperten föreslår, liksom FörNyaLund, att spårvägen inte ska byggas nu. Om situationen i en relativt avlägsen framtid skulle visa att bussar inte har tillräcklig kapacitet kan beslutet omprövas och en lösning med större kapacitet väljas. Om detta är spårväg eller någon annan modernare teknik blir då en senare fråga.

De frågor som bör diskuteras är följande:

- Varför ska vi nu bygga en spårväg som säkert inte behövs under lång tid (kanske aldrig) när vi lika gärna kan avvakta utvecklingen?
- Är det rimligt att avsätta hundratals miljoner till detta projekt vars eventuella nytta ligger långt fram i tiden samtidigt som det finns akuta behov inom andra sektorer såsom skola och omsorg?
- Bör inte kommunen ta till sig sakområdesexpertens förslag?

Antal passagerare i en buss/spårvagn

Expertgruppen skriver under sammanfattande slutsatser:

”För att nå kommunala...ambitioner om kvalitet för resenärerna behövs spårväg för att klara efterfrågan vid full utbyggnad av Kunskapsstråket/Brunnsög. Med lägre resandekvalitet klarar även ledbuss efterfrågan.”

”Kvalitet” i detta sammanhang visar sig vara hur många passagerare som anses rymmas i en buss eller spårvagn av en viss storlek under rusningstrafik.

Sakområdesexperten beskriver det experiment genomfört i Malmö. Man fyllde succesivt en 18-metersbuss med passagerare och efter varje påstigning fick varje passagerare i bussen ange om det var ”för trångt” eller inte. När det fanns 65 passagerare ansåg en (1) passagerare att det var för trångt. När det fanns 90 passagerare ansåg drygt hälften av passagerarna att det var för trångt.

Detta experiment har varit grundläggande för Lunds kommuns ambitioner när det gäller kvalitet för resenärerna på linjen Lund C – Brunnsög. Det intressanta är att kommunen valt den högsta tänkbara ambitionsnivån dvs att ingen passagerare ska anse att det är för trångt! Om man hade valt en annan, i mitt tycke rimligare ambitionsnivå hade spårvägen varit onödig även vid full utbyggnad av Kunskapsstråket/Brunnsög.

De frågor som bör diskuteras är följande:

- Har kommunen verkligen fastställt denna ambitionsnivå och var och när har detta i så fall skett?
- Varför ska denna extremt höga ambitionsnivå gälla just denna linje och inte all kollektivtrafik i kommunen?
- Är det rimligt att denna extremt höga ambitionsnivå ska gälla just spårvägen när den inte gäller inom exempelvis skola och omsorg? Motsvarande mål inom dessa områden skulle exempelvis kunna vara att ingen upplever att det är för många elever i en skolklass eller att det inte ska finnas någon väntetid till ett äldreboende.

Resande under maxtimmen

Dimensionerande för kollektivtrafikplaneringen är det behov som finns under rusningstid. Detta anges ofta som det resande som finns under den sk maxtimmen som vanligen inträffar på morgonen när många ska resa till sina arbeten.

Om man gör en prognos över det totala resandet under en dag måste man ta ställning till hur stor andel som reser under just denna maxtimme. Ju högre andel desto fler resande och följaktligen större kapacitetsbehov.

Sakområdesexperten konstaterar att kommunens beräkningar utgår från att 30-40 % reser under maxtimmen. Den siffra som Skånetrafiken anger för det nuvarande resandet är 22 %. Detta är en väsentlig skillnad som i sig kullkastar bedömning att det behövs spårväg av kapacitetsskäl.

Sakområdesexperten skriver vidare när det bl.a. gäller andelen resande under maxtimmen:

”...man motiverar inte sina antaganden utifrån särskilda underlag eller analyser, och varje antagande skulle kunna gjorts på annat sätt som också hade varit rimligt.”

I grunden är denna fråga teknisk och inte politisk och bör därför hanteras av experter. Det som bör diskuteras är:

- Är gjorda beräkningar av kapacitetsbehovet gjorda på ett transparent och tillförlitligt sätt?
- Finns det anledning att ifrågasätta dessa beräkningar?

Jag önskar att Anders Almgren delger fullmäktige sina slutsatser av denna del av expertgruppens slutrapport.

Lund den 12 oktober 2015

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Börje Hed', written over a faint grid background.

Börje Hed

FörNyaLund