

Lund 2015-11-22

Till
Ledningen för Trafikverket
(och medarbetare enligt sändlista)

Föreningens synpunkter på Lunds kommuns ansökan om stadsmiljöavtal för finansiering av spårväg

Lunds kommun har sökt stöd för stadsmiljöavtal enligt SFS 2015: 579. Föreningen Aktion för spårvägsfritt Lund (AFSL) vill uppmärksamma verket på omständigheter som inte framgår av kommunens ansökan men som bör påverka verkets beslut i denna fråga. Nedan presenterar vi dessa omständigheter kortfattat och i förekommande fall utvecklas dessa närmare i bilaga.

Föreningen vill understryka att den till fullo instämmer med kommunens målsättning att åstadkomma attraktiv kollektivtrafik till Brunnsög i syfte att där främja etablering av bostäder, forskning och kommersiell verksamhet. Vidare instämmer föreningen i målsättningen att främja gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik i syfte att minska bilberoende och främja ett långsiktigt hållbart samhälle.

Föreningen anser dock inte att detta är skäl för spårväg eftersom målsättningarna kan uppnås bättre på annat sätt. Detta utvecklas närmare nedan.

Omständigheter som innebär att ansökan bör avslås

1. Spårvägen Lund C till Brunnsög är bara en del av ett större projekt

Spårvägen Lund C till Brunnsög är bara en del av ett betydligt större spårvägsprojekt som omfattar fler linjer i Lund, men även omfattande spårutbyggnader i Malmö och Helsingborg. Gemensamt för dessa planerade utbyggnader är att de saknar beslut och den planerade tidpunkten för projekten har flera gånger skjutits på framtiden. Det finns ingen politisk enighet om att dessa projekt ska genomföras. Vidare torde inte någon av dessa fortsatta utbyggnader kunna genomföras utan omfattande statlig medfinansiering.

Att bygga en 5,5 kilometer lång spårväg utan att denna följs av ytterligare etapper är klart olämpligt eftersom strukturkostnaderna för bland annat depå och spårvagnsunderhåll blir oproportionerligt stora.

Utbyggnadsplanerna framgår av Översiktsplanen för Lunds kommun antagen av fullmäktige 2010-10-28 (sidan 35).

Utbyggnadsplanerna för Malmö framgår av Region Skånes trafikförsörjningsprogram för 2016 som antogs av Regionala utvecklingsnämnden 2015-11-02 (sidan 48(49)). Totalt planerar regionen att investera i 14 spårvagnar år 2021 och ytterligare 15 år 2025. Investeringarna i Helsingborg planeras efter år 2026 och finns därför inte med nu.

Om staten nu, inom ramen för stadsmiljöavtalet, beviljar bidrag till spårvägen mellan Lund C och Brunnsög kan detta innebära att en liten del av det större projektet genomförs. Vad

som kommer att ske med övriga etapper i Lund men även Malmö och Helsingborg är oklart. Det finns en uppenbar risk att det enbart byggs en kort spårväg som inte är långsiktigt hållbar.

2. Fyrstegsprincipen har inte tillämpats

Trafikverket ska tillämpa en arbetsstrategi som kallas fyrstegsprincipen (Tänk om – Optimera – Bygg om – Bygg nytt). Kommunen avser emellertid att gå direkt till Steg 4 (Bygg nytt) utan att överväga stegen 1-3.

Det finns befintlig infrastruktur anpassad för bussar (Lundalänken) som kan användas effektivare (steg 2 – åtgärd). Lundalänken kan förlängas till den kommande forskningsanläggningen ESS längs samma sträckning där den föreslagna spårvägen ska gå (steg 3 – åtgärd). Detta innebär att samma effekt kan uppnås med en betydligt mindre investering. Om linjen trafikeras med elektriskt drivna laddningsbara bussar uppnås miljömålen på ett likvärdigt eller bättre sätt.

Att spårvägsprojektet inte följt fyrstegsprincipen framgår också av den av Trafikverket godkända rapporten "Spårväg i Lund, fördjupad utredning, XSY304" (sidan 4 (31))

3. Spårvägen behövs inte av kapacitetsskäl

Kommunen har i en rad utredningar hävdat att spårvägen krävs av kapacitetsskäl. Detta är emellertid felaktigt, i vart fall under överblickbar tid (år 2030/35). När kommunen beräknat kapacitetsbehovet har tendensiösa antaganden gjorts när det gäller bl.a. antalet boende och arbetande längs linjen, komfortkapaciteten för bussar, möjlig turtäthet, andelen som reser under maxtimmen mm. Detta påtalades av den av kommunen anlitate expertgruppen och framgår av underbilaga 4 "Trafikprognoser" till den rapport som redovisades 2015-06-16 (Bilaga 3:1).

4. Det finns inget avtal om trafikering och depå

Avsikten är att Region Skåne ska svara för investeringen i spårvägsdepå och spårvagnar (7-8 stycken) samt driftkostnaden för trafikeringen med spårvagnar. Det finns en avsiktsförklaring tecknad mellan kommunen och regionen daterad 2013-04-19. Avsiktsförklaringen har inte lett till ett avtal mellan parterna. Sedan avsiktsförklaringen tecknades har Region Skånes ekonomiska situation försämrats avsevärt och de politiska majoritetsförhållandena blivit oklara.

Den beräknade kostnaden, för såväl investering i depå som för trafikering, har kraftigt ökat sedan avsiktsförklaringen. När den tecknades beräknades investeringen för depån till 160-180 mkr. Enligt senaste beräkningen daterad 2015-04-01 beräknades investeringen uppgå till 290 mkr, således en fördyring med 60-80 % (Bilaga 4:1). Kostnaden för trafikeringen med spårvagn har ökat från 39 mkr till 62 mkr (Bilaga 4:2).

5. Spårvägen är samhällsekonomiskt olönsam

I den av Trafikverket godkända rapporten "Spårväg i Lund, fördjupad utredning, XSY304" (sidan 19 (31)) konstateras att spårvägsinvesteringen är "olönsam". Den är olönsam trots att förutsättningarna på en rad punkter varit felaktiga till spårvägens fördel i förhållande till bussalternativet (JA). Några av dessa är följande:

- Bussen har antagits köra en annan väg än spårvägssträckningen från Solbjersvägen till ESS. Detta har inneburit längre sträcka och restid. Korrekt hade varit att beräkningsmässigt utgå från spårvägssträckan och belasta bussalternativet med kostnaden för att bygga väg längs denna sträcka (bild på sidan 1(31) i utredningen).
- Bussarna har antagits ha lägre hastighet än spårvägen vilket innebär längre restid.
- På en rad punkter har spårvägen ansetts vara "bra kollektivtrafik" och fått positiva bedömningseffekter när det gäller miljö och förmåga att attrahera bilister. Rätt utformad busstrafik av BRT-typ med elektriskt drivna bussar kan få precis samma effekt. Här borde således bedömningen vara "neutral" istället för "positiv".

Enbart de felaktiga antagandena om bussarnas resväg och hastighet innebär en felräkning på 886 mkr till spårvägens fördel (tabell sidan 13(31) i utredningen). Vi vill poängtera att denna felaktigt beräknade summa är i princip den enda som bidrar positivt till bedömningen av spårvägens samhällsekonomi. Om den beräknas korrekt, det vill säga till noll kronor, ökar spårvägens samhällsekonomiska förlust från 434 mkr till 1 320 mkr. En korrekt beräkning innebär med all sannolikhet att bedömningen ändras från "olönsam" till "mycket olönsam".

Sedan den fördjupade utredningen gjordes har de ekonomiska förutsättningarna förändrats till spårvägens nackdel på bland annat följande områden:

- Den av kommunen anlitate expertgruppen bedömer att investeringskalkylerna underskattar kostnaderna i storleksordningen 100 – 200 miljoner kronor.
- Kommunen har själv reviderat investeringskostnaden till 790 miljoner kronor.
- Region Skåne uppskattar att spårvägsdepån kommer att kosta 290 miljoner kronor i stället för 180 miljoner kronor.
- Skånetrafiken har reviderat driftkostnadskalkylen för spårvägen från 39 miljoner per år till 62 miljoner kronor per år (Bilaga 4:2).

Bristerna i den ursprungliga analysen liksom de nya ekonomiska förutsättningarna innebär att det inte finns en tillförlitlig samhällsekonomisk bedömning. Föreningen anser att det måste finnas en sådan innan ett eventuellt stöd beviljas.

6. Det råder politisk oenighet i spårvägsfrågan

Folkopinionen i Lund är nu negativ eller starkt tveksam till om Lund ska genomföra en spårvägssatsning, även under förutsättning att statlig medfinansiering erhålls. Detta bekräftar av de undersökningar som Sydsvenskan genomfört. Inför valet 2014 bildades det lokala partiet FörNyaLund som erhöll mer än 6 % av rösterna och fyra mandat i fullmäktige. Partiets huvudfråga är att det ska upprättas attraktiv busstrafik baserad på elektriskt laddningsbara bussar i hela Lund och således även på den tilltänkta spårvägslinjen. Ytterligare två partier i fullmäktige motsätter sig spårvägssatsningen. Det finns också en motion om folkomröstning som kommer att behandlas av fullmäktige de närmaste månaderna.

När de statliga medlen är begränsade är det rimligt att de i första hand går till projekt där enighet råder och där opinionen är stark för den aktuella investeringen.

7. Projektet i relation till villkoren för bidrag.

Enligt förordningens första paragraf bör stödet särskilt främja "innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik."

Det är rätt att spårvägen är en kapacitetsstark lösning. Dock är det inte bevisat att denna kapacitet behövs, allra minst under de närmaste decennierna.

Enligt föreningens uppfattning är spårväg inte innovativ. Spårvägar har funnits under lång tid både i Sverige och utomlands.

Enligt föreningens mening kan spårvägen definitivt inte anses vara resurseffektiv. Spårvägen är kostsam både vad avser investeringen och driften. Ur ett hållbarhetsperspektiv är elektriskt drivna bussar betydligt bättre och billigare.

Kommentarer till kommunens bidragsansökan

En hållbar attraktiv kollektivtrafik kan uppnås billigare och bättre utan spårväg

AFSL delar kommunens mål att skapa en långsiktig hållbar utveckling. Detta innebär bland annat att staden byggs ut inom cykelavstånd och att goda lägen för kollektivtrafik prioriteras. Det är också viktigt att skapa en effektiv struktur för kollektivtrafik och cykling och främja ett stadsliv utan allt för mycket biltrafik.

Vad avser det nu aktuella stråket från Lund C till Brunnsnäs anser dock föreningen att dessa mål kan uppnås betydligt billigare och bättre utan den av kommunen föreslagna spårvägen.

AFSL delar kommunens uppfattning att det krävs en attraktiv kollektivtrafiklösning på den aktuella sträckan. Föreningen vill dock understryka att långt ifrån all kollektivtrafik till Brunnsnäs behöver och kommer att ske via den aktuella sträckningen. Kommunen har inte närmare undersökt möjligheten att utnyttja den till ESS närbelägna stationen Stångby för tågresenärer vars målpunkt är Brunnsnäs. Vidare planerar Skånetrafiken för intensifierad busstrafik från Malmö till Brunnsnäs eftersom många av dessa resenärer föredrar direkt busstrafik istället för flera byten mellan buss, tåg och spårvagn. Enligt vår uppfattning har kommunen i sin planering för kollektivtrafiken ensidigt fokuserat på den aktuella sträckan och tappat helhetsperspektivet.

Attraktiv busstrafik enligt BRT-konceptet är det rimliga jämförelsealternativet (JA)

Enligt föreningens uppfattning är alternativet till spårvägen en attraktiv busstrafik enligt det så kallade BRT-konceptet. Eftersom det saknas entydiga definitioner av vad detta innebär definierar vi begreppet för Lunds del enligt nedan.

Följande komponenter är lika eller likvärdiga med spårvägen:

- Linjens sträckning såsom den föreslås av kommunen. Detta innebär att det behöver anläggas knappt två kilometer ny bussväg från Solbjerg till Brunnsnäs/ESS.
- Hållplatser/stationer enligt samma koncept som för spårvägen.
- Biljettvisering utanför fordonet.
- In- och utpassering genom samtliga dörrar.
- Design och inredning lika spårvagnen.
- Hastighet och tidtabelltid lika spårvägen.

Bussarna utformas enligt följande principer:

- Bussarnas storlek anpassas till behovet och den valda turtätheten. Spårvägen är bunden till låg turtäthet (7,5/15 minuter) eftersom fordonen är stora (30 meter) och dyra. Bussarna kan om så önskas ha högre turtäthet vilket innebär kortare restid för resenärerna. Bussarnas storlek kan ändras i takt med ökat antal resenärer.
- Bussarna drivs elektriskt med återvinning av bromsenergi. Laddning kan ske statiskt vid ändhållplatser eller dynamiskt under färd.

Hållplatsen på Clemenstorget behöver inte byggas. Bussarna utgår istället från den planerade bussterminalen i kvarteret Spoletorp. Detta innebär att resenärerna får kortare väg från tåg och regionbussar.

Liksom för spårvägen kommer det inte vara någon biltrafik på banan/vägen. En väsentlig skillnad är dock att annan busstrafik kan använda samma väg.

I de kommentarer vi nedan ger till kommunens påståenden om spårvägstrafiken gör vi det i relation till ett BRT-koncept enligt ovan.

Spårvägen tränger undan annan kollektivtrafik

Kommunens ensidiga fokusering på spårväg har medfört att annan kollektivtrafik inte beaktats i tillräcklig utsträckning.

Av flera av de dokument som kommunen presenterar i sin ansökan framgår att bebyggelsen koncentreras kring spårvägshållplatserna. Samtidigt avser kommunen att låta enbart spårvagnar trafikera dessa hållplatser medan busstrafiken hänvisas till sekundära lägen. Detta trots att busstrafiken i framtiden, även om spårvägen byggs, kommer att svara för en betydande del av kollektivtrafiken.

Kommunen betonar i sin ansökan genom understrykningar på flera ställen att spårvägen utgör "ryggraden" i transportsystemet. Föreningens uppfattning är att kollektivtrafiken bör utgöra ryggraden. Detta innebär att bussar enligt BRT-konceptet liksom andra bussar bör trafikera de för spårvägen föreslagna hållplatslägena.

Projektets mognadsgrad

Refererande till vad kommunen anför på sidan 8 i ansökan under rubriken "Mognadsgraden i projektet" vill föreningen framföra följande.

Det finns ingen kommunal budget för 2017-2018 och följaktligen kan det inte finnas budgetmedel avsatta för spårvägsprojektet. I den ekonomiska verksamhetsplanen (EVP) finns dock 50 respektive 106 mkr (netto) upptagna för 2017 respektive 2018. Detta är dock inte de belopp som kommunen enligt ansökan avser använda för spårvägen. Dessa är betydligt högre nämligen 225 respektive 131 mkr.

I den EVP som fastställdes i fullmäktige i december 2013 fanns planerade medel för spårvägen för år 2015 och 2016. Dessa ströks dock av fullmäktige i december 2014 respektive juni 2015. Att det finns medel avsatta för ett projekt i EVP innebär såldes inte med automatik att dessa i ett senare läge blir budgetmedel. Detta är ett politiskt beslut och det råder ingen politisk enighet om spårvägsprojektet.

Kommunen skriver vidare att det "finns ett preliminärt förslag om att erforderliga medel för genomförandet 2016 kommer att omfördelas inom befintliga budgetramar". Vad detta innebär är synnerligen oklart men kanske att kommunkontoret tänker föreslå att kommunstyrelsen att förfara på detta sätt.

Det är korrekt att ett igångsättningstillstånd inklusive medfinansiering kräver ett beslut i kommunfullmäktige. Vem som planerar att detta ska ske den 17 december framgår inte av ansökan.

Sammanfattningsvis försöker kommunkontoret i kommunens ansökan ge en bild av projektets mognadsgrad som stämmer dåligt överens med verkligheten.

Synpunkter på kommunens motivering för sökta medel (Ansökan sidan 1-8)

Genomgående presenterar kommunen projektets fördelar utan att ställa dessa fördelar i relation till ett jämförelsealternativ. Spårväg kan vara en form av attraktiv kollektivtrafik men är definitivt inte den enda formen av attraktiv kollektivtrafik. Föreningen anser att jämförelsealternativet bör vara en busslösning av BRT-typ som beskrivs ovan.

I princip överallt där ordet "spårväg" förekommer kan detta bytas mot begreppet "attraktiv busstrafik av BRT-typ" (eller liknande formuleringar) utan att betydelsen ändras.

På sidan 3 (andra stycket) beskrivs hur spårvägen kan kombineras med attraktiva stadsrum. Detta kan i sig ifrågasättas eftersom spårvägen, om den ska vara säker för oskyddade trafikanter, med nödvändighet får barriäreffekter. Alternativt måste hastigheten sänkas så att det i gengäld blir längre restider än de nu planerade. Oaktat vilket kan samma attraktiva stadsrum åstadkommas med elektriskt drivna bussar.

Vidare talas det om att spårvägen "markerar att trafiksystemet och stadsbyggandet tar en ny mer hållbar inriktning" och att "anläggandet av spårburen trafik visar en långsiktighet i planeringen". Detta tillsammans påstås bli "en drivkraft för lokalisering längs stråket vilket i sin tur ökar resandeunderlaget". Detta är nära den beskrivning som ibland görs av den så kallade spårfaktorn. Huruvida denna finns ifrågasätts inom forskningen. Framförallt kan det konstateras att dessa effekter med all sannolikhet även kan åstadkommas med bussar av BRT-typ.

På sidan 3-6 beskrivs en lång rad planer och program som i varierande grad har relevans i ansökan. Intressant är emellertid att bara ett av dem, "Förstudie Spårväg Lund C till ESS", på något sätt belyser alternativen till spårvägen. Av detta dokument framgår också hur kommunen försöker bevisa att enbart spårvägen är möjlig ur kapacitetssynvinkel. Detta gör man genom att ställa spårvägen mot ett dåligt bussalternativ.

På sidan 7 beskrivs hur Lunds kommun arbetat tillsammans med Region Skåne, Malmö och Helsingborg. Det bör påpekas att det inte finns några beslut om att införa spårväg i dessa städer och om så ska ske ligger detta långt fram i tiden. Detta samarbete bör inte motivera stöd till Lund.

Spårvägens innovationshöjd (Ansökan sidan 8-9)

Kommunen påstår att den planerade spårvägen är innovativ. Vari innovationen består är dock oklart.

Det talas om "modernt", "nyaste teknik", "nytt sätt", "öppna lösningar" med mera. Kommunen beskriver dock inte vad detta innebär. Konkret är att spårområdet huvudsakligen ska utföras i gräs och att återmatning av bromsenergi ska göras till kontaktledningssystemet.

Föreningen anser att innovationsgraden är låg.

Främjar spårvägen kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik? (Ansökan sidan 9)

Spårvägen är kapacitetsstarkare än dagens busslösningar, men med de lösningar vi förordar kan samma kapacitet uppnås om så skulle erfordras.

I den av kommunen beställda expertutredningen som rapporterades 2015-06-16 konstaterar sakområdesexperten Karin Brundell-Freij följande:

”Med tanke på den stora osäkerheten om hur Brunnsnäs 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...” (Bilaga 3:1 sidan 8(15))

”Kapacitetsbehovet i sig motiverar dock inte att man etablerar en spårvägslösning redan nu, med tanke på att byggtiden är relativt kort” (Bilaga 3:1 sidan 15(15))

Sakområdesexperten drar denna slutsats baserat på kommunens antaganden om bland annat antal resande per fordon och andelen resenärer under maxtimmen. Antaganden som sedan dessutom ifrågasätts av experten.

Föreningen delar sakområdesexpertens bedömning och anser att spårvägen inte kan motiveras av kapacitetsskäl.

Kommunen anser också att spårvägen är resurseffektiv. Även här bör spårvägen jämföras med en BRT-lösning av angivet slag.

När det gäller markutnyttjande och yteffektivitet är lösningarna likvärdiga. När det gäller energieffektivitet är sannolikt elektriskt drivna bussar effektivare eftersom de väger mindre.

Anläggandet av en spårväg är ett omfattande entreprenadprojekt som ger stor miljöbelastningar i form av energianvändning och utsläpp av växthusgaser.

Analys av hur åtgärderna leder till att en större andel personresor sker med kollektivtrafik, att de leder till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser samt bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö (Ansökan sidan 10-11)

Kommunen hävdar i första stycket att spårvägen krävs ur kapacitetssynpunkt. Som visas ovan är detta inte korrekt.

Kommunen hävdar att spårväg lockar bilister. Detta är ett påstående utan belegg. Om det är sant finns det ingen anledning att anta att detta inte skulle gälla en attraktiv busslösning av BRT-typ.

Kommunens argument när det gäller energieffektivitet bemöts ovan. Laddningsbara elektriskt drivna bussar är sannolikt mer energieffektiva.

Allt övrigt som kommunen anför gäller även jämförelsealternativet med buss.

Motprestationer kommunen åtar sig att genomföra (Ansökan sidan 12-17)

Kommunen gör en ambitiös genomgång av all planering och alla projekt inom kommunen som har någon anknytning till områdena miljö, kollektivtrafik och bebyggelse. Med få undantag, vilka redovisas nedan, är detta inga motprestationer utan åtgärder som genomförs oaktat eventuellt stöd till spårvägsprojektet. I många fall, som exempelvis ändring av hastighetsgränserna, är det svårt att förstå vad detta överhuvudtaget har med spårvägsprojektet att göra. Varför kommunen valt att göra på detta sätt är svårbegripligt.

De motprestationer som trots allt går att hitta i den omfattande texten är följande:

- På Ideontorget förväntas, när spårvägen är finansierad, planeringen och exploateringsförberedelserna ”ta ny fart”. Vad detta innebär är oklart. (Sidans 12 andra stycket)

- Kommunen kommer att ”intensifiera arbetet att planlägga mark vid hållplatslägen och därefter prioritera försäljning av byggrätter på planlagd mark”. (Sidan 16 tredje stycket från slutet) Det påstås också, utan belägg, att ”bygginvesterare har framfört att spårvägen krävs för att de ska ta igångsättningsbeslut för bostäder och kontor”. Det framgår inte vilka dessa bygginvesterare är och hur de skulle ställa sig till en attraktiv busslösning av BRT-typ. Det är oklart om investeringsbeslut från bygginvesterare av kommunen anses vara en motprestation.

Trots den mycket omfattande textmassan går det i princip inte att urskilja några konkreta motprestationer.

Europeiska investeringsbankens lån (Ansökan sidan 17)

Kommunen redogör för en eventuell återbetalning av ett lån från Europeiska investeringsbanken. Syftet med att redovisa detta i ansökan om medel enligt stadsmiljöavtal framgår inte. Gissningsvis vill kommunen trycka på för att få ett snabbt och positivt besked från Trafikverket.

Föreningen anser dock att de omständigheter som gäller kommunens relation till EIB inte är relevanta för Trafikverkets beslut.

Sammanfattningsvis önskar föreningen att Trafikverket beaktar vad som ovan framförts.

Lund som ovan

För föreningen Aktion för Spårvägsfritt Lund

Cecilia Holm, ordförande
holmsparvag@yahoo.se

Börje Hed, vice ordförande
borje.hed@rft.se

Sändlista:

Generaldirektören trafikverket@trafikverket.se
hakan.johansson@trafikverket.se; lennart.kalander@trafikverket.se;
gunilla.anander@trafikverket.se; stefan.engdahl@trafikverket.se

För kännedom:

lennart.andersson@trafikverket.se; kristianstad@trafikverket.se; 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;