

Christer Hjort, tel 070-528 7008
E-post: christer.hjort@telia.com

Ge inte statliga medel till spårvägen uppmanar spårvägskritiker i Lund

Det finns flera tungt vägande skäl, bland annat samhällsekonomiska, varför Lunds kommuns ansökan om statlig medfinansiering av spårvägsprojektet bör avslås av Trafikverket. Det framför föreningen Aktion för spårvägsfritt Lund, AFSL i en skrivelse till Trafikverket.

Lunds kommun har nyligen ansökt hos Trafikverket om statligt stöd till den planerade, 5,5 km korta spårvägen mellan Lunds C och den nya stadsdelen Brunnshög.

- Vi instämmer självklart i målsättningen att Brunnshög behöver bra kollektivtrafik och att bilberoendet minskas till förmån för cykel- och gångtrafik. Men miljömålen kan uppnås med flexibla, laddningsbara elbussar till en tredjedel av kostnaden för spårvägen, säger AFSL:s ordförande Cecilia Holm.

Spårvägen inte innovativ

Trafikverket ska enligt reglerna för stadsmiljöavtalen bevilja pengar till projekt som är "innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik."

- Det är rätt att det är en kapacitetsstark lösning, men denna kapacitet behövs inte inom de närmaste decennierna, understryker Börje Hed, AFSLs vice ordförande och trafikforskare. Det konstaterade också kommunens expert i utredningen i våras.

- Spårvägen är inte heller innovativ eller resurseffektiv. Den har funnits under lång tid i Sverige och utomlands och ur ett hållbarhetsperspektiv är elektriskt drivna bussar betydligt bättre och billigare.

Stora kostnadsökningar redan på planeringsstadiet

AFSL anser det vidare klart olämpligt att bygga en 5,5 km kort spårväg utan att den följs av ytterligare etapper. Vad som kommer ske med eventuellt övriga etapper i Lund samt i Malmö och Helsingborg är oklart. Strukturkostnaderna för depå och spårvagnsunderhåll blir därför oproportionerligt stora, vilket inte är långsiktigt hållbart.

- Region Skåne ska enligt en avsiktsförklaring 2013 svara för investeringen i en spårvägsdepå och själva spårvagnarna, 7-8 st, för totalt en halv miljard kronor, men det finns inget avtal, säger Börje Hed. Regionens ekonomi är ju starkt försämrad och kostnaderna för depån har sedan 2013 ökat från 180 till 290 miljoner samtidigt som de beräknade driftkostnaderna för spårvägen har ökat från 39 till 62 miljoner kronor per år.

Samhällsekonomiskt olönsam

Att Trafikverket självt konstaterat att spårvägen är samhällsekonomiskt olönsam och att det råder politisk oenighet i kommunen samtidigt som folkopinionen är starkt tveksam är andra argument som AFSL för fram. Det finns brister i den ursprungliga analysen.

Tillsammans med nya ekonomiska förutsättningar gör det att det nu saknas en tillförlitlig samhällsekonomisk bedömning, påpekar AFSL.

- Spårvägen i Lund måste vara ett av landets mest onödiga projekt. Staten måste kunna se ett oräkneligt antal andra angelägnare områden för investeringar av skattemedel. Detsamma gäller Lunds kommun. Flertalet lundabor i de olika stadsdelarna kommer inte ha någon som helst nytta av spårvägen när de ska till jobbet, skolan, sjukvården eller göra sina inköp.

- Eftersatta områden som skola och omsorg har mycket att vinna på att kommunen väljer en annan, lika miljövänlig, men betydligt billigare kollektivtrafiklösning till Brunnshög, summerar Cecilia Holm.

Ytterligare information:

Cecilia Holm, e-post: holmsparvag@yahoo.se

Börje Hed, e-post: borje.hed@rft.se

Tel.nummer: 0704-19 00 10