

Från spårvagnsdröm till spårvagnstrafik på riktigt i Lund

Motion till kommunfullmäktige

När kommunstyrelserna för Malmö och Lund hade ett gemensamt möte i mars 2011 beskrevs vad dessa kommuner har gemensamt. På fjärde plats i uppräknningen kommer spårvagnsdrömmar. Syftet med denna motion är att föreslå åtgärder som gör att drömmen kan bli verklighet.

Läget är allvarligt - klimatmålen nås inte

Enligt aktuella uppgifter från den statliga myndigheten Trafikanalys ökar den totala mängden utsläpp från vägtrafiken. Orsaken är den ökade trafikmängden. En minskning av koldioxidutsläpp från nya personbilar och en ökande användning av biobränslen räcker inte för att kompensera för den ökande trafiken. Totalt ökar utsläppen av koldioxid från vägtrafiken när den i stället borde minska. Sedan 1990 har utsläppen ökat med 10 procent, vilket motsvarar 1,7 miljoner ton.

Trafikverkets slutsats av den nya faktasammanställningen är att bilen måste få minskad betydelse. ”Det är tydligt att effektivare motorer och biobränslen inte räcker för att kompensera för trafikökningen, utan som mest kan stabilisera utsläppsnivåerna. Om minskningar ska till måste inriktningen ändras vad gäller utveckling av samhälle och infrastruktur. Bilen måste få minskad betydelse till förmån för ökad kollektivtrafik, cykling och transporter via järnväg och sjöfart.”

Trots den ökande andelen miljöbilar kommer 94 % av energin till det svenska transportsystemet från fossila bränslen. I sitt remissvar till Oljekommissionens rapport bedömde Vägverket att andra energikällor kan ersätta högst en femtedel av den olja transportsektorn använder. FNs klimatpanel har gjort en liknande bedömning. Resten måste sparas bort t ex genom att människor åker kollektivt i stället för med bil.

Även i Lund har biltrafikvolymen ökat. Målen i LundaMaTs och LundaEko kommer inte att nås med nuvarande utveckling. Hälsofrämjande, stadens storlek och flera andra faktorer talar för att cykeln bör vara det dominerande transportsättet i Lund. Men det finns åtskilliga tillfällen då kollektivtrafiken behövs för att människor ska kunna transportera sig klimatsmart och snabbt. Busstrafikens rejäla ökning, trots höjda priser, visar att många Lundabor vill åka kollektivt. Dagens busstrafik räcker dock inte till. Kapacitetsproblemen kommer att bli övermäktiga när de planerade utbyggnaderna är färdiga. Särskilt gäller detta för trafiken till och från det som kommer att växa upp i samband med att ESS och Max Lab byggs.

Spårvagn en symbol för grön stadsförnyelse och urban modernitet

En spårvagn kan ta 2-3 så många resenärer som en buss. I Europa har spårvägen fått en renässans och har de senaste tjugo åren blivit ett kraftfullt stadsförnyelseredskap. Över hela världen har fler än hundra städer sett nya spårvägar invigas sedan 1980. De städer som erbjuder spårvagnstrafik är mer framgångsrika med att locka bilister att byta bilresor med kollektivtrafik. Det som tidigare ansågs vara spårvagnens nackdel, nämligen dess brist på flexibilitet, har visat sig vara en väsentlig framgångsfaktor. En spårvagnslinje flyttar inte, det är lätt att se var den finns och med god turtäthet behöver vare sig tidtabeller eller reseplanerare användas för att kunna åka kollektivt. I Frankrike, Spanien, Tyskland Schweiz och Storbritannien används spårvagnen som ett verktyg för att ge stadens invånare bekväma kommunikationer, renare luft samt mer utrymme för cyklister, utomhuscaféer, grönytor samt annat som gör städerna attraktiva att vara i. Jämförelser mellan fastighetstaxeringarna för de städer som väljer spårvagn och de som väljer annan infrastruktur talar sig tydliga stråk. Såväl företag som människor vill hellre vara grannar med en spårvagnslinje än en ny väg.

I Zürich förklaras flera års topplacering i den ranking av världens populäraste städer som görs av tidskriften Economist med att spårvagnslinjerna byggdes ut istället för att tas bort när folk fick råd att köpa bil. I den spanska staden Parla byggdes en spårvagnslinje efter ett brett samråd med

befolkningen. När spårvagnstrafiken kommit igång blev borgmästaren omvald med 74 % av rösterna. Spårvagnslinjen anses vara en väsentlig förklaring till hans stora popularitet. En helt ny spårväg invigdes 2010 i den norska staden Bergen. Där används bompengar från biltrafiken till att delfinansiera spårvägen. Förberedelsearbetet var grundligt. 40 tjänster inrättades för att arbeta med spårvagnsetableringen fyra år innan den blev klar. Även i Sverige ser nu flera kommuner spårvägen som den främsta lösningen för att utveckla kollektivtrafiken. Storstockholms Lokaltrafik (SL) kunde 2010 inviga första etappen av en spårväg som om något år når Centralstation. I Norrköping har spårvagnslinjerna byggts ut. Malmö, Helsingborg och Lund har tillsammans med region Skåne etablerat ett samarbete för spårvagnar i Skåne – SPIS.

Den politiska diskussionen om spårvagn i Lund domineras emellertid mer av problem än av möjligheter. I stället för att fokusera på den första sträckningen som det råder en samsyn kring, så sker det en virrig debatt om huruvida en fortsättning från Brunnshögs centrum till Linero eller en sträckning från Centralen via Klostergatan till Tetra Pak står näst i tur. Kommer vändradien när spårvagnen lämnar Klostergatan för Södergatan att vara tillräcklig? Går det att få fram spårvagnsfordonen i tid? Klarar vi av att få fram beslutade och giltiga planer i tid? Kommer det att bli många överklaganden som tar lång tid att hantera? Kan vi få ihop tillräckligt med investeringsmedel för att våga sätta i gång?

Se möjligheter i stället för hinder

För miljöpartiets räkning vill vi vända diskussionen till att se möjligheter i stället för hinder. Att vara proaktiv i stället för reaktiv. Och att koncentrera sig på det som är viktigast att göra i närtid. Ingenstans i världen har ett spårvagnssystem prackats på en kommun uppifrån. Där de finns i dag är de resultat av medvetna strävanden, en politisk vilja att göra staden bättre för sina invånare genom att lösa problem med trängsel, dålig luft, stor klimatpåverkan, buller mm och därmed för att klara allt detta främst är ett modernt kollektivtrafiksystem med stor kapacitet. Spårvagnstrafik kan vara en del av en klimatsmart vision om framtiden som kan entusiasmera medborgarna. Politiken måste ta plats och visa handlingskraft för att åstadkomma det man har förespeglat väljarna i de samtal som fanns innan valet. Partierna lovade spårvagn innan valet – löftena bör infrias för inte göra väljarna besvikna. Här finns det särskilt anledning för Lundapolitikerna våga ta ett kliv framåt och lägga in en högre växel i kommunikationen med exempelvis riksdag och regering som beslutar om statsbudgeten. Om politiken visar att den inte hukar för problemen utan i stället målmedvetet och djärvt arbetar med att forma framtiden till människornas bästa så kan kraften sprida sig och stimulera de som bor i staden att göra detsamma.

Utnyttja goda exempel från andra kommuner

Malmö har genomgått en stor omvandling från en grå och sliten industristad till en metropol med höga miljöambitioner och med stor dragningskraft för ungdomar, kultur, företag samt kreativitet i allmänhet. Detta hade inte kunnat hända utan en politisk ledning som vågar styra och skaffa sig respekt i dialogen med statsmakter och internationella aktörer. Citytunneln hade aldrig blivit av utan en strategisk interaktion mellan Malmö och Stockholm. Detta syddes lika lite som något annat infrastrukturpaket ihop på näringsdepartementet. Klok användning av skattebetalarnas pengar kräver en genomtänkt planering där olika lokala intressen går samman och designar paketet själv. Medfinansiering och nya intäktskällor är nyckelord i sammanhanget. Vad gäller svenska förhållanden har västsvenska paket vid minst två tillfällen visat sig vara så väl sammansatta att de regeringar som då varit aktuella inte kunnat motstå att ta på sig den del av finansieringen som blivit statens andel i paketet. En viktig förklaring till den höga kvaliteten på de västsvenska paketet är det nära samarbetet med dåvarande Banverket och Vägverket. Lyckligtvis finns ett samarbetsavtal mellan Lund och Trafikverket som snarast bör utnyttjas för att involvera berörda tjänstemän mera i arbetet med spårvagnsetablering.

I Frankrike är en plan för att minska biltrafiken en förutsättning för att få nationell finansiering till

ett lokalt kollektivtrafikprojekt. I Norge ställs krav på bompengar, parkeringsavgifter eller andra bilavgifter för att få ta del av samfärdsdepartementets budget. I många europeiska städer med nya spårvagnslinjer har intäkter från markförsäljning använts för att betala spårvagnsetableringen. Detta kan vara en av möjligheterna i Lund.

Kommunikation med medborgarna är a och o ifall det ska bli en stark förankring av projektet och för att minska antalet överklaganden. Norrköping är i detta avseende en utmärkt inspirationskälla där de samtal som politiker och tjänstemän förde med alla berörda i planeringsskedet ledde till att det inte blev ett enda överklagande. Prislappen för utvidgningen av Norrköpings spårvagnstrafik pressades liksom tidtabeller för start av den nya trafiken genom att kommunen letade upp en utländsk order på nya spårvagnar där man kunde hänga på de tio nya spårvagnar som behövdes.

Lund har goda förutsättningar

Lund var en av de få städer i Sverige som inte lät sitt centrum förstöras av nya vägdragningar. Såväl stoppet för det s k "Genombrottet" som LundaMaTs (planen för att miljöanpassa transporterna i Lund) var banbrytande när de kom. Cykeln står för en högre andel av persontransporterna än i någon svensk annan stad. Idén om att ha kommunala miljöstrategier föddes i Lund. Begreppet "mobility management" fick sin första svenska tillämpning i vår stad. Lund har fått stadsmiljöpris och många andra hedersamma utmärkelser. Sammanfattningsvis finns det en mycket god grund för att samla alla krafter som vill göra Lundalänken till en spårvagnslinje från järnvägsstationen längs ett Kunskapsstråk med nya spännande utbyggnader och till den nya stadsdelen i nordost. Lundalänken och stadsplaneringen längs dragningen är väl förberedd för att övergå till spårvagnsdrift.

Särskilt vintertid blir kapacitetsbristen tydlig. Med tanke på den planerade utbyggnaden i nordöstra Lund är det mycket hög tid att lägga spår längs den busstrafikväg som i dag kallas Lundalänken. På kommunens initiativ tas det fram en rapport för hur trafiken till och från den nya stadsdelen kring ESS ska fördela sig så att en tredjedel sker med cykel, en tredjedel med kollektivtrafik och max en tredjedel ned bil. Ska detta ha en chans att bli verklighet så krävs det spårburen kollektivtrafik. Det finns ingen möjlighet att trafikförsörja den nya stadsdelen i nordöst utan spårvagnslinje. Omvänt kan spårvagnen bli ett lyft och inbjuda till förändring av Campusområdet samt många andra verksamheter längs hela kunskapsstråket från Centralen och upp till Lund NE. Så har skett längs nya spårvagnsstråk som anlagts i andra länder. Snabb, turtät och bekväm kollektivtrafik blir en katalysator för en dynamisk utveckling.

Kommunen bör utnyttja det faktum att Nordens största universitet samt huvudkontor och utvecklingsavdelningar för flera framgångsrika företag finns i kommunen. Kommunen bör i större utsträckning vara en aktiv koordinatör som ser till att förverkliga mer än vad var och en kan klara av på egen hand samtidigt som man höjer ambitionsnivån för vad medborgare ska kunna förvänta sig av det offentliga i form av kommunikationer och annan nödvändig samhällsservice.

Sedan början av 2011 är det klart att nätverket för spårvagnar i Skåne har fått möjlighet till ett EU-bidrag via ELENA-projektet. Stödet från EU täcker 90 % av planeringskostnaderna. Villkoret är dock att själva bygget påbörjas (alternativt att upphandlingen är klar) inom tre år, annars ska de erhållna ELENA-medlen betalas tillbaka. I den borgerliga Lundamajoritetens förslag till finansiering av spårvägsinvesteringen förutsattes att det staten skulle bidra med 50 % av investeringskostnaden. Så hade också varit möjligt om det hade blivit en rödgrön regering efter valet 2010. I den höstbudget som beslutades innan årsskiftet 2010/2011 fanns inget anslag för statlig medfinansiering för spårvagnsetableringar. Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd ger dock en öppning då hon vid flera tillfällen 2011 uttryckt att det behövs större anslag för spår. Med tanke på de neddragningar som tidigare skett av anslagen för investering i järnväg och de stora behov som redovisas i Trafikverkets rapport den 24/2 2011 om situationen för det svenska järnvägsnätet bör

anspråk på statliga medel för spårvagnar vara vässade och motiverade som de storstadssatsningar de största städerna behöver för att lösa problem.

Utifrån de olika finansieringslösningar som skisseras i ”Spårväg – guide för etablering” utgiven av Banverket och Boverkets projekt Den goda staden är ett storstadspaket det som sannolikt är mest lämpliga för Lunds kommun att försöka vara med och åstadkomma. Upprepade erfarenheter från främst Västsverige visar att detta kan vara ett framgångsrikt koncept för att få ihop tillräckligt med medel och lämplig fördelning av ansvaret för de kostnader spårvägsetableringen ger upphov till.

Vi yrkar därför att

Lunds kommun tillsammans med Malmö och Helsingborg skyndsamt åstadkommer och kraftfullt verkar för ett storstadspaket med syfte att finansiera en etablering av infrastruktur för spårvagnstrafik i städerna

Kommunstyrelsen och Tekniska nämnden uppdras att prioritera realisering av spårvägsplanerna framför andra investeringsplaner i Lunds kommun

Spårvägsbygget läggs in i investeringsbudgeten i ett intervall 2013 – 2015

Kommunens samarbetsavtal med Trafikverket används för ett intensifierad gemensam planering för introduktion av spårvagnstrafik i Lund

Kommunen planerar och genomför en aktiv och bred dialog med aktörer och invånare angående utbyggnaden av spårvagnsstråket i dess olika etapper

Tjänstemannaresurserna i kommunen dimensioneras för att spårvagnslinjerna ska bli av på riktigt

Lund 10/3 2011

Rolf Englesson (mp)
Emma Berginger (mp)