

Johan Gomér
Enhetschef
Sven Tufvesson
Ledningsstrateg

BESLUTSFÖRSLAG

Datum 2016-06-16
Dnr 1601902

1 (6)

Kollektivtrafiknämnden

Genomförandeavtal spårväg Lund

Ordförandens förslag

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionstyrelsen besluta

1. Regionstyrelsen godkänner Genomförandeavtal spårväg Lund.
2. Regionstyrelsen beslutar om medelstilldelning med 20 miljoner för planeringsarbetet under 2016, finansierat regionstyrelsens investeringsram.
3. Regionstyrelsen uppdrar till regiondirektören att ta fram kostnadsreducerande åtgärder för hela projektet för beaktande i det fortsatta budgetarbetet för 2017.

Sammanfattning

Regionfullmäktige har 2009-04-28, § 38 beslutat att bedriva lätt spårtrafik enligt samma principer som gäller för regional tågtrafik i Skåne. Fullmäktige uppdrar samtidigt till regionstyrelsen att verka för att ramen för RTI-planen utökas för att rymma finansiering av spårplanläggningar för lätt spårväg. Region Skåne har varit en aktiv part i spårväg i Skåne (SPIS) och i ansökan om EIB-bidrag (ELENA). Lunds kommun och Region Skåne har enats genom en avsiktsförklaring att starta spårvägstrafik i Lund på sträckan Lund C-ESS.

Ett genomförandeavtal har arbetats fram för att tydliggöra ansvarsfördelning, ledning och styrning av projektet, tidplan samt ekonomiska åtagande för respektive part.

Ärendet återremitteras vid kollektivtrafiknämnden 2016-05-31, § 46.

I ärendet finns följande dokument

1. Beslutsförslag 2016-06-16
2. Genomförandeavtal spårväg Lund 2016-05-27
3. Avsiktsförklaring avseende byggnation, drift och underhåll av spårväg på sträckan Lund C-ESS, 2013-05-31

Beskrivning av ärendet och skälen för förslaget

Region Skåne har tillsammans med Malmö, Helsingborg och Lund utrett förutsättningar att etablera spårvägstrafik i respektive stad och med start i Lund. Arbetet har bedrivits under lång tid inom ramen för projektet Spårväg i Skåne – SPIS. Där har Region Skåne och Lunds kommun enats om att starta spårvägstrafik i Lund. En avsiktsförklaring avseende byggnation, drift och underhåll av spårväg och spårvagnstrafikering på sträckan Lund C – ESS har tecknats mellan parterna (för Region Skåne, Pontus Lindberg (M), ordf RTN) och beslutat av regionstyrelsen 2013-06-10, § 110. Ytterligare en avsiktsförklaring tecknades 2013-08-19 avseende Lund C, inklusive spårvägens avgörande betydelse för utbyggnaden (för Region Skåne, Pia Kinhult (M) Rs ordf).

Genomförandeavtalet tydliggör ansvarsfördelningen och parternas ekonomiska åtaganden för genomförandet av projektet att införa spårväg i Lund på sträckan mellan Lund C och ESS.

Baserat på den avsiktsförklaring som undertecknats ska ansvaret i projektet förtydligas rörande kostnader, genomförande och drift- och underhåll för spåranläggning, depå, vagnar samt trafikering med spårvagnar på sträckan Lund C – ESS.

Viktigt i projektet blir att slutligen pröva spårvagnsdepåns utformning och dimensionering för att skapa en funktionell och ändamålsenlig anläggning som svarar mot ambitionsnivåer och det aktuella behovet i Lund. Motsvarande prövning förutsätts ske av fordonsbehovet och spårvagnstrafiken i syfte att skapa en effektiv och rationell drift med låga kostnader.

Projektet gränsar till den sjukhusombyggnad som planeras i Lund. Vilket kräver samordning kring utformning, funktion och genomförande då de olika delarna påverkar varandra både under genomförande och vid ett färdigställande.

Kollektivtrafiknämnden har 2016-05-31 § 46 återremitterat förslag till genomförandeavtal för spårväg Lund för dels en redovisning av spårvägprojektets kostnadsökningar jämfört med tidigare ekonomiska beräkningar, dels en redovisning av alternativ trafiklösning med långsiktig kostnadsredovisning.

Spårvägsprojektet

Drift

Driftsekonomin är baserad på utredningen *Trafikekonomi – spårvagnstrafik i Lund* - 2015-06-10. Den årliga genomsnittliga driftkostnaden för perioden 2018 - 2030 beräknas till 47 miljoner kronor och intäkterna till 24 miljoner kronor. Det ger en årlig genomsnittlig nettokostnad för driften exklusive depåkostnader på 23 miljoner kronor per år. Kostnadsutvecklingen förutsätter att Lund genomför den utlovade utbyggnadsplanen för området.

Nettokostnaderna blir högre de inledande åren och i takt med att resandeunderlaget växer förväntas kostnaderna sjunka. Detta är direkt beroende av utvecklingen av bostäder m.m. utmed planerad spårvägssträckning. Projektet kommer därutöver att få ökade ingångskostnader under byggtiden av spårväg för omställning av övrig region- och stadsbusstrafik. Denna ökade kostnad är beräknad till ca 4 miljoner kronor per år.

I den översyn av kostnader som ska ske ska målsättningen vara att reducera driftkostnaderna. Bland annat måste storleken på den administrativa överbyggnaden omprövas.

Investering

Investeringskostnaderna baseras på uppförande av en depåanläggning samt införskaffande av 7 spårvagnar. I en första analys 2011, baserad på schablonkostnader för andra genomförda eller planerade depåer i Tyskland och Frankrike, antas depåkostnaden till ca 175 miljoner kronor. SPIS-projektet värdera senare anläggningskostnaden till 270 miljoner kronor (*Depåutredning Lund, version 2,130906*). Regionservice har därefter gjort en genomarbetad kostnadsanalys baserad på ett detaljerat byggprogram (*april 2015*) och då beräknas anläggningen till 290 miljoner kronor.

I uppgörelsen med Lund kring genomförandeavtalet tillkommer ytterligare ca 20 miljoner kronor för spårinfrastrukturen inom depåområdet. Denna merkostnad bedöms kunna inrymmas i totalkostnaden.

Den samlade investeringskostnaden för Region Skåne är beräknad till 541 miljoner kronor.

Investeringsekonomi	Mkr
Depåanläggning	290
Fordon (7 st á 33 Mkr)	231
Total investeringskostnad	541

Utgångspunkten för det fortsatta arbetet måste vara att den totala investeringskostnaden minskar, främst för depån. Det har gjorts granskning av oberoende experter under arbetets gång. Det är dock först genom Regionservice som det blir ett mer komplett byggnadsprogram. Det innebär att det nu finns material med en detaljeringsnivå att utgå från för en slutlig prövning. Ambitioner kring ytbehov, materialval, och dimensionering behöver prövas i en slutlig genomgång och detta förväntas leda till kostnadsbesparingar. Målet måste vara att de kostnadsreducerande åtgärderna ska pressa ner den förväntade investeringskostnaden närmare den nivå som den ursprungliga schablonberäkningen angav, d v s till 175 miljoner kronor (*Schablonkostnad för investeringsbehov i spårinfrastruktur, 110506, Trivector*)

Sammanfattning

De samlade årliga genomsnittliga nettokostnaderna perioden 2018 -2030 för drift och investeringar beräknas till 36,5 miljoner kronor enligt följande

Driftsekonomi	Mkr/år
Driftskostnad exkl. fordon	33
Kapitalkostnad per fordon	2,0
Kapitalkostnad fordon totalt	14
Summa driftskostnader	47,0
Kapitalkostnad för depå	13,5
Totalkostnad	60,5
Intäkter	24,0
Kostnadstäckningsgrad	40 %
Nettokostnad i snitt 2018 -2030	36,5

Den beräknade nettokostnaden måste reduceras genom den översyn som ska ske. Det gäller såväl kostnader för drift som investeringarna.

Alternativ trafiklösning för Lund

BRT (Bus Rapid Transit)

Alternativa trafiklösningar för den utpekade sträckan i Lunds kommun är inte i detalj studerade. Det har inte gjorts motsvarande utredningar och beräkningar för andra trafikslag. Det är därför inte möjligt att göra en helt rättvisande jämförelse för samtliga parametrar. En teoretisk beräkning har gjorts för alternativet att investera i en BRT – lösning.

Kapacitetsperspektivet

Grundläggande för spårvägsprojektet i Lund är att kunna möta och svara upp till ett ökat kollektivt stadsresande. Spårvägstrafiken planeras för körtider på max 14,5 minuter och en turtäthet om 7,5 minuter mellan avgång i högtrafik. Spårvagnslösningen som är planerad för Lund omfattar spårvagnar med en längd på 30 m. En BRT-lösning skulle motsvara en dubbelledbuss på ca 24 m.

Ekonomisk analys

En alternativ trafiklösning med BRT förutsätter i likhet med spårväg infrastruktursatsningar som säkerställer mycket hög och prioriterad framkomlighet. Driftsekonomin för ett alternativ i Lund beräknas enligt följande:

BRT - Trafikekonomi	Mkr/år i snitt 2018-2030
Driftskostnad exkl. fordon	24
Kapitalkostnad per fordon	1,3
Kapitalkostnad fordon totalt	10,5
Summa driftkostnader	35,8
Kapitalkostnad för depå	0
Total bruttokostnad	35,8
Intäkter	24
Kostnadstäckningsgrad	67 %
Nettokostnad	11,8

Investeringskostnader	Mkr
Depåanläggning	0
Fordon (8 st á 8 Mkr)	64
Total investeringskostnad	64

Återbetalning av EIB-bidrag (ELENA)

Fullföljs inte spårvägsprojektet uppstår ett återbetalningskrav på 28 miljoner kronor till Europeiska investeringsbanken (EIB).

Finansiering från Stadsmiljöavtal

Det statliga bidraget på ca 373 miljoner som Lund erhållit framför allt genom stadsmiljösatsning är riktade för just spårvägsinvestering. Det har även prioriterats inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det är inte prövat om statsbidragen även kan används för en BRT-lösning.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Region Skåne har i budget reserverat investeringsmedel för spårvagnsdepå och spårvagnar i Lund. För planering av spårvagnsdepån avsätts 20 miljoner kronor som finansieras ur regionstyrelsens investeringsram 2016 -2017.

Juridisk bedömning

Genomförandeavtalet har kommunicerats med regionens jurister.

Miljökonsekvenser

Projektet bygger på en kraftig resandeutveckling och i kombination med eldrivna fordon ska detta ge positiva miljöeffekter.

Samverkan med berörda fackliga organisationer

Ingen samverkan har bedömts nödvändig i ärendet.

Uppföljning

Genomförandeaftalet reglerar projektet.

Stefan Svalö
Ordförande

Linus Eriksson
Trafikdirektör