

Spårvagnssällskapet

En studie av nätverket bakom spårvagnsprojektet i Lund

Oscar Bengtsson
920622-4694

Abstract

This thesis examines the relationship between experts and democracy in a specific case, the project of establishing a tramcar route from the central station in Lund to the northeast part of the city. The theoretical approach stems from the concept of networks and potential clashes in the relation between experts and democratic values. An examination has been done of 25 documents concerning the investigation about the tramcar project with the purpose of discover the names and organizations behind the project. An interview has also been conducted. The finding reveals that a great number of persons, with various backgrounds are involved. The individuals involved also have specific connections to certain organization which make the network quite vast, but still narrow because of the exclusion of the ordinary citizen. It exist a core, of local officials, who is surrounded by branches of experts from different consulting companies. The result is then put in relation to the theories about democratic values, which emphasizes problems that need to be addressed. Problems like accountability, transparency, legitimacy and the exclusion of citizens through vast network of experts who investigates projects like this during a long period of time.

Nyckelord: demokrati, experter, nätverk, stadsutveckling, spårvagnar

Antal ord: ca 9994

Innehållsförteckning

1	Lunds omdebatterade fråga.....	4
1.1	Varför undersöka detta?.....	5
1.1.1	Frågeställningar.....	6
1.2	Metod.....	7
1.3	Material.....	8
2	Hur kan vi se på experter och nätverk?.....	9
2.1	Experter och eliten.....	9
2.2	Nätverk.....	11
3	Från idé till utredningar.....	16
3.1	Tanken om spårväg.....	16
4	Spårvägens utredningar.....	18
4.1	De generella utredningarna bakom spårvägen.....	18
4.2	Milstolparna för Spårvagnsprojektet.....	19
4.2.1	LundaMaTs II.....	19
4.2.2	Förstudie, Spårväg Lund C till ESS.....	20
4.3	Intervju med Håkan Lockby.....	22
5	Hur ser sammanställningen av personer ut?.....	23
5.1	Vilka personer förekommer i de generella utredningarna?.....	23
5.2	Vilka personer förekommer i de centrala utredningarna och hur ser den totala sammanställningen ut?.....	25
6	Nätverk av experter, demokratiskt problem?.....	27
7	Referenser.....	32
8	Bilagor.....	36

1 Lunds omdebatterade fråga

Tanken om att införa en modern spårvägslinje i Lund är nog en av de mest omdebatterade frågorna i kommunens moderna tid, där idén uppstod på slutet av 80-talet och har utretts fram till idag.

Projektet innebär att man etablerar en spårvägslinje mellan Lunds centralstation och den planerade forskningsstationen ESS med anslutning till den nya stadsdelen Brunnshög i nordöstra Lund. Det finns även planer på ytterligare utbyggnad av fler linjer, bland annat till Dalby (Reinholdsson, 2013, s. 1).

Spårvägsplanerna har erhållit ett enat stöd från samtliga politiker i kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Situationen är som sådan att alla partier verksamma i kommunpolitiken mer eller mindre har uttalat sitt stöd för dessa planer. Individer inom Sverigedemokraterna har ändå, ska man påpeka, yrkat på ett genomförande av en folkomröstning, angående spårvägsplanerna, som inte har väckt intresse hos de andra partierna eller politikerna (Kuprijanko, 2014).

Effekten av denna breda enighet har blivit att ett nytt parti, FNL (För Nya Lund), har bildats med agenda att problematisera spårvägsplanerna och lyfta upp alternativa lösningar som de anser har åsidosatts av tjänstemän och politiker (Ziegerer, 2014).

Den senaste nyheten, angående spårvägsprojektet, är att man inte erhöll pengar från staten, mer specifikt var projektet inte med i den nationella planen för hur Trafikverkets pengar fördelas. Detta betyder inte att politikerna har gett upp på tanken om att få spårvagnar att rulla från Lund C till ESS. Olika utredningar, rapporter och personerna bakom dem, som t experter, påstår att det ger positiva effekter för tillväxten och utvecklingen av Lund om man etablerar en spårvagnslinje.

Man försöker nu finna alternativa finansiella lösningar för att starta byggnationen (Kuprijanko, 2014).

Debatten och utredandet fortsätter. Men vilka är egentligen de personer som driver och utvecklar detta projekt? Vilka organisationer och företag är inblandade? Finns det ett nätverk? Och hur ser i så fall det ut och deras förhållande till medborgarna och demokratin?

1.1 Varför undersöka detta?

Implikationer av syftet hos denna studie ges i inledningen ovan, men det krävs en mer utförlig presentation samt en förklaring till varför man ska ägna tid åt detta.

I det moderna samhället med dess komplexitet brukar det ses som naturligt att den ”vanlige medborgaren” inte har möjlighet att ha förståelse, kunskap eller möjlighet att kunna sätta sig in i vilken komplicerad situation som helst. En medborgare i en modern demokratisk stat kan inte veta eller förstå allt som påverkar honom/henne tillräckligt. Trots att utbildningsnivån har förbättrats hos gemene man finns det behov för ytterligare åtgärder. Man behöver personer med specifika kunskaper. Dessa personer behöver agera som experter med kunskaper som legitimerar deras position i samhället som kunniga individer med kompetens att kunna studera utvalda och särskilda områden som den ”vanlige medborgaren” inte kan sätta sig in i. Det moderna samhället kräver och behöver, helt enkelt, experter och expertkompetens (Gilljam, 2003, s. 186 – 187).

Experter behövs inom en rad olika ämnesområden som t ex teknik, miljö, ekonomi, juridik, medicin mm. men framförallt inom stadsutveckling och stadsprojekt.

I den moderna staden har det utvecklats en konkurrens med andra städer om att attrahera företag, investeringar och jobb, för att skapa tillväxt och utveckling för staden. Denna utveckling är mest synlig i västvärlden på grund av den övergång som har skett, från ett traditionellt produktionssamhälle, till ett kunskapssamhälle där städerna istället för att vara beroende av fabriker ska vara källa för kunskap och hållbara innovationer som skapar tillväxt. Det har skapats, av experter ska det poängteras, en ideologi om hur den goda och hållbara staden ska planeras, formas och se ut (Pacione, 2008, s. 177).

För att konkurrera måste man kunna attrahera. För att attrahera måste man ha något som attraherar. Det är här olika stadsutvecklingsprojekt kommer in i bilden. Och för att kunna förverkliga dem på bästa sätt så måste man ha kunniga individer som driver och utreder dem på bästa möjliga sätt. Kontentan blir att en viss typ av experter måste arbeta med stadsutveckling, och de långa planeringsprocesser det för med sig, för bästa möjliga resultat.

Fast myntet har två sidor och på andra sidan finns begreppet demokrati. I en demokrati ska principen ”en person, en röst gälla” och det förslag som får flest röster ska gälla (Hanssen m.fl., 2009, s. 1734).

Men vad händer om ett förslag röstas igenom med en kvalificerad majoritet och det är ett förslag som en kompetent expert, inom området, har uttryckt en negativ attityd till och förkastat? Hur ska man hantera en sådan situation? Vems röst ska gälla? Hur ser man på förhållandet mellan demokrati och expertis?

Demokratiska aspekter som ansvarsutkrävande, transparens och öppenhet faller också inom ramen för diskussion. Staten, kommunen och liknande offentliga organisationer har alla krav på sig att uppfylla dessa, vilket sker med varierande grad. Men situationen kan se annorlunda ut. T ex hur uppfylls och värderas dessa aspekter när man anlitar utomstående experter, privata företag och

konsulter för att lösa och hantera frågor som berör medborgarna i allra högsta grad?

I dessa långsiktiga planeringsprocesser finns det även en risk för att man binder sig för tidigt vid ett alternativ istället för att vara vidsynt och undersöka andra lösningar (Reinholdsson, 2013, s. 8). Detta är ett ansvar, och plikt, man som ämbetsman har. Att kunna säga stopp och ta ett steg tillbaka och belysa andra förslag är en del av det ansvaret (Lundqvist, 2001, s. 231). Försöker man då istället, som politiker och tjänsteman, övertala och informera, medborgaren om vad som är den rätta vägen istället för att lyssna och ta till sig av vad hen säger?

Trots att det finns ett behov av experter och deras kunskap i dagens samhälle så finns det risk att det uppstår en gråzon mellan själva experterna och medborgarna.

Lund och utvecklingen av spårvägen är ett fall som hamnar inom ramen för detta problemområde. Dels på grund av den faktorn att stadsutveckling är något som är väldigt påtagligt för medborgaren och som kan beröra honom/henne varje dag. Men också för att spårvägsprojektet har skapat en sådan debatt där politikerna bemöter kritiken med vad utredningarna, som är producerade av en viss typ av experter, har lett fram till och vilka resultat de har producerat.

Introducerar man dessutom begreppet ”nätverk”, vilket har fått större betydelse inom samhällsvetenskapen (Pacione, 2008, s. 434), blir situationen mer komplex. Kan det vara så att det finns breda nätverk av experter, där vissa av kommunens politiker och tjänstemän är själva kärnan och resterande experter t ex konsulter och andra företag är som grenar från den kärnan? Och kan det vara så att det, genom detta nätverk, sker en uteslutning av medborgaren? Resonerar man att detta är en politisk fråga som inte ska avgöras av medborgaren utan av den kunniga eliten av experter och politiker? (Lundqvist, 2001, s. 222)

Oskar Reinholdsson har utfört en diskursstudie av spårvägen där han går igenom uttalanden och texter rörande spårvägen. Vad som inte har gjorts är en studie av de inblandade personerna, vilken organisation de hör till och hur nätverket ser ut som driver spårvagnsprojektet. Att sätta det i relation till demokratiska värden blir därför också aktuellt (Reinholdsson, 2013).

Det är därför av intresse att studera precis detta. Personerna, deras organisationer och nätverket i sin helhet.

Syftet blir att synliggöra de personer, organisationer och det nätverk som driver processen samt och sätta dem i förhållande till demokratins värden.

1.1.1 Frågeställningarna

De övergripande frågeställningarna i denna studie blir:

Vilka är personerna som är delaktiga i processen med att utveckla spårväg i Lund?

Existerar det breda nätverk, av experter, som kan exkludera medborgaren? Sker exkluderingen, i så fall, bland annat genom långa planeringsprocesser där

chansen att belysa alternativ minskar efter allt fler utredningar som genomförs? Och hur kan vi, utifrån detta fall, se på förhållandet mellan experter och demokrati

1.2 Metod

Det tillvägagångssätt jag använder mig av har sin grund i både kvantitativa aspekter, räknar namn och dess förekomster, och kvalitativa aspekter, djupa studier av en stor mängd utredningar som enbart handlar om ett fall (Teorell m.fl., 2007, s. 264 – 266).

De har undersökt med den vägledande tanken om att upptäcka de namnen som förekommer i utredningarna och de organisationer de är knutna till. Dessa personer klassas sedan som involverade i projektet. Beroende på i hur många dokument de förekommer så klassas dem som mer eller mindre betydande för själva arbetet. Logiken är att i allt fler dokument som en person figurerar desto mer betyder hen för utredningsarbetet och projektet. Jag undersöker också på vilket sätt dessa personer betyder något för utredningen genom att studera deras befattning och roll. En tanke här skulle kunna vara att en person som har en viss befattning, som innebär mer ansvar, figurerar mer frekvent.

Jag vill påpeka här att jag inte undersöker hur ofta ett namn förekommer i ett dokument utan hur ofta ett visst namn förekommer i olika dokument.

Här finns utrymme för kritik mot studien. Det är möjligt att det förekommer personer i projektet, som är av betydelse för arbetet, men som inte nämns alls i några dokument. Det är förstås ett problem, men i och med att studien fokuserar dels på att synliggöra personerna, men också om att upptäcka de betydelsefulla individerna i arbetet utgör det inget större hinder. Jag vill också lyfta upp att det flesta dokument har haft någon form av sida som har betecknats t ex ”Dokumentinformation” där namnen på de inblandade är nedskrivna i rollen som t ex granskare, författare, kontaktperson mm. Att det skulle finnas anledningar till att exkludera namn på dokument där t ex kommunen står som beställare har jag klassat som liten.

Själva empirin, namnen och dokumenten alltså, presenteras först i en separat del sedan sammanställs dem, mer strukturerat, i en tabell för att tydliggöra resultatet och att förenkla för en analys.

Själva analysen består av att jag sätter resultatet och frågorna i förhållande till de teorier som jag har valt och jag anser berör området och fallet. Utifrån detta kan jag pröva empirin på teorierna och förhoppningsvis se hur väl de stämmer överens med detta fall. Studien har alltså en form av teoriprovande ambition (Teorell m.fl., 2007, s. 48 – 53).

1.3 Material

Materialet jag har valt ut för denna studie är de utredningar och rapporter som behandlar just spårvagnsprojektet i Lund. De har jag funnit på hemsidan <http://www.sparvaglund.se/sv/Om-projektet/Dokument/> där de har blivit offentliggjorda för allmänheten (Lunds kommun, 2014).

Jag har valt att studera majoriteten av dokumenten, totalt 25 stycken som jag anser behandlar spårvägen i Lund konkret, och de jag har valt bort anser jag inte handlar om projektet i sig.

Exempel på dokument som har valts bort är t ex ”Policy för gång- och cykeltrafik i Lunds kommun”, på grund av att den behandlar enbart gång och cykeltrafik, ”Strukturbild av Skåne”, som behandlar Skåne i sin helhet, bara för att nämna några av dem.

I det empiriska materialet ingår också en intervju med Håkan Lockby som är teknisk direktör på Tekniska förvaltningen i Lund. Intervjun är genomförd den 14/5 2014 och syftet med den var att få en bild, från någon som är inblandad i projektet. Intervjun cirkulerade kring frågor om han såg på personer som har varit inblandad, deras koppling till företag och deras betydelse. Men den syftade även till få en bild över själva projektet och dess utveckling över tid.

2 Hur kan vi se på experter och nätverk?

Här presenterar jag de teorier jag tänker sätta i relation till fallet. Genom dessa får vi en inblick i nätverk och olika former av experter och eliter samt deras relation till demokratins värden.

2.1 Experter och eliten

Experter kan anta olika former. I kapitlet "Professionals versus Democracy: The Radical Critique of Technocrats, Disabling Experts, and Task Monopolists" går författaren in på en teorin som han kallar "radical critique". I den betonas ämbetsmannen/tjänstemannen är en viss form av expert. Teorin påstår, bland annat, att professionella yrkesmän manipulerar och dominerar allmänheten, vilket ska få effekten av att de utesluts från att delta i den diskussionen de har rätt till angående samhällsfrågor. Den lyfter upp att yrkesmän är starkt kopplade till den offentliga kulturens demokratiska värden på ett sätt som får stor betydelse för frågan om offentlig diskussion.

Inom detta kapitel betonas problemet med legitimiteten vilket även påpekas av Lennart Lundqvist i boken "*Medborgardemokratin och eliterna*". Han betonar där att ämbetsmän måste verka som demokratins väktare. Genom den politiska vägen kan vi nå fram till ämbetsmannen på ett sätt som vi inte kan med andra som påverka samhället (Lundqvist, 2001, s.)

Ett legitimitetsproblem kan enligt den här teorin t ex vara att det ofta förekommer att beslut som är fattat av yrkesmän och tjänstemän inom en snäv och insynsskyddad arena. I och med att beslutet fattas inom denna snäva arena som ligger utanför den politiska debatten kan det uppfattas av medborgaren som om beslutet inte syftar till att skapa så bra möjligheter som möjligt för medborgaren. Det kan även leda till att de demokratiskt valda politikerna, som är beroende av de kunniga tjänstemännen, förlorar i förtroende hos medborgarna. Det kan även finnas ett problem med att implementera ett sådant beslut om det har fattats i arena som är undanskymd för allmänheten (Dzur, 2008, s. 88).

Det finns även andra legitimitetsproblem med olika former av experter. Personer som inte är en del av den offentliga apparaten kan vi inte utkräva ansvar ifrån på en demokratisk väg. Detta kan t ex vara en expert som arbetar i den privata sektorn kan vi inte utkräva ansvar ifrån på samma sätt som vi kan från den

offentligt anställde tjänstemannen eller politikern. Tjänstemän är i sig indirekt legitimerade genom att vi har allmänna val till folkförsamlingar vilka tjänstemännen svara för. Ämbetsmän är medborgare med ett visst uppdrag i det allmännas tjänst och ”just för att dessa ämbeten så lätt kan missbrukas vill vi att de ska innehas och övervakas av medborgare (Lundqvist, 2001, s. 189)

Lundqvist betonar även andra demokratiska värden som politiker, tjänstemän och experter måste beakta olika processer med att ta fram policier.

Värdet om öppenhet handlar om att det ska finnas en möjlighet till insikt i hur olika politiska processer formas och att man ska kunna få information om hur det går till bakom de offentliga institutionernas vägar. De offentliga institutionerna i Sverige har krav på sig att deras verksamhet ska vara öppen och transparent för medborgarna.

Det måste finnas en vilja att visa hänsyn, tolerans, förståelse och hänsyn gentemot varandra och varandras åsikter. Kort sagt finns det ett värde av ömsesidighet. Vi har t ex rätt att ifrågasätta andras idéer, men vi har inte rätt att säga att de inte får uttrycka dem.

Värdet av deliberation i ett samhälle av stor betydelse för demokratin. Genom diskussioner av olika förslag, åsikter och ståndpunkter skapas rätt förutsättningar för att beslut, som är demokratiskt genomförda, bildas.

Värdet av ansvar är också av central betydelse. Som politiker och kommunal tjänsteman har man ett ansvar för de uppgifter man genomför och driver gentemot medborgarna. I detta ingår även ansvaret av att säga ifrån när man anser att något inte går rätt till t ex. Medborgarna i sig har även ett ansvar för det gemensamma demokratin som man delar (Lundqvist, 2001, s. 138).

En annan aspekt är att det beslut som teknokrater fattar inte möter stort gehör hos allmänheten. Ett visst beslut kan innebära stora negativa konsekvenser för medborgarna som följaktligen är helt emot det. En av lösningarna här, för att få bort den ”teknokratiska barriären”, är att inkludera allmänheten mer (Dzur, 2008, s. 89).

Experter tenderar också att ”avväpna” (disable) de medborgarna de ska hjälpa. Tankesättet består av att en del experter innehar vad man skulle kalla för föreskrivande eller normativ makt. Genom sin kompetens har man tillskansat sig rätten att ordinera vad som är bäst för någon att göra (Dzur, 2008, s. 91)(Lundqvist, 2001, s. 222). Dzur citera Illich:

”Professionals tell you what you need and claim the power to prescribe. They not only recommend what is good, but actually ordain what is right. Neither income, long training, delicate tasks nor social standing is the mark of the professional. Rather, it is his authority to define a person as client, to determine that person’s need and to hand the person a prescription.” (Illich i Dzur, 2008, s. 91)

Genom detta agerande så tar man makt från medborgarna och inaktiverar dem. Varför detta sker beror på de intressen som experter kan ha och de möjligheter, som t ex att formulera direktiv och uttala sig om vad som bör göras, det ger att t ex kontrollera problem- och sakfrågeområden (Dzur, 2008, s. 91). Genom denna

tillskansning av problemområden finns det också ett hot om att utrymmet för offentliga diskussioner och beslut, inom och utom de formella institutioner, kommer att krympa. Detta kan i det långa loppet leda till att medborgarna helt anser att det inte längre har något förtroende för sin egen makt att kunna påverka, för att allt redan är förbestämt av expert. Man kan börja tänka: Vet experter bättre om oss än vi själva vet?(Dzur, 2008, s. 93 – 94)

2.2 Nätverk

I boken ”Medborgardemokratin och eliterna” av Lennart Lundqvist hävdar han att det alltid har funnits olika typer av nätverk i olika institutioner i samhället.

Exempel på nätverk kan vara sociala nätverk som t ex inom familjen, grannskapet i kvarteren man lever i och den umgängeskrets av vänner som man omger sig med. Olika ekonomiska nätverk kan existera på en specifik arbetsplats eller på den omgivande marknaden. Det politiska nätverket skapas kring aktörer som t ex offentliga institutioner och volontärorganisationer med en politisk agenda. Det av betydelse att påpeka här att en majoritet av de verkliga nätverk som är verksam i samhället med största sannolikhet utgör en blandning av alla de som har blivit presenterad ovan. Ett nätverk på arbetsplatsen kan t ex både innefatta inslag från det politiska, sociala och ekonomiska.

Nätverken i sig består av vad Lundqvist kallar för element. Ett element kan vara en individ eller olika typer av gemenskaper. Mellan dessa element uppträder det sedan olika former av relationer som förbinder dem åt i det som sedan blir ett nätverk (Lundqvist, 2001, s. 55).

Nätverken består ytterligare av olika egenskaper som karaktärisera aktörerna. Det kan vara deras beteende, resurser och idéer. Men de består även av de egenskaper som formar relationerna. T ex kan relationerna skifta i fråga om varaktighet, kvalitet, intensitet och ömsesidighet.

När ett nätverk formas som en aktör finns det vissa drag som det brukar anta. En sådan aktör måste t ex inneha någon form av autonomi. I denna kontext innebär autonomi handlingsförmåga och handlingsfrihet.

Olika typer av eliter kan, i sig, betraktas som olika former av nätverk. De som behövs för att de personer, som ingår i någon form av elit, ska betraktas som en aktör är:

Att man tillsammans bildar en enhet där alla delar samma karaktärsdrag och intressen.

Det finns en medveten tanke om att man är en grupp som har en förmåga att kunna agera.

Och att det finns en gemensam vilja till att agera.

I desto högre grad man uppfyller dessa kriterier, som nätverk, desto mer möjlighet har man att kräva autonomi, vilket alltså betyder att man bättre kan fungera som aktör(Lundqvist, 2001, s. 55).

Det är vanligt förekommande att det kan finnas flera nätverk i organisationer som är stora. En del av dessa kan sträcka sig till andra grupperingar. I vissa nätverk kan de ingå personer som härstammar från privata organisationer och personer som härstammar från offentliga organisationer. Genom detta skapas det en dramatik mellan nätverk och olika institutioner och organisationer. Trots nätverkens agerande har dem i sig inte möjligheten att t ex fatta beslut kring ett offentligt beslut som är bindande. Offentliga beslut fattas av formella institutioner som olika typer av folkförsamlingar som t ex kommunfullmäktige och riksdag. Detta är viktigt att komma ihåg som ett nätverk även om man anser sig ha stor makt att kunna utöva inflytande.

Det behöver inte finnas en medveten strategi att skapa möjligheter för nätverk att uppstå när man t ex nyanställer eller nyrekryterar. Men det kan existera, hävdar Lundqvist, en sådan vilja när man försöker rekrytera en betydande dignitär, som t ex verkar i statens tjänst, till en topposition i en intresseorganisation eller liknande, för att på så sätt bygga upp ett nätverk med betydande inflytande över det offentliga policy-områdena. Vid val till styrelser i privata företag är tanken om överlappning väldigt märkbar (Lundqvist, 2001, s. 56).

Inom elitstudier är överlappande medlemskap väldigt synliga. Dessa studier har för det mesta varit inriktade på att studera hur olika eliter har samordnat sig för att sedan kunna penetrera samhällets olika organisationer, institutioner, företag mm.

De politiska nätverken uppstår i och med att det finns olika områden för olika policies. Det kan gälla områden som utbildningspolitiken, energipolitiken etc. Dessa policynätverk kan bestå av ett stort antal medlemmar med en stor variation på bakgrund. De kommer ofta från olika formella organisationer, som t ex intresseorganisationer, politiska partier, förvaltningsmyndigheter och beslutande församlingar. Finns det även ett extensivt kommunikationsnätverk som är internt i nätverket kan det leda till att nätverket i sig känner sig mer som en enhet och grupp med en ökad vilja till att agera. Det kan även vara så att vissa av medlemmarna i denna typ av nätverk är medlemmar i andra former av nätverk såsom sociala eller ekonomiska. Det betyder att de har kontakt med andra individer inom andra samhällsområden (Lundqvist, 2001, s. 56 - 57).

Lundqvist lyfter även upp två begrepp som är centrala för att förstå sig på nätverk. Dessa är tillit och gemenskap.

Med tillit menar Lundqvist det som medlemmarna i ett nätverk känner gentemot varandra. Ett nätverk med låg tillit kännetecknas av att:

De inblandade har olika mål eller värden som de strävar efter.

Man har konkreta och kortsiktiga skyldigheter gentemot varandra

De inblandade räknar på kostnader och nyttan av sitt stöd.

De kontrollera och avböjer information.

De försöker inte skapa något stort beroende av varandra

Man agerar snabbt när skyldigheter som man har gentemot varandra inte uppföljs med att misstänka eller att ta till åtgärder.

Ett nätverk som kännetecknas av hög tillit karaktäriseras istället av att:

De inblandade delar samma mål.

Man har långsiktiga skyldigheter gentemot sig.

Det existerar ett allmänt stöd.

Kommunikationen dem emellan sker öppet.

Man är beroende av varandra.

I nät verket ger man varandra ”the benefit of the doubt”

Utifrån dessa två synsätt att se på nätverk kan man härleda de senare som det som poängterar begreppet gemenskap samtidigt som det första poängterar ekonomism. Begreppet gemenskap kan man sedan problematisera bland annat utifrån två perspektiv. De ena kallar Lundqvist för ”gemenskap som en expanderande deltagardemokrati”. Den betonar att i ett samhälle som är gemenskapsorienterat ska den aktiva medborgaren stå i centrum och vara delaktig inom en rad samhällsområden. Den andra benämns som ”gemenskap som ett republikanskt fenomen och yrkar på att fostra medborgare att se den stora bilden i samhället. Man betonar skapandet av en medborgardygd där man genom gemenskapen ska se till det gemensamma goda. Man här kritiska till deltagardemokratin på grund av att man ser en brist i att medborgarna ibland kan sakna kompetens inom en del områden men även moral s(Lundqvist, 2001, s. 58).

I artikeln ”Regional Foresight, Modes of Governance and Democracy” av Gro Sandkjaer Hanssen, Tom Johnstad och Jan Erling Klausen (Hanssen m.fl., 2008, s. 1733) diskuteras de demokratiska problem som kan uppstå när olika aktörer involveras i ett visst nätverk för att upprätta så kallade visionsdokument eller policy-dokument genom ”foresight metoden”. Foresight metoden kan beskrivas som:

”a systematic, participatory, future intelligence gathering and medium-to-long-term vision-building process aimed at present-day decisions and mobilizing joint actions” (Hanssen m.fl. 2008, s. 1733)

Det är en process där man inkluderar många aktörer, bland annat för att skapa en effektiv process. Genom denna process samlar man lättare ihop information genom interaktion emellan aktörer. En primär uppgift med metoden är att kunna göra förutsägelser, men också verkar för att det skapas ett gemensamt mål som alla inblandade parter kan enas kring. Med detta mål uppstår det ett nätverk. Genom att inkludera ett stort antal medlemmar, i nätverket av annorlunda karaktär, skapas effektiva policies som gagnar det slutliga resultatet bättre. I artikelns fall handlar det om regionala visionsdokument (Hansse m.fl., 2008, s. 1734). Det är alltså själva processen som är den centrala fördelen i metoden.

Denna metod blir aktuell i och med den långsiktiga planeringsprocessen som spårvagnsprojektet har gått igenom, där man utreder steg för steg i ett långsiktigt perspektiv.

Inom metoden har experter av olika slag fått en betydande roll för att de olika förutsägelseerna ska kunna genomföras. Man kan ange följande beståndsdelar som betydande i en foresight process:

- En bild och förutsägelse som är strukturerade och som anger, i ett långsiktigt perspektiv, de social, tekniska och ekonomiska utvecklingarna och behoven som kan uppstå och som måste lösas.

- Debatter, analyser och studier som är deltagarstyrda och interaktiv till sin karaktär. Genom dessa undersöker man de behov och utvecklingar som nämndes i den första punkten där olika aktörer och intressegrupper ska inkluderas. Exempel på sådana aktörer är regeringar, representanter från finanssektorn, övriga firmor, organisationer t ex.

- Genom den interaktiva delen ska även nya sociala nätverk uppstå.

- Resultatet av processen ska inte enbart bestå av olika scenarier. Ett lika betydande resultat är utvecklingen av vägledande visioner där de inblandade känner en viss förpliktelse.

- Det måste finnas en medveten tanke, eller erkännande, om att de beslut som fattas idag och det agerande vi gör får konsekvenser (Hanssen m.fl., 2008, s. 1735).

Metoden är även ett verktyg för offentliga myndigheter att effektivisera styrandet av någon enhet. Man brukar beteckna detta som skift from "government" till "governance", där det senare är mindre formellt och mindre hierarkiskt. Det uppstår vad man kallar ett "governance network". Network governance kombinerar de olika dimensionerna av andra styrelsesätt. Kombination sker mellan den osynliga handen (marknaden) och den synliga handen (hierarkier) samt den funktionella föreningen, personer intresserad av en fråga t ex experter, och den öppna och dynamiska gemenskapen t ex medborgaren. Man kombinerar även privata och offentliga aktörer i ett kompanjonskap. Inom detta nätverk uppstår sedan diskussion och beslutsfattande. Det kan uppstå genom att både privata och offentliga deltagare samordnar sig tillsammans för att öka konkurrenskraften i regionen t ex.

Även om ett sådant nätverk syftar till att vara icke-hierarkiskt tenderar det till att utveckla hierarkiska drag ändå, speciellt mellan privata och offentliga aktörer (Hanssen m. fl., 2008, s. 1739).

Ett sådant nätverk involverar, som sagt, även utomstående privata aktörer vilket tar upp frågan om de demokratiska aspekterna inom foresight metoden i samverkan med network governance.

Det demokratiska representativa konceptet "En person, en röst" gäller inte inom "governance network" och det finns problem med öppenheten, transparensen och ansvarsutkrävandet. Men trots detta kan en bredare inkludering av intressegrupper från olika delar av samhället skapa en annorlunda form av demokratisk legitimitet.

Genom att inkludera fler intressegrupper och andra aktörer från olika delar av samhället kan den "output" orienterade legitimiteten ökas. Aktörer med olika perspektiv och åsikter som debatterar om samma sak skapar bättre policier. Genom detta svarar man bättre mot de behov som samhället kräver och därför legitimeras processen av att fler är inblandade (Hanssen m. fl., 2008, s. 1734)..

Men det finns en annorlunda syn på legitimitetsaspekten. Den "input" orienterade legitimiteten fokuserar inte på antalet av aktörer inblandade, utan att beslutet tas fram genom de rätta, formella och hierarkiska institutionerna. Genom dessa kan man sedan kräva demokratisk jämställdhet och ansvarsutkrävande. (Hanssen m.fl., 2008, s. 1741)

En tredje form av legitimering är den som betonar "throughput". Här står transparens i fokus för att säkerställa demokratins värden. Genom att göra processen transparent för medborgarna, men även synliggöra beslutsfattarna, öppna upp för möjligheten att man ska kunna kräva ansvar av dem. Detta i sig ökar legitimiteten. Problematiskt blir det då en stor del av de aktiviteter som sker hos medlemmar i nätverket inte är öppna för allmänheten (Hanssen m.fl., 2008, s. 1746)

Att, som medborgare, utkräva ansvar från någon, t ex ett privat konsultföretag, som inte är en del av den offentliga verksamheten, men som påverkar politiska beslutssituationer är svårt (Turner, 2005, s. 101). Därför kan det bli problematiskt från ett demokratiskt perspektiv när en stor andel av aktörer i ett nätverk är privata.

Att experter har en viktig roll i "network governance" är naturligt. Experter anses ha förmågan att göra resultatet mer bärkraftiga och på det sättet öka output legitimiteten. Men experterna behövs också för det komplexa samhälle som vi lever i. Men det finns situationer då experter har varit för optimistiska och överskattat de frågor de har arbetat med. Därför har även den bredare delaktigheten av andra aktörer anses viktig. Den bredare inkluderingen är även av betydelse för att man har insett från, offentligt håll att den kunskap man behöver, för att göra långsiktiga planer och bättre policies, finns att finna hos andra typer av aktörer (Hanssen m.fl., 2008, s. 1741).

Det uppstår ändå problem med den representativa legitimiteten. Trots att foresight metoden och network governance öppnar upp för möjligheten att flera aktörer från samhället inkluderas i processen (networking) så är det en utveckling som sällan sker. De som inkluderas, istället för allmänheten, är kompetenta experter och liknande aktörer.

Dessa aktörer i sin tur kan ha andra intressen i åtanke. De kan vara partiska och plädara för en egen agenda som inte gynnar de resultatet drabbar. Experterna gynnas dessutom i dessa situationer, på grund av att de anses bättre kunna avgöra hur framtiden kommer att se ut jämfört med dem som klassas som lekmän eller vanliga människor. Denna överrepresentation av experter kan bidra till att det inte bildas några varierande eller motsättande åsikter i diskussionerna. Det skapas konsensus istället för diskussion. Detta i sin tur kan leda till att nya idéer, innovativa lösningar och utbyte av kunskap inte sker. Genom att inte tänka utanför ramarna får man istället ett snävt, men samlat, synsätt på hur man ska uppnå ett visst mål (Hanssen m.fl., 2008, s. 1741).

3 Från idé till konkreta utredningar och planer

Spårvägsprojektet i Lund har en lång historia bakom sig från 80 – talets slut till idag. Jag kommer här att ge en kort historisk genomgång.

3.1 Tanken om spårväg

Idén om att etablera moderna spårvagnar i Lund föddes på stadsbyggnadskontoret med idén om en spårväg från Lund till Dalby. Gamla banvallen mot Hardeberga var först uttänkt som en sträcka för spårvägen (Informationsfolder, 2003, s. 1).

Vad som även var centralt för uppkomsten av idén om spårväg i Lund var miljöaspekten. Tanken om klimatet och att reducera koldioxidutsläpp har haft ett stort genomslag i Lund, speciellt kring åren 1994 och 1995. Genom Lunds lokala Agenda 21 lyckades man identifiera huvudkällan för utsläppen, trafiken (Intervju med Håkan Lockby, 2014-05-14).

1992 antogs en översiktsplan i vilken man skrev att kommunen ska aktivt arbeta för att en spårburen förbindelse skulle förverkligas. Tanken var hela tiden att man skulle bygga en bussväg som lätt skulle kunna konverteras till en spårväg. Förslaget sträckte sig genom norra Lund från Lund C via lasarettet och LTH. Varför denna sträckning var aktuell berodde på den höga koncentration av arbetsplatser som fanns inom området och det är fortfarande, i stort sätt, denna sträckning som är aktuell idag.

LundaMaTs togs fram 1997 och var den trafik och miljöstrategiska plan som bland annat föreslog spårväg som en möjlig åtgärd för att hantera utsläppen.

Bussvägen Lundalänken började byggas 2000 och sattes i trafik 2003. Den byggdes på ett sätt som skulle möjliggöra ombyggnad till spårväg (Informationsfolder, 2003, s. 1).

Några år senare beslutades det att etableringen av forskningsanläggningarna ESS och MAX Labb skulle byggas i nordöstra Lund. Det ledde till att det blev lättare att argumentera, från ett regionalt perspektiv, för en etablering av spårväg längs Lundalänken.

Spårvagnar i Skåne (SPIS) uppstod efter att Skånetrafiken hade genomfört en undersökning, 2007, där man hade listat fyra projekt som betydelsefulla i Skåne varav två låg i Lund, Lundalänken och Dalbygrenen. Kommunerna Lund, Helsingborg Malmö och Region Skåne insåg att man behöver samordna sig, vilket ledde till bildandet av SPIS där Malmö stod för ansökan till europeiska

investeringsbanken. Efter detta skeende fortsatte utredandet och planerandet mer samordnat (Intervju med Håkan Lockby, 2014-05-20).

I mars 2014 presenterades den nationella planen för infrastrukturinvesteringar för åren 2014-2025. Det är den plan från regeringen, via Trafikverket, som fördelar pengar till olika prioriterade infrastrukturprojekt i landet. I den var inte spårvagnsprojektet i Lund med vilket var ett måste på grund av att man hade räknat med att staten skulle stå för en stor del av kostnaden för projektet. I nuläget försöker man finna alternativa finansiella lösningar t ex privat – offentlig, där privata aktörer tar på sig en större del av kostnaden (Kuprijanko, 2014).

4 Spårvägens utredningar

I detta avsnitt presenteras en del av de utredningar som jag har undersökt. Jag har valt att presentera de två dokument som jag anser har haft störst betydelse för spårvägsprojektet. Det är förstudien och LundaMaTs II. Sammanlagt har jag undersökt 25 stycken dokument, men jag har valt att bara presentera de två viktigaste, enligt mig, mer utförligt i denna del. De resterande finns tillgängliga som bilaga. I bilagan är de generella utredningarna presenterade först i kronologisk ordning. De två sista är de övriga betydande utredningarna för projektet som man skulle kunna klassa som ”milstolpar”. I presentationen sker också en uppräknig av de namn som förekommit.

Personerna och deras roll samt vilken organisation det tillhör förekommer oftast på en sida i dokumentet under en rubrik som lyder ”Dokumentinformation”.

Dokumentet är valda utifrån premisen om de handlar om spårvägsutvecklingen eller inte, på det sättet att de alla härstammar från kommunens hemsida som handlar specifikt om spårvägsprojektet. Vissa dokument behandlar väldigt detaljerade och tekniska sakfrågor kring spårvägen, t ex buller och materialval, medans andra t ex diskuterar effekterna av spårväg och olika alternativ.

Det ska påpekas att det även sker en presentation av den intervju som föregick med Håkan Lockby.

4.1 De generella utredningarna bakom spårvägsprojektet

De generella utredningarna angående spårvägsprojektet är en hel del med varierande syfte och bakgrund. Jag har valt att placera redovisningen av dem i en bilaga och de personer som nämns i dem har sammanställts med de från de mer centrala dokumenten.

4.2 Milstolpar för Spårvagnsprojektet

Här ges en presentation av de två utredningar som jag anser utgör en betydande del av arbetet med att etablera spårväg i Lund. Det refereras en del till dem i de övriga dokument som jag har undersökt vilket bekräftar deras centrala roll i processen. De övriga två som är betydande, men inte lika mycket som dessa, finns tillgängliga sist i bilagan i form av en presentation.

4.2.1 LundaMaTs II

Syftet med denna strategiska plan har varit att utveckla en miljöanpassad trafikplan för Lunds kommun. Konceptet innebar att den skulle utvecklas samtidigt som man tog fram en ny översiktsplan för Lunds kommun och en kommunal Agenda 21.

Ansvar för att producera planen lades på en politisk grupp som blev utsedd av kommunstyrelsen, i förlängningen Trafikberedningen. Kommunkontoret i samråd med Tekniska förvaltningen, Stadsbyggnadskontoret, Miljöförvaltningen, och Miljödelegationen stod för tjänstemannarbetet.

Själva utredningsarbetet och författandet genomfördes av konsultföretaget Trivector. Utredningen stod klar 1998 och antog namnet LundaMaTs och godkännande av kommunfullmäktige skedde 1999 (LundaMaTsII, 2006, s. 3).

Ansvar för att genomföra de beskrivna och föreslagna åtgärderna i planen har fallit på den tekniska nämnden i samråd med byggnadsnämnden. I vissa fall har andra nämnder involverats när situationen har bedömts som lämpligt.

Arbete med att genomföra arbetet har fortskridit sedan kommunen erhölet statsbidrag.

Den rapport jag presenterar och undersöker här är den uppdaterade versionen som Byggnadsnämnden tillsammans med Tekniska nämnden beslutade om den 8 december 2004. Anledningen till denna uppdatering är de nya frågeställningar som har uppkommit och som behövs belysas, med betoning på följande: Lunds miljömål, Hållbarhetsperspektivet – fler dimensioner, Regional samverkan och Erfarenheter från hittills genomfört arbete (LundaMaTs II, 2006, s. 3).

Processen har letts av Byggnadsnämnden och den tekniska nämnden. Utredningsarbetet har utförts av Trivector med överläggningar med Stadsbyggnadskontoret och Tekniska förvaltningen. Personer från olika organisationer inom och utanför kommunen har även deltagit i olika arbetsgrupper i själva processen. Beslutandet av slutversionen skedde den 24 oktober 2006 (LundaMaTs, 2006 s. 2).

Dokumentet redogör för vilka åtgärder som har genomförts. Man skildrar även trender och nuläget. Sedan presenterar man en framtida vision som innehåller fler

föreslagna åtgärder och projekt och det är här som rapporten utgör en viktig milstolpe för spårvägsplanerna i Lund (LundaMaTs II, 2006, s. 3).

I kapitel 7 med rubriken ”Reform – Kollektivtrafik” trycker man väldigt starkt på etableringen av spårväg inom kommunen som ett viktigt steg i att främja utvecklingen av en framtida och hållbar kollektivtrafik i framtiden. Spårvägens etablering skulle även innebära betydande positiva effekter av regional karaktär. Speciellt projekt nummer 17, ”Långsiktiga regionala kollektivtrafik satsningar”, tar upp och påstår att en utveckling av spårväg behövs (LundaMaTs II, 2006, s. 61 - 62). Planen öppnar alltså upp för möjligheten av etablering av spårväg i Lund.

De personer som tas upp i rapporten är från kommunens sida Håkan Lockby som står som kontaktperson för beställaren, Stadsbyggnadskontoret/Tekniska förvaltningen. Författarna har fört diskussion med följande personer från Tekniska nämnden och Byggnadsnämnden: Solveig Ekström-Persson, Jörgen Jörgensen, Ulf Nymark, Gunnar Jönsson, Peter Björling, Göran Brinck. Kommunalråden Rolf Englesson och Christine Jönsson har också varit delaktiga i diskussionen. Skrivit under har respektive ordförande för Byggnadsnämnden, Gunnar Jönsson, och Tekniska nämnden, Solveig Ekström Person, gjort (LundaMaTs II, s. 3). En av författarna till strategin, Christian Rydén, har både anknytning till Lunds kommun, närmare bestämt Stadsbyggnadskontoret, och företaget Trivector. Alla andra författare av strategin är endast knutna till Trivector och är: Björn Wendle, Karin Neergard, Christer Ljungberg och Lovisa Bengtsson (LundaMaTs II, 2006, s. 2).

4.2.2 Förstudie, Spårväg Lund C till ESS

Detta dokument är själva grundstenen för själva utvecklandet av spårväg längs Lunalänken och är framtagen den 2 maj 2011.

Syftet här har varit att upprätta en förstudie om att bygga spårväg på Lunalänken. Varför man kan klassa det som grundstenen för själva etableringen är att enligt Lagen om byggande av järnväg måste man upprätta en förstudie som första steget i planeringsprocessen av ett järnvägsbygge. Denna förstudie får därför stor betydelse för hur den fortsatta processen kring utvecklandet av spårvägen kommer att se ut, vilken sträckning den får m.m. Förstudien i sig innebär inte att man har beslutat om att man ska bygga spårväg utan den ska enbart utgöra ett underlag för ett framtida beslut om man ska bygga spårväg. Trots detta markera den början av själva planeringsprocessen (Förstudien, 2011, s. 1- 3).

Förstudiens har syftet är att klargöra och påpeka förutsättningar, alternativa lösningar, konsekvenser och kostnader i fallet av en etablering av spårväg. Man ska även ta fram tillräckligt med information för att utredningen i sig ska kunna utgöra de underlag man sedan har att tillgå när man beslutar om planeringen av

projektet ska få fortsätta eller inte och hur i så fall den planeringen ska se ut (Förstudien, 2011, s. 6)

Vad man kommer fram till i denna utredning är att spårväg ger de effekterna att man uppfyller de olika projektmål. Man uppfyller projektmålet om att skapa attraktiva stadsmiljöer längs med sträckningen bland annat genom att sammanbinda stadsdelar.

Utredningsalternativet leder även till en attraktiv kollektivtrafik. Detta sker genom att man med spårväg får en hög kapacitet, bar anknytning till Lund C och tågtrafik samtidigt som man inte gör ett för stort intrång i stadsmiljön (Förstudien, 2011, s. 45).

Spårvägen följer även de riktlinjer och mål man upprättat från kommunens sida i översiktplanen. Den rådande utgångspunkten i den har varit att all form av planering i Lund ska vara av hållbar karaktär. Man uppfyller även mål enligt LundaMaTs II.

Alternativet uppfyller även de mål som klassas som regionala. Bland annat mål som att Skåne ska vara utgöra en region som står för tillväxt. Man anser även att spårvägen uppfyller nationella mål som är av transportpolitisk och miljömässig karaktär.

Kontentan och den samlade bedömningen blir att med en etablering spårväg genereras positiva effekter i form av att man får ett kollektivtrafik system som har hög kapacitet för en resonabel kostnad, man får en attraktivare stadsmiljö, låg inverkan på miljön m.m. (Förstudien, 2011, s. 46).

Denna förstudie klargör alltså väldigt tydligt att genom etableringen av spårväg i Lund uppnår får man många positiva effekter. Antalet personer som nämns i samband med denna studie är till antalet många. Man kan dela in dem i olika grupper beroende på vilken roll de har haft i arbetet.

Styrgruppen har bestått av: Jan-Inge Ahlfrid, kommundirektör, Göran Eriksson, teknisk chef, Inga Hallén, stadsbyggnadsdirektör. Alla med kopplingar till Lunds kommun.

Projektgruppen har bestått av: Christer Hansson, projektledare, Christer Källqvist, programarkitekt, Christian Rydén, trafikplaneringschef, Håkan Lockby, gatu chef, Ole Kasimir, planchef. Alla dessa har kopplingar till Lunds kommun.

Konsultgruppen har bestått av olika personer från olika företag.

Kreera samhällsbyggnad AB: Mikael Prag, uppdragsansvarig, Caroline Barros, bitr. uppdragsledare, Malin Aparicio, handläggande utredare, Hanna Svederberg, handläggande utredare, Stefan Helgesson, mark och anläggning, Johan Malmström, mark och anläggning.

Trivector: PG Andersson, spårvagnsteknik mm., Lovisa Indebetou, miljö, Leif Linderholm, risk och säkerhet, Joel Hansson, handläggande utredare, Stephan Bösch, handläggande utredare, Christer Ljungberg, expert trafikplanering.

TTK: Udo Sparmann, spårvagnsteknik, Rainer Flotho, risk, säkerhet.

JCB: Jan Zetterberg, granskare.

Ramböll: Anders Dahlberg, geoteknik.

FOJAB arkitekter: Magdalena Hedman, ansvarig stadsbyggnad, gestaltning, Elvira Grandin, handläggande stadsbyggnad, gestaltning, Olivier Gras, illustrationer, Daniel Nord, expert stadsbyggnad, gestaltning, Villie Hising, grafisk formgivning, layout, kartor, grafik, Eva Sjölin, expert stadsbyggnad, intern granskning.

Projektkvalitet: Thomas Lillskogen, successivkalkylering (Förstudien, 2011, s. 4).

Personerna som framkommer här kommer att presenteras på ett mer strukturerat sätt i tabeller i ett senare skedde.

4.3 Intervju med Håkan Lockby

Intervjun med Håkan Lockby ska ses som ett komplement till empirin från utredningarna och de namn som förekommer i denna del kommer inte att sammanföras med dem andra i tabeller.

Bland annat kunde ange han vilka personer inom den kommunala organisationen som han ansåg varit drivande för projektet. Termen ”eldsjäl” förekom, vilka var: Han själv, Christian Rydén, Ole Kasimir, Inga Hallén, Eva Dalman, Göran Eriksson, Jan-Inge Ahlfrid, Annette Henriksson. Anders Tingvar, Stig Gustafsson förekom också.

Det sades också att konsulter man anlitar inte kan anta vara ”eldsjäl”. Deras primära uppgift är att tjäna pengar och att vara neutral. Kommunens relation till dem är en ren affärsangelägenhet. Kommunen köper kompetens som ska vara neutral och objektiv.

Trivectors roll i det hela började med att de ansågs ha det bästa konceptet angående det som sedan skulle bli LundaMaTs. Man följde lagen om offentlig upphandling och utsåg deras koncept till det segrande. LundaMaTs är kritiskt granskad av kommunen och antagen av kommunfullmäktige. Trivector är, kortfattat, en neutral konsult som kommunen har anlitat i en hel del frågor och utredningar.

Han påpekade även att i fallet med spårvägen i Lund är det kommunstyrelsen som har ansvaret istället för att det ligger hos en nämnd, vilket är det normala.

Christian Rydéns diffusa position inom projektet klargjordes också. Han började på Trivector och gick sedan över till en ledig position hos kommunen där han nu är trafikplaneringschef (Intervju med Håkan Lockby, 2014-05-14).

5 Hur ser sammanställningen av personer ut?

I denna del av studien ges en bild av i hur många dokument personerna förekommer och till vilken organisation de hör hemma. Genom denna framställning ges vi en bild av hur många personer som är med i nätverket och till vilken organisation de hör hemma. Vi ges även en bild av vilken organisation som har flest personer knutna till projektet, men även hur stort nätverket av dessa organisationer är och hur det bredder sig ut.

5.1 Vilka personer förekommer i de generella utredningarna?

I detta stycke listar jag de personer som förekommit i fler än ett dokument, vilken befattning de har, vilken organisation de är knuten till och hur många dokument de förekommer. Sist skriver jag hur många övriga personer som har förekommit i ett dokument och från respektive organisation.

Marcus Horning	4	Kontaktperson, Medverkande i workshop	SPIS
Susanne Duval	4	Kontaktperson, Granskare	SPIS
Joel Hansson	4	Författare, Granskare	Trivector
PG Andersson	4	Bidragit med synpunkter, Författare, Granskare	Trivector
Håkan Lockby	3	Teknisk direktör, Kontaktperson, Gatuchef, Medverkande i workshop	Lunds kommun
Christian Rydén	3	Trafikplaneringschef, Huvudansvarig, Medverkande i arbetsgrupp,	Lunds kommun
Mattias Schiöth	3	Kontaktperson, Författare, Delprojektledare Handledning för spårvägsplanering	Skånetrafiken
Hans Danielson	3	Författare	Vectura Consulting AB, Sweco TransportSystem AB
Kirsten Wretstrand	3	Författare	Vectura Consulting, Sweco TransportSystem AB

Ole Kasimir	2	Detaljplanechef	Lunds kommun
Joel Dahllöf	2	Kontaktperson, Författare	SPIS/Skånetrafiken
Claes Ulveryd	2	Medverkat i diskussion	Skånetrafiken
Gunnar Åstrand	2	Medverkat i diskussion	Skånetrafiken
Marcus Claesson	2	Kontaktperson	SPIS
Martin Ullberg	2	Granskare	Vectura Consulting, Sweco TransportSystem AB
Ola Wilhelmsson	2	Författare	Sweco Infrastructure AB, Sweco TransportSystem AB
Lars Brummer	2	Sammordningsansvarig SPIS	Region Skåne

De övriga personerna som har förekommit i dessa utredningar hör hemma i följande organisationer/företag:

Designteam: 15
 Lunds kommun: 12
 Atkins: 10
 Sweco: 6
 Trivector: 5
 Malmö stad: 5
 Helsingborg: 5
 PwC: 5
 Ramböll: 4
 Ernst & Young: 4
 TTK: 3
 SPIS: 2
 Skånetrafiken: 2
 Vectura Consulting: 1
 Yngve Hamnerius: 1
 VIÖS AB: 1
 Banverket: 1
 Malmö Högskola: 1
 Media Evolution: 1
 MKB: 1
 Whilborgs: 1
 Ideon: 1
 Medicon Village: 1
 Lunds Universitet: 1
 Campus Helsingborg: 1
 Helsingborgs marknadsförening: 1

Varför Kristen Wretstrand, Hans Danielson, Martin Ullberg och Ola Wilhelmsson förekommer i ett flertal dokument beror bland annat på att det finns

en första version och en andra version av ett dokument. Dokumentet är ”Samhällsekonomi – spårvagn Lund C till Lund ESS” i vilket alla dessa individer har medverkat.

Sammanlagt förekommer det i dessa utredningar 108 namn. Namnen här kommer sedan att sammanställas med dem i de centrala. Vissa personer förekommer i båda grupperna och det är av intresse att se den sammanställda räkningen.

Benämningen ”Designteam” syftar till dem som har varit med och utvecklat designkonceptet för vagnar och hållplatser.

5.2 Vilka personer förekommer i de centrala utredningarna och hur ser den totala sammanställningen ut?

Här presenteras de personer som nämns i de mer betydande dokumenten. Upplägget är samma som för de generella utredningarna.

Håkan Lockby	3	Gatuchef, Kontaktperson, Deltagare	Lunds kommun, Stadsbyggnadskontoret, tekniska förvaltningen
Christian Rydén	3	Trafikplaneringschef, Deltagare	Lunds kommun, Stadsbyggnadskontoret Trivector
Gunnar Jönsson	3	Politiker, Ordförande	Lunds kommun, Byggnadsnämnden
Christer Hansson	2	Projektledare, Deltagare	Lunds kommun,
Christer Källqvist	2	Programarkitekt, Deltagare	Lunds kommun
Jörgen Jörgensen	2	Politiker,	Lunds kommun, Tekniska nämnden, Byggnadsnämnden
Göran Brinck	2	Politiker	Lunds kommun, Byggnadsnämnden
PG Andersson	2	Spårvägsteknik mm., Deltagare	Trivector
Christer Ljungberg	2	Expert trafikplanering	Trivector
Mikael Prag	2	Uppdragsansvarig, Deltagare	Kreera samhällsbyggnad
Stefan Helgesson	2	Mark och anläggning	Kreera samhällsbyggnad
Thomas Lillskogen	2	Moderator, Successivkalkylering	Projektkvalitet

De övriga personerna som har förekommit i dessa utredningar hör hemma i följande organisationer/företag:

Lunds kommun: 9

Trivector: 7

FOJAB: 6

Kreera samhällsbyggnad: 4

TTK: 2
Ramböll: 1
Norrköpings kommun: 1
SL: 1
HIFAB: 1
Crabat AB: 1
VA SYD: 1
Skanska: 1
Kraftringen Nät: 1
JCB: 1

I denna del förekommer det 49 namn, men då ska det påpekas att en del av de namn som förekommer här figurera även bland de generella utredningarna.

Den uppenbara bild som presenteras visar på att nätverket av aktörer som är inblandade i projektet är till ytan väldigt stort. Vissa organisationer har dessutom ett flertal personer involverade i det, med Lunds kommun som den centrala aktören och kärnan. Denna bild får mer kraft i och med att det är kommunstyrelsen istället för en nämnd som har det yttersta ansvaret.

Idén om nätverket förstärks också av att det finns personer som har flytta från organisation till organisation t ex Christian Rydén

Gör man en sammanslagning av alla undersökta dokument tillsammans uppträder dessa namn i flest dokument: Håkan Lockby, Christian Rydén, PG Andersson. De förekommer i hela 6 rapporter. Via intervjun påpekas det dessutom att både Håkan Lockby och Christian Rydén är av betydelse för projektet vilket antal förekomster av namn tyder på, samt Inga Hallén och Göran Eriksson

Detta i sig förstärker bilden av vissa personer inom den kommunala organisationen som kärnan i nätverket.

Här är personer som sammanlagt förekommer i flera dokument med antalet angivet efteråt:

Joel Hansson, 5, Christer Ljungberg, 3, Trivector
Marcus Horning, 4, Susanne Duval, 4, SPIS
Ole Kasimir, 3, Lunds kommun
Mattias Schiöth, 3, Skånetrafiken

6 Nätverk av experter, demokratiskt problem?

Jag tänker här analysera sammanställningen utifrån de olika teoretiska perspektiv som jag presenterade tidigare i uppsatsen.

Analysen är uppdelad på hur vi kan se på själva nätverket i sig och de olika medlemmarnas relation till demokratiska värden. De olika rollerna vars förhållande till de demokratiska värdena som jag ska belysa är: politikern, ämbetsmannen och konsulten.

Vad som är uppenbart från sammanställningen är att detta är ett nätverk som innefattar en mängd individer med olika bakgrund och olika uppgifter. Att det formar ett nätverk beror bland annat på att det alla, i någon form, jobbar med samma projekt och samma mål. Att utveckla spårväg i Lund. Det består av, som jag tidigare beskrev, politiker, ämbetsmän och privata konsulter som alla utgör en del i det stora nätverket om spårvagnsprojektet. Men som Lundqvist skriver kan det finns olika aktörer inom nätverk. En sådan aktör i detta fall skulle kunna vara alla inblandade från Lunds kommun oavsett om de är politiker eller tjänstemän. Att dessa tillsammans blir en aktör beror på att de just finns en sammanhållighet, man är en gemenskap i och med att man arbetar inom samma organisation med ett gemensamt intresse av att utveckla Lund. Man är även gruppmedveten i den bemärkelsen att man tillsammans formar den kommunala gruppen som driver projektet framåt. Och man är konspiratorisk i och med att man har en gemensam vilja till handling i form av att man vill utveckla spårväg i Lund. Man skulle kunna se dem som ett nätverk av eldsjälar, som Håkan Lockby påstod, som verkar i det stora nätverket tillsammans med de privata konsulterna om att etablera spårväg i Lund. Tillsammans blir dessa eldsjälar den aktör, eller kärna, som Lundqvist pratar om. Kommunen här står för den gemenskapens som kan finnas i ett nätverk i och med att de arbetar för det gemensamma bästa.

I förhållande till de olika nätverksmodellerna som ges av Lundqvist är detta uppenbart en form av blandning mellan ett politiskt nätverk och ett ekonomiskt. Politiskt är det med tanke på att det är ett projekt som drivs av kommunen som huvudman och ekonomiskt på grund av att det involverar ett stort antal aktörer från den privata sektorn. Det är problematiskt att kalla detta för ett socialt nätverk. Detta på grund av att den sociala interaktion som sker inte sker på en nivå som cirkulerar kring vänner, familj etc.

Vi kan även ställa detta nätverk i förhållande till perspektivet om nätverk bakom foresight-metoden. Här, precis som där, finns det en mängd olika inblandade parter som alla bidrag med något till processen och det slutliga målet.

Man kan inte sätta ett fullständigt lika-med-tecken mellan dessa två bland annat på grund av att i foresight-metoden finns det ett mer horisontellt förhållande mellan de inblandade. Detta i och med att Lunds kommun, vilket både inkluderar politiker och tjänstemän, har en affärsrelation med alla de konsulter som de har anställt för att utreda etableringen av spårväg. Det skapas ett hierarkiskt förhållande i nätverket där kommunen hamnar överst. Vilket även kan ske i foresight-processer, men inte är idealt. Som Håkan Lockby påpekade är konsulterna ute efter att tjäna pengar. Relationen mellan kommunen och de olika konsultföretagen blir därför enbart en affärsangelägenhet där de ena parterna är ute efter att tjäna pengar. På grund av detta skulle man kunna dra paralleller mellan den relation som kommunen har med konsultföretagen, som i sig bildar en typ av nätverk, och de nätverk som finns på marknaden mellan företag och affärsmän.

När vi applicera teorin om hur det ser med de olika ”modellerna av tillit” är bilden tvådelad. Nätverket i sin helhet består av tre typer av aktörer: politiker, tjänsteman, konsult. Mellan dessa finns det olika relationer som baseras på olika grader av tillit. De olika relationerna finns mellan kommun, politiker och tjänstemän, och konsulter samt inom kommunen, mellan politiker och tjänstemän. Jag tar här upp några exempel av tillämpningar av teorin på fallet.

De största tilliten finner vi mellan politiker och tjänstemän. De demokratiskt valda politiker ska kunna förlita sig på de tjänstemän, som är verksamma inom den kommunala förvaltningen t ex, utför sitt jobb på ett rätt sätt. Både politiker och tjänstemän delar samma mål i och med att båda, på sätt och vis, har uppdrag inom den kommunala organisationen. Politiker drivs av visioner och ideal och det är tjänstemannens uppgift att dessa mål efterföljs på bästa sätt. Man arbetar inom samma organisation med samma saker och samma mål. En privat konsult har som primärt mål att tjäna pengar, vilket enligt modellen skapar mindre tillit.

En konsult har inga direkta långsiktiga skyldigheter mot kommunen, bara kortsiktiga. De anlitas för att inom en vis tidsgräns ta fram en utredning eller liknande som sedan kommunen kan använda sig av t ex. Mellan de kommunala tjänstemännen och politikerna utvecklas ett mer långsiktigt förhållande som i sig öppnar upp för en större ömsesidighet emellan dem.

Kommunen är även mer beroende av deras egna tjänstemän än vad de är av enskilda konsulter som anlitas till ett projekt. Detta i och med att det inte är en konsult som kommunen använder sig av utan många. För konsulterna är bilden liknande i och med att kommunen är en kund i mängden för konsulten. Beroendet mellan kommunen och konsulterna är alltså lågt.

Kommunen kontrollerar även de produkter som konsulterna levererar till dem och kommer med synpunkter eller till och med skickar tillbaka det som de anser bör göras om. Man är alltså misstänksam gentemot varandra.

I frågan om legitimiteten detta nätverk, och den process som nätverket formas kring, har är bilden inte direkt klar. Den inputorienterade legitimitet kan vi inte säga mycket om förutom att det viktiga besluten i denna process fattas av Lunds kommunfullmäktige, vilket betyder att de fattas via de rätta politiska kanalerna. Vi

vet inte vilka beslut konsulterna själva fattar när de t ex ska organisera utredandet etc. ”Throughputlegitimiteten” är också bristande. Den kommunala organisationen måste redovisa sina förehavanden i och med offentlighetsprincipen. Samtidigt gäller inte samma krav för de privata konsultföretagen. Deras kommunikation med den kommunala organisationen blir synbar i form av rapporter m.m. Det ska dock betonas att nätverket och processen i sig erhåller en större legitimitet i och med att man involverar ett sådant stort antal olika konsulter som alla bidrar med sina kunskaper för att skapa ett beslut som blir så bra och effektivt för medborgarna som möjligt. ”Outputlegitimiteten” ökar. Trots denna inbladning från ett så stort antal privata konsultföretag, kan vara svårt för medborgarna att på demokratisk väg utkräva ansvar specifikt på grund av att de är många, vilket i sig får legitimiteten att sjunka enligt Turner.

Slutsatsen här blir att mellan politikerna och kommunens egna tjänstemän finns det ett stort förtroende för varandra med en hög grad av tillit. Dessa två tillsammans utgör i sig ett nätverk, som kan anta formen som en aktör i det stora nätverket av alla de inblandade personerna bakom spårvägsprojektet. Relationen med de olika konsulterna ser annorlunda ut. De relationerna är helt affärsmässig där kommunen, som helhet, byter till sig kunskap från neutrala och privata konsulter. Nätverket har också olika former av legitimitet beroende på vilken form av legitimitet som efterfrågas.

Hur kan vi då se på de olika medlemmarnas relation till demokratiska värden. Jag analyserar här politikerns, tjänstemannens och konsultens förhållande till de demokratiska värdena.

Politikern är den medlemmen i nätverket som man skulle kunna klassa som mest demokratisk. Hen, precis som andra politiker, tävlar och gör allt för att vinna ett stöd hos medborgarna i samhället. Hen presenterar en rad ideal och mål som han vill sträva mot och uppnå. Sker detta på ett lyckat sätt erhåller han stöd att på ett legitimt sätt representera de väljarna som hen representerar. Detta kan klassas som själva kärnan i demokratin och folkmaktstanken. Att vi som medborgare väljer dem som ska styra oss. Politiker får alltså mandat, från oss, att styra och fatta beslut som berör oss. Hen befattar sig även med andra demokratiska värden. Som en del av ett politiskt demokratiskt system måste hen kunna debattera, argumentera och diskutera sina åsikter med både medborgare och andra politiker. Värdet av öppenhet är också närvarande i och med att politikern, som en del av den offentliga apparaten, måste följa offentlighetsprincipen. Som medborgare har vi rätt till insikt i hans arbete inom den offentliga verksamheten. Medborgarna har även möjlighet att utkräva ansvar av politikern i och med att hen har demokratisk legitimitet genom att hen har blivit vald genom medborgarnas stöd.

Den kommunala tjänstemannen ska, som Lundqvist påpekar, verka som en väktare för demokratin. Detta genom att, bland annat, ha möjligheten att kunna säga stopp och säga ifrån när något är fel. I avseendet att ämbetsmannen är en medborgare själv som dessutom verkar för andra medborgares bästa finns det en hög närvaro av demokratins värden. Tjänstemannens arbete inom förvaltningen är transparent och öppet för medborgarna. De ska kunna vara lyhörda och respektera

de olika åsikterna som uppkommer hos medborgarna angående de frågor som de arbetar med. De ska även diskutera sina arbeten med de berörda medborgarna. Detta görs bland annat genom olika former av samråd. De är även indirekta legitima genom de allmänna val som genomförs.

Man kan påstå att konsulterna i sig brister en del i sin relation till de demokratiska värdena. Det existerar inte samma krav av öppenhet hos dem som det finns hos de som är verksamma inom den kommunala organisationen. Deras kommunikation med den kommunala organisationen är i och för sig öppen, men vi har inte samma inblick bakom konsultens väggar som vi har bakom kommunens. Som medborgare kan vi dessutom bara kräva demokratiskt ansvar från våra politiker och våra kommunala tjänstemän, med betoning på våra, och inte på samma sätt från privata konsulter. Det ska påpekas här att konsulterna ansvarar för sin produkt till kommunen inför den kommunala organisationen, vilket betyder att det finns någon form av demokratiskt ansvar men inte i samma omfattning som den mellan medborgare och kommun. I frågan om värdet av diskussion är det möjligt att det sker en viss form av diskussion kring utredningsmaterial inom själva företaget, och det är möjligt att de får i uppgift av kommunen att kommunicera med medborgarna om olika förslag, men vi vet inget med säkerhet. I vissa dokument ges det information som tyder på att det sker samråd med medborgare. Trots detta kan det finnas ett legitimitetsproblem, vilket Dzur påpekar, i och med att konsultföretag kan uppfattas som snäva och insiktsskyddade arenor där medborgarna inte har en stor inblick i vad som sker. Speciellt också på grund av att det är ett sådant stort antal av privat konsulter inblandade och att det just är privata vinstdrivande företag. Man skulle kunna hävda, precis som i fallet med tjänstemannen att konsulter också är medborgare som arbetar, i just den stunden, för andra medborgares tjänst, men det påståendet är problematiskt. Detta beror på att konsulten möjligtvis arbetar på något som ska verka medborgarens bästa, men hen gör det på ett privat företag som har som syfte att tjäna pengar i slutändan och inte agera efter vad som är bäst för allmänheten även om de har till uppgift att ta fram en så bra produkt som möjligt.

Det finns inte riktigt belägg för att hävda att de olika konsulterna skulle vara experter som avvärjar eller agerar som barriär för medborgarna. Vad man kan säga är att genom ett sådant stort antal konsulter får de privata experterna väldigt stort inflytande över processen vilket inte stämmer överens med värdet av demokratisk jämlikhet. Man kan också hävda att alla dessa konsulter involveras för att hitta det rätta medicinen för vad Lund behöver, men man kan inte hävda att det sker helt på bekostnad av det inflytande som medborgaren har över dessa processer.

För att besvara min andra fråga kan man härleda några sammanfattade slutsatserna av denna analys, och studien i sin helhet. Undersökningen visar på att det existerar en viss form av nätverk med olika medlemmar inblandade. Nätverket har sin egen särprägel med kommunen, deras politiker och tjänstemän som en samlad aktör, eller kärna, inom nätverket. De olika konsulterna utgör olika betydelsefulla ”grenar” eller mindre aktörer i nätet som alla bidrar på något sätt

till projektet. De olika medlemmarna, politiker, tjänsteman och konsulten, har alla en annorlunda relation till demokratins värde om bland annat legitimitet, öppenhet, ansvarsutkrävande, debatt etc. Det finns vissa demokratiska problem, speciellt med konsulterna, som borde betonas. Trots detta utgör politikerna och tjänstemännen den samlade aktör, som måste slå vakt om den lokala demokratin i detta projekt, i detta breda nätverk man kan kalla för ”spårvagnssällskapet”.

7 Referenser

Tidningsartiklar

Kuprijanko, Alexander, 2014. ”Nej till folkomröstning om spårväg”, *Sydsvenskan*, 2014-01-30.

Kuprijanko, Alexander, 2014. ”Kommunen fortsätter kämpa för spårväg”, *Sydsvenskan*, 2014-04-22.

Zigererer, Jessica, 2014. ”Det är nu som FNL behövs”, *Sydsvenskan*, 2014-04-10.

Vetenskapliga artiklar

Hanssen, Gro Sandkjaer – Tom Johnstad – Jan Erling Klausen, 2009, ”Regional Foresight, Modes of Governace and Democracy”, *European Planning Studies*, vol. 17, No. 12, s. 1733 – 1750.

Examensarbeten

Reinholdsson, Oskar, 2013. *Att planera det nödvändiga projektet: En urbanteoretisk analys av spårvägsprojektet i Lund*. Lunds universitet, Statsvetenskapliga institutionen: Lund.

Böcker

Dzur, Albert W., 2008. *Democratic Professionalism: Citizen Participation and the Reconstruction of Professional Ethics, Identity, and Practice*, 1 uppl. Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press.

Gilljam, Mikael, 2003. ”Deltagardemokrati med förhinder” i Mikael Gilljam & Jörgen Hermansson (red.) *Demokratins Mekanismer*. Liber: Malmö. s. 185-211.

Lundqvist, Lennart, 2001. *Medborgardemokratin och eliterna*, 1 uppl. Lund: Studentlitteratur.

Pacione, Michael, 2008, *Urban Geography: A global perspective*, 3 uppl. London: Routledge.

Teorell, Jan & Svensson, Torsten, 2007, *Att fråga och att svara: samhällsvetenskaplig metod*. 1 uppl. Stockholm: Liber

Turner, Stephen, 2005. ”Expertise and Political Responsibility: The Columbia Shuttle Catastrophe”, i Maasen, Sabine & Weingarten, Peter (red.), *Democratization of Expertise?: exploring novel forms of scientific advice in political decision-making*. Dordrecht: Springer.

Intervju

Lockby, Håkan, Teknisk direktör, Tekniska förvaltningen, Lunds kommun, Personlig intervju den 14 maj 2014, ca 08:30 – 10:00.

Hemsidor

Lunds kommun, ändrad 2014-04-04, *Spårväg Lund: Dokument* [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sparvaglund.se/sv/Om-projektet/Dokument/>. Hämtdatum: 2014-04-28, 2014-04-29, 2014-05-05, 2014-05-06.

Informationsfolder

Lunds kommun, 2003, *Lundalänken: en genväg för kollektivtrafiken i Lund*, Lund: Grahns Tryckeri.

Onlinedokument

Ernst & Young, 2013. *Analys av lämplig genomförandestrategi för spårvägsutbyggnad i Lund*[Elektronisk]. Tillgänglig: http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Analys%20av%20genomf%C3%B6randestrategi_130510.pdf. Hämtdatum: 2014-04-29

Evidens, 2012. *Stadsplanering och fastighetsvärden: Spårväg Lund C till ESS*[Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Evidens%20Fastighetsv%C3%A4rden%20-%20sp%C3%A5rv%C3%A4g%20i%20Lund%202012-12-12.pdf>. Hämtdatum: 2014-05-12

I design – Metro Arkitekter – Trivector – Wonderleap & Eight, 2013. *Designkoncept: Vagn och Hållplats*[Elektronisk]. Tillgänglig: http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Designkoncept_SPIS_2013-06-17.pdf. Hämtdatum: 2014-04-29

Lunds kommun, 2012. *Trafikstrategi för Lund NE/Brunnshög: Färdplan för hållbar mobilitet* [Elektronisk]. Tillgänglig: http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Trafikstrategi%20%20Lund%20NE_Brunnsh%C3%B6g_2012-11-26.pdf. Hämtdatum: 2014-04-28

Lunds kommun, antagen av kommunfullmäktige 2010. *ÖP 2010: Översiktsplan för Lunds kommun*[Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/%C3%96P2010/antagandehandling/%C3%96P%202010%20till%20webben%20avdelning%201.pdf>. Hämtdatum: 2014-05-05

Lunds kommun, 2011. *Förstudie Spårväg Lund C till ESS: Ett starkare kunskapsstråk med spår på Lundalänken*[Elektronisk]. Tillgänglig: http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/110502%20F%C3%B6rstudie%20Sp%C3%A5rv%C3%A4g%20till%20ESS_1%C3%A5guppl%C3%B6st.pdf. Hämtdatum: 2014-05-05

Lunds kommun, 2014. *Riktlinjer för gestaltning: Spårväg Lund C – ESS*[Elektronisk]. Tillgänglig: http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Dell_Bakgrund_och_analys_s1-30.pdf. Hämtdatum: 2014-4-29

Lunds kommun, 2014. *Spårvägens hållplats på Clemenstorget*[Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Lund%20C%20-%20lokalisering%20h%C3%A5llplats%20Clemenstorget%2020140318.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-29

ProjektKvalitet, 2011. *Osäkerhetsanalys med Successivprincipen: En kostnadsanalys av Lundalänken*[Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Kostnadsanalys%20av%20Lundal%C3%A4nken.pdf>. Hämtdatum: 2014-05-06

PwC, 2013. *Nyttan med spårväg: Katalysator för attraktivitet och tillväxt*[Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Nyttan%20med%20sp%C3%A5rv%C3%A4g%202013-05-08.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-29

Samverkan Skåne Sydväst, 2007. *Lätt spårtrafik i Skåne: En inledande studie*[Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/L%C3%A4tt-sp%C3%A5rtrafik-i-Sk%C3%A5ne-inledande-studie-2007.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-28

Skånetrafiken, 2013. *Lund C – ESS: Spårvagn kontra buss. Kapacitet, kostnader, och intäkter*[Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/PM%20Sp%C3%A5rvagn%20kontra%20Buss%20Lundal%C3%A4nken%20130531.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-28

Skånetrafiken, 2013. *Trafikekonomi Superbuss Lund C – Lund ESS: Kostnader och intäkter för trafikdriften*[Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/PM%20Trafikekonomi%20Superbuss%20Lundal%C3%A4nken%20130521.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-29

Sweco, 2012. *PM: ledningsutredning i samband med spårvägsanläggning*[Elektronisk]. Tillgänglig: http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/RAPPORT-2012_04-LEDNINGSF%C3%96RL%C3%84GGNING-SPIS-ver-1.0.pdf. Hämtdatum: 2014-04-29

Sweco Infrastructure AB – Vectura Consulting AB, 2013. *Samhällsekonomi: Spårvagn Lund C till Lund, version 1 ESS*[Elektronisk]. Tillgänglig: http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Samh%C3%A4llsekonomi%20PM%20SEK%20SPIS%20Lund%2020131218_ver_1%204.pdf. Hämtdatum: 2014-04-29

Sweco TransportSystem AB, 2014. *Samhällsekonomi: Spårvagn Lund C till ESS, version 2*[Elektronisk]. Tillgänglig: http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/PM%20SEK%20SPIS%20Lund%2020140310_2.pdf. Hämtdatum: 2014-04-29

- Ramböll Sverige AB, 2013. *Spårväg Lund C till ESS: Buller och vibrationer*[Elektronisk].Tillgänglig:
<http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Buller%20och%20vibrationer%202013-10-14.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-29
- Trivector Traffic AB, 2006, *LundaMaTs II: Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030*[Elektronisk].Tillgänglig:
<http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/LundaMats%20II%20Strategi.pdf>. Hämtdatum: 2014-05-05
- Trivector Traffic AB, 2012. *Alternativa utformningar av kollektivtrafiksystemet mellan Lund C och ESS*[Elektronisk].Tillgänglig:
http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Alternativa%20utformningar%20av%20kollektivtrafiksystem_2012-11-19.pdf. Hämtdatum: 2014-04-28
- Trivector Traffic AB, 2011. *Handledning för spårvägsplanering i Skåne*[Elektronisk].Tillgänglig:
<http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Handledning-f%C3%B6r-sp%C3%A5rv%C3%A4gsplanering-i-Sk%C3%A5ne-2011-04.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-29
- Trivector Traffic AB – TTK, 2012. *Tram Concept for Skåne: Basic vehicle parameters*[Elektronisk].Tillgänglig:
http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Tram-Concept-for-Sk%C3%A5ne_2012-11-091.pdf. Hämtdatum: 2014-04-29
- Trivector Traffic AB, 2012. *Spårvagnskoncept för Skåne: svensk kortversion*[Elektronisk].Tillgänglig:
http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Sp%C3%A5rvagnskoncept-f%C3%B6r-Sk%C3%A5ne_2012-11-09.pdf. Hämtdatum: 2014-04-29
- Vectura Consulting, 2013. *Trafikekonomi Spårvagn Lund C till Lund ESS: Kostnader och intäkter för trafikdriften*[Elektronisk].Tillgänglig:
<http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/PM%20Trafikekonomi%20201306219.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-28
- VIÖS AB, 2013. *Träd vid spårväg: Vedartad vegetation intill spårvägsräls och luftledning*[Elektronisk].Tillgänglig:
http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Tr%C3%A4d_vid_sp%C3%A5rv%C3%A4g.pdf. Hämtdatum: 2014-04-29
- Yngve Hamnerius AB, 2012. *Elektriska och magnetiska fält från spårvägstrafik*[Elektronisk].Tillgänglig:
<http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Elektriska%20och%20magnetiska%20f%C3%A4lt.pdf>. Hämtdatum: 2014-04-29

8 Bilagor

Lätt spårtrafik i Skåne; En inledande studie

Detta dokument är framtaget av SSSV (Samverkan Skåne Sydväst) där ett samarbete har bedrivits mellan olika organisationer. Det har letts av kommunerna Lund och Malmö, för att utreda möjligheterna kring införandet av spårväg i Skåne. Utredningen författades i maj 2007.

Arbetsgruppen har bestått av:

Malena Möller, Max Hanander, Wolfgang Krienitz, Marie Åkerström-Olsson (formgivning), Malmö stad

Christian Rydén, Lunds kommun

Håkan Lindström, Nils Lundgren, Helsingborgs stad

Mats Arméen, Skånetrafiken

Jens Möller, Banverket

PG Andersson vid Trivector har kommit med synpunkter på rapportinnehållet.

Lars Brümmer, Christian Rydén, Wolfgang Krienitz, Malena Möller samt Max Hanander har bidragit med foton från en studieresa (Utredning, 2007, s. 2, 4).

Handledning för spårvägsplanering i Skåne

Detta dokument är framtaget av anställda på Trivector i april 2011 på begäran av Skånetrafiken, Region Skåne, Malmö stad, Helsingborgs stad och Lunds kommun. Mattias Schiöth är kontaktperson. Samarbetet mellan dessa städer organiseras inom ramen för SPIS som har bedrivit fem olika delprojekt där handledningen av spårvägen har varit ett av dem.

Syftet med denna rapport är att ta fram och definiera de mål och ramar som ska ligga till grund för utvecklandet av spårväg i de tre skånska städer där det är aktuellt med en etablering av spårväg.

De som har undertecknat förordet till denna utredning är:

Lars Brümmer, Regional utveckling, Region Skåne, samordningsansvarig med SPIS

Mattias Schiöth, Delprojektledare för Handledning av spårvägsplanering, Skånetrafiken, Region Skåne.

Arbetsgruppen har bestått av, förutom de som har undertecknat förordet, Camilla Morland och Daniel Svanfelt från Malmö stad, Håkan Lindström och Martin Wester från Helsingborgs stad och Christian Rydén och Christer Hansson från Lunds kommun.

Rapporten är skriven av anställda på Trivector och är: Joel Hansson, PG Andersson, Malena Möller och Björn Petersson. Den som har stått för layouten är Björn Peterson. Kvalitetsgranskningen är utförd av PG Andersson och Joel Hansson (Handledning, 2011, s. 3, 4, 7).

Elektriska och magnetiska fält från spårvägstrafik

Yngve Hamnerius AB har tagit fram en rapport som är en kunskapsöversikt om de elektromagnetiska fält som bildas från spårvagnstrafik. Rapporten är publicerad den 20 maj 2012 och är skriven av Yngve Hamnerius. Beställaren har varit SPIS med Susanne Duval som kontaktperson (Utredning, 2012, s. 2, 7).

PM Ledningsutredning i samband med spårvägsanläggning

Denna utredning är framtagen med syftet att belysa de nödvändiga arbeten som måste genomföras med ledningar i marken för att kunna bygga spårväg i Lund. Genom denna utredning kan man bättre planera för hur man ska dra och lägga ledningar i förhållande till spårvägar med tanke på att den situation som uppstår är komplex i fråga om hur markledningar och spårväg ska kunna samexistera i gaturummet.

Utredningen är publicerad den 15 oktober 2012 och är gjord av Tamas Överåker, Marcus Ekman och Nina Runvik på företaget Sweco.

Kvalitetsgranskningen har genomförts av Jonas Svensson, Lars-Olof Hartzén och Mats Fredriksson på Sweco.

Beställare har SPIS varit och kontaktpersonen har varit Susanne Duval (Utredning, 2012, s. 2, 4).

Trafikstrategi för Lund NE/Brunnshög; färdplan för hållbar mobilitet

Detta dokument innehåller den strategi som kommunen har utvecklat för att hantera trafikförsörjningen till det planerade stadsdelen Brunnshög. Dokumentet är utarbetat november 2012. Tanken är att spårvägen ska få en sträckning genom området vidare på sin väg mot slutstationen vid ESS.

Utredningen är författad av Stadsbyggnadskontoret i Lund. Och de namn som framkommer är Christian Rydén, som har varit huvudansvarig för dokumentet, samt Björn Wendle från Trivector som, enligt dokumentet, har bidragit till arbetet och rapportskrivandet (Strategi, 2012, s. 2, 4).

Tram Concept for Skåne; Basic Vehicle Parametras

Syftet med denna utredning har varit att studera olika tekniska lösningar för spårvagnar för att på så sätt finna den som passar bäst för förhållandena i Skåne. Beställaren har varit SPIS med Marcus Claesson som kontaktperson.

Utredningen är publicerad den 9 november 2012 och är producerad av anställda på Trivector och TTK (Transport Technologie-Consult, Karlsruhe GmbH). Under själva processen med utredningen har arbetet diskuterats med personer på SPIS.

De på Trivector som har medverkat är: PG Andersson och Joel Hansson.

Från TTK har dessa medverkat: Nils Jänig, Peter Forcher och Steffen Plogstert.

Granskningen har utförts av PG Andersson och Joel Hansson På Trivector.

De personer som arbetet har diskuterats med på SPIS är Joel Dahllöf och Marcus Claesson samt Claes Ulveryd och Gunnar Åstrand från Skånetrafiken (Koncept, 2012, s. 2, 3, 7).

Spårvagnskoncept för Skåne (svensk kortversion)

Detta dokument är en kort svensk sammanfattning av den engelska version som presenterades ovan. Den publicerades vid samma tidpunkt, den 9 november 2012, men är enbart författad av Joel Hansson på Trivector.

PG Andersson inom samma företag har stått för kvalitetsgranskningen. Beställare är, som hos den engelska versionen, SPIS med Marcus Claesson som kontaktperson. Man har diskuterat med samma personer som i den engelska versionen (Koncept, 2012, s. 2, 3, 7).

Alternativa utformningar av kollektivtrafiksystemet mellan Lund C och ESS

Denna utredning är framtagen av företaget Trivector och syftar till att jämföra olika alternativ åt. Utredningen framtoogs den 19 november 2012. Alternativen är en fortsatt busstrafik på Lundalänken, likt den i nuläget(nollalternativet), en etablering av spårväg (utredningsalternativet) och en etablering av BRT (Bus Rapid Transit) (jämförelsealternativet). Kring dessa olika alternativ utreder man effekter av dem i fråga av infrastrukturförändringar mm. Den enda personen som nämns i utredningen är Joel Hansson på Trivector (Utredning, 2012, s. 1).

Stadsplanering och Fastighetsvärden – spårväg Lund C till ESS

Företaget Evidens har tagit fram denna rapport som tar upp de effekterna som en utbyggnad av spårväg kan ge på fastigheterna som befinner sig längs med den föreslagna sträckningen av spårvägen. Rapporten är gjord den 12 december 2012 och tar inte upp namnen på de inblandande (Utredning, 2012, s. 3).

Designkoncept: Vagn och hållplats

Ett design team bestående av företagen Idesign, Metro arkitekter, Trivector, Wonderleap & Eight har tillsammans tagit fram detta dokument, i maj 2013, som utreder designen för den framtida spårvägens hållplatser och vagnar. De som nämns vid namn har haft uppgiften som fotografer och är följande: Pasi Aalto, Kasper Dudzik, Johanna Appelberg, Patric Johansson, Holger Ellgaard, Vanessa Sattelle, Fredrik Nilsson, Patrik Petterson, Fritz Hansen, Rob MacEwea, Stephan Bösch, Milivojevic Milos, Felipe Ribon, Jason Havneraas, Karl-Gustav Friis, Hunter Douglas, Martin Solem. Organisationerna Skånetrafiken och SPIS nämns också i dokumentet (Designkoncept, 2013, s. 2)

Trafikekonomi superbuss Lund C – Lund ESS

Skånetrafiken har tagit fram denna granskning den 21 maj 2013 som syftar till att undersöka trafikekonomin för ett framtida potentiellt bussystem mellan Lund C och den nya bostads- och verksamhetsområdena i nordöstra Lund. Utredningen syftar även till att matcha den som utfördes med spårvagn som utredningsalternativ av Vectura Consulting. Författarna till denna utredning är Mattias Schiöth och Joel Dahllöf (Utredning, 2013, s. 3).

Lund C – ESS: Spårvagnen kontra buss

Skånetrafiken har tagit fram detta dokument över hur reseutvecklingen längs Lundalänken är och hur den kommer att förändras över tid. Man diskuterar den kapacitet som en spårvagn kan ge gentemot vad olika busslösningar kan ge. Författaren och den enda person som nämns är Mattias Schiöth på Skånetrafiken. Dokumentet i sig är författat den 31 maj 2013 (Utredning, 2013)

Nyttan med spårväg – katalysator för attraktivitet och tillväxt

Konsultföretaget PwC har i denna rapport utrett de möjligheter som en etablering av spårväg ger att skapa en attraktiv stad med tillväxt. Mer konkret så undersöker man den nytta som spårväg för med sig vid en etablering. Man har också samlat olika workshops för tre olika städer i Skåne, Lund, Malmö och Helsingborg i vilka man har diskuterat vad spårvagn kan innebära och bidra med för effekter till respektive stad. Rapporten skrevs i maj 2013 och de medverkande på PwC är:

Rikard Jacobsson
Jan Stuesson
Magnus Hultgren
Linus Owman
Anders Björklund

Workshopen som har diskuterat Lunds förutsättningar och effekter av en spårvagn har bestått av:

Anette Henriksson, Lunds kommundirektör
Hans Möller, Ideon VD
Ursula Hultqvist Bengtsson, Medicon Village vVD
Bengt Streiffert, Lunds Universitet senior advisor rektorns kansli
Håkan Lockby, gatuchef Lund kommun
Marcus Horning, SPIS projektchef
Rikard Jacobsson, Linus Owman, PwC

Malmöns workshop bestod av:

Hanna Sigsjö, Malmö Högskola, projektledare med ansvar för sociala innovationer
Christian Resebo, Malmö stad
Johan Dahlén, Media Evolution Affärsutvecklingschef
Christer Ljungberg, VD på Trivector
Susanne Rikardsson, MKB Affärsutvecklingschef
Mårten Edstrand, Whilborgs
Marcus Horning, SPIS projektchef
Rikard Jacobsson, Magnus Hultgren, PwC

Helsingborgs workshop innefattade:

Claes Malmberg, Helsingborgs stad näringslivschef
Jens Gille, Sofia Öreberg, Helsingborgs stad,
Jesper Falkheimer, Campus Helsingborg rektor
Stene Boldt, ordförande i Helsingborgs marknadsförening

Marcus Horning, SPIS projektchef
Rikard Jacobsson, Magnus Hultgren, PwC
(Rapport, 2013, s. 1, 5, 40)

Trafikekonomi spårvagn Lund C till Lund ESS

Denna utredning syftar till att analysera och behandla trafikekonomin för den planerade utbyggnaden av spårväg mellan Lund C och de planerade bostadsområden i Lund NE/Brunnshög.

Rapporten utgör också en uppdatering av en tidigare utredning och anledningen till denna reviderade version är de resultat som Skånetrafikens resanderäkningar visar. Den är skriven den 19 juni 2013 och är framtagen av Vectura Consulting. Författarna till denna rapport är Hans Danielsson och Kirsten Wretstrand som bådar arbetar på Vectura Consulting och beställaren av denna utredning är SPIS (Spårvagnar i Skåne) med Joel Dahllöf som kontaktperson (Utredning, 2013, s. 2, 3, 4).

Spårväg Lund C till ESS – buller och vibrationer

Företaget Ramböll har i denna rapport utrett den eventuella tillkomsten av buller när spårväg inrättas på Lundalänken. Rapporten är publicerad den 14 oktober 2013. Beställaren har varit SPIS.

Rapporten är framtagen av Erik Hedman och Stefan Troeng på Ramböll. Kvalitetsgranskningen har utförts av Claes Pagoldh och Johan Irvén även dem verksamma på Ramböll.

Kontaktpersonen på SPIS har varit Susanne Duval (Utredning, 2013, s. 2 - 4, 8 - 9).

Rapport Träd vid Spårväg

Nästa rapport är också ett PM som har som uppgift att skildra förhållandet mellan olika trädslag och spårvägens linjesträckning. Man diskuterar bland annat hur långt avståndet mellan träd och spårväg bör vara, olika riktvärden för avstånd samt vilka sorters av träd som passar bra i samma miljö som spårväg. PM:et är utfört av bolaget VIÖS AB den 24 oktober 2013 av en anställd vid namn Örjan Stål. Kvalitetsgranskningen har Susanne Duval stått för som samtidigt har agerat som kontaktperson för beställaren SPIS (Rapport, 2013, s. 2 - 3).

Samhällsekonomi – Spårvagn Lund C till ESS, version 1

Denna version är utförd den 18 december 2013 och redogör för den samhällsekonomiska kalkylen för en etablering av spårväg mellan Lund C och nordöstra Lund. Man använder sig av en modell rörande investeringar som är framtagen av Trafikverket. Författarna till denna är Ola Wilhelmsson på Sweco Infrastructure AB samt Kirsten Wretstrand och Hans Danielsson på Vectura Consulting. Kvalitetsgranskning har genomförts av Martin Ullberg på Vectura Consulting. Rapporten är beställd av Lunds kommun och SPIS med Marcus Horning som kontaktperson (Utredning, 2013, s. 2, 4).

Analys av lämplig genomförandestrategi för spårvagnsutbyggnad i Lund

Denna rapport inriktar sig på den delen som kallas fas två av ett större projekt som företaget Ernst & Young har varit involverade i. I den första fasen handlade det om att utveckla en förberedande förstudie för genomförandet av spårvägsprojekten i Skåne. Den andra fasen, vilken detta dokument är ett resultat av, fokuserade helt på att ta fram en genomförandestrategi för enbart Lund. Den publicerades den 10 maj 2013 och togs fram av följande på Ernst & Young: Linda Andersson, Anna Smith och Kristin Skjutar. Kvalitetsgranskningen genomfördes av Marcus Kuchler på Ernst & Young.

Beställare av strategin har varit SPIS med Marcus Horning som kontaktperson (Strategi, 2013, s. 3, 44).

Riktlinjer för gestaltning, Spårväg Lund C – ESS

Denna rapport syftar till att upprätta de riktlinjer som spårvägsutbyggnaden ska följa. T ex vilket material man ska använda sig av på vilka platser, vilken sträckning spårvägen ska ta genom gaturummet och en mängd andra tekniska detaljer kring projektets utformning och utförande. Rapporten antogs av kommunstyrelsen i Lund den 5 februari 2014. De medverkande i projektet har varit indelade i tre grupper.

Lunds kommun projektledningsgrupp har bestått av:

Pernilla von Storkirch, projektledare SPIS

Clara Lundqvist, gestaltansvarig för spårvägen

Christoffer Lindskov, handläggare detaljplan spårväg

Den andra benämns som ”Atkins – konsultgrupp” och där har följande ingått:

Fredrik K Karlsson, uppdragsansvarig

Ola Gustavsson, ansvarig landskapsarkitekt

Elin Miörner, samhällsplanerare
Gerry Carlsson, spårvägsexpert
Susanna Sonesson, landskapsarkitekt, granskning
Olof Engman, projektör
Per-Anders Martinsson, spårprojektör
Nadja Lind, praktikant
Hanne Nilsson, praktikant
Camilla Nilsson, praktikant
Den tredje gruppen betecknas som ”Lunds kommuns projektgrupp” och består av följande:

Johanna Appelberg, SPIS
Cecilia Hansson, översiktsplanchef
Marina Johansson, gatuingenjör
Anna Karlsson, trafikfrågor
Ole Kasimir, detaljplanechef
Ann-Marie Lindberg, detaljplanefrågor
Håkan Lockby, gatuchof
Jurate Paulsson, kommunikatör
Christian Rydén, trafikplaneringschef
Karl-Oscar Seth, stadsträdgårdsmästare
Malin Sjögren, stadsarkitekt
Mikael Thylander, Skånetrafiken
Johanna Wittenmark, planarkitekt
(Riktlinjer, 2014, s. 2 – 3)

Samhällsekonomi – Spårvagn Lund C till ESS, version 2

Denna andra version är gjord 10 mars 2014 och utreder samma sak. Kalkylen är utförd på begäran av SPIS och Lunds kommun med Marcus Horning som kontaktperson. Skillnaden här är att de medverkande istället är knutna till Sweco TransportSystem AB (Utredning, 2014, s. 2, 4).

PM Spårvagnens hållplats på Clemenstorget

Detta dokument är producerat av Tekniska förvaltningen och Stadsbyggnadskontoret i Lund och syftar till att jämföra olika lägen för placeringen av spårvagnshållplatsen på Clemenstorget. Dokumentet ska sedan verka som underlag för kommunstyrelsen när de beslutar om var hållplatsen ska lokaliseras. PM:et är publicerad den 18 mars 2014 och den handläggare som har varit involverad i processen är Ole Kasimir. Inga Hallén, stadsbyggnadsdirektör, och Håkan Lockby, teknisk direktör, har skrivit under (PM, 2014, s. 1)

ÖP 2010 – Översiktsplan för Lunds kommun

Översiktsplanen för Lunds, vilken är antagen av kommunfullmäktige den 28 oktober 2010, har man arbetat på följande direktiv: ”Översiktsplanen ska bidra till att samordna mål för social, ekonomisk, ekologisk och kulturell hållbar utveckling. Den ekologiska dimensionen utgör ramverket och den nödvändiga förutsättningen för all annan utveckling”. Med detta direktiv har man yrkat på den betydelse som finns av att spara på mark, med betoning på den högkvalitativa jordbruksmarken som finns i kommunen och omger själva staden Lund. Det är därför av vikt att man planerar bostadsområden i närhet till utvecklade kollektivtrafikstråk som t ex Lundalänken med spårväg (ÖP, 2010, s. 3).

Översiktsplaner i sig finns för att kommunen ska kunna planera sin fysiska utbyggnad och markanvändning med ett långt tidsperspektiv i åtanke. Att därför planera för spårväg i en kommun och inkludera den i sin översiktsplan är därför av stor vikt och utgör en markant milstolpe i etableringen av spårväg.

Redan i översiktsplanen från 1998 finns det mark reserverad och en sträckning utdragen medans det i denna plan, som för övrigt ersätter eller rättare sagt uppdaterar den tidigare från 1998, existerar samma sträckning med en smärre ändring.

De personer som nämns i samband med upprättningen av översiktsplanen är få. De olika kartorna är ritade av Birgit Nilsson med flera medans dem som har skrivit under från Byggnadsnämnden är ordförande, Göran Brinck, vice ordförande, Jörgen Jörgensen, och 2:e vice ordförande Gunnar Jönsson. Det anges inte vilka som har varit med och författat själva översiktsplanen (ÖP, 2010, s. 3).

Projektkvalitet – Osäkerhetsanalys med Successivprincipen – En kostnadsanalys av Lundalänken

Denna utredning är resultatet av en osäkerhetsanalys, med Successivprincipen av Lundalänkenprojektet, som genomfördes under två dagar i mars 2011. ProjektKvalitet i sig har syftat till att undersöka Lundalänkens utveckling i termer av högre kapacitet och attraktivitet. Syftet med denna specifika analys har varit att: uppskatta bruttokostnaden, att bekräfta tidigare kalkyler och analyser, identifiera osäkerheterna och att det ska kunna ske ett utbyte av erfarenheterna mellan deltagarna i analysen (ProjektKvalitet, 2011, s. 3 – 4)

Man påpekar att analysen genomfördes av en mycket kompetent grupp, inom spårvägs- och anläggningsområdet, som innefattade medlemmar från SL, Norrköpings kommun, Göteborg Spårvägar och med personer från andra företag som innehade god kännedom om de lokala förhållandena.

Resultatet de kom fram till var att den totala slutkostnaden för att etablera spårväg längs med Lundalänken troligtvis kommer att hamna i ett intervall mellan 650 –

907 milj. kr. Med ett medelvärde på 779 milj. kr och en standardavvikelse på 124 milj. kr. De största osäkerheterna i projektet är: ”entreprenadmarkanden etc”, ”depå”, ”exploatörer, annan verksamhet etc”, ”ledningsflytt”, ”organisation, egna resurser”.

Man påstår också att kostnadsnivån ligger något över den tidigare förutsedda nivån som framtagits i tidigare analyser.

Deltagare i denna analys har varit från Lunds kommun: Christer Hansson, Christer Källqvist, Christian Rydén och Håkan Lockby. Följande personer har också varit deltagare, men kommer från varierande företag: Robert Norman, SL, Göran Dahlberg, Norrköpings kommun, Bo-Göran Lundberg, HIF AB, Jonas Rosell, Skanska, Bertil Larsson, VA SYD, Tony Hoffman, Crabat AB, Christer Holst, Krafringen Nät, Sven-Erik Jönsson, Krafringen Nät, Mikael Prag, Kreera Samhällsbyggnad AB, Stefan Helgesson, Kreera Samhällsbyggnad AB, PG Andersson, Trivector Traffic AB.

Moderator under projektet har varit Thomas Lillskogen, ProjektKvalitet AB (ProjektKvalitet, 2011, s. 3 – 4).