

## Motion från Miljöpartiet de Gröna angående utredning av spårbilssystem

**Klimatförändringen manar till handling. Nyligen presenterades FN:s klimatrapport där det entydigt slogs fast att ökningen av växthusgaser och andra utsläpp som nu bidrar till klimatförändringen är en effekt av mänsklig aktivitet. Användningen av fossila bränslen måste drastiskt minskas, något som bland annat kan göras genom nya transportsystem. En spännande och långsiktigt hållbar transportlösning heter spårbilar. Sådana finns i bl a Sydney, Seattle, Dortmund och Lille.**

Det är nu 60 år sedan en ny infrastruktur i kollektivtrafiken infördes i och med att tunnelbanan etablerades på 1950-talet. Miljöpartiet menar att såväl miljö- som hälsoskäl nu ger oss anledning att tillvarata teknikutvecklingen och utreda införande av ett mer effektivt och flexibelt spårssystem.

Spårbilar är förarlösa, automatstyrda fordon i flexibla storlekar. Spåren/balkbanorna är uppburna av stolpar, som kan angöras i anslutning till befintlig väginfrastruktur och flyttas om ändrade behov uppstår. Banorna kan byggas även där geotekniska förhållanden hindrar traditionella trafikslag. På eller under balkbanan förs fordonen utan avbrott till det önskade resmålet. Andra benämningar på den här typen av system är spårtaxi eller automatfordon.

Den lilla markyta som tas i bruk möjliggör att vi kan skapa de efterlängtade tvärförbindelserna i Stockholms län utan att därför ta de ”gröna kilarna” i anspråk. Spårbilssystemet kan samordnas med andra trafikslag när det gäller bytespunkter. Eldrift gör att det inte blir några avgasutsläpp från fordonen och trafikbullret minskar. En annan positiv hälsoaspekt är att hög framkomlighet minskar stress och trängsel. Spårbilarna kan även växlas ut till höghastighetsbanor och eventuellt ställas samman i tågliknande kolonner.

I mer avancerad form kommer spårbilar att kunna fungera som vanliga bilar på gator och vägar när de lämnat spårssystemet. De kan därmed sägas utgöra en kvalitativ kollektivtrafik där resenärerna själva, utan tidtabeller, mera fritt kan bestämma när de vill resa. Spårbilar kan också sägas förena kollektivtrafikens fördelar med bilens flexibilitet och bekvämlighet.

Spårbilsbanor har såväl låg investeringskostnad som låg driftskostnad. Hög energieffektivitet och litet personalbehov, eftersom spårbilarna är förarlösa, gör att driftskostnaderna blir lägre än vad annan kollektivtrafik kostar.

Tabell 1. Jämförelse investerings- och driftkostnader spårväg, tunnelbana och spårbil.

<b>Producentkostnad</b>	Spårväg	Tunnelbana	Spårbil
Inv. kostnad bana i ytläge,	163	250	72
Inv. kostnad bana i tunnel	1000	1000	
M kr/km			
Driftkostnad/personkm	2,27 kr	1,47 kr	1,24 kr

Källa. 2006:2 GTS Förstudie: Införande och effekter, Transek AB, sid 98 tabell 9

Miljöpartiet menar att spårbilssystem på ett bra sätt kan bidra till att uppfylla det av landstingsfullmäktige fastlagda målet om ett *effektivt och hållbart* transportsystem där kollektivtrafiken kännetecknas av *hög tillgänglighet och god kvalitet*. Spårbilar kan också bidra till att uppfylla tre av de delmål som SL:s styrelse beslutat om: 1. Att antalet resor per vardag ska öka med 10 %. 2. Att andelen nöjda resenärer ska öka till 75 %. 3. Att de missnöjdas andel ska vara högst 10 %.

I länets ytterområden finns stora brister i kollektivtrafiken, samtidigt som det sker en stark befolkningstillväxt. Särskilt de lokala resorna är ofta ett problem för icke-bilburna. Denna verklighet har hittills skapat ett ständigt växande bilbehov och många familjer har idag två bilar.

För att tillgodose regionens behov av pendling till och från arbetsplatser, till vardagshandel, skolor, kultur- och fritidssysselsättningar, behöver samhället kunna erbjuda ett alternativ till bilen i form av en kraftigt utbyggd och flexibel kollektivtrafik.

Intresse finns också från affärs- och fastighetsbolag. Om kollektivtrafik ansluter direkt till byggnaderna ger detta ökade värden för såväl butiker som bostäder.

Ett spårbilssystem kan även användas för transport av varor och därmed avsevärt minska trängsel och utsläpp.

I Stockholms läns landstings regi finns flera förstudier gjorda av regionplane- och trafikkontoret på 1990-talet. De avser Södertälje, Solna, Stockholm/Skärholmen och Arlanda. Liknande studier är genomförda i Göteborg och Gävle. Studierna visar att med spårbilar kommer kollektivtrafikandelen att öka, samtidigt som investerings- och driftskostnaderna är låga jämfört med dagens kollektivtrafiksystem.

Miljöpartiet menar att utformningen av banan kan göras väl anpassad till omgivningen, vilket förstudien från Gävle visar. En testbana byggs nu i Uppsala. Järnvägsstyrelsen är involverad i certifieringsprocessen där säkerhet och andra aspekter ska testas och godkännas. Inom kort presenteras *Kollektivtrafik i ostsektorn* där SL och RTK i samarbete med Nacka och Värmdö kommuner studerat sex olika trafiksystem. Spårbilar är ett av dem.

Värmdö kommun har dessutom bekostat en egen förstudie som omfattar ett lokalt spårnät. I Hofors finns ett samarbete mellan kommunen och en företagsgrupp. Luftfartsverket och Sigtuna kommun har tagit fram ett utredningsförslag för Arlanda omfattande 82 kilometer banor, 87 på- och avstigningsplatser, samt 600 vagnar.

Ett högtintressant förslag är en spårbilsbana mellan Skärholmen och Kungens Kurva, där det behövs en passage över motorvägen. Projektet har drivits med EU-stöd men ännu har inte några beslut fattats. Det finns också tankar på en automatbana mellan Slussen och Södra station, som ska löpa i en befintlig tunnel.

I ett danskt projekt, Rapid Urban Flexible, RUF, arbetar man med ett avancerat system där spårbilarna också kan fungera som vanliga bilar när de lämnat spåret. En testbana finns i Ballerup utanför Köpenhamn.

Utveckling av spårbilssystem pågår såväl internationellt som i Sverige. Ett positivt intresse från en stor trafik huvudman som Stockholms läns landsting kan medverka till att en produktion skulle kunna förläggas till Sverige, vilket kan skapa mycket intressanta framtids- och utvecklingsmöjligheter för svensk ekonomi.

Den kommande dialogen runt en ny regionplan skapar möjligheter för en god och bred förankring av ett kommande spårbilssystem.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås landstingsfullmäktige besluta

att ge styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik och regionplane- och trafiknämnden i uppdrag att utreda ett spårbilssystem för Stockholms län.

Stockholm 2007-02-13

Miljöpartiet de Gröna

Lena-Maj Anding

Raymond Wigg

Åke Askensten

Yvonne Blombäck

Niklas Gladh

Viviann Gunnarsson

Kaija Olausson

Cecilia Engström

Helene Sigfridsson

Björn Sigurdson