

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

**Bilaga 9**

**Landstingsrådsberedningens skrivelse** den 24 oktober 2007

**Motion 2007:6 av Lena-Maj Anding m fl (mp) utredning av spårbilssystem**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

**Ärendet**

Motionärerna föreslår en utredning om spårbilssystem för Stockholms län.

**Förslag till beslut**

**Landstingsstyrelsen** föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* anse motionen besvarad

Genom ny miljövänlig teknik kan kollektivtrafikens konkurrenskraft öka. Spårbilssystem är ett av de alternativ som bör övervägas då nya kollektivtrafiksatsningar utreds.

Det finns i dagsläget inga kommersiella system i drift och därmed återstår de många frågetecken som finns kring spårbilssystem, men tekniken och möjligheterna är så pass intressanta att det bör undersökas mer ingående.

SL:s styrelse har av denna anledning gett SL:s VD, per den 19 juni 2007, i uppdrag att utreda och återkomma med förslag på lämpligt område i Stockholms län för prov av ett spårbilssystem.

## FÖRSLAG 2007:75

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

## Ärendet och dess beredning

**Lena-Maj Anding m fl (mp)** har i en motion (bilaga), väckt den 13 februari 2007, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik och regionplane- och trafiknämnden att utreda ett spårbilssystem för Stockholms län.

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören, regionplane- och trafiknämnden och AB Storstockholms Lokaltrafik.

**Bitr. landstingsdirektören** har i tjänsteutlåtande den 21 juni 2007 föreslagit landstingsstyrelsen föreslagit landstingsfullmäktige besluta att avslå motionen.

Landstinget genomförde en utredning om spårtaxi under åren 1996-1998. I denna drogs slutsatsen att spårtaxi kan vara ett alternativ till buss och eventuellt till spårväg. Systemet bedömdes dock inte ha kapacitet för att ersätta masstransportsystem men det kan tjäna som matarsystem. I dagens terminologi benämns spårtaxi för spårbilssystem.

Spårbil är benämningen på individuell kollektivtrafik som är att likna vid ett taxisystem. Spårbilar går utan förare på egna utrymmen skilda från annan trafik. Systemet kan bestå av enkelspåriga rundslingor som vävs samman till ett nät, vilket ger förutsättningar för en hög yttäckning med korta gångavstånd till stationer. Ofta illustreras spårbilen som en liten bil med fyra sittplatser. Vagnarna kan hänga under en balk som liftkabiner eller köra ovanpå en bana som bilar. Ett spårbilssystem ska helst nyttjas för ett jämnt resenärsflöde utan större toppar. En bra tillämpning, enligt RTN, är så kallade interna resor, där antalet resenärer på förhand är känt, t.ex. på flygplatser. London Heathrow kommer att ha ett spårbilssystem i drift år 2008. I övrigt finns i dagsläget endast ett begränsat antal prototyper och några få testbanor för spårbilar och det saknas system i kommersiell drift. Detta gör att man ännu inte kan få någon uppfattning om hur systemet fungerar tekniskt eller beräkna storleken på investerings- och driftkostnaderna ej eller om acceptansen hos olika resenärsgupper. Sådana erfarenheter är enligt RTN nödvändiga för att kunna jämföra och bedöma spårbilssystemet relativt andra kollektivtrafikalternativ.

I samband med att den nya regionala utvecklingsplanen för länet utarbetas kommer olika trafiksystem att utvärderas, så även förarlösa system. Förvaltningen föreslår därför att man i nuläget avvaktar med att göra en särskild utredning om spårbilssystem och att detta utreds och utvärderas i samband med framtagandet av ny regionplan.

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

**Regionplane- och trafiknämnden** har den 24 maj 2007 avgett yttrande enligt kontorets förslag (bilaga).

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 19 april 2007 bifogas (bilaga).

**AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse** har den 19 juni 2007 avgett yttrande (bilaga).

*Mp-ledamoten antecknade följande särskilda uttalande.*

”I tjänsteutlåtandet framgår att det finns flera fördelar för spårbil som transportsystem; ytsnålhet, låg driftkostnad, flexibla restider och individualism är några. Landstinget har i tidigare utredningar på 90-talet konstaterat att spårbil kan vara ett alternativ till buss och spårväg. Det finns nu flera pågående projekt både i Sverige och internationellt som visar att spårbilens intåg som kollektivtrafikmedel är en tidsfråga – det handlar inte om, utan när.

Att med dessa fakta i botten avvisa SLs roll som ansvarig för kollektivtrafiken i Stockholms län är fel utgångspunkt. Det är korrekt att spårbilen inte ska ersätta tunnelbana eller pendeltåg, men som komplement till dagens system för de många tvärradiella resor som dagligen görs med bil, har spårbilen en given framtid. Det finns även många ställen i vårt län som saknar spårbunden trafik där vi behöver agera ansvarsfullt för att skapa reella möjligheter till alternativ till bilberoende medborgare. Vi får inte glömma att 50 procent av alla resor sker lokalt eller mellan grannkommuner, det är en stor del av dessa transporter som Miljöpartiet menar att spårbilen kan och bör ta över.

Det ökande bilresandet är en av de svåraste utmaningarna för att klara minskade utsläpp av koldioxid. Den här mandatperioden kommer också en ny regionplan att tas fram. Där har både SL och RTK ett stort ansvar och därför menar jag att styrelsen bör bifalla motionen så att arbetet med att utreda var och hur ett tänkt spårbilssystem kan komplettera den befintliga kollektivtrafiken, snarast kommer igång.”

SL-förvaltningens tjänsteutlåtande den 2 maj 2007 bifogas (bilaga).

**Landstingsrådsberedningen** behandlade ärendet den 24 oktober 2007.

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

*Bilaga 9:1***Motion 2007:6**

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.

## FÖRSLAG 2007:75

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

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.

Producentkostnad	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.

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

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 trafikhuvudman 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.

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

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 den 13 februari 2007

Miljöpartiet de Gröna

Lena-Maj Anding

Raymond Wigg

Åke Askensten

Yvonne Blombäck

Niklas Gladh

Viviann Gunnarsson

Kaija Olausson

Cecilia Engström

Helene Sigfridsson

Björn Sigurdson

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

*Bilaga 9:2***Regionplane- och trafiknämndens yttrande** den 24 maj 2007

Regionplane- och trafiknämnden har under en följd av år följt utvecklingen av spårbilssystem eller som det tidigare kallades spårtaxi. Tekniken är, enligt nämndens mening, intressant. Den kan ge kollektivtrafiken en ökad konkurrenskraft visavi bilen och har goda möjligheter att bli ett attraktivt färdmedel.

Än så länge existerar endast ett fåtal prototyper och det saknas system i kommersiell drift. En anläggning är dock planerad att stå färdig på London Heathrow flygplats år 2008. Det pågår också utveckling och tester av prototyper i Uppsala och i Hofors.

I den utredning om spårtaxi som landstinget genomförde under åren 1996 - 1998 med bidrag från Kommunikationsforskningsberedningen drogs slutsatsen att spårtaxi kan vara ett alternativ till buss och eventuellt till spårväg. Systemet bedömdes dock inte ha tillräcklig kapacitet för att ersätta våra masstransportsystem som pendeltåg och tunnelbanor. Då gjordes också bedömningen att spårtaxisystem kan tjäna som matarsystem till flertalet av våra pendeltågstationer och att det endast var ett fåtal stationer som hade för många resenärer för att kunna ytmässigt hantera det antal stationslägen som krävdes. Spårtaxisystemets påverkan på stadsbilden tillsammans med systemets begränsande kapacitet innebar att det bedömdes som olämpligt i t ex innerstaden.

Systemet är ytsnålt då banan är tänkt att läggas på pelare ett antal meter över marken. Snäva kurvor och branta lutningar ses inte heller som ett hinder vilket gör systemet lätt att inpassa i en befintlig miljö om man kan acceptera de visuella intrångseffekterna. Behov att i förhand reservera mark för ett eventuellt framtida system är ganska litet.

Vi har idag tillräckliga kunskaper om systemegenskaperna i teorin men det saknas system i drift som kan visa att systemet tekniskt fungerar och som kan ge oss kunskap om investerings- och driftskostnader och om acceptansen hos olika resenärsgupper. Sådana erfarenheter är nödvändiga för att kunna jämföra och bedöma spårbilssystemet relativt andra kollektivtrafikalternativ. Nämnden följer utvecklingen och kommer när spårbilssystem finns på marknaden och nödvändig kunskap finns att överväga detta system bland andra system. Innan dess bedömer nämnden att de studier som gjorts i samband med spårtaxiutredningen tills vidare är tillfyllest.

I samband med framtagande av en ny regional utvecklingsplan för länet övervägs vilka system som bäst svarar mot en framtida efterfrågan.



**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

Befintliga förarlösa system som automatbanor kommer under arbetets gång att värderas tillsammans med andra kända system.

Samråd har skett med AB Storstockholms Lokaltrafik som avger eget yttrande.

Nämnden föreslår att motionen härmed anses besvarad.

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

### *Bilaga 9:3*

## **Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande den 19 april 2007**

### **Kontorets kommentar**

Nedan kommenteras några av de system som diskuteras i motionen.

### **Spårbilar**

Spårbil är den svenska benämningen på individuell kollektivtrafik (på engelska Personal Rapid Transit, (PRT)) som är att likna vid ett taxisystem. Spårbilar går utan förare på egna utrymmen skilda från annan trafik. Systemet kan bestå av ett antal enkelspåriga rundslingor som vävs samman till ett nät. Det ger förutsättningar för en hög yttäckning, dvs korta gångavstånd till stationer. Alla stationer ligger på sidospår för att öka banans kapacitet och spårbilarnas medelhastighet. Det är också en förutsättning för att kunna erbjuda resor direkt från start till mål.

Spårbilar, banor och stationer kan se ut på olika sätt. Ofta illustreras spårbilen som en liten bil med plats för 4 sittanden. Vagnarna kan hänga under en balk som liftkabiner eller köra ovanpå en bana som bilar. Eftersom systemet bygger på små enheter presenteras ofta systemet som ett renodlat individuellt system. ”Du reser från där du befinner dig till dit du ska, tillsammans med andra människor och på en tid du själv valt” till skillnad från vårt vanliga linjebundna kollektivtrafiksystem.

I dagsläget finns det endast ett begränsat antal prototyper och några få testbanor för spårbilar och det saknas system i kommersiell drift. En sådan tillämpning är dock planerad att stå färdig på London Heathrow flygplats år 2008.

Precis som bilen behöver spårbilen helst ett jämnt flöde utan alltför stora toppar i resandet. Därför är interna resor inom en flygplats där antalet resenärer på förhand är kända och styrs av antalet flighter bra tillämpningar för ett spårbilsystem. För att hantera stora resandeflöden under de mest belastade timmarna är samåkning en åtgärd som antas tillämpas. Då kan kapaciteten i systemet öka 2 till 3 gånger. Kontoret är dock tveksamt till att människor som inte alls känner varandra självklart skulle välja att åka tillsammans i en liten bil. Det kan upplevas vara otryggt att veta att den bil man sitter i under väg till målet kan ta på nya resande, resenärer som man kanske inte skulle ha valt att samåka med om man haft det valet från början. Tveksamheten kring spårbilens möjlighet att bli ett system för annat än

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

individuell trafik eller för valda grupper, precis som bilen, gör att kapaciteten blir relativt måttlig.

Det som lyfts fram som ett problem för systemet, förutom att det inte finns något system i drift än, är den visuella intrångseffekt som systemet ger. Speciellt i täta miljöer med trånga gaturum och i områden med kultur- och skönhetsvärden kan systemet vara svårförenligt med sin stora påverkan på stadsbilden.

**Automatbanor**

Automatbana brukar användas som beteckning på förarlösa system. Det kan vara en förarlös spårväg eller en tunnelbana, som framförs i markplan, i tunnel eller som en upphöjd bana, och alltid separerad från övrig trafik. Till skillnad från spårbil är automatbanor linjebundna. I Norden är metron i Köpenhamn en automatbana, och i hela världen fanns det år 2005 ca 120 automatbanor.

Automatbanetågen är ofta kortare än tunnelbanetåg, med små, smala och låga vagnar. Automatdrift är dock möjlig även på vanliga tunnelbanor – SL överväger för närvarande automatdrift på tunnelbanans röda linje, i samband med beslut om ett nytt signalsystem.

I allmän drift finns i Morgantown, USA, ett förarlöst och anropsstyrt system med fordon för ca 10 personer. Systemet liknar spårbilskonceptet och möjliggör direkt resor. Systemet är dock inte utformat för individuella resor utan kan snarast liknas vid en resa med en mindre buss. Systemet har varit i drift sedan början av 1970-talet.

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

#### *Bilaga 9:4*

#### **AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande** den 19 juni 2007

#### **SLs synpunkter**

Utmärkande för spårbil är att fordonen går utan förare på egna utrymmen skilda från annan trafik. En annan benämning på systemet är spårtaxi. Automatbana är en typ av förarlöst system som till skillnad från spårbil är linjebundet.

Utformning av spårbilssystem i form av fordon, banor och stationer kan variera. Ofta illustreras fordonet som en liten bil med plats för fyra sittande. Fordonen kan hänga under en balk som liftkabiner eller köra ovanpå en bana. Bland fördelarna med spårbil är att systemet har potential att erbjuda individuella resor, närhet till systemet, resmöjligheter från start till mål och flexibla restider. Ytsnålhet, lägre investeringskostnad än andra spårssystem och låg driftskostnad framförs också ofta som positiva aspekter.

I den utredning om spårtaxi som landstinget genomförde under 1996-1998 med bidrag från Kommunikationsforskningsberedningen drogs slutsatsen att spårtaxi kan vara ett alternativ till buss och eventuellt till spårväg. Systemet bedömdes dock inte ha tillräcklig kapacitet för att ersätta kapacitetsstarka system som pendeltåg och tunnelbana. På grund av påverkan på stadsbilden och den begränsade kapaciteten bedömdes spårbil även som olämpligt i t.ex. innerstaden.

På grund av att det i dagsläget endast finns ett begränsat antal prototyper och några få testbanor för spårbilar, och det saknas system i kommersiell drift, saknas praktisk kunskap om flera centrala frågeställningar. Faktiska investerings- och driftskostnader och acceptansen hos olika resenärsgupper är exempel på sådana frågor. I den pågående utredningen *Kapacitetsstark kollektivtrafik i ostsektorn* där SL och RTK i samarbete med berörda kommuner analyserat olika trafiksystem dras också slutsatsen att spårbil inte är aktuellt att gå vidare med på grund av den bristfälliga kunskapen om sådana system.

SL har under en följd av år följt utvecklingen av spårbilssystem eller som det tidigare kallades spårtaxi. Tekniken är, enligt styrelsens mening, intressant. Den kan ge kollektivtrafiken en ökad konkurrenskraft visavi bilen och har goda möjligheter att bli ett attraktivt färdmedel. Mot den bakgrunden bör VD ges i uppdrag att tillsammans med Regionplanekontoret utreda och återkomma med förslag på lämpligt område i Stockholms län för prov av ett spårbilssystem.

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

### *Bilaga 9:5*

#### **SL-förvaltningens tjänsteutlåtande** den 2 maj 2007

#### **SLs synpunkter**

Utmärkande för spårbil är att fordonen går utan förare på egna utrymmen skilda från annan trafik. En annan benämning på systemet är spårtaxi. Automatbana är en typ av förarlöst system som till skillnad från spårbil är linjebundet.

Utformning av spårbilssystem i form av fordon, banor och stationer kan variera. Ofta illustreras fordonet som en liten bil med plats för fyra sittande. Fordonen kan hänga under en balk som liftkabiner eller köra ovanpå en bana. Bland fördelarna med spårbil är att systemet har potential att erbjuda individuella resor, närhet till systemet, resmöjligheter från start till mål och flexibla restider. Yttnålhet, lägre investeringskostnad än andra spårssystem och låg driftskostnad framförs också ofta som positiva aspekter.

I den utredning om spårtaxi som landstinget genomförde under 1996 -1998 med bidrag från Kommunikationsforskningsberedningen drogs slutsatsen att spårtaxi kan vara ett alternativ till buss och eventuellt till spårväg. Systemet bedömdes dock inte ha tillräcklig kapacitet för att ersätta kapacitetsstarka system som pendeltåg och tunnelbana. På grund av påverkan på stadsbilden och den begränsade kapaciteten bedömdes spårbil även som olämpligt i t ex innerstaden.

På grund av att det i dagsläget endast finns ett begränsat antal prototyper och några få testbanor för spårbilar, och det saknas system i kommersiell drift, saknas praktisk kunskap om flera centrala frågeställningar. Faktiska investerings- och driftskostnader och acceptansen hos olika resenärsgrepp är exempel på sådana frågor. I den pågående utredningen *Kapacitetsstark kollektivtrafik i ostsektorn* där SL och RTK i samarbete med berörda kommuner analyserat olika trafiksystem dras också slutsatsen att spårbil inte är aktuellt att gå vidare med på grund av den bristfälliga kunskapen om sådana system.

Mot bakgrund av ovanstående ser SL inte att det finns anledning att särskilt utreda ett spårbilssystem för Stockholms län i enlighet med motionen. SL följer dock utvecklingen av spårbilssystem med intresse och när fungerande system finns på marknaden, och de är tillräckligt utvärderade, kommer de också att övervägas som lösning i sammanhang där det bedöms relevant.

Enligt SL är den praktiska kunskapen om dessa system låg samtidigt som spårbil inte bedöms kunna nå samma kapacitet som tunnelbana och pendeltåg. Mot framförallt den bakgrunden bör SL i dagsläget inte särskilt utreda ett spårbilssystem för Stockholms län.