



PM 2009:198 RII (Dnr 001-2308/2009)

Pionjärbanor för spårbilar, analys och aktuella förutsättningar (Ds 2009:49)

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remiss av "Pionjärbanor för spårbilar, analys och aktuella förutsättningar (Ds 2009:49)" överlämnas och åberopas denna promemoria
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

1 april 2009 fick Kjell Dahlström, generaldirektör på Näringsdepartementet, i uppdrag att göra en kunskapssammanställning för spårbilar samt föreslå lämpliga kommuner för en förprojektering av pionjärbanor.

Näringsdepartementet har skickat ut på remiss en kunskapssammanställning kring spårbilar, framtagen av regeringen. Utredningen föreslår studier för en eller fler s.k. pionjärbanor, bl.a. mellan KTH och Stockholms universitet.

Spårbilar, också kallad spårtaxi eller Personal Rapid Transit (PRT) är spårssystem med mindre, automatiskt styrda fordon (typiskt med 4-8 sittplatser) på egen bana. Resor styrs inte av tidtabeller utan av användarna som beställer resor mellan två stationer – bilarna stannar inte vid mellanliggande stationer utan kör direkt från startstation till målstation.

Spårbilar som koncept har funnits länge; ett förslag till system utreddes i Göteborg redan 1971 och det hittills enda systemet i drift, en 13 km lång bana vid University of West Virginia i USA, öppnades 1975. En fyra kilometer lång bana mellan långtidsparkeringen och terminalen vid flygplatsen Heathrow i London öppnas våren 2010, och en testbana har sedan 2007 varit i drift utanför Uppsala.

Förespråkarna för spårbilar menar att det är en mellanform mellan bilen och traditionell kollektivtrafik och har därmed dels möjligheten att lösa vissa transportproblem som är svåra att klara med etablerade trafiklösningar, dels att vara ett alternativ till bilen för vissa resor. Resor där spårbilar kan vara attraktiva bör enligt studien vara lokala resor i ytterstaden samt tvärresor.

Eftersom det idag inte finns ett system i drift som motsvarar ett fullt utbyggt spårbilsystem i stadsmiljö finns en del frågor som bör besvaras innan beslut om nya system kan fattas. Frågor som bör belysas i studien omfattar bl.a.:

- Hur människor kommer att uppleva resor med spårbil?
- Hur kan spårbilsbanor integreras i stadsmiljön?
- Klarar systemen trafiktöpparna?

- Vilken omfattning behövs innan ett spårbilsystem bidrar till hållbarhets- och tillgänglighetsmålen?

Studien rekommenderar därmed att en eller flera pionjärbanor etableras i Sverige. Utifrån en analys av ett flertal studerade system finns fyra förslag som studien anser vara särskilt intressanta och bör studeras vidare; i Stockholm, Uppsala, Södertälje och Umeå.

Förslaget i Stockholm är en bana som ska förbinda Östra station med KTH, Albalano och Stockholms Universitet. Banan som har utretts av Akademiska Hus AB och SL och består av en 9,3 km lång bana med 17 stationer och 90 vagnar. Systemet skulle ha 27 600 resor per dag och kostar cirka 660 miljoner kronor.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. På grund av den korta remisstiden har ett gemensamt kontorsyttrande lämnats.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret anser att området mellan KTH och Stockholms universitet är ett av de områden där spårbilar kan ha en kompletterande roll i stockholmstrafiken men att det återstår en mängd frågor som bör besvaras innan det är möjligt att ta ställning till förslaget. Givet att statliga och/eller andra resurser skulle kunna möjliggöra en pionjärbana, förefaller dock det här aktuella förslaget av flera skäl vara det mest intressanta i landet.

Mina synpunkter

Stadens lista över viktiga infrastruktursatsningar som behöver komma till stånd är lång och det finns fler angelägna projekt i Stockholmsförhandlingen som är i stort behov av genomförande.

Jag välkomnar ett försök med spårbilar i Vetenskapsstaden. Det är ett spännande projekt och kan vara ett bra miljöalternativ och komplement till annan trafik för att binda ihop de olika akademiska kluster som utvecklas i detta område. I arbetet med att befästa positionen som Europas första miljöhuvudstad och visa att Stockholm är världsledande inom miljöteknik är det angeläget med forsknings- och utvecklingsinsatser kring morgondagens transportlösningar. Om statliga och andra resurser kan möjliggöra ett spårbilsprojekt i Vetenskapsstaden anser jag att staden inte ska lägga hinder i vägen utan välkomna ett projekt.

Samtidigt är det viktigt att ta hänsyn till det särskilda lagskydd i miljöbalken som skyddar Nationalstadsparken från åtgärder som skadar det historiska landskapets värden och att arbetet med fullföljandet av Norra Stationsområdet inte försenas.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remiss av "Pionjärbanor för spårbilar, analys och aktuella förutsättningar (Ds 2009:49)" överlämna och åberopa denna promemoria
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 26 november 2009

ULLA HAMILTON

Bilaga

Remiss från Näringsdepartementet, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att besvara remissen enligt följande:

Spårbilar kan fungera som ett intressant komplement till annan spårbunden kollektivtrafik. Då framförallt på platser där det inte finns underlag för regionalståg, tunnelbana eller spårvagn eller som effektiva kopplingar till övrig spårbunden kollektivtrafik. Östberga kan t ex. vara ett område där spårbilar kan prövas för effektiva transporter till Tvärbanan och Årstabergs pendeltågsstation. Vi anser dock att spårbilar på inget sätt ska ersätta redan planerade investeringar i spårbunden kollektivtrafik som Spårväg Syd, tunnelbana till Karolinska och fler spår mellan Tomtebodavägen och Kalhäll.

Problemet med spårbilar är att de bygger på det individuella tänkandet som också byggt upp den privata bilparken och bilsamhället. Vi vill skapa ett hållbart samhälle med hållbara transporter och ur energisynpunkt måste transporterna till den största delen vara kollektiva. I storstäder som Stockholm medger befolkningsunderlaget större kollektiva transporter och då ska dessa användas. I glesa områden av länet eller på platser som är krångliga att nå kan användningen av spårbilar utredas.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Näringsdepartementet har skickat ut på remiss en kunskapssammanställning kring spårbilar, framtagen av regeringen. Utredningen föreslår studier för en eller fler s.k. pionjärbanor, bl.a. mellan KTH och Stockholms universitet.

BEREDNING

Ärendet har remiterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. På grund av den korta remisstiden har ett gemensamt kontorsyttrande lämnats.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma kontorsyttrande daterat den 17 november 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm har idag en hög andel kollektivtrafikresenärer; kollektivtrafik står för cirka en tredjedel av alla resor i kommunen och uppemot tre fjärdedelar av alla resor till och från innerstaden i högttrafik. Vision 2030 har som ambition att Stockholm ska vara den stad i världen där invånarna åker kollektivtrafik mest. Stockholm är därför i behov av nya lösningar som både kan locka resenärer till kollektivtrafik och balansera fördelarna med utbyggd väginfrastruktur. Citybanan, utbyggnaden av tvärbanan, spårväg city, samt ökad prioritet för busstrafiken spelar alla en viktig roll för den kvalitet och kapacitet som behövs i kollektivtrafiken.

Spårbilar fungerar, precis som vanliga bilar, bäst när resandeströmmen är jämnt fördelade över dygnet, men torde vara mindre effektiv för stora strömmar i högttrafik. Eftersom kapaciteten per fordon är begränsad fordras hög turtäthet, varför spårbilar knappast kan ersätta traditionell spår- eller busstrafik. Dock skulle trafikslaget kunna vara ett komplement i situationer där relativt stora strömmar ska fördelas på ett stort antal specifika målpunkter i ett närområde. Ett sådant område är universitets- och högskoleområdet på Norra Djurgården.

Utöver spårbilarnas förmåga att utföra transportarbete, är det angeläget att djupare studera hur de samverkar med andra behov och funktioner i staden. Som framförs i underlaget kan spårbilar komma att utgöra ett visuellt dominerande inslag, men även barriäreffekter, utrymmeseffektivitet i stadsrummet och andra externa effekter av spårbilar behöver utvärderas och jämföras med konventionella trafikslag.

Kontoren bedömer att den föreslagna pionjärbanan mellan KTH och Stockholms universitet är ett av de områden där spårbilar, som komplement till annan trafik, kan vara lämpliga inom Stockholms stad. Andra som diskuterats har varit handelsområdet Skärholmen-Kungens kurva samt Kista Science City. Det återstår dock en mängd frågor som bör besvaras innan det är möjligt att ta ställning till förslaget, bland annat hur banan kan integreras i befintlig bebyggelsemiljö och i det planerade campusområdet i Albano.

Det föreslagna området för pionjärbanan ligger till viss del inom Nationalstadsparken, och här gäller ett särskilt lagskydd i miljöbalken som skyddar området från åtgärder som skadar det historiska landskapets värden. Lagskyddet ska tillämpas vid planering och tillståndsbeslut enligt bl.a. plan- och bygglag, lag om byggande av järnväg mm och väglag. För Stockholms del av nationalstadsparken har stadsbyggnadskontoret tagit fram en fördjupad översikts-plan som bl.a. syftar till att ge vägledning för tillämpningen av lagskyddet.

Det är också viktigt att framföra att det finns flera välstuderade och lönsamma kollektivtrafikobjekt i staden och länet som ingår i Stockholmsförhandlingen, men som idag saknar finansiering och som måste anses ha högre prioritet än ett försök med en ännu oprövad teknologi med oklar potential.

Ur ett framtida miljöperspektiv är det dock, liksom inom t.ex. energiområdet, samtidigt

angeläget med forsknings- och utvecklingsinsatser kring morgondagens kollektivtrafik. Är spårbilar en del av denna eller ej? Om statliga och/eller andra resurser kan möjliggöra ett spårbilsprojekt, förefaller det aktuella förslaget Via Academica, mellan KTH och Universitetet, vara det mest intressanta i landet.

Det har ett resandeunderlag som ger en beräknad nyttokostnadskvot långt över övriga alternativ och ligger i en forskningsstadsdel där ny teknik känns som en naturlig del, samt i en stad som snart blir Europas första miljöhuvudstad – bl a tack vare just sin framsynta kollektivtrafikplanering.