

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

gunvor.persson@enterprise.ministry.se

## **Transportstyrelsens synpunkter på Pionjärbanor för spårbilar, analys av aktuella förutsättningar (Ds 2009:48)**

Transportstyrelsen har givits tillfälle att lämna synpunkter på utredningen om pionjärbanor för spårbilar. Yttrandet är indelat i två avsnitt: generella synpunkter på utredningens förslag och synpunkter på utredningens förslag, där Transportstyrelsen arbetsområde berörs. Transportstyrelsen har följande synpunkter.

### *Generella synpunkter på utredningens förslag*

Transportstyrelsen anser att de ansträngningar som görs för att öka andelen transportlösningar som är miljövänliga och tillgänglighetsskapande är betydelsefulla och starkt bidragande till de transportpolitiska målen. Transportstyrelsen vill, med anledning av utredningens förslag, poängtera att fortsättningsvis bör man begränsa sig till att utveckla, förstudera, projektera, upphandla och driftsätta endast en pionjärbana. Detta projekt ska kunna besvara ett antal frågor för systemets utvecklingspotential. Här åsyftas: upplevelsen av intrånget i det visuella rummet, verkliga passagerarreaktioner, passagerartrygghet, drifts- och trafiksäkerhet samt upphandlings- och projektform. Transportstyrelsen anser inte att fler projekt är att föredra p.g.a. den osäkerhet som råder kring ovan nämnda frågor samt att statens risktagande minimeras.

Utredaren beskriver spårbilssystemen som substitut till bilresor, bussresor och bidragande till tillgänglighetsmålet (frihet, möjlighet för de utan körkort m.m.). Samtidigt är tolkningen att de föreslagna systemen ska utformas för sällan-resor och inte för större resandeströmmar (pendling m.m.). Med anledning av de analyser som pekar på behov av sammankopplade vagnar (tågbildning) för att klara större resandeflöden ser Transportstyrelsen att man bör hantera de osäkerheter vad gäller utvecklingsmöjligheterna (resandeflöden kontra frihet för den enskilde resenären) i systemen.

Vid realiserande av en pionjärbana anser Transportstyrelsen, i likhet med utredningen, att den industripolitiska betydelsen inte är försumbar. Vikten av att vara först ut och eventuellt kunna dra nytta av detta ska dock ställas mot de initiala kostnader och risker som denna typ av projekt är förknippade med.

Mot bakgrund av ovanstående anser Transportstyrelsen att om pionjärbana för spårbil driftsätts bör inriktningen vara en pionjärbana.

*Synpunkter på utredningen där Transportstyrelsens arbetsområde berörs*

### **3.7 Vad händer vid en avreglerad kollektivtrafik?**

Utredningens bedömning, att spårbilssystem kan vara en lösning för att åstadkomma en kommersiellt lönsam kollektivtrafik i städerna samtidigt som man stimulerar ökat resande med kollektiva färdssätt, haltar anser Transportstyrelsen.

I diskussionen under detta avsnitt antas att busstrafiken helt ersätts med spårbil samtidigt som kollektivresandet kommer att öka (trots att prisnivån för resenärerna antas öka med 50 procent). Transportstyrelsen menar att denna slutsats inte är realistisk mot bakgrund av att antagandet om större resandevolymer kräver mer samåkning och tåg bildning av vagnar. Utredningen har ju istället föreslagit ett system med individuella fordon för den individuella resenärens frihet och tillgänglighet. Vidare anser Transportstyrelsen att erfarenheten säger att det är lätt att underskatta priselasticiteter och betalningsviljan för resenärer som byter från exempelvis buss eller bil till mer komfortabla spårbundna fordon. Utan mer omfattande betalningsviljestudier och skattningar av priselasticiteter bör en mer försiktig hållning eftersträvas. Om erfarenheter med en pionjärbana ska ligga till grund för framtida satsningar där spårbilen i hög grad ersätter befintlig kollektivtrafik så bör utformningen av en eventuell pionjärbana anpassas så att önskvärda erfarenheter kan erhållas. Transportstyrelsen anser att de föreslagna pionjärbanorna inte kommer att kunna besvara frågor om spårbilens möjligheter som framtida stadsnära kollektivtrafik, utan istället verifiera de punkter och frågeställningar som är kopplade till det aktuella konceptet med individuella fordon för en begränsad pionjärbanesträcka.

### **3.8 Godkännande och tillståndsgivning för spårbilssystem**

Transportstyrelsen anser att i en kommande fas med utredning, utveckling och upphandling för ett specifikt pionjärprojekt, bör systemets säkerhetsnivå vara ett fokusområde. Transportstyrelsen anser att den säkerhetsnivå som VECTUS Ltd. erhöll vid godkännandet av sin anläggning får ses som praxis och att denna är en "lägsta nivå" för dessa systems säkerhetsnivå. Det krav på säkerhetsnivå som då

fastställdes var för passagerare: högst 0,3 dödsfall per en miljard personkilometer ( $<0,3 \times 10^{-9}$ ). Transportstyrelsen kan även i detta sammanhang överväga en nationell regel. För information har ett faktafel observerats på sidan 58 rörande den EN-standard som styr V-modellen, den korrekta benämningen är EN 50126/IEC 61508.

En utmaning för byggherren av en pionjärbana blir att under utvecklings-, projekterings- och byggprocessen verifiera säkerheten för det nya systemet. Transportstyrelsen instämmer därför i utredningens förslag att styrelsen är med i projektet i ett tidigt skede.

I presentationen av vilka författningar som styr godkännande- och tillståndprocesserna vill Transportstyrelsen tillägga att BV-FS 2000:4 (hälsoföreskrift) samt BV-FS 2000:3 (rörande utbildning) också ligger till grund för tillståndsprövningen. De vägledningarna och blanketterna på Transportstyrelsens hemsida rörande tillstånd för tunnelbana och spårväg kan med fördel i ett tidigt skede beaktas.

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen att det regelverk som finns idag och styr tillståndsgivning och tillsyn över tunnelbana är tillämpligt och tillräckligt för det föreslagna systemet för spårbilsbanor och spårbilstrafik.

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog järnvägsdirektören Rune Lindberg, enhetscheferna Claes Elgemyr och Ove Andersson, samt handläggarna Robert Bylander och Nils Enberg, den senare föredragande.

Staffan Widlert