

Till

Uppsala kommun

Kommunstyrelsen

753 75 Uppsala

kommunledningskontoret@ uppsala.se

Uppsala 2022-04-06

Välj rätt – inspel i pågående dialog kring val av kapacitetsstarkt, ny kollektivtrafik för Uppsala

Under 2019 gjordes utredningar beträffande framtida befolkningsökningar och tillhörande kollektivtrafik för Uppsala stad. Det fanns antaganden om en stark befolkningsökning mot 2050 och därmed stora behov för en effektiv och miljömässig kollektivtrafik. Vi som undertecknar denna skrivelse hade stort intresse att följa denna debatt, som dessutom var kopplad till Sverigeförhandlingen.

Vi har noterat att Kommunstyrelsen den 24 november 2021 fattade beslut om att bygga spårväg i Uppsala men vill ändå än en gång tydligt visa på alternativa möjligheter för detta för Uppsalas invånare oerhört kostsamma projekt.

Vi har tagit del av det s.k. jämförelseunderlag Spårväg och BRT¹ som sedan presenterades av Uppsala Kommun och Uppsala Region på ett granskningsmöte med regionpolitiker och andra intressenter i november 2019. Vid mötet deltog representerades vi som gruppering av Volvo. Även Sveriges Bussföretags medlemsföretag Nobina, som då körde regionbusstrafiken i Uppsala, deltog.

Vi vill med detta brev igen lyfta fram några aspekter som vi fortfarande anser vara viktiga och som vi anser inte tillräckligt beaktats i kommunstyrelsens beslut. Vår argumentation utgår från det jämförelseunderlag som presenterades den 19 november 2019, där spårvagnar lyfts fram som en bättre lösning än BRT. Vi kan utifrån fakta inte instämma i den slutsatsen och vill därför tydligt lyfta fram följande områden för vidare diskussion:

- Ett BRT system med elektriska bussar skulle bli billigare och kunna installera för åren 2030-2045 och kunna vara avskrivet i slutet av disperioden. Då kan ett nytt beslut för åren efter 2045, mot bakgrund av gällande ekonomiska och tekniska läge. Alla gjorda investeringar enligt utredningen kan användas för ett eventuellt framtida spårvagnssystem. Samtidigt skulle ett BRT-system kunna implementeras flera år tidigare, och snabbare, än spårvagn.
- Det finns en tänkt befolkningsökning med fyra scenarios, där det anses att BRT ej klarar kapacitet för ÖP Hög (det näst högsta scenariot för befolkningsökningen). Denna befolkningsökning är naturligtvis ej säker, utan en tänkbar möjlighet.
- I jämförelseunderlaget påpekas att kapaciteten för spårvagnar är överlägsen BRT. I utredningen framgår det att en komfortabel passagerarkapacitet för Spårvägar är 5 personer/m², men för

¹ <https://bygg.uppsala.se/globalassets/upsala-vaxer/dokument/stadsplanering--utveckling/planerade-omraden/sparvag/jamforelseunderlag-sparvag-brt-sammanfattning.pdf>

BRT endast 4 personer/m². Då blir automatiskt den totala kapaciteten för Spårvagnar större i proportion till längden, vilket vi ifrågasätter. Det finns ingenting som säger att det skulle vara en skillnad mellan Spårvagnar och BRT avseende antal personer per m². Detta gör ju att en stor del av utredningen ger stora fördelar för Spårvagnar som vi anser inte stämmer med verkligheten.

- En annan faktor som redovisats i utredningen är turtätheten, där slutsatsen är att det inte är möjligt att köra med en minut mellan avgångarna men att 2 minuter för BRT är inga som helst problem och att man kan nog köra ner till 1,5 min mellan avgångarna med dubbla hållplatslängden. Beräknad totalkapacitet klaras av med ett BRT system för åren 2030–2045. Med en turtäthet ner till 2 min/avgång (exempel från Göteborg och andra städer) klaras kapacitetsbehovet även efter år 2045.
- Erfarenheten är att bussar kan köras tätare än spårvagnar då de är smidigare och har bättre broms- och accelerationsegenskaper.
- Yteffektiviteten är densamma för spårvagnar och bussar.
- Flexibiliteten är högre för ett bussystem, framför allt klaras trafikomläggningar enkelt, även vid akuta tillstånd.
- Det finns ingen forskning som klart visar att etableringsviljan är högre för ett spårvägssystem än ett högklassigt BRT system. Detsamma gäller den s.k. ”skenfaktorn”, att åka på stålriks med stålhjul skulle locka fler att ställa bilen och åka kollektivt.
- Det står inte varför man inte accepterar en eventuell samtrafik mellan bussar och spårvagnar utan det tycks ju vara ett axiom. I de flesta spårvagnsstäder i Europa görs dock detta, utan större problem.
- Man förutsätter att tekniken kring signalprioritet inte kommer att utvecklas de närmaste decennierna. Möjligheten av absolut signalprioritet beror på hur långt innan man kan begära prioritet och med egen bana är det inget större problem om inte signalen är alldeles före en korsning, vilket inte sällan är fallet. Dessutom beror möjligheten till absolut prioritering på hur mycket biltrafik det är och hur mycket man vågar prioritera ner den. I utredningen föreslås mycket drastiska bestraffningar av biltrafik, så det verkar inte var något större problem.
- En annan faktor är energiåtgången för att driva spårvagnar jämfört med BRT (numera helelektriska bussar), som tidigare inte diskuterats när man jämförde spårvagnar med dieselbussar. En 30m spårvagn använder ca 4,0 kWh/km medan en 18m BRT buss använder ca 1,7 kWh/km. Med ett utsläpp av CO₂ på 275 gram per kWh, blir det 1,1 kg CO₂eq./km för spårvagn och 0,47 för BRT buss. Om spårvagnen rymmer 148 passagerare och en BRT buss 87, blir det ca 7,4 gram CO₂eq. per platskm för spårvagn och 5,4 för BRT buss.
- I verkligheten blir dock förhållandet för BRT ännu lite bättre än spårvagnen eftersom bussens mindre storlek och högre flexibilitet ger högre genomsnittlig beläggning över trafikdygnet och därmed mindre CO₂ utsläpp per personkm. Till det kommer att den högre kostnaden för byggandet spårvagnens infrastruktur skvallrar om högre utsläpp av koldioxid. Till det kommer den mycket höga kostnaden för banunderhåll, nästan 20 kr per tågkm, som ger ett högt utsläpp av CO₂. Banan underhålls idag företrädesvis av fossila fordon av ganska hög ålder.
- Dessa fakta anser vi inte är med i utredningen överhuvudtaget, men med tanke på alla initiativ inom miljöområdet måste detta anses som synnerligen viktigt att ta med i beaktandet för val av system/fordon.

- Beräknad infrastrukturkostnad - alternativ med 6 km ytterligare broar för BRT skulle innebära att man egentligen får ett metrosystem med helt andra hastigheter och kapacitet (högre hastighet och kapacitet jämfört med spårvagnar).
- Ett BRT system med elektriska bussar skulle bli billigare och kunna installeras för åren 2030–2045 och därmed vara avskrivna, för att sedan ta ett nytt beslut för åren efter 2045. Alla gjorda investeringar enligt utredningen kan användas för ett eventuellt framtida spårvagnssystem. Samtidigt skulle ett BRT-system kunna implementeras flera år tidigare, och snabbare, än spårvagn.
- Underlaget bygger på ett antagande om att det inte finns batteribussar som klarar denna typ av trafik. Elbussar finns redan på marknaden, som med en laddstolpe vid ändhållplatserna skulle klara denna typ av trafik på ett mycket effektivt sätt. Ett exempel på detta är linje 8 i Malmö stad med Skånetrafiken.
- Slutligen är det också investeringar och driftkostnader som måste räknas hem. I alla studier globalt är alltid BRT billigare än spårbunden trafik.

Vi är mycket intresserade av att diskussionen inte avbryts efter kommunstyrelsens beslut i november och vi är naturligtvis disponibla för ytterligare dialoger för att diskutera relevanta fakta så att de blir redovisade på ett öppet och transparent sätt.

Med vänliga hälsningar,

Maria Wedenby

Volvo Bussar

Henrik Eng

Scania Bussar

Tomas Ransell

regional representant Sveriges Bussföretag
avdelning Uppsala samt VD Västanhede Trafik AB

För kontakta och vidare information:

Berit Johansson, regional samordnare Sveriges Bussföretag, e-post
berit.johansson@transportforetagen.se