

**Näringsdepartementet**

Transportenheten

Erik Bromander

Telefon 08-405 59 73

Mobil 070-210 22 53

Telefax 08-21 68 13

E-post erik.bromander@enterprise.ministry.se

Pionjärbanor för spårbilar, analys av aktuella förutsättningar (DS 2009:48)

Den 1 april 2009 gavs Generaldirektören Kjell Dahlström i uppdrag att göra en kunskapssammanställning och bedömning av det befintliga läget för spårbilssystem. I uppdraget har även ingått att föreslå lämpliga kommuner för förprojektering inför ett eventuellt uppförande av pilotbana med spårbil. Inför urvalet har diskussioner förts med intresserade kommuner och övriga berörda aktörer. Uppdraget har skett i samråd med Banverket. Kjell Dahlströms rapport inlämnades den 28 september 2009 till Näringsdepartementet och har därefter skickats på remiss.

Utredningens huvudförslag:

- Utifrån kriterierna att minst en förstudie ska ha genomförts, att starkt lokalt politiskt stöd finns och att ett upplägg som ger verkliga passagerarflöden finns har tolv möjliga objekt valts ut.
- Av de tolv utvalda objekten är enligt rapporten Vetenskapsstaden i Stockholm, en sammanknytning av Resecentrum och Boländerna i Uppsala, ett väl utbyggbart centralt spårbilsnät i Södertälje samt ett när som binder samman Östra Resecentrum, universitetet och flygplatsen i Umeå de som är mest intressanta.
- Rapporten föreslår en finansieringslösning där ett projektbolag med statliga garantier ansvarar för tillgänglighetsrisken för själva banan, medan ersättningen för trafikrisken ges på konventionellt sätt. Med dessa statliga garantier i botten bör en finansiell samverkan med offentliga (staten, EU, kommuner och offentligägda bolag) och privata (leverantörer, fastighetsägare och riskkapitalförvaltare) aktörer kunna komma till stånd.
- Upphandling av pionjärbana bär prägeln av innovationsupphandling, och rapporten ser möjlighet att utnyttja bestämmelserna om så kallad konkurrenspräglad dialog. Detta förutsätter dock att sådan implementeras i svensk lag.

- Det finns för närvarande tre till fyra möjliga leverantörer av spårbilssystem med olika teknisk uppbyggnad.
- Banverket bör få en roll som statlig huvudman, och bör ta upp inledande förhandlingar med de utpekade parterna om en förprojektering.

Remissvar

Totalt har 85 instanser fått Pionjärbanor för spårbilar på remiss. Av dessa har 60 besvarat remissen. Därutöver har fem övriga remissvar inkommit.

Generella synpunkter

Ett stort antal remissinstanser välkomnar rapporten, och ser positivt på förprojekteringen av en pionjärbana för spårbilar.

Kunskapssammanställningen som är en del av rapporten anses ge en god bild av kunskapsläget. Valet av Banverket/Trafikverket som ansvarig statlig myndighet ges genomgående stöd av de flesta remissinstanser.

Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) avstyrker förslaget om ett statligt administrativt och finansiellt huvudansvar för uppförandet av pionjärbanor för spårbilar. VTI anser inte att rapporten innehåller den kritiskt prövande diskussion om spårbilssystem i termer av trafikuppgifter, infrastruktur, kapacitet, kostnader, trygghetsaspekter, design, relation till stadsmiljö och fysisk omgivning, relation till andra färdmedel etc., som behövs i ett mer fullständigt underlag. Utifrån utredningen är det i princip omöjligt att dra några slutsatser om kostnader, transportpolitiska effekter och samhällsekonomiska konsekvenser av förslagen. Energimyndigheten saknar en beskrivning av vilka andra mer framtidsinriktade transportsystem som kan komma att konkurrera med spårbilssystem. Vägverket menar att det i dagsläget finns mer angelägna transportlösningar att vidareutveckla för att stärka kollektivtrafiken och förbättra tillgängligheten, såsom implementering av högeffektiva kollektivtrafiksystem. Tillväxtverket anser att spårbilar knappast har sådana fördelar jämfört med till exempel elbilar att det motiverar byggnationen av helt ny infrastruktur. Istället bör man sträva mot att planera på ett sådant sätt att kollektivtrafikförsörjning underlättas, tillsammans med satsningar på mer miljövänliga bränslen. Region Skåne ser det som anmärkningsvärt att spårbilar har fått sådan uppmärksamhet i Sverige, och anser att det finns många viktigare satsningar som behöver komma till stånd för att skapa ett mer hållbart transportsystem, och Malmö kommun tror att en fokuserad satsning på traditionella kollektivtrafiksystem som spårvagnar och trådbussar ger större effekter.

Regelverk och förutsättningar

Transportstyrelsen uttalar att en pionjärbana bör kunna besvara ett antal frågor för systemets utvecklingspotential, som upplevelsen av

passagerartrygghet, drifts- och trafiksäkerhet samt upphandlings- och projektform. Systemets säkerhetsnivå bör vara ett särskilt fokusområde. Boverket framför likartade synpunkter, samt påpekar liksom Diskrimineringsombudsmannen att systemet också bör utvärderas utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Transportstyrelsen anser att det regelverk som idag styr tillståndsgivning och tillsyn över tunnelbana är tillämpligt och tillräckligt för det föreslagna systemet för spårbilsbanor och spårbilstrafik. Naturvårdsverket och Boverket anför vikten av att närmare klargöra prövningsprocessen för en bana, och kopplingen mellan framtida spårbilssystem och kommunal planering enligt PBL och andra regelverk måste beskrivas och analyseras. Boverket påpekar även, tillsammans med Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam) och Diskrimineringsombudsmannen, vikten av att en pionjärbana utvärderas utifrån förutsättningarna för resenärer med funktionshinder.

Urval av lämpliga objekt för förprojektering

Urvalet av lämpliga objekt för eventuellt förprojektering får stöd av flertalet remissinstanser. I ett par fall, som Trollhättan/Uddevalla/Vänersborg samt Upplands Väsby/Vallentuna/Sigtuna, har några kommuner gått samman om en gemensam ståndpunkt om att ytterligare något objekt kunde få plats bland de utvalda. Bland de kommuner där de föreslagna fyra objekten ligger uttalar Uppsala sig fullt beredd att samarbeta för att få till stånd en pionjärbana. Stockholms kommun anser att Via Academica är ett av de områden där spårbilar kan ha en kompletterande roll i trafiken, men att det återstår en mängd frågor att besvara innan det är möjligt att ta ställning till förslaget. Södertälje vill understryka att uppgiften om nedläggning av bangården är felaktig. Dubbelspårsprojektet är högt prioriterat och inga planer finns på att exploatera bangården. Umeå kommun följer utvecklingen med nyfikenhet och ser positivt på det faktum att kommunen utpekats som särskilt intressant för en framtida pionjärbana.

Tillväxtverket anser att de förslag som valts ut som kandidater för pionjärbanor har drag av traditionell kollektivtrafik, och att de inte verkar röra sig om den mer flexibla formen av system som utredningen säger sig behandla. Förslagen i utredningen kan dock vara intressanta som projekt för konventionell kollektivtrafik.

Finansieringslösning

Ett stort antal remissinstanser understryker vikten av statliga medel för att få till stånd en pionjärbana för spårbilar, men att sådana statliga medel inte får innebära att andra angelägna väg- och spårsatsningar sätts åt sidan. Bland de kommuner där de föreslagna objekten för förprojektering ligger säger sig Uppsala kommun vara beredda att ta kostnader motsvarande vad kommunen sätter in som stöd till

kollektivtrafiken samt låta de biljettintäkter som genereras gå vidare till leverantören. Stockholms kommun förutsätter statliga resurser. Södertälje kommun ser som utgångspunkt att skattebetalarna i kommunen inte ska behöva bekosta en pionjärbana utan att staten bör garantera finansieringen och risktagandet i projektet. Umeå universitet befarar att exploateringsavgifter för markägaren Akademiska hus skulle innebära ökade hyror för universitetet. Vidare är universitetet tveksamt till möjligheterna att ta ut de biljettpriser som diskuteras i rapporten. Umeå kommun och Sveriges kommuner och landsting pekar på vikten av att hänsyn tas till frågan om kostnader vid en eventuell avveckling.

Remissinstansernas synpunkter

Nedan följer en sammanfattning av de viktigaste synpunkterna som remissinstanserna lämnat.

1. Banverket

Banverket anser att flera frågeställningar behöver belysas ytterligare, innan beslut kan fattas om huruvida en pionjärbana ska byggas. Banverket avser att inom ordinarie uppdrag initiera ett projekt i dialog med aktuella kommuner för att undersöka möjligheten att upphandla och finansiera spårbilar i Sverige.

2. Boverket

Boverket tillstyrker förslaget att utveckla och ytterligare utvärdera tekniken genom att några kommuner väljs ut för förprojektering. Vidare tillstyrker Boverket att Trafikverket blir huvudman för spårbilssystem. Kopplingen mellan framtida spårbilssystem och kommunal planering enligt PBL och andra regelverket måste dock beskrivas och analyseras. Ett spårbilssystem kan komma att bli framträdande i stadslandskapet och det offentliga rummet med stark påverkan på dess karaktär, användbarhet och upplevelsevärden. Vidare bör pionjärbanor utvärderas med avseende på trygghet, säkerhet och jämställdhet samt utifrån förutsättningarna för resenärer med funktionshinder. Funktionskrav för genomförande och utvärdering bör spegla ett sektorsövergripande synsätt med såväl tekniska som sociala och miljömässiga aspekter inklusive en arkitektonisk och stadsbyggnadsmässig dimension. Slutligen förutsätter Boverket att hållbarhetskriterier ingår i utvärderingen samt att en miljöbedömning ingår i planeringen.

3. Diskrimineringsombudsmannen

DO välkomnar ett framtida uppförande av spårbilar, som kan öka möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa på lika villkor och främja ökad jämställdhet inom transportsystemet. DO vill understryka att tillgänglighetsaspekten för personer med funktionsnedsättning inte enbart får begränsas till anpassningsåtgärder för personer med nedsatt förflyttnings- eller orienteringsförmåga, utan behoven för personer med andra typer av funktionsnedsättningar måste

också beaktas. För att främja jämställdheten mellan kvinnor och män är det särskilt viktigt att beakta mäns och kvinnors möjligheter att kombinera arbetspendling med ett gemensamt ansvar för familj och hem.

4. Energimyndigheten

Energimyndigheten är positiv till utvecklingen av alternativa transportsystem som har potential till minskad miljöpåverkan från transportsektorn. Det saknas dock en beskrivning avseende vilka andra mer framtidsinriktade transportsystem som kan komma att konkurrera med spårbilssystem.

5. Konkurrensverket

Har inget att erinra mot förslagen i rapporten.

6. Konsumentverket

Har inga synpunkter.

7. Lantmäteriet

Har inga synpunkter.

8. Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam)

Handisam ser positivt på förslagen i utredningen. Utredningens synsätt stämmer väl överens med handikappolitikens grundläggande princip om att de generella systemen ska kunna användas av så många som möjligt och kompletteras med särskilda lösningar där de generella lösningarna inte räcker till. Således måste exempelvis lokaler med dörrar, hissar, toaletter och skyltar, samt manöverorgan som handtag, dörröppnare, kortautomater, biljetthantering och knappar utformas så att de fungerar för hela bredden av olika förmågor som resenärer kan komma att ha.

9. Tillväxtanalys

Avstår från att yttra sig i frågan.

10. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB framhåller att säkerhetsfrågorna kring pionjärbanor för spårbilar är något som behöver belysas i ett förprojekteringsskede. Hur ett framtida spårbilssystem påverkar eller påverkas av samhällsviktiga verksamheter och kritisk infrastruktur i en kommun kan vara en intressant aspekt att studera vid förprojektering.

11. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket bedömer att miljöfrågorna bör ges stor tyngd i det fortsatta utredningsarbetet. Särskilt frågor om intrång, buller och vibrationen i grönområden och stadsmiljö samt energianvändning i jämförelse med andra transportslag (inklusive byggnadsfasen) bör uppmärksammas. Vidare är det viktigt att närmare klarlägga

prövningsprocessen för en bana. Utöver Miljöbalken kan även Banlagen och PBL komma att beröras. Miljökonsekvensbedömning bör göras integrerat med förprojekteringen.

12. Post- och telestyrelsen

Har inga synpunkter på förslaget.

13. Statens geologiska institut

Avser inte att yttra sig i ärendet.

14. Statens haverikommission

Har inga synpunkter på förslaget.

15. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)

SIKA välkomnar ett förbättrat kunskapsunderlag kring transportsystemet, men har i övrigt inga synpunkter.

16. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

VTI avstyrker förslaget om ett statligt administrativt och finansiellt huvudansvar för uppförandet av pionjärbanor för spårbilar. Utredningen innehåller inte den kritiskt prövande diskussion om spårbilssystem i termer av trafikuppgifter, infrastruktur, kapacitet, kostnader, trygghetsaspekter, design, relation till stadsmiljö och fysisk omgivning, relation till andra färdmedel etc., som behövs i ett mer fullständigt underlag. Utifrån utredningen är det i princip omöjligt att dra några slutsatser om kostnader, transportpolitiska effekter och samhällsekonomiska konsekvenser av förslagen. VTI anser att nästa steg kan vara uppförandet av en längre testbana än de som finns i Uppsala, men som kan ges en avgränsad reguljär trafikuppgift. Därmed skulle kunskaps- och beslutsunderlag inför eventuella fortsatta investeringar i spårbilssystem kunna förbättras väsentligt. Ett sådant projekt kan finansieras av de intressenter som utredningen har varit i kontakt med och kunna stöttas av statliga medel för forskning och utveckling inom transportområdet efter sedvanlig prövning av projektets relevans och kvalitet.

17. Sveriges kommuner och landsting (SKL)

SKL stödjer utredarens förslag om att en pionjärbana är intressant som studieobjekt för att ta reda på om spårbil är ett framtida system som kan komplettera dagens bil- och kollektivtrafik. Genom att de visuella intrånget med en högbana för spårbil blir stort är den arkitektoniska utformningen viktig, och att gatumiljön under högbanan ställer ytterligare krav på utformningen. SKL anser att ansvaret för infrastrukturen måste klargöras innan beslut om att byggas en pionjärbana tas. Den kommun som står värd för pionjärbanan bör inte ansvara för att återställa den lokala miljön om försöket inte skulle

fungera. SKL anser att staten har ett mycket stort ansvar för investering och säkerställande av finansiell risk vid uppbyggnaden av en pionjärbana.

18. Tillväxtverket

Tillväxtverket anser att spårbilar knappast har sådana fördelar jämfört med till exempel elbilar att det motiverar byggnationen av helt ny infrastruktur. Istället bör man sträva mot att planera på ett sådant sätt att kollektivtrafikförsörjning underlättas, tillsammans med satsningar på mer miljövänliga bränslen. Tillväxtverket noterar att de förslag som valts ut som kandidater för pionjärbanor har drag av traditionell kollektivtrafik, och att de inte verkar röra sig om den mer flexibla formen av system som utredningen säger sig behandla. Förslagen i utredningen kan sålunda vara intressanta som kollektivtrafikprojekt. Tillväxtverket anser inte att det är befogat att staten satsar några större summor på spårbilssystem. Huvudinriktningen bör istället vara att mer medel satsas på traditionell transportinfrastruktur, och då särskilt på spårtrafik samt på att ta fram mer miljövänliga drivmedel.

19. Transportstyrelsen

Transportstyrelsen vill understryka att man bör begränsa sig till endast en pionjärbana. Detta projekt ska kunna besvara ett antal frågor för systemets utvecklingspotential, som upplevelsen av passagerartrygghet, drifts- och trafiksäkerhet samt upphandlings- och projektform. Systemets säkerhetsnivå bör vara ett särskilt fokusområde. Det finns behov av att hantera de osäkerheter som gäller utvecklingsmöjligheterna för resandeflöden kontra frihet för den enskilde resenären i systemet. Transportstyrelsen delar inte utredningens bedömning att spårbilssystem kan vara en lösning för att åstadkomma en kommersiellt lönsam kollektivtrafik samtidigt som man stimulerar ökat resande med kollektiva färdssätt. Transportstyrelsen anser att det regelverk som finns idag och styr tillståndsgivning och tillsyn över tunnelbana är tillämpligt och tillräckligt för det föreslagna systemet för spårbilbanor och spårbilstrafik.

20. Vinnova

Vinnova tillstyrker förslaget om att Banverket blir huvudman för genomförandet av pionjärbanan. Vidare tillstyrker myndigheten att den referensgrupp som finns kompletteras med experter från relevanta aktörer vid behov.

21. Vägverket

Vägverket menar att det i dagsläget finns mer angelägna transportlösningar att vidareutveckla för att stärka kollektivtrafiken och förbättra tillgängligheten, såsom implementering av högeffektiva kollektivtrafiksystem. Försöksverksamhet med spårbilar kan dock på ett bra sätt ge svar om systemets potential, innan beslut fattas om större investeringar. Det är dock angeläget att sådan försöksverksamhet inte

tränger undan angelägna objekt i nationell och regional plan. Lämpliga platser för spårbilar kan vara miljöer med omfattande trafikströmmar som dock inte är koncentrerade till några få timmar per dygn, såsom flygplatser, köpcentrum samt företags- och universitetsområden.

22. Kungliga tekniska högskolan

Har inte inkommit med något svar på remissen

23. Lunds universitet

Avstår från att yttra sig.

24. Chalmers tekniska högskola

Har inte inkommit med något svar på remissen

25. Luleå tekniska universitet

Avstår från att yttra sig.

26. Umeå universitet

Begränsar sig till att kommentera de delar som rör Umeå och Umeå universitet. Universitetet ställer sig positiva till en pionjärbana för spårbilar, men har inte någon möjlighet att bidra ekonomiskt. De invänder dessutom mot finansieringsmodellen, då universitetet befarar att exploateringsavgifter för markägaren Akademiska hus skulle innebära ökade hyror för universitetet. Vidare är universitetet tveksamt till möjligheterna att ta ut de biljettpriser som diskuteras i rapporten.

27. Södertälje kommun

Vill understryka att uppgiften på sid. 21 i rapporten är felaktig. Dubbelspårsprojektet är högt prioriterat och inga planer finns på att exploatera bangården. Kommunen deltar gärna i ett fortsatt utredande av förutsättningarna för en pionjärbana. Som viktigaste fråga att lösa ser kommunen finansieringsfrågan, och Södertälje ser som utgångspunkt att skattebetalarna i kommunen inte ska behöva bekosta en pionjärbana utan att staten bör garantera finansieringen och risktagandet i projektet.

28. Haninge kommun

Ställer sig positiva till att praktiska erfarenheter från en pionjärbana i Stockholms län kan inhämtas.

29. Botkyrka kommun

Vill framhålla betydelsen av att staten på ett tydligt sätt engagerar sig i det fortsatta arbetet, så att en första spårbilsanläggning i större skala kommer till stånd i Sverige.

30. Huddinge kommun

Avstår från att yttra sig.

31. Ekerö kommun

Ser gärna spårbunden trafik i kommunen, som alternativ till busstrafiken mellan Ekerö centrum, Drottningholm och Bromma. Under vissa omständigheter skulle spårbilar kunna komplettera andra trafikslag i kommunen.

32. Värmdö kommun

Accepterar utredningens lokaliseringsresonemang, men vill ändå framhålla att en bana i Värmdö eller mellan Värmdö och Stockholm är ett alternativ väl värt att satsa på inte minst för att andelen pendlare med kollektiva färdmedel är stort i Värmdö.

33. Sundbybergs kommun

Är beredd att samverka för en pionjärbana som berör kommunen. Följande sträckningar bedömer kommunen vara intressanta: Sunbyberg C-Marabouparken-Annedal, Helenelund-Kista C-Norra Kymlinge samt Sundbyberg C-Hallonbergen-Stora Ursvik.

34. Solna kommun

Vetenskapsstaden är ur många aspekter ett intressant område för ett första spårtaxisystem. Via Academica bör utökas, och omfatta även Karolinska Institutet, Universitetssjukhuset och Norra Stationsområdet. För att gå vidare med att bygga pionjärbanor bör beräkningar göras i form av förprojektering. Projektledningen inom Banverket bör snarast ta upp inledande förhandlingar med de utpekade kommunerna om en förprojektering.

35. Sollentuna kommun

Har inte inkommit med något svar på remissen

36. Stockholms kommun

Kommunen anser att Via Academica är ett av de områden där spårbilar kan ha en kompletterande roll i trafiken, men att det återstår en mängd frågor att besvara innan det är möjligt att ta ställning till förslaget. En pionjärbana förutsätter statliga resurser. Att förslaget till viss del ligger inom nationalstadsparken kan innebära en komplikation.

37. Täby kommun

Har inte inkommit med något svar på remissen

38, 39, 89, 90. Knivsta, Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna kommun

Har avlagt ett gemensamt remissvar. Kommunerna får efter dialog också med Luftfartsverket framhålla att de i sak inte har anledning att ifrågasätta valet av de fyra utredningsområden för spårbilar som utredningen förordat för fortsatt analys, men menar att flera skäl talar

för att även Arlandaområdet bör tillhöra de områden som utpekats för en vidare förprojektering av en pionjärbanan för spårbilar.

40. Uppsala kommun

Delar utredarens analys av spårbilar och dess förutsättningar i större svenska städer. Staten bör utse Banverket eller statlig förhandlingsman för att definiera ett pilotprojekt utifrån de systemjämförelser som gjorts och utifrån den process som kommunen skisserat. Uppsala är beredd att ta kostnader motsvarande vad kommunen sätter in som stöd till kollektivtrafiken samt låta de biljettintäkter som genereras gå vidare till leverantören. Kommunen har fortsatt arbetet inom ramen för den kommande översiktsplanen med att analysera konsekvenserna av alternativa heltäckande kollektivtrafiknät för staden. Slutsatserna är att kommunen bör vänta med att göra systemval mellan spårvagn och spårtaxi till 2015, dels på grund av utvärderingen av en pionjärbanan och dels utifrån att staten i kommande långtidsplan måste avsätta medel för medfinansiering av spårburna urbana system om de ska kunna komma till stånd. Kommunen delar inte utredningens slutsats att implementeringen av så kallad innovationsupphandling bör avvaktas, utan anser att upphandling av pionjärbanor omfattas av bestämmelserna i försörjningsdirektivet.

41. Eskilstuna kommun

Förordar en pionjärbanan i Eskilstuna kommun.

42. Linköpings kommun

Har inga synpunkter på förslaget.

43. Växjö kommun

Avstår att yttra sig.

44. Älmhults kommun

Ställer sig positiva till att arbetet med spårbilar fortsätter, och anmäler sitt intresse för pionjärbanan i kommunen. Kommunen utreder för närvarande frågan, vilket väntas bli klart under våren 2010. En förutsättning är att staten bidrar med lämplig huvudman och stöd för finansiering av försöksprojekt.

45. Karlskrona kommun

Följer utvecklingen av spårbilssystem med intresse och ser det som positivt att systemet testas i praktiken, men har i dagsläget inga konkreta planer på utbyggnad av spårbilssystem.

46. Malmö kommun

Malmö har inte möjlighet att själv delta i utvecklingsarbetet eller avdela särskilda utredningsinsatser för detta ändamål. Kommunen anser att

rapporten helt saknar ett övergripande stadsbyggnadsperspektiv. Malmö kommun tror att en fokuserad satsning på traditionella kollektivtrafiksystem som spårvagnar och trådbussar ger större effekter.

47. Uddevalla kommun

Ser positivt på en satsning i Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg. Banverket bör, utöver de fyra objekt som utpekats som de främsta, också ta upp förhandlingar om förprojektering av spårbilsbanor med projekt av annan inriktning och mindre omfattning.

48. Trollhättans kommun

Vill ha en aktiv roll i utvecklingsarbetet. Trollhättan framhåller sin egenskap som kluster inom fordonsindustrin, och ger exempel på kompetensområden där kommunens teknikpark har en samordnande roll såsom elfordonsutveckling, eldistribution och vagnbyggande. Kommunen anser sig slutligen vara ett kostnadseffektivt alternativ för den praktiska testbanan.

49. Kungsälvs kommun

Har inte inkommit med något svar på remissen

50. Göteborgs kommun

Ställer sig bakom valet av Via Academica, och ser det som lämpligt att satsningen sker med privata medel men med statlig garanti i botten.

51. Örebro kommun

Har inte inkommit med något svar på remissen

52. Lindesbergs kommun

Följer med intresse frågan och konstaterar att ett framtida system i Örebro fortfarande kan bli aktuellt.

53. Smedjebackens kommun

Har inte inkommit med något svar på remissen

54. Gävle kommun

Har inte inkommit med något svar på remissen

55. Hofors kommun

Anser att hittillsvarande utveckling i alltför hög grad skett på de potentiella spårbilsleverantörernas villkor. Hofors förespråkar en bred samverkan mellan alla spårbilsaktörer, med Banverket som huvudman för arbetet. Högskolan i Gävle kan vara en naturlig samarbetspartner. I Hofors finns förberedelser gjorda för ett spårbilscentrum, för en testanläggning och för en mindre pilotbana varför arbetet där kan bedrivas effektivt med minimerad risk.

56. Sundsvalls kommun

Har inte inkommit med något svar på remissen

57. Åre kommun

De föreslagna objekten är för lika för att man ska kunna uppnå ett bra underlag för framtida utvärderingar. En förprojektering i Åre skulle kunna ge ett bra underlag för hur spårbilssystemet klarar särskilda förhållanden, såsom smidighet, nivåskillnader, klimateffekter och attraktivitet inom turistbranschen.

58. Umeå kommun

Följer utvecklingen med nyfikenhet och ser positivt på det faktum att kommunen utpekats som särskilt intressant för en framtida pionjärbanan. På grund av de många osäkerhetsfaktorerna, inte minst finansiella, i att realisera en pionjärbanan är statens medverkan mycket viktig. Det är viktigt att hänsyn tas till frågan om kostnader vid en eventuell avveckling.

59. Kiruna kommun

Utredde för närvarande ett system med gondolbanor för kommunens räkning. De transportbehov systemen tillgodoser är snarlika och ur resenärens synvinkel skulle spårbil sannolikt vara mer flexibelt, men ur ekonomisk synvinkel ser Kiruna gondolbanor som mer realistiska.

60. Stockholms läns landsting

Utöver spårbilarnas förmåga att utföra transportarbete är det angeläget att djupare studera hur de samverkar med andra behov och funktioner i staden. Även spårbilars visuella inslag, barriäreffekter, utrymmeseffektivitet i stadsrummet och andra externa effekter behöver utvärderas och jämföras med konventionella trafikslag. Även spårbilssystem som anslutningstrafik behöver studeras vidare. Tillgänglighet och trygghet måste analyseras innan provanläggning utformas. Landstinget välkomnar satsningar i Södertälje och Via Academica, om statliga och andra resurser kan göra detta möjligt.

61. Uppsala läns landsting

Landstinget anser att huvudansvaret för en pionjärbanan bör ligga på staten och systemutvecklare, men att det lokala engagemanget är av stor betydelse för ett framgångsrikt genomförande. Landstinget anser det angeläget att pilotprojektet genomförs snarast.

62. Södermanlands läns landsting

Avstår från att lämna kommentarer.

63. Östergötlands läns landsting

Har inte inkommit med något svar på remissen

64. Kronobergs läns landsting

Har inte inkommit med något svar på remissen

65. Blekinge läns landsting

Har inte inkommit med något svar på remissen

66. Skåne läns landsting

Landstinget ser det som anmärkningsvärt att spårbilar har fått sådan uppmärksamhet i Sverige, och anser att det finns många viktigare satsningar som behöver komma till stånd för att skapa ett mer hållbart transportsystem. Det finns utöver för vissa begränsade fall som flygplatser och handelsområden, traditionella system som löser uppgiften lika bra eller bättre.

67. Västra Götalandsregionen

Har inte inkommit med något svar på remissen

68. Örebro läns landsting

Har inte inkommit med något svar på remissen

69. Dalarnas läns landsting

Har inga synpunkter på remissen

70. Gävleborgs läns landsting

Avstår från att yttra sig över remissen.

71. Västernorrlands läns landsting

Har inte inkommit med något svar på remissen

72. Jämtlands läns landsting

Anser att det är angeläget att inom ett antal svenska kommuner i praktiken få testa en eller flera pionjärbanor på lämpliga platser. Landstinget anser att de föreslagna objekten är lite för lika för att man ska kunna uppnå ett bra underlag för framtida utvärderingar. En förprojektering i Åre skulle ge ett bra underlag för hur spårbilssystemet klarar särskilda förhållanden, såsom smidighet, nivåskillnader, klimateffekter och inte minst attraktivitet inom turistbranschen.

73. Västerbottens läns landsting

Ställer sig positiva till att Umeå kommun har pekats ut som särskilt intressant objekt, inte minst mot bakgrund av värdet att testa tekniken i en region med stora årstidsväxlingar i klimatet. Landstinget delar utredningens syn på risk- och kapitalbördesfördelning.

74. Norrbottens läns landsting

Har inte inkommit med något svar på remissen

75. Akademiska bus

Utvecklingen av attraktiva kunskapsmiljöer är av avgörande vikt för att behålla Sveriges position som forskningsnation samt att nå regionala uppsatta mål. Det finns stor samlad kunskap inom berörda universitet, tillgänglig för utveckling av spårbilslösningar. Området Vetenskapsstaden är ett välsamlat område med stort resandeunderlag som idag saknar effektiv intern kollektivtrafik. Via Academica ansluter till befintliga trafiksystem och kompletterar därmed befintlig kollektivtrafik. Projektet kan med fördel kopplas ihop med angränsande framtida exploaterade bostadsområden.

76. Vectus

Har inte inkommit med något svar på remissen

77. SkyCab

Framhåller bolagets pilotprojekt i Hofors. Den korrekta termen för denna typ av system är spårtaxi, enligt Sveriges nationella centrum för terminologi och fackspråk (TNC). Vidare förespråkar SkyCab att satsningen ska kallas pilotbana istället för pionjärbana, åter med hänvisning till TNC. SkyCab föreslår att Banverket/Trafikverket fortsätter med pilotprojektet med inriktning på en demonstrationsanläggning i Arlanda och att medel avsätts för detta. Detta svenska pilotprojekt kan fortsätta i en nationell affärsmässig kordinering med bland andra Swentec, SymbioCity och Exportrådet.

78. Beamways

Bedömer att statlig delfinansiering av utvecklingen skulle krävas för att få igång svensk spårtaxiindustri, samordnat med leverans av pionjärbana. Beamways framhåller vidare att det som är specifikt för svenska förhållanden är intresset från kundsidan. Vidare föreslås en utlysning av utvecklingspengar specifikt avsatta för forskning om spårtaxi. Beamways uttrycker viss skepsis mot valet av Via Academica som första objekt, då banan kan komma att belastas mycket hårt på grund av det stora resandeunderlaget. Beamways understryker att olika trafikslag bör konkurrera på lika villkor, men att spårtaxisystem kommer att kunna hävda sig väl i sådan konkurrens.

79. Alstom

Har inte inkommit med något svar på remissen

80. Bombardier

Har inte inkommit med något svar på remissen

81. SAAB

Har inte inkommit med något svar på remissen

82. Volvo personbilar

Har inte inkommit med något svar på remissen

83. Scania

Har inte inkommit med något svar på remissen

84. Volvo lastvagnar

85. Bil Sweden

Utöver dessa har följande inkommit med remissvar:

Miljöpartiet Södertälje

Ställer sig positiva till valet av Södertälje i rapporten.

Vänersborgs kommun

Anser att möjligheten att kombinera lokala nät med regionala borde prioriteras högre vid urvalet av plats för pionjärbana. Trollhättan och Uddevalla borde få möjlighet att gemensamt utarbeta en pionjärbana, samt utreda en framtida regional bana med anknytning till Vänersborg.

Knivsta kommun och Vallentuna kommun. Se gemensamt svar under 39.

Bilaga – Remissinstanser

1. Banverket
2. Boverket
3. Diskrimineringsombudsmannen
4. Energimyndigheten
5. Konkurrensverket
6. Konsumentverket
7. Lantmäteriverket
8. Myndigheten för handikappolitisk samordning
9. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
10. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
11. Naturvårdsverket
12. Post- och telestyrelsen
13. Statens geotekniska institut (SGI)
14. Statens haverikommission
15. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)
16. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
17. Sveriges Kommuner och Landsting
18. Tillväxtverket
19. Transportstyrelsen
20. Vinnova
21. Vägverket
22. Kungliga Tekniska Högskolan*
23. Lunds Universitet
24. Chalmers Tekniska Högskola*
25. Luleå Tekniska Universitet*
26. Umeå Universitet
27. Södertälje kommun
28. Haninge kommun
29. Botkyrka kommun
30. Huddinge kommun
31. Ekerö kommun
32. Värmdö kommun
33. Sundbybergs kommun
34. Solna kommun
35. Sollentuna kommun*
36. Stockholms kommun
37. Täby kommun*
38. Upplands Väsby kommun
39. Sigtuna kommun
40. Uppsala kommun
41. Eskilstuna kommun
42. Linköping kommun
43. Växjö kommun
44. Älmhults kommun
45. Karlskrona kommun
46. Malmö kommun

47. Uddevalla kommun
48. Trollhättan kommun
49. Kungälv kommun*
50. Göteborgs kommun
51. Örebro kommun*
52. Lindsbergs kommun
53. Smedjebackens kommun*
54. Gävle kommun*
55. Hofors kommun
56. Sundsvalls kommun*
57. Åre kommun
58. Umeå kommun
59. Kiruna kommun
60. Stockholms läns landsting
61. Uppsala läns landsting
62. Södermanlands läns landsting
63. Östergötlands läns landsting*
64. Kronobergs läns landsting*
65. Blekinge läns landsting*
66. Region Skåne
67. Västra Götalandsregionen*
68. Örebro läns landsting*
69. Dalarnas läns landsting
70. Gävleborgs läns landsting
71. Västernorrlands läns landsting
72. Jämtlands läns landsting
73. Västerbottens läns landsting
74. Norrbottens läns landsting*
75. Akademiska Hus
76. Vectus*
77. SkyCab
78. Beamways
79. Alstom*
80. Bombardier*
81. Saab*
82. Volvo*
83. Scania*
84. Volvo lastvagnar**
85. Bil Sweden*

Övriga remissvar:

Vänersborgs kommun

Knivsta kommun

Vallentuna kommun

Miljöpartiet i Södertälje

* har ej besvarat remissen

