



Kapacitetsstark och kostnadseffektiv kollektivtrafik körs med moderna elbussar

Uppsala kommun har gett oss ett färsket exempel på hur en bedömning av modern kapacitetsstark kollektivtrafik kan landa fel. Uppsala kommun har beslutat att satsa på spårvagn i stället för kapacitetsstark busstrafik enligt konceptet BRT, bus rapid transit system. Samtidigt har vi också goda exempel på hur det kan bli rätt och hur vi kan få mer kollektivtrafik för pengarna. I en samtalsserie som Sveriges Bussföretag och Mobility Sweden genomförde under 2021 har flera regionala politiker berättat om hur de investerat och satsat på kapacitetsstark busstrafik som ökat resandet med kollektivtrafiken.

Uppsala kommun har fattat beslut om att gå vidare med ett förslag om spårväg i kommunen. I beredningen till förslaget gjordes en jämförelse mellan BRT och spårväg, där kommunen och regionen landade i bedömningen att det bästa alternativet var att gå vidare med ett förslag om en spårväg i Uppsala.

Som grund för beslutet angavs att BRT inte gav tillräcklig kapacitet för den framtida befolkningsutvecklingen för Uppsala- det som är tillfredsställande i Istanbul, en stad med mer än 14 miljoner invånare, bedöms märkligt nog som otillräckligt i Uppsala. När man läser jämförelseunderlaget mellan spårväg och BRT är det svårt att inte komma till antagandet att utredningens metod drevs av en slutsats som sökte motiv, snarare än en saklig jämförelse mellan alternativen.

BRT medför framför allt ett antal fördelar jämfört med spårväg:

- BRT ger en lägre totalkostnad jämfört med spårväg,
- BRT är snabbare implementerat jämfört med spårväg,
- BRT ger mer flexibilitet jämfört med spårväg,
- BRT ger bättre förutsättningar för integration med cykel.

Ser man till utredningen har inte detta beaktats. Kostnadsnivån har vinklats till spårvägens fördel genom att beakta en höjning av markvärdet för de områden där det byggs spårväg, men denna effekt har inte beaktats avseende en eventuell BRT-linje. Den snabbare implementeringen har inte tagits med i beräkningen avseende BRT, vilken är en positiv effekt i förhållande till spårvägsförslaget. Slutligen har inte BRT:s överlägsna flexibilitet beaktats. Spårvägen har istället beskrivits som ett positivt alternativt genom dess bundenhet till en fast linje, och dess påverkan på fastighetsvärdet - en av de mer negativa aspekterna av en utbyggd spårväg i förhållande till BRT bedöms därmed enbart som en positiv faktor. När BRT bedrivs med elfordon ger detta även en bättre energieffektivitet jämfört med spårvägen. Kombinationen med utvecklat cyklande, t.ex. med elcyklar, och BRT skulle ge Uppsala den trafiklösning som staden behöver.

Jämför man Uppsala med satsningar på kapacitetsstark kollektivtrafik i Sverige och världen blir slutsatserna än mer anmärkningsvärda. Varken i Malmö, Barkarby, Metz eller Bogota har man valt att satsa på spårväg, utan i stället valt olika lösningar med buss.





Vi välkomnar en diskussion byggd på fakta som jämför samma villkor kring modern kapacitetsstark kollektivtrafik som ger mest kollektivt resande för pengarna.

- Sveriges Bussföretag avdelning Uppsala Tomas Ramsell

Västanhede Trafik AB

- Fredrik Ahlstedt (m), kommunalråd Uppsala kommun

Länk till debattartikeln: <https://unt.se/debatt/artikel/buss-bättre-losning-an-sparvagn/jnm9o04l>