

Är spårbilen lösningen för framtidens städer? Ett miljövänligt, billigt, bekvämt och effektivt alternativ till bilar, bussar, spårvagnar och tunnelbana? Berättelsen om spårbilen framstår för många som för bra för att vara sann. Det är ett av problemen som förespråkarna brottas med.

AV TITTI KNUTSSON

Du behöver inte skrapa rutorna eller stå i korsningar och vänta på grönt ljus, inte sitta i timslånga köer. Du behöver inte ens köra själv. Inte heller behöver du vänta på iskalla perronger eller trängas med andra i en buss, tunnelbane- eller pendeltågsvagn. Tidtabell? Glöm det. Åk när du själv vill.

Allt fler hävdar att spårbilar kommer att vara vanliga inslag i framtidens städer.

Spårbilar är små kabiner som susar fram längs en rälsbana av stål några meter ovanför marken, så att gående och cyklister kan röra sig obehindrat på marknivån. Spårbilarna drivs med el och drar mycket lite energi eftersom de inte behöver släpa på sitt eget bränsle. Om elen sedan kommer från förnyelsebar energi så är miljöbelastningen försumbar, samtidigt som resenärerna kan behålla mycket av bilens komfort och effektivitet.

En av de stora poängerna med framtidens spårbilar är att de åker mellan hållplatser i ett nät – inte mellan knutpunkter längs förutbestämda linjer. Du anger bara vart du ska och så tar spårbilen bästa vägen dit, utan att stanna på mellanliggande hållplatser. Nätets styrsystem läser hela tiden av trafiksituationen och väljer automatiskt snabbaste vägen, lite som ett datanät, fast med människor i paketet i stället för information. Eftersom driften är automatisk kan dessutom vem som helst

åka spårbil på egen hand – barn, gamla, funktionshindrade – utan att trafiksäkerheten påverkas. Till och med onyktra kan åka utan risk.

En modern spårbil är helt liten, man åker ensam eller i sällskap med ett fåtal vänner, precis som i en personbil. Invändigt finns bekväma stolar, luftkonditionering, ljudanläggning och tillgång till tjänster inom IT och underhållning. Du behöver ju inte köra utan kan syssla med annat.

Hållplatserna ligger på sidospår i marknivå eller vid upphöjda plattformar, ungefär lika tätt som längs en vältrafikerad stadsbusslinje. På hållplatserna väntar spårbilarna på sina passagerare, inte tvärt om. Det finns alltid lediga spårbilar inne, det ser styrsystemet till. Om du vill ha kompisar med dig betalar ni bara per använd spårbil, inte per person.

Spårbilsnät är dessutom enligt förespråkarna mycket billiga att bygga jämfört med vägar, vägtunnlar och tunnelbane- och spårvagnslinjer.

I LINKÖPING HAR ingenjören Bengt Gustafsson de senaste två åren lagt ner stora delar av sin fritid på att räkna ut hur stadens behov av persontransporter skulle kunna tillgodoses genom en satsning på ett utbyggt spårbilsnät. Han har gjort en samhällsekonomisk kalkyl, ritat in på Google Earth* hur ett nät skulle kunna se ut och suttit i timmar med kollegieblock och CAD-program för att skissa på kon-

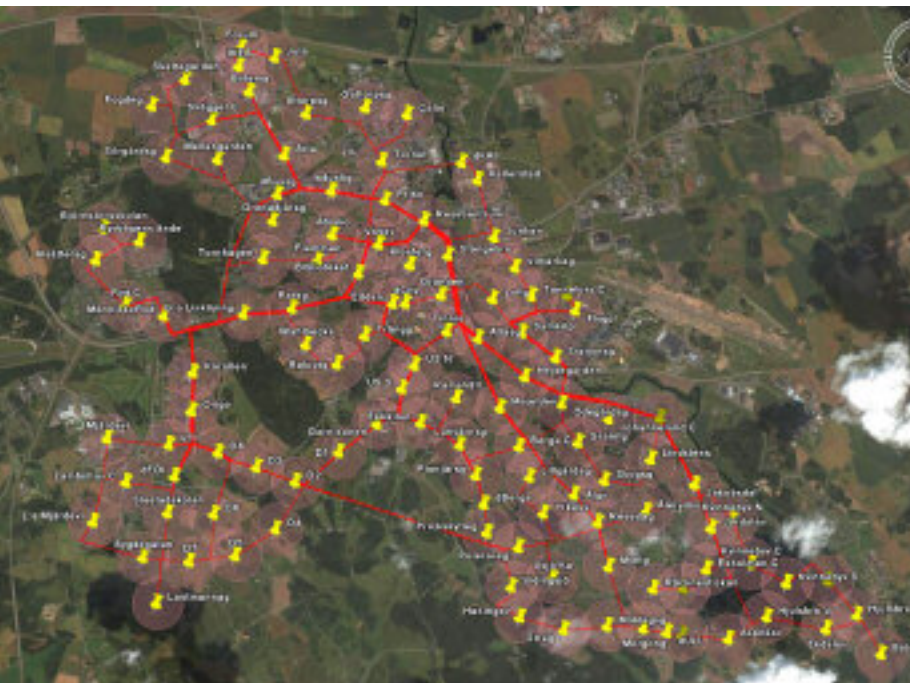
Ta spårbilen





Så här skulle Bengt Gustafssons spårbilssystem kunna se ut i klassiska stadsdelen Vasastaden i Linköping. Bilden är ett montage som föreställer korsningen vid Läns museet.

till stan



Spårbilsnätet över Linköping, inritat på Google Earth av Bengt Gustafsson.

»Vi blir fortfarande ofta tokförklarade trots att det nu äntligen är tekniskt möjligt att bygga och driva fullskaliga spårbilsnät.«

pel spårvagnsindustrin bara avfärdar oss känns förstås surt. De skulle ju kunna välja att samarbeta istället och få sin del av kakan.

FÖRSÖK MED FÖRARLÖS spårbunden trafik har genomförts på flera håll i världen. De äldsta linjerna invigdes 1975 i Morgantown, USA, och fungerar utmärkt fortfarande. Det finns försök i Sydney och på flera storflygplatser men de trafikeras alla med större bussliknande fordon som kör längs linjer och stannar vid alla hållplatser. Det som fortfarande saknas är nät för små fordon i stadsmiljö som konkret kan visa de verkliga fördelarna med fullt utbyggda system.

I höst invigs dock en demonstrationsbana för spårbilar i utkanten av Uppsala som förespråkarna hoppas mycket på. Det finns också lokala motioner för spårbilsnät från olika partier i många svenska kommuner, bland annat i Stockholm, Värmdö och Ekerö.

Även i Linköping finns en motion om ett spårbilsnät, från miljöpartiet, men Muharrem Demirok menar att den snarast blockerat frågan och omöjliggör den breda uppgörelse över partigränserna som skulle krävas.

Magnus Hunhammar, vd för IST (Institute for Sustainable Transportation) som arbetar med opinionsbildning för spårbilar, håller med om att bred politisk förankring är nödvändig. Han förespråkar samverkan mellan det offentliga samhällets olika nivåer och aktörer i näringslivet för att göra spårbilstrafiken möjlig.

– Ingen kommun kan ta en sådan här investering ensam. Det vore orimligt, menar han, och framhåller också vikten av standardisering av teknologin, något som organisationen aktivt verkar för på EU-nivå.

– Det bästa vore om vi kunde forma en öppen teknisk standard som kan göra den framtida spårbilsmarknaden lika tillgänglig för olika aktörer som internet och telenäten, säger Magnus Hunhammar. ©

Titti Knutsson är frilansskribent och författare.

* Google Earth är en interaktiv atlas på internet.

struktionsdetaljer för både kabiner och spår. I vintras resulterade arbetet i ett medborgarförslag som nu har hamnat på den lokala teknik- och samhällsbyggnadsnämndens bord.

– I Linköping sker fortfarande all kollektiv innerstadstrafik med buss. Ett spårbilsnät skulle vara bättre ur miljösynpunkt, modernare och snabbare. Det är dessutom billigare och enklare att bygga än till exempel spårvagnslinjer som kräver stort utrymme och där ofta halvtomma vagnar ska trafikera linjer enligt en tidtabell.

Muharrem Demirok, som är nyutträd centerpartistisk ordförande i teknik- och samhällsbyggnadsnämnden i Linköping, tycker att förslaget är intressant men tror ändå att ett spårbilsnät blir svårt att förverkliga inom överskådlig tid.

– Det är män i femtiofemårsåldern som dominerar bland både tjänstemän och politiker och de är inte speciellt förändringsbenägna. Det blir för mycket på en gång med alla dessa fantastiska beräkningar och futuristiska bilder. Vi vågar inte lita på de optimistiska samhällsekonomiska kalkyler som entusiasterna för fram, säger han.

Mot detta står förespråkarnas fasta övertygelse om att spårbilen är framtiden och att det bara är politisk vilja och finansiering som saknas.

– Vi blir fortfarande ofta tokförklarade trots att det nu äntligen är tekniskt möjligt att bygga och driva fullskaliga spårbilsnät, säger Bengt Gustafsson. Att många från till exem-

Sverige är relativt unikt i världen:

all el- och värmeproduktion kommer från ickefossila källor (vatten- och kärnkraft) utom vid behovstoppar som köldknäppar. Vår stora CO₂-bov är trafiken. Förra regeringens oljekommission har föreslagit att vi ska ställa om till biobränsle i bilarna, som ska komma från tex energiskog. Denna lösning kräver dock enorma odlingsarealer för att fungera. Ett radikalare och bättre förslag är att se över privatbilismen från grunden.

Ett spårbilsnät i Linköping skulle, enligt Bengt Gustafssons medborgarförslag:

- Ge medborgarna i tätorten tillgång till ett modernt och energieffektivt kollektivtrafiksystem för individuellt resande, utan tidtabeller och byten.
- Reducera koldioxidutsläppen med cirka 20 000 ton per år.
- Minska biltrafiken med 20 procent.
- Få en nettonuvärdeskvot på 2,4. (För varje investerad krona får kommunen samhällsnytta motsvarande 3.40, vilket jämfört med många andra infrastrukturprojekt är ett mycket högt värde.)
- Ge en genomsnittlig restidsvinst för bussresenärer som i stället åker spårbil på i medeltal 20 minuter/resa (dörr till dörr).

Läs mer om spårbilar på Institute for Sustainable Transportations hemsida: www.podcar.org