

Spårtaxi

– mer taxi än spår, trots allt

Spårtaxi diskuteras livligt, men hittills har anläggningar för kommersiellt bruk inte förverkligats. Frågorna är många, bland annat beträffande kapacitet och intrång.

Thomas Lange ser spårtaxi möjligen som ett komplement till konventionell kollektivtrafik, och sammanfattar att spårtaxi nog är mer taxi än spår.

Av Thomas Lange

Någon gång under varje decennium presenteras inom kollektivtrafiken nya system, som får sina hängivna tillskyndare. Under 1980- och 1990-talen satsades KFB-medel på alternativa framdrivnings- eller bränslesystem för bussar.

Leif Stolt konstaterade i förra numret av **Modern Stadstrafik** att av de många prövade alternativen sjöngs Höga Visan först för etanol- och senare för biogasdriften.

Inga av dessa bränslen tillför några nya egenskaper för bussen som kollektivtrafikalternativ. Etanol är dessutom starkt ifrågasatt drivmedel som annat än en tillfällig lösning.

Vid 2000-talets början skulle man "Tänk spårvagn – kör buss". De tillämpningslösningar vi sett har dock mer blivit "Tänk buss och kör buss – fast oftare". Nu tycks det vara spårtaxi som gäller. Frågan som inställer sig är om det är gångbart att flytta upp taxibilarna fem meter i skyn?

Vad är spårtaxi?

Att beskriva uppbyggnad och funktion för ett spårtaxisystem är inte lätt. Inget system har ännu efter drygt trettio år av utveckling nått kommersiell tillämpning, än mindre finns det entydiga produktspecifikationer att tillgå eller prisblad att basera genomför-

I denna artikel används begreppet spårtaxi för att beskriva system som också marknadsförs under begreppet spårbil, PRT (Personal Rapid Transit) eller podcar.

andekalkyler på. Gapet mellan teoretiker och praktiker tycks vara särskilt stort när det gäller spårtaxisystem:

Konceptet attraherar intresset hos en del fordonskonstruktörer och systemingenjörer, och några forskare finner nya utmaningar i att optimera systemprestanda i sina datorer.

Ändå har spårtaxisystem fram till nu¹ inte lyckats attrahera personer som är ansvariga för kollektivtransportplanering, eller ens sådana som ska utveckla och driva transit- eller taxisystem.

Vissa beslutsfattares intresse och några företags investeringar i forskning och utveckling bevisar inte systemens genomförbarhet i stor skala.

Det hindrar inte att spårtaxisystem bör tas på allvar som ett framtida möjligt alternativ, eller hellre komplement, till befintliga och utvärderingsbara kollektivtransport-system. Så vilka är dess föregivna egenskaper enligt tillgänglig litteratur?

Not 1:

Regeringen (Näringsdepartementet) har den 6 april 2009 givit generaldirektör Kjell Dahlström i uppdrag att undersöka möjligheterna att bygga upp en sådan trafik. En av uppgifterna blir att hitta de mest lämpade kommunerna för en pilotbana. I Uppsala finns en testbana och kommunen driver en förstudie om en anslutning mellan centrum och ett handels- och industriområde. I Uppsala tror man att spårbilar skulle kunna vara ett alternativ till spårvagnar och stombussar.

Enligt *Zeenergy: Lean Transit System for a Sustainable City* åker man med spårtaxi bekvämt och snabbt i egen kupé från sitt bostadskvarter direkt till arbetsplatsen, till affärgallerian eller till restaurangen – liksom hem därifrån.

Spårtaxi drivs med el, går på egen bana och styrs och övervakas av snabba datorer. Spårtaxi ger inga luftföroreningar, kan utnyttja förnybar energi, gör det möjligt att uppnå nollvisionen om trafiksäkerhet och är snabbare än bilen. Spårtaxi är ett nytt sätt att resa – men kräver också mängder av ny teknik; nya banor, nya fordon, snabba informationssystem och nya knutpunkter och hållplatser. Spårtaxi kräver också ett nytt tänkande från resenärerna.

De åker inte i sitt privata fordon och måste vara beredda att gå mer än tio meter för att nå fordonet.

Enligt KFB-rapporten 1998:38, *Ingemar Andréasson, Logistikcentrum AB*, gällde då att

Miljöpartiet i Stockholmsregionen välkomnar utredningen och vill att systemet byggs ut.

– Fler och fler inser att spårbilar kan vara framtidens kollektivtrafik. Det behövs nya klimatsmarta och bekväma transporter som minskar vårt bilberoende och förbättrar resan för SL:s trafikanter, säger Yvonne Blombäck (mp), styrelseledamot i SL.

Kjell Dahlströms uppdrag ska redovisas till Näringsdepartementet senast 31 aug 2009.