

Saman Tondnevis
Avdelningschef, Affärsområde buss
0451-28 85 04
saman.tondnevis@skanetrafiken.se

Tjänsteskrivelse
2023-07-03

Yttrande avseende förslaget ”Dags för framtidens bussar”

Ställningstagande

Skånetrafiken har tagit del av förslaget ”Dags för framtidens bussar” och noga utvärderat detta. Vi ser positivt på viljan att utveckla Lunds stadstrafik med avseende på kollektivtrafik och mobilitet. Skånetrafiken är också väldigt positiva till att fortsätta bidra till en attraktiv och trygg stadsmiljö, med mindre buller, avgaser, färre fordonsrörelser och än mer innovation.

Därför ser vi fram emot trafikstart av förbättrat linjenät i augusti 2023, en trafikstart som sker med nya toppmoderna, depåladade elbussar.

Vi bedömer dock att förslaget ”Dags för framtidens bussar” - att skapa omfattande förändringar av kollektivtrafikbudet i centrala Lund med hjälp av självkörande, automatiska bussar - inte bidrar till att uppfylla de mål och resultat som efterfrågas. Skånetrafiken ställer sig därför inte bakom en gemensam utredning i den form som presenteras i förslaget. Skälen för detta ställningstagande redovisas nedan. Skånetrafiken ser dock fram emot ett fördjupat samarbete inom ramen för Kollvision-samarbetet för att tillsammans undersöka hur Lund även framgent är en hållbar och innovativ stad.

Skäl för ställningstagande

Intresset för autonoma fordon växer och flera demonstrationsplatser med självkörande bussar har etablerats över hela världen. Man förväntar sig en positiv inverkan av dessa fordon på kollektivtrafiken när de väl har rullats ut i stor skala. Hittills är drivkraften för demonstration och drift med självkörande bussar i första hand teknisk och innovationsbaserad, snarare än att attrahera resenärer. Stora resurser har lagts på att utveckla tekniska lösningar och hantering i trafikmiljön (omgivande trafik och gång, väder, beläggning med mera), för att sedan bara ha använts av ett hundratal resenärer – av olika skäl.

Ett talande exempel är ett försök i Oslo, där de självkörande bussarna körde så långsamt att omgivande fotgängare och cyklister ”körde om” eller korsade framför, vilket ytterligare drog ned körhastigheten.

Att starta en självkörande busstrafik är ett omfattande åtagande, som involverar mer än att bara identifiera den relevanta platsen. I upplägget ingår också att följa gällande föreskrifter och erhålla godkännande, samt en betydande mängd förberedelser och driftsättning som krävs på den specifika platsen.

De svenska pilotförsöken – till exempel Barkarbystaden, Vallastaden i Linköping, samt Trelleborg – har lett till viktiga lärdomar, men de visar med all önskvärd tydlighet att det är långt kvar till att självkörande bussar skulle vara en hållbar lösning, oavsett ekonomiskt, miljömässigt eller socialt.

På grund av den nya, tämligen komplexa tekniken har pilotförsöken ofta drabbats av längre avbrott. Kvaliteten når inom en nära framtid inte alls upp till en nivå för att kunna säkerställa en permanent och oavbruten daglig drift. Fordonen kan således fortfarande betraktas som prototyper.

Det har dock efterhand blivit tydligt att FoU inte bara bör fokusera på teknik, utan också på samhälls- och sociala dimensioner av övergången till AV (autonomous vehicles). Skälet är inte minst för att kollektivtrafik i staden är ett så tydligt ”människa-maskin-system”. I en framtid där tekniken är mer mogen, bör utvecklingens huvudfokus ligga på människan och dess mobilitetsbehov. Därmed blir den framtida frågan, i vilket sammanhang tekniken gör mest nytta.

Utöver detta – även om autonoma små fordon skulle fungera över förväntan – blir trafiken dyrare eftersom kapaciteten är väsentligt lägre (mkt små fordon som dessutom opererar i gångfart). Skulle vi matcha kapacitet och komfort på någon av Lunds linjer, är det inte orimligt att anta att kostnaden skulle tiofaldigas, samtidigt som resmöjligheterna skulle försämrans då att antal avgångar och flexibiliteten skulle försämrans genom att man hade fått ”mindre trafik för samma peng”. För lundaborna bedömer vi därmed att det skulle bli en avsevärd försämring avseende tillgänglighet och mobilitet.

Det finns andra uppenbara nackdelar: fler fordon som ska tillverkas och köras utöver nuvarande antal av hållbarhetsklassade fordon, fler fordonsrörelser istället för större, kapacitetsstarka säkra fordon skulle försämrans trafiksäkerhet, öka platsanspråk och detta till en låg tillgänglighetsgrad. Fler byten (t ex från regionbuss till förarlösa fordon och sedan spårvagn) från mer traditionella bussar till små autonoma fordon leder också till längre restider och mer väntetid vid byten, vilket gör stor negativ påverkan jämfört med att välja att köra bil istället. Detta gäller inte minst de som bor inom östra kommundelarna.

Vi delar heller inte bilden att bussar av traditionell storlek skulle gå emot Lunds bild som en innovativ stad. Tvärtom visar det på en stad som tänker hållbarhet för kommande generationer. Att helt ta bort större elbussar från stadskärnan kan förefalla som en satsning på en mer levande stadskärna. Dock visar aktuell resandestatik och viktiga målpunkter för resande från ytterområdena att fokus ligger i centrum. Därför vill vi avvakta det nya linjenätets införande, vilket kommer att trafikeras av 100% elbussar.

På sikt kan man säkert behöva göra en mera omfattande översyn av detta linjenät, men då kanske utifrån en tidshorisont med sikte på andra halvan på 2030-talet. Vi kommer tillsammans behöva revidera linjenätet för att säkerställa en fortsatt attraktiv stad och en attraktiv kollektivtrafik där stadens förändring och möjligheter för kollektivtrafik och kompletterande hållbara mobilitetslösningar inklusive relevanta innovationer behöver inkluderas för ett framtida attraktivt mobilitetssystem. I detta tidsperspektiv blir det då mera relevant att ta sikte på självkörande normalbussar med hög driftsäkerhet, god komfort och tillräcklig kapacitet. Det är vi självklart öppna för att göra – tillsammans med Lunds stad, med dess forsknings- och innovationsaktörer, och med innovativt orienterade verksamheter såsom trafikföretag.

Sammanfattningsvis bidrar Skånetrafiken gärna till en utveckling som genom starka, hållbara kollektivtrafiklösningar i kombination med mikromobilitet, cykel och gång tar tillvara på Lunds unika förutsättningar och stadens värdefulla ytor. Det finns ett flertal exempel på europeiska städer med historiska stadskärnor – Freiburg är bara ett exempel – där ”traditionell kollektivtrafik” fortsatt är ett viktigt och effektivt verktyg för hållbar urban mobilitet.

Hässleholm 2022-07-03

Saman Tondnevis
Saman Tondnevis

Avdelningschef, Affärsområde buss