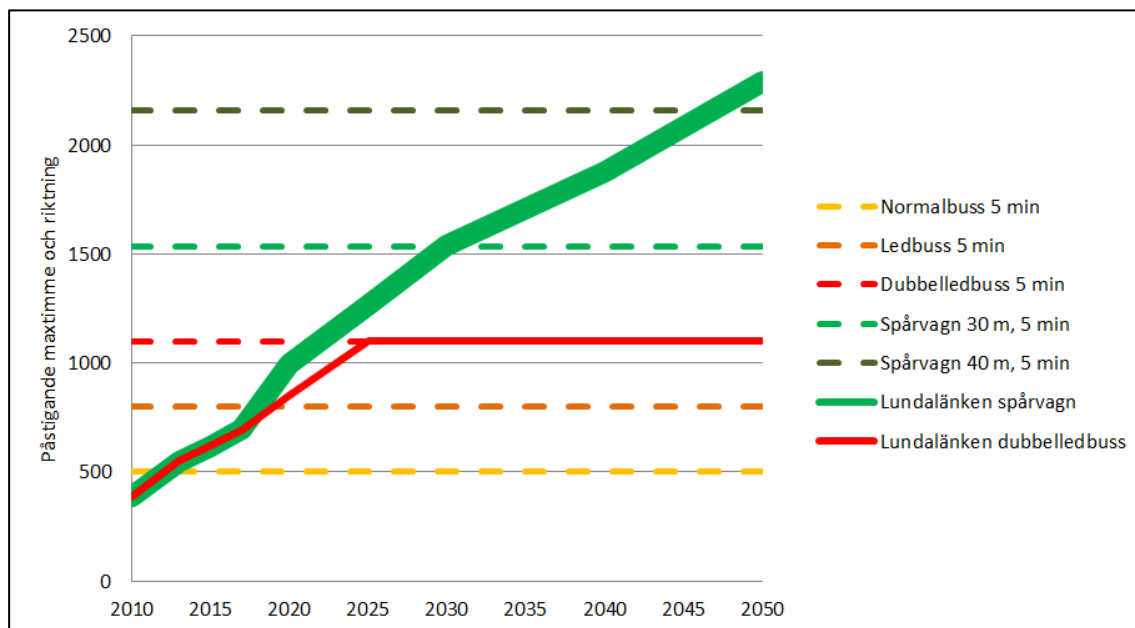


Lund C – ESS

Spårvagn kontra buss. Kapacitet, kostnader och intäkter

Resandet på Lundalänken har de senaste tre åren ökat med i snitt 12,5 % per år, från 3 500 resor per dag år 2010 till 5 000 resor per dag 2013. Maxbeläggningen är i dagsläget 550 resenärer i maxtimmen från Lund C på vardagsmorgnar.

Dagens busslösning, med en stor andel regionbusstrafik, kan trimmas till att klara cirka 1 000 resenärer i maxtimmen. En superbusslösning med dubbelledbussar i 5-minuters- trafik klarar 1 100 resenärer i maxtimmen. En spårvagnstrafik kan utvecklas till minst 2 000 resenärer i maxtimmen, utan att öka turtätheten till mer än 5-minuterstrafik. Högre turtäthet än 5-minuterstrafik ger ingen extra nytta till resenärerna, ett för stort bidrag till trängsel och svårigheter att ge linjen sin höga prioritet i korsningar.



Diagrammet visar en resandeprognos kopplat till trafikalternativens kapacitet. Prognosen grundar sig på en utveckling av hela nordöstra Lund enligt kommunens planer. Resandeutvecklingen från 2013 till 2025 motsvarar 5-6 % ökning varje år. Spårvagnsalternativet har en högre tillväxt eftersom spårburen trafik lockar fler resenärer och därmed är en spårfaktor på 20 % inkluderad. Prognosen visar att cirka år 2025 uppgår maxbeläggningen till 1 100 resenärer i maxtimmen för bussalternativet, vilket därmed är den tidpunkt då ett sådant system inte längre klarar uppdraget.

Inriktningen är att spårvagnstrafiken startar med 7,5-minuterstrafik, medan ett motsvarande bussalternativ kräver dubbelledbussar i 5-minuterstrafik. Spårvagnstrafiken kräver totalt 7 fordon, medan bussalternativet kräver 10 fordon. Trafikkostnaden för bussalternativet blir 35 Mkr per år, medan spårvagnsalternativet kostar 38 Mkr per år.

Resandeprognosen pekar på att spårvagnstrafiken har intäkter på cirka 21 Mkr per år 2020, medan bussalternativet har cirka 18 Mkr per år. Underskottet för alternativen ligger således likvärdigt på cirka 17 Mkr per år efter ett par år, samtidigt som spårvagnstrafiken har ett högre resande. Skillnad uppstår efter ytterligare tio år när resandet fortfarande kan utvecklas på spårvägen och intäkterna teoretiskt närmar sig kostnaderna, vilket bussystemet aldrig kan uppnå.