

Trafikekonomi superbuss Lund C – Lund ESS

Kostnader och intäkter för trafikdriften

2013-05-21



Innehåll

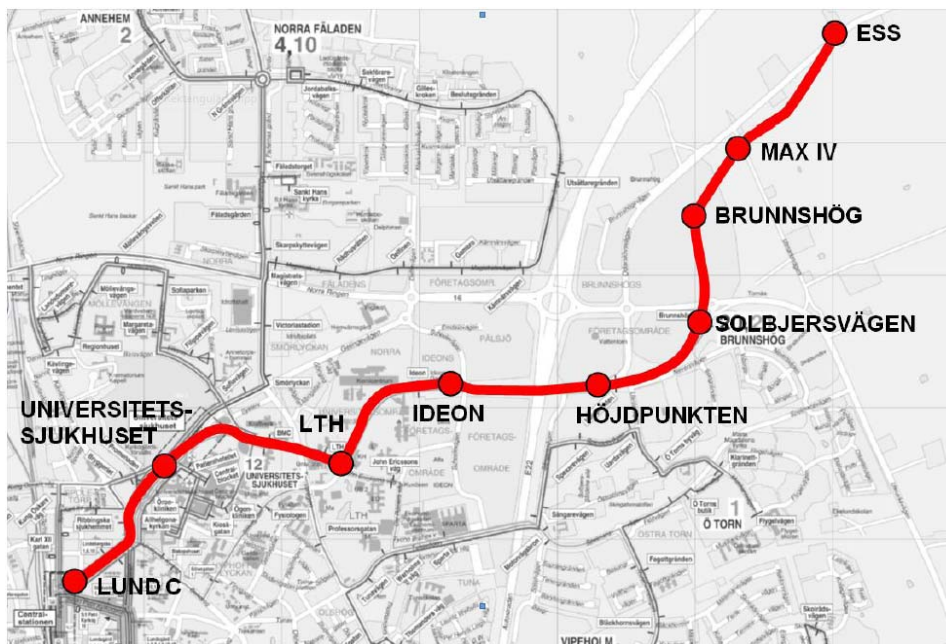
Innehåll.....	1
1. Förutsättningar.....	3
2. Resandeutveckling och intäkter.....	4
3. Produktion och kostnader.....	4
4. Summering.....	5

1. Förutsättningar

Denna PM behandlar och analyserar trafikekonomin för ett bussalternativ mellan Lunds Centralstation och Lunds nya verksamhets- och bostadsområden i nordöst. Dokumentet ska matcha motsvarande rapport angående spårvagnstrafik i samma linjesträckning:

Trafikekonomi spårvagn Lund C till Lund ESS, Kostnader och intäkter för trafikdriften, Rapport 2013:01, Version 2.3, 2013-03-25, Spårvagnar i Skåne, Vectura.

Aktuell linje går mellan Lund C och ESS via sju mellanliggande hållplatser, enligt följande karta:



2. Resandeutveckling och intäkter

Utgångsvärdet för resandeprognoserna är Lundalänkens lokala resande år 2010, som låg på cirka 3 500 resor per vardag.

Prognosen för kommande år baseras på stadens utbyggnadsplaner och fördelning av det resande som den utvecklingen genererar. Analysen i detta dokument håller sig till den traditionella metoden att framskriva dagens resebeteenden (såsom BAS för spårvagnsalternativet). För enkelhetens skull antas takten i utbyggnaderna av bostäder och verksamheter vara lika i spårvagns- respektive bussalternativet, även fast det är mest rimligt att anta att utvecklingen kommer att bli starkare med en spårburen trafik. Däremot innehåller spårvagnsalternativet en spårfaktor, som inbegriper det faktum att spårvagnstrafiken är attraktivare än busstrafiken och därmed lockar till ett mer ökat kollektivt resande. Spårvagnstrafiken kommer även att erbjuda ett par minuter kortare restid vilket också ger en skillnad i resandetillväxt mellan alternativen.

Antal resor per vardag:

	2010	2015	2017	2020	2025	2030
Spårvagn	3 500	4 900	6 900	8 100	9 400	11 300
Buss	3 500	4 900	5 500	6 500	7 500	9 000

Medelintäkten i Lund är 7 kr per resa.

Intäkt per år (Mkr):

			2017	2020	2025	2030
Spårvagn			14,5	17,0	19,5	23,5
Buss			11,5	13,5	15,5	19,0

3. Produktion och kostnader

Inriktningen är att alternativet med spårvagnstrafik har 7,5-minuterstrafik från trafikstart. En 30-metersspårvagn har en praktisk kapacitet på 130 resenärer, vilket motsvarar det maximala antal resenärer som spårvagnen kan transportera medan alla resenärer fortfarande känner att komforten är god. Teoretiskt går det att pressa in fler resenärer, men det är på en oacceptabel bekostnad av komfort, trygghet och attraktivitet. Bussalternativet har motsvarande kapacitet med dubbelledbussar i 5-minuterstrafik. En dubbelledbuss bedöms rymma 90 resenärer.

Detta utbud klarar resandeutvecklingen enligt föregående kapitel till åtminstone 2030.

I spårvagnsalternativet antas en körtid på 13-14 minuter, som tillsammans med rimlig reglertid, kräver 5 fordon, för att upprätthålla dess 7,5-minuterstrafik.

I bussalternativet förutsätts det att engagemanget inte blir lika stort för att uppnå optimal framkomlighet, delvis av det enkla skälet att buss inte har den givna och lagstadgade prioritet som spårvagn har. Busslösningen kommer inte heller kunna bli lika smidig i anslutningen till Lund C. I bussalternativet antas en körtid på 15-16 minuter, som tillsammans med rimlig reglertid, kräver 8 fordon, för att upprätthålla dess 5-minuterstrafik.

Båda alternativen har en ordentlig trafikering mellan kl 05 och 01, samt kostnader för depå inbegripna. Två reservfordon förutsätts i båda alternativen. En dubbelledbuss kostar 8 Mkr i inköp och skrivs av på tio år.

I bussalternativet är tidtabellskilometerna 550 000 per år, tidtabellstiden 28 000 timmar per år, vagntimmarna 33 000 per år och förartimmarna 38 000 per år. Fordonsunderhåll för en dubbelledad buss är 6,72 kr/km.

Trafikkostnaderna är inklusive kapitalkostnader för fordon och depå, men exklusive kostnader för infrastruktur. Kalkylräntan är 4 %.

Trafikkostnaden för bussalternativet blir 35 Mkr per år, medan spårvagnsalternativet kostar 38 Mkr per år.

4. Summering

Följande tabell summerar intäkterna och kostnaderna enligt föregående två kapitel.

Resultat per år (Mkr):

	2017	2020	2025	2030
Spårvagn	-23,5	-21,0	-18,5	-14,5
Buss	-23,5	-21,5	-19,5	-16,0

Underskotten är likvärdiga mellan alternativen, med fördel för spårvagnsalternativet. Spårvagnsalternativet hanterar därtill ett större resande och utgör därmed ett större bidrag till att uppnå både samhälls- och verksamhetsmål.