



Vänsterpartiet

Stockholms läns landsting
2008-12-09

Motion av Gunilla Roxby Cromvall m.fl. om att återinföra trådbussar i Stockholms innerstad

Det är trångt i trafiken och i takt med att Stockholm växer ökar trängseln, både på gatorna och i kollektivtrafiken. I många fall går det snabbare att gå än att åka kollektivt. Så ska det inte vara. Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli mer effektiv, inte minst i innerstan. På hårt belastade linjer är spårvagn det bästa alternativet, men att bygga spårvägslinjer är dyrt och tar tid, inte sällan tiotals år. Och vi behöver bättre kollektivtrafik nu, annars riskerar bilen att vinna ytterligare marknadsandelar från kollektivtrafiken. I väntan på att spårvägsutbyggnader kan genomföras bör man studera andra alternativ för att öka kapaciteten på kortare sikt.

Många städer i Europa, t.ex. Zürich och Lyon, satsar idag på elektriska fordon i form av trådbussar eller "trams on wheels". I Sverige har Landskrona byggt en kortare linje som togs i drift 2003. Även andra svenska städer, t.ex. Jönköping, har långt framskridna planer på trådbussystem. Elfordon har sannolikt framtiden för sig och kontaktledningstråd fortfarande det bästa, ja kanske det enda tillgängliga, sättet att driva elfordon i linjetrafik.

På grund av de senaste årens kostnadsutveckling har SL:s utgifter för ny- och reinvesteringar skjutit i höjden. Spårväg Syd, tunnelbana till NKS, Tvärbana Norr till Solna och Saltsjöbanans upprustning är angelägna investeringar som kostar mycket pengar. Samtidigt är även Stockholms innerstad i behov av förstärkningar av kollektivtrafiken.

Ett trådbussnät är billigare att bygga än ett spårvägssystem och driftkostnaden är lägre än för både spårvagn och buss. En eldriven trådbuss har en mycket hög verkningsgrad jämfört med en buss med förbränningsmotor, oavsett om den senare drivs på etanol, diesel eller biogas. Dessutom kan man mata tillbaka energi vid bromsning och i nedförsbackar, vilket sammantaget ger ett mycket energieffektivt system. Energiförbrukningen är faktiskt i nivå med spårvagnen och innebär en 60-procentig energibesparing jämfört med biogasbussen (ca 1.8-2.5kWh/km jämfört med 4.0-5.6kWh/km). Trådbussar är tysta, miljövänliga - ur både ett lokalt och globalt perspektiv - och fordonen finns som lagervara hos flera stora fordonstillverkare. Moderna trådbussar är rymliga och bekväma och accelererar snabbt utan buller och avgaser.

Bristande flexibilitet framhålls ofta till trådbussens nackdel. Detta kan delvis vara riktigt utifrån trafikutövarens perspektiv, men ur ett trafikantperspektiv är bristen på flexibilitet

snarare en fördel, då den ökar förutsägbarheten i kollektivtrafiken. Resenärerna vill ha en pålitlig tidtabell och linjedragningar som inte ändras alltför ofta. Detta kallas allmänt för ”spårvägseffekten” och är en av faktorerna som gör spårbunden trafik populärare än buss. Dessutom finns det idag trådbussar i form av plug in-hybrider som kan köras kortare sträckor på batteridrift, vilket kraftigt ökar flexibiliteten.

Vi vill därför att man snarast ser över möjligheterna att trafikera vissa delar av Stockholms innerstad med trådbussar i separerade körfält. Lämpliga linjer att konvertera till trådbusstrafik är stombusslinjerna 1 - 4 eller andra linjer som idag är hårt belastade. Dessa kan vid senare tillfälle konverteras till spårväg. Med ett modernt trådbussystem i innerstan får Stockholm en kapacitetsstark, bekväm och kostandseffektiv busstrafik som är fri från buller och avgaser. Det tjänar både miljön och alla stockholmare på.

Vänsterpartiet föreslår Landstingsfullmäktige besluta:

att uppdra åt SL att snarast utreda förutsättningarna för inrättandet av ett nät med eldrivna fordon i form av trådbussar i Stockholms innerstad.

Gunilla Roxby Cromvall (v)

Håkan Jörnehed (v)

Saime Bilici (v)

Jan Strömdahl (v)

Sverre Launy (v)

Thomas Magnusson (v)

Birgitta Sevefjord (v)

Mats Skoglund (v)

Gilda Cordóva Osorio

Sanna Jansson-Wiberg (v)