



Vänsterpartiet

Stockholms läns landsting
2011-05-03

Motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) om att landstinget ska utreda kostnaderna för trängseln i trafiken

I takt med att bilåkandet ökar i Stockholms län växer problemen med köer och trängsel. Detta drabbar inte minst kollektivtrafikens fordon i form av längre körtider och sämre punktlighet. I en studie som nyligen gjorts av institutionen för teknik och samhälle vid Lunds universitet framkommer att körtiderna för stombusslinjerna 1-4 ökade mellan åren 2004-2008, trots att antalet påstigande inte ökat. Enligt studien var större delen av turena på stombusslinje 4 försenade. Punktligheten minskade också utmed linjen eftersom förseningar ackumuleras. Den totala punktligheten för busslinjerna 1-4 var under mätperioden bara 82 procent. Också bussarnas regularitet var dålig, vilket är än mer allvarligt. Ofta kommer två eller fler bussar i tät följd, vilket innebär lång väntan på nästa avgång.

När stombusstrafiken planerades var målet att nå en genomsnittlig hastighet på 18km/h inklusive hållplatsstopp. Detta mål har inte uppnåtts, utan hastigheten är idag så låg som 4km/h på vissa delsträckor. De framkomlighetsåtgärder som vidtagits i form av kollektivkörfält och signalprioritering har inte varit tillräckliga. Signalprioriteringen fyller inte heller sin funktion eftersom bussar ofta fastnar i trafiken innan de når fram till trafiksignalerna.

Införandet av trängselskatt i Stockholm har däremot påverkat framkomligheten positivt på vissa linjer. För busstrafiken till/från innerstaden har körtiderna minskat, medan målen för framkomlighet i innerstan däremot inte har nåtts. Detta beror sannolikt på att biltrafikflödena i Stockholms innerstad inte minskat såsom förväntat efter trängselskattens införande.

Framkomlighetsproblemen drabbar inte bara den enskilde resenären utan får även samhällsekonomiska konsekvenser. Enligt vedertagna beräkningsmodeller kostar varje förseningstimme samhället 400 kronor per resenär i genomsnitt. Utöver detta uppstår ett antal direkta och indirekta kostnader för SL och trafikoperatörerna i form av behov av fler fordon, mer personal och högre bränsleåtgång per producerad personkilometer. Dessutom innebär långa restider att kollektivtrafikens attraktivitet minskar, vilket leder till minskat kollektivtrafikresande och därav följande uteblivna biljettintäkter.

I den Österrikiska staden Salzburg har trafikbolaget StadtBus utrett vilka faktiska kostnader som trängseln i trafiken medför för kollektivtrafiken. En sådan beräkning bör även genomföras av Stockholms läns landsting. Genom att sätta en prislapp på bilköerna får man

en bättre grund att stå på vid planeringen av trafiken, både när det gäller SL:s egen utbudsplanering och vid den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Beräkningarna kan också utgöra grund för trängselskattesystemets utveckling. Då en fullsatt buss rymmer nästan lika många resenärer som 100 bilar med normal personbeläggning, innebär åtgärder som resulterar i bättre framkomlighet för busstrafiken stora vinster för samhället.

Vänsterpartiet föreslår Landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt Trafiknämnden att utreda hur stora ekonomiska kostnader som trängseln i trafiken medför för landstinget,

att uppdra åt Trafiknämnden att tillsammans med Stockholms stad och andra berörda parter initiera en utredning som undersöker de sammantagna samhällsekonomiska konsekvenserna av trängseln i trafiken.

Gunilla Roxby Cromvall (V)