

**Motion 2008:39 av Gunilla Roxby Cromvall m fl (V) om att återinföra trådbussar i Stockholms innerstad**

**Vänsterpartiet** föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att* bifalla motionen.

Vi välkomnar alla nya spårutbyggnader i Stockholms län och ser inte att dessa står i motsats till utveckling av övrig kollektivtrafik. Kollektivtrafiken måste ses som en samverkande helhet, där satsningar på spårvagn och andra trafikslag kompletterar varandra.

Vid sidan av tunnelbana och spårväg kommer vissa sträckor alltid att behöva trafikeras av bussar och då är eldrivna fordon ett miljövänligt alternativ. För att minska sårbarheten och täcka det framtida behovet av icke-fossila drivmedel måste både biogas, etanol, hybridteknik och eldrift användas för drift av SL:s bussar.

Frågan om återinförande av trådbussar i Stockholm förtjänar en grundlig utredning. Bland annat bör kostnaden för infrastruktur, energiförbrukning, miljövinster etc. utredas i detalj. Att många andra städer i Europa, bl.a. Zürich och Lyon, satsar på elektriska fordon i form av trådbussar eller "trams on wheels" bör ses som ett tecken på att fordonstypen kan vara ett intressant alternativ även i Stockholms kollektivtrafik.

Elfordon har sannolikt framtiden för sig och kontaktledningstråd är fortfarande det bästa, ja kanske det enda tillgängliga, sättet att driva elfordon i linjetrafik. Oavsett om bussarna drivs av el eller andra bränslen är separerade busskörfält en förutsättning för en väl fungerande busstrafik i Stockholm. Innerstadstrafiken har ett stort resandeunderlag och hög turtäthet, vilket motiverar utbyggnaden av nödvändig infrastruktur för elektrisk drift av bussar.

Att helt kunna förlita sig på batteridrift är sannolikt något som ligger många år framåt i tiden. Redan i slutet av 70-talet avfärdade SL trådbussatsningar med hänvisning till att batterifordon snart skulle finnas tillgängliga. Försök gjordes under början av 80-talet med två batteribussar i trafik, men dessa försök fick snart avbrytas och planerna

2010-01-19

Ärende 20

på elektriska bussar lades därmed på hyllan. Nu riskerar historien att upprepas.

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 spårbinden trafik och trådbuss populärare än konventionella bussar. Dessutom finns det, som anges i motionen, idag teknik för energilagring i batterier, s.k. supercaps som möjliggör körning utan kontaktledning på kortare sträckor. Detta förenklar sannolikt utbygganden av ett trådbussystem.

Trådbussar är tysta, miljövänliga och relativt billiga och finns som lagervara hos flera stora fordonstillverkare. På hårt belastade linjer är spårvagn sannolikt det bästa alternativet, men att bygga spårvägslinjer är dyrt och tar tid, inte sällan tiotals år. Och vi behöver bättre och mer miljövänlig kollektivtrafik nu, annars riskerar bilen att vinna ytterligare marknadsandelar från kollektivtrafiken.