

Landstingsstyrelsen

## **Motion 2011:18 av Gunilla Roxby Cromvall (V) om att landstinget ska utreda kostnaderna för trängseln i trafiken**

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

### **Ärendebeskrivning**

Motionären föreslår att ett utredningsarbete inleds för att utreda kostnaderna för trängseln i trafiken.

### **Förslag till beslut**

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.*

### **Landstingsrådsberedningens motivering**

Alliansen genomför rekordsatsningar på kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken rustas upp och byggs ut i takt med att länet växer. Därför är det också viktigt att underhålla och bygga ut vägnätet för att öka kapaciteten och minska trängseln. Arbetena på Stockholms vägar och gator gör att staden blir mer framkomlig, vilket i slutändan även kommer resenärerna till del. Under byggtiden uppstår naturligt en del problem som även drabbar kollektivtrafiken. Planeringen och upprustningen för framtiden är ett måste ifall länet även i fortsättningen ska ha en kollektivtrafik och infrastruktur att lita på. Därför har Alliansen i landstinget tillsammans med Stockholms stad även tagit fram en spår- och stomnässtrategi för att på bästa sätt kunna planera in framtidens kollektivtrafik i väg- och gatunätet.

Framkomligheten påverkar den enskilde resenären, men även samhället i stort. Trängseln på vägar och gator ger naturligtvis upphov till en rad kostnader för Stockholms läns landsting. En teoretisk uppskattning av landstingets ökade drifts- och investeringskostnader på grund av busstrafikens

försämrade körtider baserat på uppgifter från ATR-systemet uppgår till cirka 350 miljoner kronor under 2011. Kostnaderna för trängseln i vägsystemet uppstår i första hand i innerstaden med cirka 25 procent av kostnaderna för hela länet.

Trafiknämndens förvaltning samarbetar därför intensivt med Trafikverket, Stockholms stad, TMR och Länsstyrelsen när det gäller vilka metoder och analyser som ska användas och genomföras inför den kommande statliga åtgärdsplaneringen.

Trafiknämndens förvaltning samarbetar även kontinuerligt med länets 26 kommuner när det gäller bussarnas framkomlighet. Entreprenörerna hanterar en stor del av de kortsiktiga framkomlighetsfrågorna, medan förvaltningen ansvarar för de strategiska och långsiktiga frågorna.

Alliansen kommer inte att tumma på vare sig punktligheten eller framkomligheten för kollektivtrafiken i Stockholms län. Därför ser Alliansen till att lämpliga åtgärder för att minska trängselns negativa inverkan på kollektivtrafiken både i det långa och korta perspektivet tas fram. Resenärerna ska även i fortsättningen kunna lita på att bussarna kommer och går i tid.

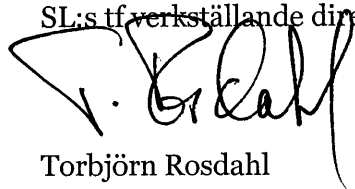
### Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 januari 2012

Motion

Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 januari 2012

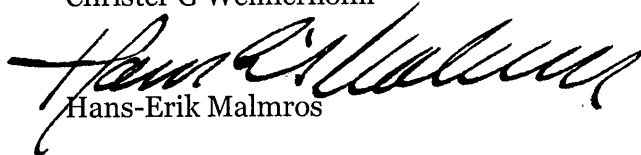
SL:s tf verkställande direktörs utlåtande den 4 januari 2012



Torbjörn Rosdahl



Christer G Wennerholm



Hans-Erik Malmros

Landstingsstyrelsens förvaltning

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2012-01-30

LS 1105-0704

Landstingsstyrelsen

Ankom Stockholms läns landsting
2012 -02- 0 1
Dnr. <u>LS 1105-0704</u>

*Rotel TTT***Yttrande över motion 2011:18 av Gunilla Roxby  
Cromvall (V) om landstingets kostnader för trängsel i  
trafiken****Ärendebeskrivning**

I motionen föreslås landstingsfullmäktige besluta att ge Trafiknämnden i uppdrag att utreda hur stora ekonomiska kostnader som trängseln i trafiken medför landstinget, samt att tillsammans med Stockholms Stad och övriga berörda parter utreda de samhällsekonomiska kostnaderna.

**Beslutsunderlag**

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 30 januari 2012

Motion 2011:18

Tjänsteutlåtande från Trafiknämndens förvaltning den 4 januari 2012

Trafiknämndens protokollsutdrag den 24 januari 2012, § 6

V-ledamöternas reservation

**Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att anse motionen besvarad.***Förvaltningens förslag och motivering**

Motionen anger att varje förseningstimme i kollektivtrafiken kostar samhället 400 kronor per resenär i genomsnitt. Utöver det uppstår ett antal direkta och indirekta kostnader för SL och trafikoperatörerna. Långa restider innebär att kollektivtrafikens attraktivitet minskar. Motionen föreslår därmed att det ska utredas vilka faktiska kostnader som trängseln i trafiken medför kollektivtrafiken, för att få en bättre grund att stå på vid planeringen av trafiken.

Trafiknämnden medger i sitt yttrande att trängseln i kollektivtrafiken har företags- och samhällsekonomiska konsekvenser samt att trängseln gör kollektivtrafiken mindre attraktiv för resenärer och potentiella resenärer.

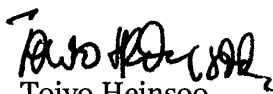
Enligt yttrandet samarbetar SL med övriga aktörer i länet. Inom EU-projektet SATSA har det tagits fram en ny metod som tar hänsyn till förseningar och trängsel i kollektivtrafiken. Metoden har lämnats över till SL som kommer att utreda möjligheterna för att implementera den.

Yttrandets slutsats är att det finns medel att spara genom att förbättra framkomligheten för busstrafiken. Det arbete som bedrivs i samarbete med länets kommuner och regionala aktörer svarar upp mot motionärens uppdrag till trafiknämnden.

Med hänvisning till det yttrande som Trafiknämndens förvaltning har lämnat anser förvaltningen att motionen ska anses besvarad.

### **Miljökonsekvenser av beslutet**

I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och bedömningen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbeskrivning i detta ärende.

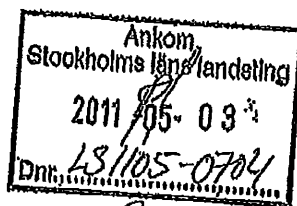


Toivo Heinsoo  
Landstingsdirektör



Vänsterpartiet

Stockholms läns landsting  
2011-05-03



Rote III

2011:18

### 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 turerna 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 tätt 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 sammanfattade samhällsekonomiska konsekvenserna av trängseln i trafiken.

  
Gurilla Roxby Cromvall (V)

Trafiknämnden

 PROTOKOLLSUTDRAG  
 2012-01-24

Nr 2/2012

Kl 14.30 - 17.00

§§ 6

**Trafiknämndens sammanträde 24 januari 2012**

Datum för justering: §§ 4-8 samt §§ 10 justeras den 24 januari, övriga §§ justeras

Datum för anslag:

Christer G Wennerholm

Erika Ullberg

Plats

SL:s kontor Lindhagensgatan 100, lokal T-centralen

**Närvarande****Ledamöter**
 Christer G Wennerholm (M)  
 Erika Ullberg (S)  
 Stella Fare (FP)  
 Carl Grufman (M)  
 Lennart Kalderén (M)  
 Kristoffer Tamsons (M)  
 Harry Bouveng (M)  
 Lars Carlsson (C)  
 Michael Stjernström (KD)  
 Nanna Wikholm (S)  
 Curre Hansson (S)  
 Adnan Can (S)  
 Yvonne Blombäck (MP)  
 Gunilla Roxby Cromvall (V)
**Ordförande**
 1:e vice ordförande  
 2:e vice ordförande
**Ersättare**
 Jan Holmberg (M) (tjänstgör)  
 Leif Gripestam (M)  
 Anette Hellström (M)  
 Frida Jacobsson (M)  
 Olov Lindquist (FP) (tjänstgör)  
 Christoffer Fagerberg (FP)  
 Karl Henriksson (KD)  
 Lukas Forslund (C)  
 Christina Brofalk (C)  
 Gun Eriksson (S) (tjänstgör)  
 Susanne Lund (S)  
 Rolf Lindell (S)  
 Anita Johansson (S)  
 Annika Hjelm (MP)  
 Anna Sehlin (V)
**Ej närvarande****ledamöter**
 Lennart Rohdin (FP)  
 Cecilia Löfgreen (M)  
 Staffan Holmberg (S)
**Ersättare**
 Pehr Granfalk (M)  
 Niklas Palmér (S)

2012-01-24

Nr 2/2012

**Närvarande****Politiska tjänstemän**

Hannes Holmér (M)  
Kathrin Österlund (S)  
Jesper Svensson (FP)  
Petri Salonen (C)  
Robertho Settergren (KD)  
Manne Schmitz (V)  
Hampus Rubaszkin (MP)

**Tjänstemän**

Anders Lindström  
Madeleine Raukas (SL)  
Björn Holmberg (SL)  
Ragna Forslund (SL)  
Niklas Personne (SL)  
Jens Plambeck (SL)  
Sara Catoni (SL)  
Kristina Boström (WÅAB)

**Övriga**

Arne Grundberg

---

**§ 6****Yttrande över motion 2011:18 om att landstinget ska utreda kostnaderna för trängseln i trafiken**  
*(TN 1105-135)*

I ärendet förelåg skrivelse 2012-01-04 från SL:s vd.

**YRKANDEN**

- 1.) bifall till SL:s vd:s förslag till beslut
- 2.) bifall till V- och MP-ledamöternas förslag till tilläggsbeslut, bilaga 1

Ordförande ställde proposition om yrkandena och fann att trafiknämnden bifallit SL:s vd:s förslag.

**BESLUT****Trafiknämnden beslöt**

- att godkänna verkställande direktörens förslag till yttrande samt översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning; samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad.

---

Vid protokollet

Sara Catoni

---

Utdragsbestyrkande  
Ingela Svanberg Ohlsson



VÄNSTERPARTIET  
MILJÖPARTIET DE GRÖNA

TN 1105-135  
BILAGA 1

## FÖRSLAG TILL BESLUT

2012-01-24  
Ärende nr 7 (TN 1105-135)

### Yttrande över motion 2011:18 om att landstinget ska utreda kostnaderna för trängseln i trafiken

I det svar som ges på motionen anges att trängseln ger en teoretiskt uppskattad merkostnad för Stockholms läns landsting på ca 350 Mkr. Till detta kommer de kostnader som följer av att kollektivtrafikens attraktivitet minskar med längre restider. Om framkomligheten kan förbättras sparar SLL avsevärda summor som kan komma resenärerna till del i form av utbyggd kollektivtrafik och sänkta taxor.

Utöver de kostnader som belastar SLL direkt, medför förlängda restider stora samhällsekonomiska kostnader som drabbar såväl privatpersoner som privata och offentliga arbetsgivare. Enligt vedertagna beräkningsmetoder kostar varje förseningstimme samhället 400 kr per resenär.

Tyvärr präglas SL:s sätt att hantera framkomlighetsfrågorna av passivitet, där uppfattningen tycks vara att problemen ska lösas av någon annan, i det här fallet Trafikverket och länets kommuner. SL bör mer aktivt föreslå åtgärder som kan förbättra kollektivtrafikens framkomlighet, såsom begränsningar av kantstensparkering på gator med dålig framkomlighet, bättre signalprioritering, bötfällning av dubbelparkerade bilar, fler separerade körfält etc. Detta bör vara en självklar del av SL:s lång- och kortsiktiga trafikplanering.

### Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att föreslå Landstingsfullmäktige att bifalla motionen.

Trafiknämnden

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum  
2012-01-04

Identitet  
TN 1105-135

*Handläggare:*  
Jens Plambeck  
08-686 1651

## **Yttrande över motion 2011:18 om landstingets kostnader för trängsel i trafiken**

### **Bakgrund**

Gunilla Roxby Cromvall (V) motionerar om att uppdra åt Trafiknämnden (TN) att utreda hur stora ekonomiska kostnader som trängseln i trafiken medför landstinget. Vidare uppdras TN 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) skriver i motionen att framkomlighetsproblemen för busstrafiken inte enbart drabbar den enskilde resenären utan får även samhällsekonomiska konsekvenser.

### **SL:s huvudsakliga ståndpunkter**

Trängseln på gator och vägar i Stockholms län ger upphov till en lång rad kostnader för landstinget. En teoretisk uppskattning av landstingets ökade drifts- och investeringskostnader på grund av busstrafikens försämrade körtider baserat på uppgifter från ATR-systemet<sup>1</sup> uppgår till cirka 350<sup>2</sup> Mkr under 2011. Trängseln medför i första hand kostnader på grund av att fler bussar behövs när körtiderna blir längre. Förutom att bussarna får en längre körtid medför trängseln i vägsystemet även att kollektivtrafiken får en sämre punktlighet, vilket i sin tur ger sämre regularitet. Den försämrade regulariteten medför sannolikt ett något större behov av bussar. Det är svårare att planera tidtabeller och hur många bussar som behövs om det finns en risk för att bussarna fastnar i bilköer och därigenom klumpas ihop.

Kostnaderna för trängseln i vägsystemet uppstår i första hand i innerstaden med cirka 25 % av kostnaden för hela länet. Detta trots att antalet vagnskilometer i innerstaden bara är 10 % av länets totala vagnskilometer.

<sup>1</sup> ATR är ett system för automatisk trafikräkning som finns monterat på ca 275 fordon i Stockholms län, vilket motsvarar ca 10 % av alla bussar, lokalbanor och pendeltåg.

<sup>2</sup> 350 Mkr omfattar kostnaden för att bussarna får kortare körtider och därigenom färre fordonstimmar. Bedömningen är exklusive landstingets kostnader för värvade resenärer till följd av de förkortade restiderna i kollektivtrafiken. De värvade resenärer ger upphov till ökade biljettintäkter, men också ökade driftskostnader. Summan av dessa intäkter och kostnader bedöms vara marginella i förhållande till kostnaden för bussarnas körtid.

Förutom ökade drifts- och investeringskostnader på grund av bussarnas försämrade körtider har landstinget troligtvis även andra kostnader på grund av trängseln i vägsystemet. Dåliga restider och dålig tillförlitlighet gör kollektivtrafiken mindre attraktiv vilket påverkar såväl antalet som reser kollektivt som bilden av kollektivtrafiken hos både de som reser och de som väljer att inte göra det.

Vid sidan av de företagsekonomiska aspekterna på trängsel som beskrivits ovan finns även samhällsekonomiska. SL samarbetar tillsammans med övriga aktörer i länet kring dessa frågor. Inom EU-projektet SATSA<sup>3</sup> har det exempelvis tagits fram en ny metod som på ett bättre sätt än idag tar hänsyn till förseningar och trängsel i kollektivtrafiken i de samhällsekonomiska nytto-kostnadsanalyser som regelbundet genomförs av SL och Trafikverket. Metoden har lämnats över till SL som under 2012 kommer att utreda möjligheten att implementera den eller delar av den i samsmodellen<sup>4</sup>.

Inför kommande statliga åtgärdsplanering samarbetar SL, Trafikverket, Stockholms stad, TMR och Länsstyrelsen när det gäller vilka metoder och analyser som ska användas och genomföras. I detta arbete ingår samhällsekonomiska bedömningar samt att anpassa modellerna så att de på ett så korrekt sätt som möjligt speglar förhållandena i Stockholm, bland annat med avseende på trängsel.

### **Ansvarsförhållanden**

Ansvaret för hur gatan utformas och därmed vilken prioritet busstrafiken får ligger hos väghållaren. SL har därmed länets 26 kommuner samt Trafikverket att samarbeta med när det gäller bussarnas framkomlighet. Entreprenörerna hanterar en stor del av de kortsiktiga framkomlighetsfrågorna. Medan SL ansvarar för de strategiska och långsiktiga frågorna. Dessa frågor diskuteras bland annat på kommunmöten mellan SL och enskilda kommuner. Det finns vidare ett samarbete mellan Trafikverket, SL, Solna stad och Stockholms stad där kontinuerlig dialog sker.

---

<sup>3</sup> Verktyg för effektiva planeringsprocesser.

<sup>4</sup> SL:s modell för samhällsekonomisk bedömning.

### **Slutsatser**

Sammantaget gör SL bedömningen att det finns medel att spara genom att förbättra framkomligheten för busstrafiken. SL anser att det arbete som bedrivs i samarbete med länets kommuner och regionala aktörer svarar upp mot motionärens uppdrag till TN. Det är angeläget att SL fortsätter samarbeta med länets väghållare för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna verkställande direktörens förslag till yttrande samt att översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

Anders Lindström  
Verkställande direktör

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling

### **Bilaga**

Motion 2011:18 om att landstinget ska utreda kostnaderna för trängseln i trafiken