

# Interpellation:

## När och hur får bussarna bättre tågpassning?

**Kommunfullmäktige 15 april 2024**

Till kommunstyrelsens ordförande

*(Väl medvetna om att frågan är aktiv i kommunstyrelsen så väljer vi att lägga vår planerade interpellation ändå)*

Det finns fördelar med att åka kollektivtrafik i förhållande till bil. Förstås att släppa ut mindre växthusgaser men också praktiska genom att restiden kan läggas på att arbeta, studera eller för den delen att titta på en film istället för att köra en bil. Ett pendlarhushåll kan välja att ha en bil eller ingen bil alls om det går att pendla kollektivt.

Det finns nackdelar med att åka kollektivtrafik. En av de mer plågsamt uppenbara är tågförsening och den då bristande passningen mot kompletterande busstrafik. Den osäkerheten i hur lång tid resan tar är en negativ faktor i beslutet att ställa bilen eller som potentiell pendlare att inte skaffa en bil.

Som vi förstår det beror den bristande passningen bland annat på att bussarna rent fysisk även kör andra linjer, som då inte kan försenas på grund av tåget.

### Därför önskar vi svar på följande frågor

1. Vad skulle det kosta per år att ha bussar som uteslutande kör Läggesta - Mariefred, Läggesta - Stallarholmen, Läggesta - Åkers styckebruk, med specifik uppgift att flexibelt passa tågen?
2. Är det omöjligt för Strängnäs kommun att komplettera busstrafiken snabbare än genom den ordinarie tilläggsbeställningen?
3. Skulle en stadsbusslinje i Mariefred kunna vara ett delsvar på fråga 1? Vad skulle det då kosta?

David Aronsson

Yvonne Knuutinen

Merja Kylmämaa





## Svar på interpellation från David Aronsson (V), Merja Kylmämaa (V) och Yvonne Knuutinen (V) om när och hur bussarna får bättre tågpassning

Vänsterpartiet har genom David Aronsson, Yvonne Knuutinen och Merja Kylmämaa ställt frågor avseende utvidgning av kommunens busstrafik.

När det gäller frågor om kostnader för utökad busstrafik beror de i huvudsak på faktorer som i vilken grad turer förlängs eller tillkommer, hur många turer det rör sig samt huruvida en ny buss måste köpas in. En expansion av trafik beslutas normalt inom ramen för den ordinarie trepartsprocessen. Där är Region Sörmland trafikhuvudman och där representeras även Strängnäs kommun samt Bergkvara buss AB. Kommunen kan inte ensam genomföra förändringar utan de förutsätter att parterna enas.

### Fråga 1:

*Vad skulle det kosta per år att ha bussar som uteslutande kör Läggesta - Mariefred, Läggesta - Stallarholmen, Läggesta - Åkers styckebruk, med specifik uppgift att flexibelt passa tågen?*

### Svar:

Frågan går egentligen inte att svara på i nuvarande form. Kostnaden beror på hur och i vilken utsträckning trafiken utvidgas. För att erhålla en uppfattning om vilken storleksordning beloppen rör görs dock en del grundantaganden.

- a) Vardagar 10 turer per dag under 250 dagar årligen fördelade under peaktiderna, alltså morgon och eftermiddag/kväll.
- b) Priserna visas sådana de är enligt trafikavtalet, alltså utan indexuppräknings.
- c) Den tillkommande trafiken bedöms inte kunna köras med befintlig fordonsflotta. Tillkommande kostnader för en landsortsbuss: 400 000 kr/st.
- d) Priserna utgår från de som avser ordinarie linjetrafik på bestämda tider. Priserna tar alltså inte hänsyn till den flexibilitet som sannolikt efterfrågas där en buss ska kunna vänta in tåg som är försenade exempelvis. Då tillkommer extra kostnader till beloppen nedan.
- e) Exemplet förutsätter att det är praktiskt möjligt att sätta in tre extra bussar vid Läggesta station i peaktider, samt att det är tillräckligt. Hur detta förhåller sig i praktiken är inte närmare undersökt i detta skede.



1. Läggesta – Mariefred – Läggesta: 622 500 kr + 400 000 kr = 1 022 500 kr.

2. Läggesta – Stallarholmen – Läggesta: 167 500 kr + 400 000 kr = 2 075 000 kr.

3. Läggesta – Åker – Läggesta: 592 500 kr + 400 000 kr = 995 000 kr

Total kostnad i exemplen ovan: 4 092 500 kr.

Observera att den verkliga summan med efterfrågad flexibilitet kommer bli högre.

### **Fråga 2:**

*Är det omöjligt för Strängnäs kommun att komplettera busstrafiken snabbare än genom den ordinarie tilläggsbeställningen?*

### **Svar:**

Nej, det är inte omöjligt. När det gäller mindre förändringar inom ramen för det gällande avtalet kan förändringar ske snabbare. I andra fall hanteras önskemålen inom ramen för den ordinarie trafikplaneringsprocessen som tillköp. Som en separat uppgift är ledtiden för att ta in en ny buss ungefär ett år. När det gäller sådana förändringar som denna interpellation avser hanteras de enligt den ordinarie processen.

### **Fråga 3:**

*Skulle en stadsbusslinje i Mariefred kunna vara ett delsvaret på fråga 1? Vad skulle det då kosta?*

### **Svar:**

Ja, det är möjligt att en stadsbusslinje kan vara en del av svaret på fråga 1. I trepartssamverkan har dock inte något behov av en sådan ännu ansetts finnas inom de närmaste åren. En sådan förändring hanteras i den ordinarie trepartssamverkansprocessen.

Kostnaden går inte att uppskatta utan en närmare precisering av frågan. En stadsbuss kostar cirka 610 000 kr att köpa in. Sedan beror det helt på hur en stadstrafik i Mariefred kommer att utformas. En modest uppskattning kan resultera i en kostnad om minst 1 000 000 kr för en ren stadstrafik.

### **Sammanfattning**

Interpellationen kan bara besvaras väldigt ungefärligt och med risk för tolkningsfel. Med den reservationen blir den totala kostnaden för efterfrågad trafikutvidgning 5,5 – 8 mkr.



Jacob Högfeldt (M)  
Ordförande kommunstyrelsen