



82 ledtrådbussar trafikerar nio trådbusslinjer som betjänar 150 000 invånare och alla turister som besöker Salzburg.

Tydlig prislapp på bilköer

De politiskt ansvariga i Salzburg har fått uppgifter från stadens trafikbolag om vad det kostar att

ha bussarna stående i bilköer. Alternativen är fler egna körfält, fler bussar eller utglesning. Svårt val?

Av Leif Stolt

Kollektivtrafiken i Salzburg domineras av trådbussar. Sammanlagt 82 ledtrådbussar trafikerar nio trådbusslinjer som betjänar 150 000 invånare och alla turister som besöker "Mozartstaden".

I likhet med de flesta större städer är trafiken ofta mer eller mindre stillastående under högrafiktiderna.

Situationen i Salzburg kompliceras av ytterligare en faktor: turistande bilister under regniga sommark dagar. Det senare beror på att när det regnar väljer många turister att se den vackra staden från en torr bil i stället för att gå i regnet, med trafik kaos som följd. I början av augusti förekom förseningar på upp till 55 minuter på de värst drabbade trådbusslinjerna.

Kollektivtrafiken drabbas hårt vid dessa kösituationer men kan inte räkna med någon förbättring genom exempelvis nya kollektivkörfält eftersom det stora konservativa partiet Österreichische Volkspartei, ÖVP, är emot kollektivkörfält.

ÖVP anser att kollektivkörfält försvarar för bilismen (stämmer i och för sig) och därför inte bör införas.

Detta påminner om uttalanden från ett tidigare gatuborgarråd i Stockholm, så man kan notera att politiker kan vara rätt lika

trots att de verkar på ett så långt avstånd från varandra.

Trafikbolaget StadtBus, som är en del av stadens förvaltning, har nu satt en prislapp på vad det kostar att behålla dagens intervall mellan bussarna under 2011 och 2012.

Det krävs ytterligare tre trådbussar i trafik till en kostnad av 322 612 euro per buss och år. Staden måste således bidra med ca en miljon euro (nästan tio miljoner kronor) per år under 2011 och 2012 utan att få ökade intäkter. 2013 beräknas behovet bli större.

Tre alternativ redovisas för ägarna:

- ❖ tillskott med en miljon euro per år för att behålla turtätheten
- ❖ glesa ut trafiken
- ❖ öka framkomligheten för trådbussarna för att behålla tidtabellen utan ytterligare kostnader.

Politikerna lär inte bli glada över att få dessa tre tydliga alternativ som alla är obehagliga på något sätt.

Det är ovanligt att ett trafikbolag redovisar en kostnad för bilköerna, och därtill serverar tydliga alternativ för hur man kan



Sammanlagt 20 ledtrådbussar levereras under åren 2009–2012 från Solaris, med elektrisk utrustning från Cegelec, modell Solaris 18/Cegelec.



Många sträckor i centrala Salzburg är trånga; det finns flera passager genom eller under hus som på denna bild.

gå vidare. Det vore önskvärt om fler trafikbolag gjorde på samma sätt, nämligen visa politiker och allmänhet vad bilköer kostar.

Lång tradition

Kring starten av trådbusstrafiken i Stockholm år 1941 finns det en vandringsägen enligt vilken trådbusstrafiken var en nödlösning framtvungad av bristsituationen under krigsåren. Inget kunde vara mer fel, trådbusstrafiken planerades i fredstid och den planerade utbyggnaden stoppades av krigets materielbrist.

Det finns dock utländska exempel på att andra världskriget framtvungade trådbussstrafik, i likhet med vår vandringsägen, och ett exempel finns i Salzburg (då en del

av Tyskland). Staten kontrollerade infrastrukturen i det nazistiska Tyskland och i Salzburg kom man fram till att det var effektivare att ersätta den gamla, åldrande spårvägen från 1909, "Gelbe Elektrische", med trådbusstrafik.

År 1940 startade den första trådbusslinjen och trots krigsårens materielbrist kunde nätet expandera under de följande åren.

I det återuppståndna Österrike kunde man i Salzburg börja expandera trådbussnätet redan år 1949. Expansionen har fortsatt in i våra dagar, och nya planer är aktuella. Förra året tillkom en ny linje, 10, på delvis helt nya sträckor och nu planeras att förlänga linje 4 till långt utanför stadsgränsen.

Trafikföretaget, StadtBus, är en del av det kommunägda energibolaget Salzburg AG (för energi, transport och telekommunikation) och har enbart trådbussar. Trafiken med dieslbussar sköts av ett annat bolag. Man har i dag mer än 80 ledade trådbussar som trafikerar nio linjer och transporterar över 38 miljoner trafikanter per år.

Trådbussen är mycket speciellt för Salzburg och StadtBus markerar detta på många sätt. I StadtBus logotyp finns tilläggstexten "Sauber, Leise, Obus" (på svenska: ren, tyst, trådbuss) för att markera trådbussens egenskaper och att Salzburg satsar på miljövänlig trafik.

I Salzburg är man stolt över sin miljövänliga kollektivtrafik och har ofta helreklam på trådbussarna för att markera jubileer el-

ler för att betona hur miljövänliga de är. All el kommer från vattenkraft.

Man värnar om historien och tillåter att en museiförening kör veterantrådbussar i staden på fredagar under sommaren. Det finns till och med en länk på StadtBus hemsida till veteranföreningen.

Som stockholmare blir man avundsjuk på hur miljömedvetet trafikbolaget är, hur det värnar om (nästan skryter med) sin historia och det fina samarbetet med museiföreningen. Det känns alltid bra att återkomma till Salzburg. □



I StadtBus logotyp finns texten Sauber, Leise, Obus, således: ren, tyst, trådbuss.



I Salzburg finns ofta reklam på trådbussarna för att markera jubileer eller för att betona hur miljövänlig trafikformen är. All el kommer från vattenkraft.