

Motion till riksdagen

1989/90:T914

av Kjell Dahlström m.fl. (mp)

Utveckling av ett spårbilssystem

I diskussionerna om trafikens miljöpåverkningar och tillkortakommanden anser numera en majoritet att bilismen måste begränsas och förändras. Synen på hur detta ska ske går däremot starkt isär. En del vill förbättra trafikmiljön genom att ytterligare bygga ut vägar och anläggningar för bilismen. Andra vill begränsa bilismen genom stora satsningar på traditionell kollektivtrafik. Kanske kan helt nya transportinnovationer ge helt nya möjligheter.

Den fria rörlighet som bilen har gett önskar flertalet behålla. Denna rörlighet är inte utan vidare möjlig att ersätta med kollektivtrafik. Man räknar med att bara kunna ersätta 20% av bilismen med kollektivtrafik av nuvarande slag.

I våra större städer pågår ett politiskt arbete för att få till stånd nya trafikprojekt för omkring 100 miljarder kronor. Förutom nya kringfartsleder vill man satsa på nya spår för fjärrtåg, regionaltåg, spårvagnar och även trådbussar. Vanliga dieselbussar hoppas man kunna bygga om och ersätta med naturgas- eller ännu hellre vätagdrivna bussar.

*Utgångspunkten för denna motion är tanken att det kan vara dags för en helt ny transportinnovation, en ny trafiklösning som kombinerar kollektivtrafikens miljö- och energifördelar med bilens tillgänglighet. En sådan innovation kanske redan finns i det så kallade spårbilskonceptet, vilket några entusiastiska uppfinnare och kunniga ingenjörer har redovisat. Flera liknande förslag har presenterats. Spårbilskonceptet bygger på ett patent om inbyggd växling av små personbilsliknande fordon på lätta stälbanor. Förslaget kan enklast beskrivas som att man har satt automobilen på spår. Teknik, kunnande och råvaror finns i Sverige. Konceptet bör utvecklas till prototyp genom en för-
ening av statligt och privat risktagande.*

Bakgrund

Sedan andra världskriget har transportarbetet expanderat i takt med urbaniseringen och det omfattande vägbyggandet. Bilismen är nu helt dominerande medan järnvägen, som nådde en kulmen vid världskriget, har tappat sin då centrala roll. Under de senaste åren har järnvägens tillbakagång förstärkts av flygets expansion. Buss- och lastbilstrafik, som del av den totala bilismen, har tagit över stora delar av järnvägens tidigare transportuppgifter. De stora järnvägslinjerna i södra Sverige upprustas dock gradvis. Bilismen

som system visar sig nu ha betydande nackdelar. Dess välkända miljöbelastning med avgaser, buller, utrymmeskrav, sidoanläggningar och visuella nedskräpning paras med ett växande importberoende och kostnadskrävande uppföringar för hushållen.

Bilens ovedersägliga fördelar ligger i dess flexibilitet och dess till synes oberoende av tid och rum. Bilen ger många en tillgänglighet och en känsla av frihet som tycks svår att uppnå på något annat sätt.

I kommuner, landsting och riksdag kämpar många politiker för satsningar på kollektivtrafiken och restriktioner mot privatbilismen. I viss mån är man på väg att lyckas men vi vet ännu inte vilken effekt exempelvis miljöavgifter, bitullar och nygamla spårvagnar och trådbussar kan få.

Debattläget

Politiskt har bilälskare och bilhatare grävt ned sig i skyttegravar och debatten rullar fram enligt känt mönster, år efter år. På ena sidan står vissa folk- och miljöorganisationer och kräver krafttag mot bilismens miljöförstöring. På andra sidan står motorbranschens och bilismens företrädare. Bilälskarna är välorganiserade och inflytelserika. Bilhatarna lyckas dock göra sig bemärkta när miljöförstöringen alltmer syns, hörs och luktar för blotta sinnen.

Verkligheten är dock komplicerad. Bilhatare och bilälskare kan ofta vara samma person. Det är ju svårt att alltid undvika bilen så som samhälle och trafiksystem har formats.

Debatten skulle vinna på en diskussion om helt nya trafiksystem, system som utgår från visionen om ett ekologiskt sunt samhälle. Sådana system måste vara fria från låsningen till masstransport såväl som bilismens förbränningsteknik. De måste kunna förena bilens tillgänglighet med kollektivtrafikens miljö- och energieffektivitet. Ingenjörgruppen Swedetrack har presenterat det så kallade spårbilskonceptet som väl synes fylla de nya kraven.

Spårbilskonceptet

Några uppfinnare och ingenjörer har envetet, utan något statligt eller annat stöd, under namnet Swedetrack utvecklat ett helt nytt transportkoncept. Vi exemplifierar här ett spårbilssystem med Swedetracks koncept.

Lätta stålbanor, som regel ett plan ovan mark, bär små personbilsliknande vagnar, som inte bullrar. Vagnarna är förarlösa och drivs elektriskt med återmatning av bromsenergin till elnätet. *Energibehovet har beräknats vara en tiondel av bilens!* Vagnarna har en inbyggd, patenterad växlingsmekanism således att vagnshjulen "klättrar" från ett spår till ett annat vid ändrad färdriktning; stålbanorna saknar alltså växlar. Vagnarna är av personbils storlek och kan ta 5–6 passagerare eller upp till 500 kg gods. Genom den inbyggda växlingen kan vagnarna köra utan stopp hela vägen från start till målpunkt. Hastigheten är anpassad till miljön. Dörr-till-dörr-tiderna blir kortare än för de allra flesta bilresor i dag.

Datorstyrning

Systemet är uppbyggt med avancerad datorstyrning. Beställning och programmering av färdsker med personligt kort i en typ av "bankomat" vid håll-

plats, där vagnarna går in på stickspår. Färd kan ske enskilt eller gemensamt, vilket naturligtvis påverkar priset. Utan passagerare förvandlas vagnen till en godsbärare, som kan programmeras att föra gods till valfri station/hållplats i nätet. Vagnen har ett datoriserat felsökningsprogram genom vilket den automatiskt styrs till verkstad vid servicebehov.

Mot. 1989/90
T914

Vittförgrenat linjenät

Eftersom vagnarna är mycket lätta, jämfört med liknande mer kollektiva lösningar som moderna spårvagnar etc, så blir stålbanorna lätta och förhållandevis billiga. Nätet begränsas därmed inte enbart till storstadsområden utan kan byggas ut i hela landet med undantag för den stora glesbygden, där vanlig bilväg kan komplettera. *Varje by och stadsdel av någon rimlig storlek kan på sikt få en banslinga och kopplas till nätet. Produktion i stora serier av vagnar passar svensk bilindustri och torde medföra att styckepriset sjunker.*

Flerfaldigt utnyttjande

Swedetrack har gjort flödesberäkningar i Stockholm. Man beräknar exempelvis, teoretiskt, att kunna klara hela publiktillströmningen vid evenemang på Globen. Genom banans och spårbilens måttliga tvärsnittsarea kan banorna relativt smidigt förläggas i gatornas luftrum; de kan även byggas in i exempelvis nya järnvägsterminaler. Många parkeringshus i städernas centrala delar kommer att kunna användas på annat sätt och ytor för markparkering kan användas på bättre sätt. *Vagnarna behöver sällan stå oanvända. När de inte används av passagerare kan de automatiskt leverera post, tidningar, färskvaror och annat gods mellan valfria stationer/hållplatser, företrädesvis nattetid. Centrala hållplatser för spårbilar blir järnvägsstationer där omstigning till höghastighetståg sker. Vid perifera hållplatser mot lands- och glesbygd kompletteras spårbilarna med vanliga vägbilar som med fördel hyres. Vagnarna kan användas av alla – handikappade, unga och gamla. Förutsättningen är att man har behörighet och giltigt kort. I vagnarna kan rullstolar, barn- och varuvagnar liksom cyklar medföras. Hållplatserna ligger alltid i plan med vagnsgolvet.*

Olika företagsformer

Finansiering, anskaffning, ägande, utnyttjande och återvinning av bandelar, hållplatser, vagnhallar och vagnar kan organiseras på en mångfald sätt, till exempel via stat, landsting, kommun, statliga verk, bolag, företag och enskilda, var för sig eller i samverkan, givet att säkerhetskraven alltid uppfylls.

Systemets återverkningar

Ett nytt transportsystem av detta radikalt nya slag kräver en kombination av samhälls- och företagsengagemang och ett friskt betraktelsesätt – annars är det inte möjligt att introducera. Det får återverkningar i hela samhället och på en rad områden. Strukturrationaliseringar inom bilsamhället är kanske ändå oundvikliga. *Man måste se konceptet ur en industripolitiskt och internationellt makroperspektiv.*

Det bilsamhälle vi har byggt upp i den industrialiserade världen är inte möjligt som en lösning för hela världen. Ändå är man i färd med att kopiera det västerländska bilsamhället i tredje världens gaskramade stadsghetton. Detta är ohållbart. Spårbilen är ett långt bättre system och en möjlighet att undvika den mördande koncentrationen av folk och verksamheter till allt mer kaotiska stadsgytter.

Nära oss har vi en glädjande frigörelseprocess i hela Östeuropa. Dessa länder har inte haft råd att bygga ut så omfattande vägnät efter kriget som vi i väst och de har långt ifrån så många bilar som vi. Men säkert kommer man att efterfråga ett bilsamhälle av västerländsk modell som en av de viktigaste frihetssymbolerna. *Östeuropas länder skulle kunna bana väg för en stor utbyggnad av spårbil och satsa på nödvändig miljöförbättring i stället för miljöförsämrande bilism och motorvägar.*

I Sverige kostar enbart underhållet av vårt väg- och gatunät minst 10 miljarder kronor per år för stat och kommun. Vi måste också se om vårt hus innan vi står utan en rikstäckande och fungerande infrastruktur för gods- och persontransporter.

Väg- och trafikinstitutet har definierat den ur miljö- och säkerhetssynpunkt optimala hastigheten på vägarna till 70–80 km/tim. Inför vi sådana hastigheter överlag kan vi förändra vägnätet betydligt. Spårbilsbanor kan med fördel sammanläggas med de stora motorvägarna och motortrafiklederna samtidigt som tätare på- och avfarter kan anläggas och därmed minska parallellkörning på småvägarna.

Det folkliga kravet på regional järnvägstrafik på nedlagda banor eller banor som inte finns kan mötas med spårbilsbanor. Samtidigt kan traditionella kollektivtrafikprojekt i storstäderna kompletteras och på sikt ersättas med spårbilsnätet.

Svensk bil- och bussindustri kommer att ha en marknad vid sidan om detta nya transportsystem samtidigt som man med fördel bör kunna delta i produktionen av vagnar och banelement. Spårbilsystemet kan i ett internationellt perspektiv bli en svensk nisch med större uthållighet än lite lyxiga bilmodeller.

Utopi eller realistisk teknikutveckling?

Vi är övertygade om att spårbilskonceptet kan bli mer än en utopi. Men det kräver en uppslutning från både industri och samhälle. Första steget är att riksdagen uttalar sitt stöd och att regeringen därefter tar de nödvändiga stegen för att starta ett innovationsförlopp.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett statligt initiativ för utveckling av ett spårbilssystem.

Stockholm den 24 januari 1990

Mot. 1989/90

T914

Kjell Dahlström (mp)

Åsa Domeij (mp)

Hans Leghammar (mp)

Gösta Lyngå (mp)

Roy Ottosson (mp)

Carl Frick (mp)

Kent Lundgren (mp)

Lars Norberg (mp)

Anita Stenberg (mp)