

Motion till riksdagen

1989/90:T239

av Lars Werner m.fl (vpk)

Stöd åt investeringar i kollektivtrafiken

Trafikdebatten har breddats på sistone. De förut dominerande argumenten om luftföroreningarna och deras skadeeffekter kvarstår förvisso och har även förstärkts med nya rön och farhågor angående de globala effekterna. Men för städernas del har den svällande biltrafikens anspråk på utrymme blivit ett alltmer "trängande" och uppmärksammat problem. Även trafikolyckorna har getts större uppmärksamhet genom de sorgligt ökande olyckstalen.

Vi välkomnar denna breddning av debatten och hoppas att den fortsätter. Det växande internationella intresset för stadsförnyelse och urban livskvalitet reser frågor om den utglesning som bilsystemet skapar (det kräver halva ytan i moderna stadsdelar), barriäreffekterna av trafikleder, bullret som gör samvaron utomhus omöjlig eller otrivsam inom stora områden.

Insikten växer om att något måste göras. En reduktion av städernas biltrafik med 50 procent eller mer är en rimlig målsättning.

Men i kontrast mot debatten och insikterna står den faktiska utvecklingen, den att biltrafiken ökar starkt för varje år och det inte minst i städerna. Inför detta har det diskuterats allehanda restriktioner och hinder av fysisk, juridisk och ekonomisk art, men man har också konstaterat att det samtidigt behövs positiva åtgärder, främst en radikal förbättring av kollektivtrafiken, för att restriktionerna skall accepteras av en bred allmänhet.

Kollektivtrafiken måste göras sådan att den till väsentlig del får de kvaliteter som uppskattas hos den privata bilen: snabbhet, valfrihet, bekvämlighet, yttäckning. Turtätheten måste öka liksom medelhastigheten, och antalet byten måste minimeras.

En radikal lösning är automatiska system. Utan dem blir inte turtätheten tillräckligt hög, eftersom förarkostnaderna utgör en stor och växande andel av driftskostnaden – förutom att många kommunala trafikbolag idag har problem med rekryteringen av förare.

De automatiska systemen befinner sig i snabb utveckling. De finns i drift i bl.a. England, Frankrike, Kanada och Australien, och ett antal företag har inlett utvecklingsarbete och produktion. Automatsystemen är självklart dyrare i anläggning än de konventionella, men merkostnaden får inte överdrivas – utländska undersökningar anger storleksordningen 50 procent jämfört med spårvagn på egen banvall. De är i första hand aktuella för större städer. I Stockholm skulle de t ex behövas som kompletterande tvär- och diagonal-

förbindelser till tunnelbanan och pendeltågen, medan miljödepartementets Miljöprojekt Göteborg föreslagit att den stadens spårvägsnät helt eller delvis skulle ersättas med förarlösa spårfordon. Men en tendens är att intresse för automatsystemen uppstår även i medelstora städer, så som för Sveriges del skett i bl a Uppsala, Sundsvall, Jönköping och Uddevalla.

Mot. 1989/90
T239

För de medelstora och mindre tätorternas del måste dock huvudlösningen tills vidare sökas i annan riktning, genom utveckling av dagens buss- och spårvagnsteknik. Det gäller att förbättra fordonen men framför allt de fasta anläggningarna; terminaler och hållplatser som gör resan attraktivare och bekvämare, avskilda spår, gator och filer som möjliggör separering från annan trafik, moderna signal- och trafikledningssystem som medger ökad fart samtidigt som de höjer säkerheten och skapar en potential för framtida automatisering.

Den lokala kollektivtrafikens förnyelse ställer stora politiska och ekonomiska krav på kommunerna. Men även staten har ett betydande ansvar. Det är till exempel en nationell målsättning byggd på internationella förpliktelser att de trafikallstrade luftföroreningarna skall reduceras. Det krävs också en samordning för att kommunernas investeringar skall bli rationella och stor-skalefördelar skall kunna utnyttjas.

Alla inkomster från regionala bilavgifter, lägesavgifter, drivmedelsavgifter etc (redovisade i STORK), måste överföras till investeringar för kollektivtrafikens modernisering och utbyggnad. Annars kommer det att vara omöjligt att uppnå de miljöförbättringar som riksdagen redan fattat beslut om.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av inkomsterna från regionala bilavgifter etc.

Stockholm den 25 januari 1990

Lars Werner (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Ylva Johansson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Jan Strömdahl (vpk)

