

Motion till riksdagen

1988/89:T917

av Lars Werner m.fl. (vpk)

Kollektivtrafiken

Modernisera och bygg ut kollektivtrafiken i tätort!

Vpk föreslår ett omfattande trafikpolitiskt industriprogram för kollektiva trafiksystem.

Kollektivtrafiken måste miljöanpassas, moderniseras och byggas ut för att kunna motsvara människors behov av bra transporter. Flera olika transportlösningar måste kunna komplettera varandra och knytas samman till fungerande system.

Vpk har i partimotionen "Ny lokal och regional kollektivtrafik" (1987/88:T67) pekat på framtidsinriktade satsningar, som gjorts i olika länder i Europa. I årets motion går vi vidare och koncentrerar intresset på två olika förslag, som dessutom skulle ge många nya jobb i tillverkningsledet.

På kort tid har insikten slagit igenom hos allmänheten om att dieseltrafiken innebär särskilda hälso- och miljörisker. I dag finns det ingen acceptabel reningsteknik inom räckhåll. Detta har snabbt skapat problem kring den dieseldrivna kollektivtrafiken i tätorterna – utöver dess ekonomiska problem till följd av den svåra bilkonkurrensen. En växande opinion kräver, att dieselbussarna skall bort från stadskärnor och bostadsgator. Därmed finns det också en risk för att kollektivtrafikens allmänna och ekonomiska ställning ytterligare försämras, om inte andra lösningar tas fram.

Frågan om alternativa drivmedel har aktualiserats i en rad svenska städer. Förvirringen är stor bland allmänhet, politiker och berörda tjänstemän. Många olika alternativ har diskuterats, men inget har utkristalliserats som någon lösning. Somliga alternativ som lättdiesel, metanol eller tryckkammersystem anses inte ge tillräckliga miljövinster. Andra, som vätgasdrift eller elbatterier, bedöms inte som mogna för omfattande användning inom en nära framtid. Mycken tid och kraft förspills på splittrade utredningar och diskussioner.

Mängden av kommuner, som står inför samma problem, talar för likartade lösningar. Omfattningen och samordningsvinsterna talar för att staten måste spela en aktiv roll. Uppgiften är att samtidigt både förnya, bygga ut och miljöanpassa kollektivtrafiken, om den skall kunna motsvara människors behov.

1. Tusen trådbussar

Det finns, vid sidan av de dyrare spårsystemen, egentligen bara ett garanterat miljövänligt och samtidigt beprövat system för kollektiv tätortstrafik. Det är den elektriska trådbussen. Det finns i världen ca 33 000 trådbussar i närmare 350 städer – och antalet växer. Enligt uppgift finns de flesta trådbussarna i Östeuropa, medan de tekniskt mest utvecklade finns i Västeuropa.

De tidigare trådbusslinjerna i Göteborg och Stockholm är nedlagda. Linköping har dock efter omfattande utredningar beslutat om investeringar för en första utbyggnadsetapp. Linköping genomförde nyligen en trådbusskonferens, som väckte stort intresse bland representanter från andra kommuner.

Vpk föreslår, att regeringen får i uppdrag att inom ett år utarbeta ett trafik- och industripolitiskt program för tillverkning och användning av tusen trådbussar för användning i större svenska städer.

Vi bygger vårt förslag på att tusen trådbussar skall kunna ersätta dieseln på sammanlagt hundratalet linjer, vilket avsevärt skulle förbättra luftmiljön och bullersituationen i de berörda tätorterna. Internationellt vet vi, att trådbussar är uppskattade av allmänheten, varför kollektivtrafiken som sådan skulle vinna på ett införande.

Genom ett industriprogram av denna karaktär skulle staten garantera, att en stor svensk trådbusstillverkning kom till stånd. Dessutom skulle inköpriserna för kommunernas del kunna hållas nere, inte minst tack vare gemensamma utvecklingskostnader och den priskonkurrens som den attraktiva ordern skulle utlösa bland komponenttillverkarna.

Eftersom besluten ute i kommunerna brådskar, är det viktigt att man i princip väljer befintliga och beprövade system. Flera finns att välja på. Den svenska karosbyggeriteknikens framskjutna ställning garanterar från början god reskomfort för resenärerna och en bra arbetsmiljö för förarna.

2. Automatiska spårsystem

I de största städerna räcker trådbussen inte till som komplement till pendeltågstrafiken. Stockholm och Malmö saknar idag spårvagnar, medan man i Göteborgs kommun planerar för en utbyggnad av spårvagnstrafiken.

Turtätheten är avhängig av förarkostnaderna, som utgör ca 70 % av den lokala kollektivtrafikens driftkostnader (ännu mer på kvällstid), och någon typ av automatiska, förarlösa system bör prövas. Sådana finns i drift i Frankrike och Kanada och de positiva erfarenheterna därifrån har lett till beslut om utbyggnad i ytterligare ett antal städer. En stor fördel med ett automatiserat system är att vagnar, bansystem och stationer kan göras småskaliga, samtidigt som en hög kapacitet blir följd. En liten vagn med 20 passagerare varje minut klarar lika mycket som ett stort spårvagnståg, vilket går tio gånger så sällan.

Småskaligheten gör att systemet passar bra in i befintlig bebyggelse. Trafiken får hög medelhastighet genom den optimala acceleration och inbromsning, som garanteras genom den automatiserade driften. Systemet

skulle kunna bli ett viktigt alternativ i Sverige för att få en större mängd människor i våra städer att ställa upp på en radikal förändring, som drastiskt minskar bilåkandet.

Mot. 1988/89
T917

Systemet har snabbt blivit populärt där det prövats. I Lille i Frankrike ökade kollektivresandet två och en halv gång utmed den korridor, där det nya systemet sattes. Problemen med vandalism har varit små och enkäter har visat, att människor i allmänhet inte hyser någon rädsla för att åka med de personallösa fordonen ens under lågtrafiktid.

Vpk föreslår ett svenskt projekt för automatiskt spårssystem. I en första etapp bör det innebära, att systemet får fungera för halvcentrala periferförbindelser, som knyter samman viktiga bostads- och arbetsområden. En viktig uppgift är också att knyta samman de äldre radiella förbindelserna.

Det har visat sig att det redan finns ett kommunalt intresse i flera storstäder för det beskrivna systemet, men för Sverige rör det sig om en ny teknik med stora initialkostnader, vilket betyder att det även här krävs ett statligt engagemang för att ett projekt skall bli möjligt. Vpk föreslår därför att 50 milj. kr anslås till transportforskningsberedningen, som ges i uppdrag att förbereda insatser för det nya systemet.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag i form av ett trafik- och industripolitiskt program om ett kollektivtransportsystem för tusen trådbussar i enlighet med motionens förslag,
2. att riksdagen beslutar om ett anslag på 50 milj. kr till transportforskningsberedningen i syfte att förbereda införande av automatiskt spårssystem.

Stockholm den 24 januari 1989

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Hans Petersson (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Viola Claesson (vpk)