

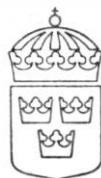
Motion till riksdagen

1987/88: T67

av Lars Werner m. fl. (vpk)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)



Mot.
1987/88
T67—71

Ny lokal och regional kollektivtrafik

Den lokala kollektivtrafiken trampar på i gamla fotspår alltmedan bilismen ökar och ökar. Vanliga bussar, spårvagnar, tunnelbanetåg, lokaltåg och rälsbussar rullar fram med ungefär samma medelhastighet som de gjorde för 50 år sedan. Skillnaden är att de fått litet bättre design och att framdrivningssystemen blivit tekniskt bättre. Men för passagerarna — vars viktigaste krav är att komma fram snabbt — är detta inte mycket hjälp.

Ofta går det flerfaldigt snabbare att ta bil. Och självklart väljer folk detta transportmedel om de har en chans. Om bilismens problem med miljöförstöring, olyckor, utrymmeskonsumtion, stadsförfulning, utspridning av bebyggelse och transportojämlikhet skall kunna kommas åt måste en helt annan kvalitet på kollektivtrafiken till. Hög res hastighet och hög turtäthet är då de viktigaste egenskaperna.

För att åstadkomma detta måste all den nya teknik som finns framtagen inom andra områden tas till vara, t. ex. datateknik och nya okonventionella fordon och framdrivningslösningar. Detta utvecklingsarbete skulle kunna ske i ett kommunikationscentrum.

Den nya rälsbussen

Järnvägen har flera, med utgångspunkt från passagerarnas krav, fördelar framför kollektiv landsvägstrafik för lokala resor:

- Möjlighet till höga hastigheter.
- Fordonen kommer rakt och rent fram — ända in till centra utan omvägar och tidsödande kringelkrokorningar som är det vanliga med busstrafik.

— I ett järnvägsfordon är det lätt att skapa en bra utrymmesstandard till skillnad från i en buss. Detta och gången på räls ger en högre bekvämlighet. Detta gör att resan kan användas till något nyttigt t. ex. arbete, studier eller bara avkopplande sömn. Här har kollektivtrafiken ett verkligt försprång framför bilismen!

De förslag som nu föreligger att "bussifiera" järnvägstrafiken genom att försöka utveckla en billig lätt rälsbuss byggd på komponenter från vanliga bussar, måste förkastas. I stället måste en vagn som är specialdesignad att utnyttja järnvägens speciella möjligheter till höga hastigheter med bibehållen säkerhet och liten energiåtgång tas fram.

Vagnen bör som grund ha den teknik som nu tagits fram till de beställda höghastighetstågen.

Den bör ha en boogie som klarar höga hastigheter i kurvor utan stort slitage och med mjuk gång. Den bör vara försedd med:

- lutningsteknik
- vagnen bör vara lätt och ha låg tyngdpunkt
- vagnen bör ha hydraulisk drivning av hjulen
- vagnen bör vara försedd med tryckaccumulatorteknik för energilagring
- vagnen bör kunna utföras i dieselversion eller elversion utan några större ändringar än utbyte av ett "kraftpaket".

Ett modernt järnvägsfordon som är lätt och har de nya boogiesystemen, som finns utvecklade i kombination med lutningsteknik, kan köra uppemot 50 procent snabbare på befintliga spår. Det är tänkt att höghastighetstågen skall utnyttja denna teknik och därför kunna köra 200 km/t på järnvägar som är avsedda för 130 km/t. Med en rälsbuss av ny konstruktion skulle det alltså vara möjligt att köra 130 km/t på de "mindre" lokala banorna, nu avsedda för max 90 km/t. 130 km/t är idag en helt acceptabel hastighet vid vägkorsningar i plan.

Tryckaccumulatordriften gör att man sparar energi då bromsenergin kan tas till vara. Det går också att med hydraulikens hjälp få till stånd en högre acceleration än med en vanlig dieselmotor. Dagens rälsbussar är ju synnerligen tröga. Dessa egenskaper gör det möjligt att stanna vid många mindre stationer och samtidigt få en hög medelhastighet.

En annan fördel med hydrauldrift är att man kan använda vilken typ av framdrivning som helst. Rälsbussen kan förses med ett "kraftpaket", som skruvas fast som en enhet under vagnen. Kraftpaketet kan bestå av en dieselmotor, elmotor eller gasmotor. I framtiden kommer vi att få fram miljövänligare motorer genom ny teknik. Man kan då i en "gammal" rälsbuss "hänga in" denna kraftkälla utan att behöva bygga om hela vagnen eller göra en ny.

Lutningstekniken är inte ännu utprovad i kommersiell drift. Detta blir först möjligt sedan höghastighetstågen prövats ett tag.

Därför kanske det inte är lämpligt att sätta in lutningsteknik i den nya rälsbussen med en gång, då vi ej vet om det fungerar tillfredsställande. Rälsbussen bör därför — om ej lutningsteknik insättes från början — vara förberedd för lutningsteknik. Bl.a. måste karossformens profil vara gjord så att man kan luta minst 9 grader utan att slå i omgivningen. Vidare bör rullverket i vagnen vara förberett för lutningsmekaniken och utrymme tilltaget för lutningsapparaterna i vagnen.

Amfibiebuss

I militärsammanhang finns s. k. amfibiefordon. De kan köras såväl på landsväg som på vatten. Tekniken är väl känd. Fordonen är dock klumpiga och tunga.

I en del av våra tätorter, t. ex. Stockholm och Göteborg delas bebyggelsen upp av vattenytor. Man får köra stora omvägar. Om ett kollektivt transportmedel, som kan ta vägen över vatten skapas, kan man i en del relationer få en

kollektivtrafik som är snabbare än bilen. Detta är annars mycket svårt när det gäller lokaltrafik.

Mot. 1987/88
T67

Fordonet bör likna en buss. Det bör göras med låg tyngdpunkt och i lätta material för att "båtdelen" inte skall bli så skrymmande. Moderna konstmaterial borde kunna prövas.

Eventuellt kommer in- och utgångarna att ligga högt då "båtdelen" tar utrymme under passagerarkabinen. Detta kan dock kompenseras med höglattformar vid busshållplatserna, något som redan används av lokaltrafiken i Halmstad.

Fordonen skulle kunna sättas in på prov som ett alternativ till den planerade Österleden i Stockholm (mellan Djurgården och Masthamnen i Stadsgården med trafik på en innerstadsringlinje) eller som en förbindelse mellan Hisingen och Masthugget i Göteborg, som alternativ till en ny älvbro eller tunnel.

Väg—rälsbuss

Inom SJ finns arbetsfordon som kan gå både på räls och väg. De ser ut som en vanlig lastbil där man kan fälla ned järnvägshjul vid sidan om de vanliga gum-mihjulen.

En buss, baserad på samma teknologi, bör utvecklas. Ett dylikt fordon kan då ta till vara både järnvägens och vägens fördelar.

I många orter finns järnväg kvar för godstrafik. Den går ofta kvar centralt genom orten. Kollektivtrafiken är överförd till buss. Även om en återställd järnvägstrafik vore bra vore detta orealistiskt med tanke på dyra bankostnader för persontrafikstandard i kombination med det aktuella underlaget. Här skulle väg—rälsbussen kunna utnyttja vägen mellan orterna, men köra den snabbare järnvägen inom tätorten till stationen. Man slipper då de synnerligen tidsödande kringelikrokkörningarna och stopp vid trafiksignaler när bussarna skall underordna sig bilarna på väg in och ut från centrum. Väg—rälsbussen kan givetvis också "hoppa på" en järnväg som har annan persontrafik. Passagerarna kommer då snabbt och lätt i direkt kontakt med det övriga järnvägssystemet med lätta byten som följd. Dylika arrangemang på många ställen ökar hela järnvägsnätets attraktivitet.

Väg—rälsbussen skulle kunna användas i sådana relationer där järnvägen "ligger fel" i förhållande till de viktigaste reseströmmarna.

Auto-mini-spårvagn

I huvudmotionen föreslår vi att redan i utlandet befintlig teknik införs för en snabb turtät spårburen trafik i våra storstäder. Det handlar då om automatiska "light-rail"-system. Dylika finns i Frankrike i Lille samt i Canada i Vancouver. Fordonen i dessa system har en storlek som motsvarar en vanlig led-spårvagns (ca 100 passagerare). Detta är en lämplig storlek i våra storstäder då underlaget ändå räcker till för att köra många vagnar och därigenom hålla en hög turtäthet.

I mindre städer — storleksordning 100—150 000 invånare — är dock dessa enheter för stora. Byggs t. ex. ett VAL-system (Lille-systemet) in i en sådan

stad blir underlaget alldeles för litet. Turtätheten blir låg om man skall fylla vagnarna. Automatdriften förlorar då hela sin fördel i att till låg driftskostnad hålla en hög turtäthet, såväl i rusningstid som på kvällar och helger.

För dessa städer behövs ett system som bygger på samma teknik men med mindre enheter, t. ex. vagnar för 10—15 passagerare. Dylika system finns inte i världen för vanlig stadstrafik än. De finns dock i experimentstadier i USA (Dallas, Morgantown).

I ett dylikt system bör ingå möjligheter att anordna hållplatser med förbifartspår så att man kan köra vissa "expressvagnar" som bara stannar vid de större stationerna blandade med vagnar som stannar överallt. För att klara denna blandning och samtidigt ha en hög turtäthet krävs att datorsystemet utvecklas ännu mer än vad som är fallet i systemen i t. ex. Frankrike.

Ett dylikt spårburet "automatpåravnssystem" skulle i framtiden kunna införas i flera av våra medelstora (och även stora) tätorter. Detta skulle kunna bli ett bra alternativ till bilismen.

Bilismen har även i dessa orter flera problem. Avgas- och bullerproblem är inte negligerbara. Bilarna tar mycket utrymme som även i mindre tätorter ger problem inte minst i form av stadsförfulning. Dessutom är ojämlikheten mellan bilburna och billösa ofta skyhögt här då idag kollektivtrafiken i många fall är helt undermålig.

Ett nytt avancerat spårburet kollektivtrafiksystem skulle kunna bli en viktig exportartikel. Sverige skulle kunna bli ett ledande land när det gäller att hitta lösningar på bilismproblematiken. Detta kommer i framtiden att bli en av de största globala miljö- och resursfrågorna.

I Sverige finns en stor potential inom vår industri att kunna utveckla sådana här kollektivtrafiksystem. ASEA har ett gediget kunnande på vagnsidan och inom elektrisk framdrivningsteknik. Ericsson har kunnande inom datorområdet och skulle kunna svara för utveckling av reglertekniken. Redan nu har Eriksson utvecklat säkerhets- och övervakningssystem för järnvägstrafiken.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen beslutar inrätta ett Centrum för Kommunikation med forskningsresurser för utveckling av nya fordon med ny teknik för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Stockholm i februari 1988

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Nils Berndtson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Jörn Svensson (vpk)

Inga Lantz (vpk)

Jan Jennehag (vpk)

Mot. 1987/88

T67