

# Motion till riksdagen

1988/89:T207

av Lars Werner m.fl. (vpk)

Minskad bilism

---

## På nya spår i trafikpolitiken

### Bilen dödar

Tänk om massbilismen hade betraktats som en farlig sjukdom – då hade samhället satt in motåtgärder! Så gjorde de ansvariga för att utrota tuberkulosen. När det gäller trafikdöden gör regeringen precis tvärtom.

De senaste tio åren har vägtrafiken skördat mer än 8 000 liv och allvarligt skadat 70 000 människor. För att stoppa tuberkulosen krävdes det att de hälsofarligaste bostäderna revs ner. När det handlar om trafiken har man rivit upp och lagt ner stora delar av den säkraste och mest miljövänliga delen, den som går på spår. Samtidigt har den långväga lastbilstrafiken ökat med närmare 50% på 15 år. Om privatbilismen fortsätter att öka som den gjort under några år är den fördubblad till år 2000!

Inget land har klarat konststycket att asfaltera bort trafikdöd eller bilköer. Mer motorväg betyder fler bilar och fler bilar betyder ännu fler döda och skadade.

1948 fick Stig Dagerman uppdraget att skriva novellen "Att döda ett barn". Det året dog 531 människor i landsvägstrafiken. Novellen var ett inslag i en trafiksäkerhetskampanj. 40 år har gått och många kampanjskrivare har fått uppdrag sedan dess utan att det skett någon radikal förändring. I dag dödas årligen 800 människor och skadas över 20 000, varav 5 500 får allvarliga men. På tio år motsvarar det:

- att en mindre kommuns samtliga invånare utplånas,
- att alla invånare i en medelstor svensk stad skadas svårt, många med skullskador.

Under årtionden har många sett bilen som en frihetssymbol. När antalet bilar ökat till en viss mängd hotar den istället friheten. Regeringen vägrar att inse detta. På nyliberalt manér tror den på "fri konkurrens" som en hästkur. Enligt trafikministern är bilismen på väg in i en "ny utvecklingsfas". Hundratals miljoner skall därför satsas på bilindustrins, EG:s och Eurekas olika forskningsprojekt som syftar till att länka samman hela det västeuropeiska vägnätet. Massbilismen ses helt enkelt som en viktig utvecklingskraft för näringslivet.

"Just-in-time"-transporter är helt accepterade i regeringens vägpolitik. Medan industrins lager och utgifter minskar, så ökar antalet lastbilar liksom trafikolyckor och samhällskostnader. En ny rapport visar att det betyder upp

till tio gånger fler transporter för ett företag som satsat på det nya systemet med rullande lagerhållning. Det betyder att ännu fler enskilda blir trafikoffer. Då ställer det statliga vägverket upp och ser till att vägarna rensas från trafikoffer och bilskrot så att transporterna kan rulla vidare mot Volvo och andra storföretag. Det är viktigt för dem att transporterna kommer fram i tid, säger en person i chefsställning på vägverket.

Det kan inte vara detta Birgitta Dahl menade med sitt tal om ett systemskifte i trafikpolitiken.

## Projektet "Nya spår för intelligenta resenärer"

Vpk föreslår att

- en från industrin fristående grupp forskare och tekniker av båda könen får i uppdrag att hitta okonventionella trafiklösningar som leder bort från massbilism, trafikdöd och ekologiska katastrofer; forskargruppen skall söka internationellt samarbete utanför EG:s och Eureka's pågående bilprojekt,
- en parlamentarisk kommission tillsätts för att utreda förutsättningarna för en alternativ produktion för bilindustrin; kommissionen utreder också förutsättningarna för ett all-europeiskt järnvägssystem.

Vpk kan inte acceptera att nuvarande prognoser för trafikdöden blir till verklighet. Därför har vi föreslagit bl.a. en mycket stor upprustning och utbyggnad av spårbunden trafik. Vi tar i en särskild järnvägsmotion upp detta. Säkra, miljövänliga och energisnåla transporter kan bli ett av flera internationella samarbetsprojekt för att rädda Europas länder och folk.

Det går att vända utvecklingen. I olika länder finns det redan i dag ny teknologi och radikala försök som visar detta. Sverige skulle kunna bli ett ledande land som hittar ytterligare lösningar på transportproblemen. Sverige skulle t.o.m. kunna utveckla ett nytt avancerat spårbundet system för kollektivtrafik som en exportvara.

I Sverige finns en stor potential inom industrin som kan användas för sådana system. Några exempel: ASEA har ett gediget kunnande på vagnsidan och inom elektrisk framdrivningsteknik. Ericsson har kunnande inom datorområdet som motsvarar krav på reglerteknik. Men i dag används inte dessa resurser med inriktning på att spårbundna transporter skall vara basen i systemet.

Nu binds stora resurser upp i bilindustrins Prometheus-projekt som bl.a. syftar till ökad massbilism. Orsakerna är flera. I företagsledningarna och på olika departement sitter konservativa män som fortfarande tror att bilindustrin skall kunna räddas trots internationell överproduktionskris. Det ligger inget nytt i att det än en gång sker i samverkan med försvarsindustrin - även om regeringen visar en övertro på projekten.

Stora summor finns tillgängliga för forskning och utveckling. IT 4-delegationen, som sorterar under industridepartementet, planerar att satsa uppemot en miljard tillsammans med högskolor och statliga verk på fel transportsystem. Vi menar att pengarna måste överföras till helt andra teknikprojekt än bil- och försvarsindustrins. Exempel från andra länder visar hur tekniker utan anknytning till transportindustrin lyckades med att ta fram lämpliga lösningar för kollektivtrafiken. Det borde gå lika bra i Sverige.

## Hemställan

Mot. 1988/89  
T207

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

1. att riksdagen beslutar att begränsa bilismen i avsikt att spara människoliv,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att forskning och utveckling inom området kollektivtrafik initieras i enlighet med motionens förslag,
3. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk kommission tillsätts med uppdrag att utreda förutsättningarna för en alternativ produktion för bilindustrin, baserad på kollektiva transporter,
4. att riksdagen hos regeringen begär att den i yrk. 3 föreslagna kommissionen också får till uppgift att utreda förutsättningarna för ett alleuropeiskt järnvägssystem.

Stockholm den 18 januari 1989

*Lars Werner (vpk)*

*Bertil Måbrink (vpk)*

*Lars-Ove Hagberg (vpk)*

*Margó Ingvardsson (vpk)*

*Viola Claesson (vpk)*

*Berith Eriksson (vpk)*

*Bo Hammar (vpk)*

*Hans Petersson (vpk)*

*Jan Strömdahl (vpk)*