

Motion till riksdagen

1989/90:T212

av Kenth Skårvik m.fl. (fp)

Trafik och miljö

1. Inledning

Att människor och gods kan färdas effektivt och snabbt mellan olika landsdelar är närmast en självklarhet i en välfärdsstat, och en förutsättning för fortsatt utveckling. Den snabba utvecklingen inom bl.a. kommunikationsteknologin understryker ytterligare behovet av goda kommunikationer. Samtidigt som tekniken medger ökade möjligheter till överföring av budskap ökar behovet av direkta personkontakter. De moderna synsätten vad gäller materialhantering och lagerhållning, innefattande system med "sista minuten"-leveranser, ställer stora krav på snabba och säkra transporter.

Men trafik och transporter utgör samtidigt en av det moderna samhällets största källor till miljöförstöring. Listan kan göras lång. Utsläpp av föroreningar från bilar, fartyg och flygplan. Buller. Vägar och järnvägar som skär sönder värdefulla naturområden. Priset är högt, ofta alltför högt. En de viktigaste miljöpolitiska uppgifterna under 90-talet är att komma till rätta med trafikens miljöproblem.

Folkpartiet har sedan länge anlagt en samhällsekonomisk grundsyn på trafikpolitiken. Denna tar sig bl.a. uttryck i två huvudtankar. Den ena gäller investeringarna inom trafikområdet och den andra avgifterna.

Trafikinvesteringsarna måste ske utifrån ett tillfredsställande samhällsekonomiskt beslutsunderlag, där alla intäkter och kostnader över tiden vägs samman. Detta gäller även svårsmätbara kostnader, som miljöpåverkan, trafiksäkerhet och regionala effekter.

Varje trafikslag skall bära sina egna samhällsekonomiska kostnader, innefattande bl.a. miljöpåverkan och eventuellt ökade risker i trafiken.

Grundläggande för synen på trafikens miljöpåverkan måste vara gränsen för vad naturen tål. Enligt vår mening måste trafikens miljöeffekter beaktas mer än i dag. Det är möjligt att minska trafikens föroreningar. Folkpartiet har i olika sammanhang redovisat långtgående förslag bl.a. vad avser avgaseringen, som om de hade bifallits av riksdagen skulle ha givit en betydligt bättre miljösituation än den vi har idag.

2. Bilen måste bli miljövänlig

Bilen är en av de uppfinningar som betytt mest för enskilda människors frihet. Bilen ger flexibilitet, den löser en mängd problem, den sparar tid. Den

är ofta det enda realistiska färdmedlet för våra resor i arbetet och under fritiden. Bilen är alltså mycket mångsidig.

Det är inte underligt att personbilen står för den helt övervägande delen av persontransportarbetet i Sverige. Även med omfattande stimulanser och kvalitativa förbättringar av kollektivtrafiken kommer personbilen också i framtiden att utgöra ett väsentligt inslag i trafikbilden. Om inget görs kommer den även att förbli en av de värsta miljöförorenarna.

Personbilarna orsaker genom sitt antal de största utsläppen från trafiken. Ur avgasrören strömmar koldioxid som spär på växthuseffekten och kväveoxider som orsakar försurning och övergödning. Det är utomordentligt oroande att redan det otillräckliga 30 %-målet för reduktion av kväveoxidutsläppen inte ser ut att kunna nås.

Förutom ovan nämnda avgaser släpps mindre mängder av olika mer eller mindre giftiga ämnen som bly, kolmonoxid, kolväten etc. ut. När stora mängder avgaser koncentreras inne i stadskärnor blir luften hälsovådlig.

Lastbilar och bussar ökar på problemen ytterligare. Dieselmotorn är visserligen energisnål och stark, men avgaserna är farligare för miljön än bensinmotorerna. Att kraftigt bygga ut kollektivtrafik med dagens bussar löser egentligen inga problem.

Den stora trafikpolitiska uppgiften under 90-talet blir att göra trafiken miljövänlig. Det är en svår uppgift. Vi måste lösa den utan att göra avkall på människors frihet. Ansvaret åvilar alla i samhället. Vi kan med politiska beslut skapa bättre förutsättningar och ange färdriktningar men inte lösa alla problem. Bilindustrin, trafiknäringen och motororganisationerna måste alla ta sitt ansvar för att bilen skall bli miljövänlig.

Slutligen får också varje trafikant tänka efter och använda bilen på rätt sätt. Ytterst är engagemanget och ansvarstagandet för miljön alltid personligt.

2.1 Skärp avgasreningskraven

Den katalytiska reningen för bensindrivna motorfordon innebär klara framsteg. När den nuvarande bilparken omsatts, dvs. kring sekelskiftet kommer bensinfordonen att stå för 10 % av alla utsläpp av cancerframkallande ämnen i tätorterna. Idag beräknas motsvarande tal till 50 %. Emellertid måste ytterligare förbättringar komma till stånd.

Därför bör redan nu ytterligare skärpta avgaskrav fastställas. Dessa bör gälla bensindrivna personbilar från 1995 års modeller. Naturvårdsverket bör få i uppdrag att lägga fram förslag till skärpta normer.

När det gäller tunga dieselfordon står regeringens linje att införa strängare bestämmelser först 1994 varken i överensstämmelse med vad naturen tål eller tekniken medger. Eftersom fordon som uppfyller 1994 års krav redan i dag saluförs på den svenska marknaden bör bestämmelserna införas att gälla redan från 1992 års modeller. Det saknas skäl att vänta.

Enbart katalytisk rening är emellertid inte tillräckligt. Metodens svaghet är att själva förbränningsförloppet och motorkonstruktionen liksom bränsleanvändningen i stort sett är oförändrade. Reningen sker i efterhand.

Riksdagen har mot regeringens vilja beslutat om ett forskningsprogram

för utvecklande av miljövänliga motorer och drivmedel. Regeringen har inte redovisat utvecklingen i denna del. Det är beklagligt att regeringens linje tycks vara att motarbeta utvecklingen på området. Vi känner därför djup oro över att föreningarna från trafiken förväntas öka under de närmaste två decennierna.

Arbete pågår med utveckling av alternativa drivmedel och med utveckling av nya typer av motorer för i första hand personbilar. Bland dessa projekt kan nämnas vätgasdrift, eldrift och nya varianter av högkompression t.ex. "Elsbett-/ELKO-motorn". En mycket omfattande produktutveckling förekommer också när det gäller att kraftigt förbättra bensin- och dieselmotorer med avseende på utsläpp och verkningsgrad.

Riksdagen har mot regeringens vilja beslutat om ett forskningsprogram för utvecklande av miljövänliga motorer och drivmedel. Regeringen har inte redovisat utvecklingen i denna del. Det är beklagligt att regeringens linje tycks vara att motarbeta utvecklingen på området. Vi känner därför djup oro över att föreningarna från trafiken förväntas öka under de närmaste två decennierna.

2.2 Skrotpremier

Bilägare bör stimuleras att ta äldre bilar ur trafik. De är både miljö- och trafikfarliga.

Den mycket måttliga ökning som skett av skrotpremien motsvarar inte inflationen sedan den ursprungliga stimulansen infördes 1975 med 300 kr. Finansieringen sker via en bilskrotningsfond som i sin tur betalas genom en skrotningsavgift.

Regeringen har vid skilda tillfällen meddelat sin avsikt att återkomma med förslag när det blir nödvändigt. Det har enligt folkpartiets mening en längre tid varit det, vilket vi också upprepade gånger påtalat. Då regeringen inte vidtagit några åtgärder, beslöt riksdagen hösten 1989 ge regeringen tillkänna att det är mycket angeläget att bilskrotningspremien höjs. Något förslag redovisas inte i regeringens finansplan. Folkpartiet föreslår därför att premien nu höjs till 4 000 kr./fordon.

Varje år kasseras minst 50 000 ton däck i Sverige. Enligt beräkningar av statens industriverk skulle 30 000 ton av dessa kunna återvinnas i olika former. I dag utgör däckskotet ett allvarligt och ökande miljöproblem. Däck lagras på tippor, de slängs i naturen, de eldas upp i värmeverk och dessvärre också i den fria naturen.

Gamla däckstommar återvinnas i dag i begränsad utsträckning vid regumnering. Sådan återvinning utgör ett bidrag till minskad resurs- och råvaruförbrukning. Återvinning är också önskvärd från beredskapssynpunkt. För att kommersiellt motivera ett genombrott för däckåtervinning kan däckmassan återvinnas för inblandning i vägasfalt för vägbeläggningar.

Sådan beläggning är från trafiksäkerhetssynpunkt att föredra framför nuvarande normal asfaltbeläggning. För att återvinning i stor skala ska bli möjlig måste delar av samhällsvinsten överföras till återvinningsverksamheten. En skrotningsavgift vid försäljning av nya däck, och ett system av samma typ som för bilar bör enligt folkpartiets mening införas.

2.3 Hastighetsbegränsningar

Det är utomordentligt angeläget att tillse att de gällande hastighetsgränserna efterlevs. Det finns ett samband mellan hastigheten och utsläppen från fordon resp. antal trafikolyckor och dessas svårighetsgrad. Om hastighetsgränserna efterlevs skulle det innebära att belastningen på miljön minskar och samtidigt att en avsevärt säkrare trafik kan uppnås.

Olycksutvecklingen under semestersäsongen inger oro. Regeringen motsatte sig inför förra årets sommarsäsong folkpartiets förslag om ett särskilt uppdrag till naturvårdsverket och trafiksäkerhetsverket om att genomföra en omfattande informationskampanj. Det torde nu stå klart att några bärande skäl inte finns mot att regeringen bör ge ett sådant uppdrag inför sommarsäsongen 1990.

Utvärderingen bör snarast ske av uppnådda miljöeffekter av de från sommaren 1989 införda särskilda hastighetsgränser på särskilt föroreningskänsliga vägsträckor. Det är viktigt att redovisa detta inför allmänheten för att allmänt stöd också fortsättningsvis skall kunna påräknas för välbehövliga miljöåtgärder i trafiken.

För trafikövervakningens del förvärrades bristen på personal genom att regeringen flyttade över 100 trafikpoliser till insatser inom den ekonomiska brottsligheten. Riksdagen bör i samband med att den nu tar ställning till förslaget om en utökning av antalet polisaspiranter uttala att nya poliser också bör avdelas till trafikövervakningen.

Folkpartiet har tidigare angivit att försöken med automatisk hastighetsövervakning rymmer åtskilliga juridiska problem och effekter för den personliga integriteten. Vi vidhåller att försöksverksamheten inte borde starta innan dessa problem utretts på ett tillfredsställande sätt.

Den juridiska grunden bör säkerställas för länsstyrelsernas rätt att anföra inte bara trafiksäkerhetsskäl utan också miljöskäl vid beslut om hastighetsgränser också inom områden som är särskilt känsliga för miljöförstöring eller har särskilt stora problem med utsläpp.

Hastigheternas betydelse i övrigt för trafiksäkerheten utvecklas i folkpartiets kommittémotion 1989/1990:FP 119 om trafiksäkerheten.

2.4 Storstadstrafiken

Bilismens miljöstörning i storstäderna är påtagligt större än i mindre orter. Människors hälsa riskeras. Kulturbyggnader vittrar sönder. Den koncentrerade trafiken runt stora tätorter ger också en betydande påverkan på naturmiljön.

De starka koncentrationerna av avgasutsläpp och buller måste minska. En av de åtgärder som diskuterats för att vända utvecklingen är att jämsides med kringfartsleder – som folkpartiet nedan förordar – införa särskilda avgifter på bilism i storstäder.

Olika system har övervägts. Från miljösynpunkt är en miljöavgift och inte en finansieringsskatt det mest lämpliga. Samtidigt skall understrykas att avgifter på bilism i storstäder skall ses som ett komplement till övriga miljöåtgärder i trafiken.

Avgifter skall inte ersätta utan komplettera övriga åtgärder. Eftersom bi-

lister som väljer att köra i storstäders innerkärnor också bör stå för sina miljökostnader, finns det skäl att med särskilda avgifter – områdes- eller trängselavgifter – mildra miljöeffekterna.

Större kommuner bör ges rättsliga möjligheter att besluta om införande av sådana avgifter. Härutöver kan det bli aktuellt med särskilda restriktioner vid tillfälliga allvarliga utsläppssituationer, s.k. inversioner.

Samtidigt måste också en medveten satsning på miljövänliga och bekväma kollektivtrafiksystem göras. Det är i storstäderna de stora resandeströmmarna finns och det är där kombinationen av ekonomiska styrmedel och investeringar har största chansen att bli kostnadseffektiv dvs. ge de största utsläppsminskningarna utan att öka krånglet eller minska friheten för människor.

3. Bättre vägar

Kringfartsleder förbi såväl större städer som mindre orter ökar effektiviteten i trafikföringen. De är samtidigt en god miljöinvestering.

Säkerheten för främst oskyddade trafikanter förbättras avsevärt. Det kraftiga buller som uppkommer i tätorter med reflekterande ljud och i samband med ständiga accelerationer kan avskämmas och minskas.

Utsläppen minskar därför att fordon som kan framföras i jämn hastighet förorenar väsentligt mindre än fordon som står still och framförs med ryckig fart. Även bränsleförbrukningen minskar i allmänhet vid jämn fart.

Vägar med bra kvalitet från trafiksäkerhetssynpunkt och dimensionerade för aktuell trafikmängd innebär möjlighet till jämn hastighet för trafiken. Jämn hastighet innebär inte nödvändigtvis hög hastighet.

Vägar som konstant är underdimensionerade och med många hinder och upprepade hastighetsnedsättningar för ökad trafiksäkerhet leder till en ojämn trafikrytm. Den ojämna trafikrytmen leder till mer skadliga utsläpp, ökad energiförbrukning och störande buller.

Att avstå från att bygga bra vägar i syfte att hindra trafik skapar ökad irritation och minskad framkomlighet. I praktiken innebär det att miljön försämras. Till detta kommer ökade kostnader för transporter, minskad samhällsekonomisk effektivitet och ökade trafikskador.

Bra vägar är därför bra för miljön. Dåliga vägar är dåliga för miljön.

Ansvar för samhällets infrastruktur bör åvila staten. Samtidigt är en större flexibilitet ifråga om finansiering och drift nödvändig. Vägverket har kalkylerat ett investeringsbehov om 67 miljarder kronor de närmaste 10 åren. Underhållet av vägnätet är eftersatt. Det är inte alltid möjligt eller önskvärt att via skatteintäkter finansiera i och för sig nödvändiga investeringar i infrastruktur. Olika alternativa former bör kunna prövas, t.ex. att företag och konsortier kan finansiera och bygga tidigare än planerat, medan sedan staten kan leasa vägprojektet under ett antal år. Metoden förutsätter att vägverket bereder utrymme för leasingkostnaden inom vägslaget. De förslag till olika finansieringsformer som vägverket presenterat i vägavgiftsutredningen pekar på flera möjligheter och bör prövas förutsättningslöst.

Även ifråga om drift och underhåll bör nya lösningar prövas, och ett större mått av entreprenadförfarande kan bidra till konkurrens och ökad effektivitet.

3.1 Koncessionsprövning av vägbyggen

Ofta uppkommer stora lokala miljökonflikter i samband med en rad vägbyggen. Trafikleder och vägar riskerar att dras på ett sätt som står i strid med viktiga naturvårdsintressen.

I vår motion om miljölagar föreslår vi att miljökraven måste väga tyngre också vid vägbyggen och att dessa bör prövas enligt miljöskyddslagen. En allsidig belysning och konsekvensbeskrivning är viktig för att vägbyggen skall kunna utföras på ett för miljön acceptabelt sätt.

3.2 Fasta förbindelser med Danmark

En fast förbindelse över Öresund skulle få stor regional betydelse och ge dynamiska effekter för södra Sverige. Innan beslut om byggande av en fast förbindelse kan fattas, bör som vi tidigare redogjort för, prövning kunna ske enligt miljöskyddslagen. Såväl fasta förbindelser som färjeförbindelser måste förenas med stränga miljövillkor. I denna prövning bör huvudalternativet vara en kombinerad väg- och järnvägsbro.

4. Satsa på tåget

Mellan större tätorter och i stråk med hög befolkningstäthet finns underlag för kollektiva transporter. Genom att satsa på den kollektiva trafiken kan man göra stora samhälls- och miljövinster – något som ofta har förbisetts.

Järnvägen har en given plats i detta sammanhang. Den är miljövänlig, något som blir tydligt på intensivt trafikerade sträckor. Energiåtgång och miljöpåverkan per passagerare och per passagerarkilometer minskar drastiskt vid högre beläggning. Samma förhållande gäller självklart också vid godstransporter.

Från miljömässiga utgångspunkter bör därför järnvägen byggas ut och anpassas till nya transportströmmar som uppkommit sedan järnvägarna byggdes. En god banstandard skall eftersträvas. Då kan järnvägstrafiken konkurrera på marknadsmässiga villkor och samtidigt vara effektiv från företags-ekonomisk och samhällsekonomisk synpunkt.

I många andra länder har det satsats kontinuerligt på ny teknologi och förbättrad vagnpark. I Frankrike finns t.ex. tåg som gör sträckan Paris – Lyon i 270 km/timme och på den sträckan konkurrerat ut flyget. De japanska tågen är också kända över världen för sina höga hastigheter och moderna komfort. I inrikesflygets förlovade hemland, USA, har tågen kraftigt stärkt sin ställning i förhållande till flyget på sträckan Washington D.C. – New York City. I Sverige däremot har järnvägen under många år behandlats styvmoderligt. När nu en upprustning blivit nödvändig blir följaktligen kostnaderna desto större.

4.1 Omorganisation

Minst lika viktigt som ytterligare ekonomiska medel till SJ, är att SJ får en organisation och en juridisk struktur som underlättar för företaget att möta tidens krav. I klartext innebär detta att driftsdelen måste utformas som ett aktiebolag, med den större flexibilitet och självständighet som den företagsformen ger.

Den rollfördelning som nu skapats mellan trafikanordnare och banverket, och som skulle renodlas om SJ fick verka i bolagsform, medger möjligheter till ytterligare frihet inom järnvägssektorn. På sikt bör friheten vidgas till att allmänt medge möjlighet för andra trafikanordnare än SJ att trafikera viss sträcka med egna eller hyrda vagnar.

4.2 Järnvägsinvesteringar

Riksdagens trafikpolitiska beslut 1988 innebar att en ram på 10 miljarder kronor på 10 år avsattes för investeringar i järnvägsnätet. Avsikten var då att en rad angelägna investeringsprojekt skulle komma till stånd under den närmaste tioårsperioden.

Folkpartiet anser att järnvägen skall användas som ett offensivt miljöpolitiskt instrument. Skall tåget bli ett slagkraftigt alternativ till privatbilismen och flyget måste det få en chans att utvecklas där de stora trafikmängderna finns och där följaktligen de stora miljövinsterna finns att hämta. Folkpartiet har därför under en följd av år arbetat för den satsning på snabbtåg som nu förbereds. Vi har betonat att SJ bör satsa på upprustning och nybyggnad i folktäta områden och sträckor där snabbtåg kan bli alternativ till flyget. I vår motion inför beslutet 1988 pekade vi på en rad viktiga projekt bl.a. den samordnade lösningen av trafiken runt Mälaren med Mäljarbanan och Svealandsbanan samt Västkustbanan Nord och Syd.

En förväntad effekt av ett höjt bensinpris är att fler skall välja kollektiva transportmedel såsom järnvägen. Det förutsätter samtidigt att tågen har kapacitet att ta emot såväl ett ökat antal resande som en större godsmängd utan att kvaliteten blir lidande. Den miljöprofil som skattereformen har bör således följas upp med en satsning på järnvägen.

Den beslutade investeringsramen är mot denna bakgrund otillräcklig. Enligt uppgift skulle bl.a. varken hela Västkustbanan, Vänerlänken, Bohusbanan eller Getingmidjan i Stockholmsregionen rymmas inom den ram som f.n. gäller fram till sekelskiftet. Folkpartiet anser inte att det är acceptabelt.

Det är svårt att bedöma hur pass stora investeringar som skulle behövas för att de mest angelägna behoven skulle tillgodoses. SJ-chefen Stig Larsson föreslog under hösten 1989 en järnvägssatsning på 40 miljarder kronor. Inte heller den ramen ger utrymme för t.ex. Svealandsbanan. Inriktningen bör nu vara att den nuvarande investeringsramen flerdubblas. Ett sådant beslut borde kunna fattas redan under detta år.

En så stor expansion av investeringarna går inte att förverkliga inom ramen för statsbudgeten. Banverket borde därför få möjlighet att också lånefinansiera sin investeringsverksamhet. Det innebär merkostnad för statsbudgeten endast i den utsträckning investeringarna inte är kommersiellt bärkraftiga. Den merkostnad som kan uppkomma genom lång återbetalningstid motiveras av de samhällsekonomiska vinster som ligger i bl.a. bättre miljö, energisnålare transportsystem och färre trafikolyckor.

Därtill bör som tidigare framhållits alla möjligheter till privatfinansiering prövas, i första hand i fråga om Arlandabanan men även för andra, t.ex. Svealandsbanan. Regeringen bör därför, efter samråd med Banverket och SJ, lägga fram förslag till alternativa och kompletterande finansieringsformer.

5. Flygtrafiken

Ett väl fungerande inrikesflyg är en förutsättning för att många orter utan järnväg och/eller långt från befolkningscentra skall ha samma chans till ekonomisk utveckling som centralorter och orter med internationellt flyg.

Internationellt pågår i dag en process mot avreglering av trafikflyget. Vi vill i detta sammanhang understryka vikten av att svenska flygbolag måste ha möjlighet att konkurrera på lika villkor med utländska flygbolag när avregleringen är genomförd.

Nuvarande system för koncessioner i inrikes flygtrafik innebär företrädesrätt för SAS och Linjeflyg. I praktiken diskrimineras därmed andra flygbolag och nekas tillträde också på linjer som SAS och Linjeflyg inte avser trafikera. Detta leder till ett effektivt system med knutpunkt i Stockholm, men outvecklade direktförbindelser på andra destinationer. Folkpartiet anser att de enskilda operatörerna själva skall avgöra om man skall trafikera linjer. De skall också själva avgöra sin acceptabla lönsamhetsnivå och erbjuda förbindelser i takt med efterfrågan. Därmed kan också regionalflyget utvecklas med större utbud och ökad konkurrens. Folkpartiet anser därför att nuvarande koncessionssystem bör förändras i takt med att gällande avtal löper ut.

Flygets miljöproblem måste uppmärksammas mer. Flygtrafiken står för ungefär 4 % av trafiksektorns utsläpp av kväveoxider. Hösten 1988 lade regeringen fram ett förslag om en s.k. miljöskatt på flyget. Från miljösynpunkt riktar vi kritik mot utformningen av systemet, både vad gäller dess styreffekt mot miljövänligare maskiner och nivåerna på miljöskatten. Mot den bakgrunden bör systemet ses över i syfte att öka den styrande effekten.

6. Sjöfarten

Under 1988 fattade riksdagen beslut om en rad stödåtgärder till sjöfartsnäringen. Från och med den 1 januari 1989 införs ett bidrag om 38 000 kr. per helårsanställd sjöman på svenska fartyg i fjärrfart. Sjöfarten skall också få ett bidrag motsvarande sjömannsskatten för dessa sjömän. Vi vill påminna om att dessa stöd knappast skulle ha tillkommit om inte flera av oppositionspartierna, däribland folkpartiet, varit pådrivande. Mot bakgrund av introduktionen av dessa stöd ser vi ingen anledning till att ha kvar delar av den gamla politiken i form av anslaget till stöd till svenska rederier (anslag E7) om 20 miljoner kronor.

Sverige bör inrätta ett internationellt fartygsregister i syfte att möjliggöra för redarna att operera vissa svenskägda fartyg på internationella kostnadsvillkor. Sådana register håller på att upprättas i flera av våra konkurrentländer. Det senaste exemplet är Västtyskland. Därmed har åtta europeiska länder etablerat sådana register, däribland Danmark och Norge.

Den s.k. flagglagen som permanentades 1989 begränsar de svenska rederiernas handlingsfrihet när det gäller att disponera tonnaget. Detta innebär nackdelar på en marknad där flexibilitet och rörlighet är viktiga förutsättningar för framgång. Flagglagen bör därför enligt vår mening avvecklas.

Vidare bör nuvarande regler för investeringsfondsutnyttjande ändras så att dessa fonder kan utnyttjas för investeringar i begagnade fartyg. En sådan

liberalisering skulle öka förutsättningarna för näringen att attrahera nytt kapital och nya ägare. I många andra länder har de viktigaste exportbranscherna också stora intressen i sjöfarten.

Mot. 1989/90
T212

Miljöaspekter måste spela en större roll även när det gäller sjöfarten. Det gäller såväl dumpningsföreskrifter som sådant som luftföroreningar, buller och andra problem vid gång i trånga farleder m.m. Regeringen bör uppdraga åt naturvårdsverket att föreslå skärpta miljökrav för sjöfarten.

I den inrikes transportapparaten utgör när sjöfarten en miljövänlig resurs, som kan utnyttjas ännu mera för att avlasta de redan hårt ansträngda landtransportlederna. Det finns alltså starka miljöskäl att stimulera tillväxt av sjötransporterna.

1987 inrättades under motstånd från folkpartiet ett register för fritidsbåtar. I budgetpropositionen görs klart att registret inte vunnit någon större framgång hos båtägarna, trots den låga avgiften för registrering. Att döma av de förväntade intäkter som redovisas i statsbudgeten förväntar regeringen att registrets kostnader kommer att överstiga intäkterna även nästa år. Argumenten för registrets existens har enligt vår mening knappast stärkts under senare tid, och vi föreslår därför att det avskaffas.

7. Handikappanpassa kollektivtrafiken

Det är en självklarhet att handikappade i så stor utsträckning som möjligt kan utnyttja den vanliga kollektivtrafiken. Det finns dock betydande hinder för detta.

Folkpartiet för i denna motion fram förslag om bättre handikappanpassning av kollektivtrafiken och förbättringar i färdtjänsten. I vår partimotion om handikappolitik finns en utförlig redogörelse för vår politik på området.

Riksdagen antog 1979 en lag om handikappanpassad kollektivtrafik, (1979:558). I samband med detta uttalade riksdagen att anpassningen borde genomföras under en tioårsperiod. Sedan dess har nästan inget hänt för att öka tillgängligheten för de handikappade i kollektivtrafiken. Detta måste ses som ett svek av den socialdemokratiska regeringen gentemot de handikappade.

Det är i många fall att föredra att handikappade människor kan använda den allmänna kollektivtrafiken istället för färdtjänsten. Det ger den handikappade ökad frihet och blir på sikt billigare.

I samband med det trafikpolitiska beslutet 1988 avsattes medel för bidrag till investeringar för att öka handikappanpassningen i lokal och regional kollektivtrafik. Dessa medel är dock otillräckliga.

Folkpartiet föreslår därför att ytterligare 50 milj.kr. reserveras på kommunikationsdepartementets anslag B4, Byggande av länstrafikanläggningar, för fortsatta satsningar i syfte att öka handikappanpassningen och tillgängligheten i lokal och regional kollektivtrafik.

Riksfärdtjänsten syftar till att möjliggöra för gravt handikappade att göra längre resor inom landet till normala kostnader. Genom beslut i riksdagen har det statliga anslaget för riksfärdtjänst överförts till kommunerna. Det har visat sig att transportrådets fördelning av kostnadsramarna slår mycket olika. I stort sett kan man säga att kommuner med tidigare låg förbrukning

fått hög kostnadstäckning medan kommuner med hög resandefrekvens fått låg kostnadstäckning. Det finns kommuner som fått under 50% av föregående års förbrukning. Enligt budgetpropositionen skall transportrådet nu utvärdera de förändringar som riksdagens beslut om riksfärdtjänsten medför. Det är viktigt att denna utvärdering sker snarast.

Den 1 oktober 1989 började också nya regler gälla för brukarnas egenavgifter i riksfärdtjänsten. Principen om egenavgifternas storlek fastställdes till att motsvara priset för resa med tåg i andra klass.

Denna princip om riksfärdtjänstens egenavgifter har dock inte förverkligats. Det finns flera exempel på att brukarna fått betala betydligt högre avgifter än vad en motsvarande resa kostar med tåg i andra klass. Transportrådet har därmed inte följt intentionerna i riksdagens beslut. Regeringen bör därför uppdraga åt transportrådet att justera prislistan enligt riksdagens beslut.

8. Regionalpolitik

Goda kommunikationer är en viktig förutsättning för regional utveckling. Även ur regionalpolitiskt perspektiv är det positivt om trafikgrenarna får konkurrera på samhällsekonomiskt likartade villkor. Då kommer kostnaderna för skilda trafikslag att visa sig tydligt, och underlag skapas därmed för rationella beslut om den regionala trafikförsörjningen. I väntan på olika förslag från regeringen avstår folkpartiet från särskilda yrkanden i denna fråga.

9. Trafiknäringen

Trafiknäringen kännetecknas fortfarande av många regleringar, koncessioner m.m. De lättnader som hittills genomförts av detta regelverk är enligt vår mening inte tillräckliga. En ökad frihet, och därmed ökade möjligheter till konkurrens mellan de företag som producerar trafiktjänster, är nödvändig för att säkra att taxorna bringas i överensstämmelse med marginalkostnaden – ett faktum som understrukits av bl.a. statens pris- och konkurrensverk vid upprepade tillfällen. I denna motion framförs en rad förslag i avreglerande riktning.

Under budgetåret kommer en del av yrkestrafiksektorn att möta lättnader i regleringarna. Emellertid anser vi inte att de beslut i den riktning som folkpartiet under lång tid förespråkade är tillräckligt långtgående. När det gäller t.ex. lätta persontransporter med bil har angivits att kommuner och landskap skall utöva ett visst huvudmannaskap. Detta är en hämsko på konkurrensinriktade branschoperatörer, och har redan tagits till intäkt på flera platser i landet för att regleringen delvis skall kunna bestå och utövas på regional nivå. När det gäller viss busstrafik kvarstår dessutom regler om trafikmässig behovsprövning. Endast de etableringskontroller som kan motiveras med kompetens av betydelse för enskilda människors hälsa och säkerhet kan accepteras.

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande mål och riktlinjer för trafikpolitiken och trafikens miljöanpassning,

[att riksdagen hos regeringen begär att naturvårdsverket får i uppdrag att lägga fram förslag till skärpta avgasnormer för personbilar fr.o.m. 1995 års modeller¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av införande av skärpta utsläppsnormer för tunga dieselfordon till 1992¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om forskningsprogram för utveckling av mer miljövänliga motorer och drivmedel²],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om höjning av skrotpremie/avgift för bilar till 4 000 kr.¹],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om införande av skrotpremie/avgift på däck¹],

2. att riksdagen hos regeringen begär en utvärdering av miljöeffekterna av de från sommaren 1989 införda hastighetsbegränsningarna på särskilt föroreningskänsliga vägsträckor,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om säkerställande av den juridiska grunden för länsstyrelsers rätt att fatta beslut om hastighetssänkning av miljöskäl,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan lagändring att kommuner får rätt att införa särskilda områdes- eller trängselavgifter i storstäders cityområden, samt beträffande särskilda restriktioner i sådant område vid tillfälliga allvarliga utsläppssituationer, s.k. inversioner³],

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om intensifierad satsning på kringfartsleder,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om alternativa former för finansiering av väginvesteringar, driftskostnader och vägunderhåll,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en fast förbindelse över Öresund,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändring av affärsverket SJ till aktiebolag,

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag om alternativa och kompletterande finansieringsformer för järnvägsbanor i enlighet med vad i motionen anförts,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avreglering av inrikesflyget,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljöavgifter för flyget³],

10. att riksdagen avslår regeringens förslag under anslaget E 7, Stöd till svenska rederier, om 20 milj. kr.,

11. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett svenskt internationellt skeppsregister,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flagglagen,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjlighet att utnyttja investeringsfonder för begagnade fartyg³],

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om uppdrag till naturvårdsverket om att lägga fram förslag till skärpta miljökrav för sjöfarten¹],

13. att riksdagen upphäver lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister,

14. att riksdagen avslår förslaget om att till Fritidsbåtsregister (E 2) för budgetåret 1989/90 anvisa ett förslagsanslag på 7,9 milj. kr.,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om riktlinjer för handikappanpassning av kollektivtrafiken,

16. att riksdagen beslutar anslå ytterligare 50 milj. kr på Kommunikationsdepartementets anslag B 4. Byggande av länstrafikanläggningar, att användas till bidrag för investeringar som ökar handikappanpassningen och tillgängligheten i lokal och regional kollektivtrafik,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utvärdering av riksdagens beslut om det statliga anslaget till riksfärdtjänst,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om riksfärdtjänstens egenavgifter,

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en avreglering av trafikslagen,

20. att riksdagen beslutar att endast kontroll av kompetens och säkerhet på trafikområdet skall utgöra grund vid prövning av ansökan om trafiktillstånd.

Stockholm den 22 januari 1990

Kenth Skårvik (fp)

Hugo Bergdahl (fp)

Anders Castberger (fp)

Ingrid Hasselström Nyvall (fp)

¹1989/90:Jo741

²1989/90:N235

³1989/90:Sk628