

Motion till riksdagen

1989/90:T232

av Kent Lundgren m.fl. (mp)

Bilismens påverkan på växthuseffekten

Alla riksdagens partier har gjort offentliga uttalanden vid olika tillfällen, där man poängterat sin vilja att minska de utsläpp som påverkar såväl ozon-skiktet, som den väl så allvarliga klimatpåverkande växthuseffekten. Ozon-skiktets problematik har fokuserats tämligen väl i debatten och överenskommelser om minskning, respektive ersättning, av såväl klorerade ämnen som freoner har nåtts.

Men så snart man diskuterar växthuseffekten – innebärande begränsning av de fossila bränslenas användning – så blir det väldigt tyst, eftersom man då hotar tillväxtekonomin heliga tempel. Växthuseffekten aktualiseras dock när kärnkraftsavvecklingen kommer upp på dagordningen och då är den plötsligt så helig i en del kretsar, att den överskuggar alla andra miljö- och överlevnadsproblem, ty då hotas ju tillväxten ännu mer!

Men givetvis måste växthuseffekten vara ett lika allvarligt hot i alla sammanhang och självklart måste den därför debatteras och kraftfulla åtgärder måste vidtas på alla områden som är möjliga i dagsläget.

Det första målet måste då givetvis vara att stoppa all onödig ökning av utsläppskällor som drivs av fossila bränslen.

Det andra målet är sedan att genom sparande och rationaliserande åtgärder minska behovet ytterligare av fossila energisorter.

Det tredje målet måste vara att ersätta de flesta fossila energierna med förnyelsebara sorter.

Privatbilismen

En av de ökningarna som är lättast att stoppa är privatbilismen. Vi har mer än tillräckligt med bilar i landet och med tanke på att t.o.m. P G Gyllenhammar numera anser att privatbilismen måste bort från städerna, så är det inte mycket att dividera om, utan det borde vara fritt fram att stoppa dagens ökningstakt.

Det verkar t.o.m. möjligt att inom en snar framtid åstadkomma en planerad minskning av personbilsparken i landet. Egentligen handlar det endast om att finna en bra form för en rättvis begränsningsform, så att de som verkligen behöver bilen – dvs. landsbygdens folk, handikappade och ett fåtal andra grupper – inte kommer i kläm.

Begränsningsåtgärder

Mot. 1989/90

T232

Utgångspunkten för att stoppa ökningen av bilparken bör därför vara, att ingen ny bil får inregistreras utan att skrotning skett av ett motsvarande fordon. Fördelningen av dessa skrotningsintyg bör givetvis ske till de ovan nämnda grupperna, vilket troligen kommer att innebära att viss "officiell skenutflyttning" – men givetvis också en reell fysisk utflyttning – till fritidshus kommer att ske. Detta är dock inte negativt, eftersom exempelvis avfolkade västkustkommuner som Smögen då kan få året-runt-boende igen och därmed också ökade välbehövliga skatteintäkter. Samtidigt lättas då trycket på storstädernas bostadsmarknad en aning.

I en annan motion föreslår vi att samhället skall stimulera den svenska bilindustrin att satsa på spårbilen, såsom ett nytt kollektivtrafikmedel och inom ett fåtal år är det sedan dags att minska nyförsäljningen av bilar med ca 5% per år genom att inte släppa ut alla skrotningsintygen till nybilsförsäljningen igen.

I tredje steget bör bilindustrin ha tagit fram en icke-fossilt driven bil, med en räckvidd som täcker T/R-resa till närmaste kollektivtrafikpunkt. På detta sätt kan Sverige ta ett steg mot de utlovade internationella åtagandena om minskning av växthusgaserna.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att ta fram ett förslag till begränsning av bilismens ökning och senare även minskning av dess nuvarande volym i enlighet med motionens anda.

Stockholm den 24 januari 1990

Kent Lundgren (mp)

Carl Frick (mp)

Anita Stenberg (mp)

Anna Horn af Rantzien (mp)

Gösta Lyngå (mp)

Lars Norberg (mp)

Kjell Dahlström (mp)

