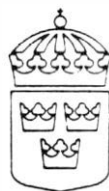


# Motion till riksdagen

1989/90:T250

av Olof Johansson m.fl. (c)

Trafik och miljö



Mot.  
1989/90  
T250

## Innehåll

Inledning . . . . .	3
Bilen ger stora möjligheter . . . . .	3
... men ger också stora miljöproblem . . . . .	3
ANALYS . . . . .	4
Några utvecklingstendenser . . . . .	4
Trafiksektorns utveckling . . . . .	4
Dagens trafiksituation . . . . .	4
MILJÖEFFEKTER AV TRAFIKEN . . . . .	4
Luftföreningarnas hälsoeffekter . . . . .	4
Skador på skog och grödor . . . . .	5
Trafikens miljökostnader . . . . .	5
Korrosionskostnader och vittring . . . . .	6
Klimatförändringar . . . . .	6
Öresundstrafiken och miljön . . . . .	6
Hastighetsberoende utsläpp . . . . .	6
Buller . . . . .	7
Energianvändning . . . . .	7
Olyckor med farligt gods . . . . .	7
Trafikens kostnader . . . . .	7
INTERNATIONELLA UTVECKLINGSTENDENSER . . . . .	8
Västeuropa . . . . .	8
Luftvårdsplanen i södra Kalifornien . . . . .	8
Utfasning av gamla bränslen . . . . .	9
Minskad bränsleförbrukning . . . . .	9
FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER FÖR EN MILJÖVÄNLIGARE TRAFIK . . . . .	10
Centerns utgångspunkter . . . . .	10
Miljömål . . . . .	10
FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER . . . . .	10
A. INTERNATIONELLA ÖVERENSKOMMELSER . . . . .	11
FNs miljökonferens 1992 . . . . .	11
Sveriges ansvar och CEMT-arbetet . . . . .	11
B. SVENSK HANDLINGSPLAN PÅ KORT SIKT . . . . .	12
C. SVENSKA ÅTGÄRDER PÅ LÄNGRE SIKT . . . . .	13

Skärpta utsläppsgränser . . . . .	13	Mot. 1989/90
Avgasrening räcker inte . . . . .	13	T250
Ersätt de fossila bränslena . . . . .	13	
Gasdrift . . . . .	14	
Eldrift . . . . .	14	
Samhällsplanering . . . . .	14	
Storstadstrafiken . . . . .	15	
Järnväg. . . . .	16	
Sjötransporter . . . . .	17	
Flyg . . . . .	17	
Godstransporter . . . . .	18	
Öresundstrafik . . . . .	18	
HEMSTÄLLAN . . . . .	19	

## Inledning

Människors möjligheter att förflytta sig har under den senaste hundraårsperioden förändrats på ett revolutionerande sätt. En resa som idag tar ett knappt dygn kunde vara ett företag på flera månader förr. Vid sekelskiftet förflyttade sig en människa inte mer än 500 meter om dagen, idag är sträckan 33 kilometer dagligen i genomsnitt. Det finns beräkningar som visar att den siffran kommer att stiga med ytterligare 50% fram till år 2000.

Samtidigt som samhället ställer höga krav på snabba och effektiva kommunikationer, utgör trafiken idag ett stort miljöproblem. Under senare år har industrins miljöförstörande utsläpp minskat. För trafiken tyder dock prognoserna på att utsläppen inte minskar nämnvärt, trots reningskraven. Inom trafiksektorn finns stora miljövinster att hämta.

### Bilen ger stora möjligheter ...

Bilen ger möjlighet till transporter på ett lätt och smidigt sätt. Den är för många människor den enda möjligheten att transportera sig mellan olika platser. Hundratusentals människor saknar alternativa möjligheter att ta sig till sitt arbete, sin fritidssysselsättning eller till släktingar och vänner. Bilen kan också medverka till att bryta isoleringen för enskilda eller grupper av människor.

### ... men ger också stora miljöproblem

Samtidigt är det så att vägtrafiken, d v s lastbilar, bussar och bilar står för en betydande del av dagens miljöförstöring. 40 % av koldioxidutsläppen och 60% av kväveoxidutsläppen kommer från vägtrafiken. I storstädernas gatumiljö står trafiken för 90 % av luftföroreningarna.

Det är nödvändigt att se nackdelarna med dagens trafiksituation med öppna ögon. För att klara av att skapa en bättre miljö, måste man analysera de negativa miljöeffekterna med dagens fordon.

Trafikpolitiken har under lång tid präglats av brist på åtgärder för bättre trafiksäkerhet och miljöstörningar. Det har bl a lett till ökade miljöproblem och en tidvis kaotisk trafiksituation i storstäderna.

Det är mot denna bakgrund viktigt att radikalt förändra trafikpolitiken i Sverige. Genom krav på bättre teknik – tidsgränser när de ska vara genomförda – ekonomiska styrmedel, kraftig satsning på järnvägen och en effektivare kollektiv trafik kan denna omläggning ske. Vid sidan av de krav som samhället ställer måste enskilda medborgare bli medvetna om och ta ansvar för att förbättra miljön. Det handlar inte minst om att medvetet försöka undvika onödigt bilåkande.

## Några utvecklingstendenser

- \* Transporter av såväl människor som varor sker alltmer differentierat. Detta har gynnat bilen, lastbilen och flyget på järnvägens och busstrafikens bekostnad.
- \* Samhällsplaneringen har hittills gynnat bilen på kollektivtrafikens bekostnad.
- \* Järnvägen har under efterkrigstiden missköts och fått förfalla. Dess konkurrenskraft har därmed försämrats.
- \* Flyget har under de senaste 15 åren expanderat snabbt. Flyget har utvecklats till ett "folkflyg" genom olika rabattsystem.

## Trafiksektorns utveckling

Persontrafiken har genomgått en enormt snabb förändring sedan 1950-talet (figur 1). Det är framför allt bilen som har stått för ökningen av antalet personkilometer. Sedan mitten av 70-talet står bilismen för ca 75% av det totala persontransportarbetet.

En tredjedel av de totala bilresorna är arbets- och tjänsteresor. Över hälften är fritidsresor.

Järnvägens persontransportarbete ökade på 70-talet, men har sedan stagnerat något. Inrikesflygets persontransportarbete har mer än trefaldigats 1970–1986.

Godstransporternas utveckling framgår av figur 2.

## Dagens trafiksituation

Bilarna ökar i antal, även räknat per capita. Antalet motorfordon i världen antas bli fördubblat inom 20–40 år, dvs från 500 miljoner till 1 miljard fordon. Samtidigt ökar användningen av bilen. Den genomsnittliga bränsleförbrukningen har minskat sedan 1983, men tyvärr bröts nedgången 1988. Trängseln ökar, även på stora vägar, vilket leder till aggressivt trafiktempo och ökad bränsleförbrukning.

- En stor del av miljövinsterna med förbättrad teknik äts upp av den ökande biltrafiken.
- Relationen last/fordonsvikt förändras mot ett sämre utnyttjande av fordonen.
- I reala termer har bilnehavet blivit billigare och det årliga miluttaget per fordon ökar därmed.

## Miljöeffekter av trafiken

### Luftföroreningarnas hälsoeffekter

Det är framför allt i tätorterna som trafiken utgör en hälsorisk. På 125 mil gator, i framför allt storstadsområdena, överskrids riktvärdena för luftkvali-

tet. I en svensk gatumiljö står bilarna för mer än 90% av luftföroreningarna. Eftersom utsläppen sker i andningshöjd är dessa föroreningar relativt sett mer skadliga än motsvarande utsläpp från fasta utsläppskällor. Bilavgaserna innehåller tusentals olika kemiska föroreningar som är eller antas vara skadliga för människan och naturen. Det är bl a polyaromatiska kolväten, dioxiner, bly, koloxid, ozon, kväveoxider. Dessa ämnen ger ökad risk för infektioner, kronisk bronkit, cancer, astma och allergier samt ökad påfrestning för personer med hjärt- och kärlsjukdomar. Klart är att bilavgaser är skadliga även i små mängder.

## Skador på skog och grödor

Försuringen kan påverka växtligheten på tre sätt, dels genom att det sura regnet fräter direkt på växterna, dels genom att giftiga ämnen frigörs och dels genom att viktiga näringsämnen lakas ur marken. Europas skogsmark har på 30 år blivit 10 gånger surare. Kväveoxiderna står för en tredjedel av syrainnehållet i nederbörden över Sverige och den andelen ökar.

Vägtrafiken står för mer än hälften av utsläppen av kväveoxider och kolväten i Sverige. Halten av marknära ozon har ökat med 80% över norra halvklotet sedan 50-talet, vilket kan jämföras med väg- och flygtrafikens expansion under samma tid. I södra Sverige är marken så mättad av luftburet kväve att det har blivit obalans mellan markens näringsämnen. Kvävemättnaden leder också till att kväve läcker ut till hav och vattendrag.

- Innehållet av vissa näringsämnen i marken har halverats i ex Skåne. Skogsmarken i hela södra Sverige har kraftigt förändrats.
- Var fjärde fullvuxen gran och var sjunde tall i södra Sverige har förlorat en femtedel av sina barr. Träden är nu så sjuka att tillväxten minskar.
- Svavel- och kvävenedfallet är 10 gånger större respektive 4 gånger större än vad naturen klarar på lång sikt (critical load).
- Ozonhalterna i marknivå i södra och västra Sverige överskrider ofta den nivå där träden tar skada.

## Trafikens miljökostnader

Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA, har beräknat att en tillväxtminskning av skogen med 10 % skulle orsaka minskade exportinkomster med ca 6,5 miljarder kr. Det skulle innebära att 20-30 000 arbetstillfällen inom skogsnäringen försvinner. Forskare vid Sveriges Lantbruksuniversitet har bedömt att denna situation kommer att vara en realitet i södra och mellersta Sverige vid mitten av 1990-talet, med nuvarande utveckling.

I Frankrike beräknas ca 20 000 ha av den bästa åkerjorden vara blyförgiftad p g a av utsläpp från vägtrafiken. I Landskrona-området har vissa jordbruksområden förklarats olämpliga som odlingsmark. Ozonskadorna orsakar varje år en skördeförlust i USA, motsvarande 15 miljarder kr. Dessa skador är inte helt klarlagda i Sverige, men kostnaden uppskattas till flera hundra miljoner kr.

Vattendrag och våtmarker påverkas, vilket leder till att fiskbestånd förändras eller slås ut helt. En femtedel av Sveriges 85 000 sjöar är försurade.

70 000 hushåll är drabbade av försurat brunnsvatten som fräter på ledningar och löser ut metaller som vi får i oss via dricksvattnet. Höjda aluminiumhalter kan öka risken för Alzheimers sjukdom.

Mot. 1989/90  
T250

## Korrosionsskador och vittring

Luftföroreningarna påverkar också kalksten, sandsten, marmor, glas, betong etc. Det har inneburit ett förtidigt åldrande på byggnader och att ovärderliga kulturskatter har gått förlorade och historiska värden utplånats. Kväveoxider förstärker svaveldioxidens frätande effekt 20-30 gånger. Korrosionsskadorna har uppskattats till 17 miljarder kr per år i vårt land.

## Klimatförändringar

Koldioxid bidrar tillsammans med bl a freoner, dikväveoxid och metan till den s k växthuseffekten. Den innebär att värmestrålning från jorden stängs in i atmosfären av förorenande gaser och partiklar. Föroreningarna blir som glastaket i ett växthus. Effekten anses bli en höjning av jordens medeltemperatur med ca 2-5 grader. Detta leder till ändrade förutsättningar för jordbruket och andra allvarliga rubbningar av dagens förhållanden. Vägtrafiken står för ca 40% av utsläppen av koldioxiden och utgör därmed ett stort globalt miljöproblem.

## Öresundstrafiken och miljön

I delar av Skåne är det miljöfarliga nedfallet tio gånger större än vad naturen långsiktigt tål. Markerna i Skåne är bland de mest försurade i landet. 100 000 kvadratkilometer av Östersjöns bottnar är redan syrefria och döda p g a övergödning. Vägtrafikens kväveutsläpp är en av de viktigaste orsakerna.

De största utsläppen kommer från vägtrafiken. Miljöplanegruppen vid länsstyrelsen i Malmö anser att kväveutsläppen måste minskas med minst 75%. Det motsvarar 1980 års trafiknivå.

En bro kommer också att påverka vattenströmmarna genom Öresund. Även små förändringar kan innebära kraftiga effekter på livet i Östersjön.

## Hastighetsberoende utsläpp

Naturvårdsverket utförde 1987 en undersökning om hastighetsberoende utsläpp. I den undersökningen framgår sambandet mellan bilens hastighet och utsläppen av koloxid, kolväten och kväveoxider. Sambandet mellan hastighet och kväveoxidutsläpp är särskilt tydligt. Sambanden visas i figur 3. Denna undersökning är den enda större som genomförts i Sverige, men den har stöd i andra undersökningar utomlands.

Undersökningen visar också att utsläppen av föroreningar är avsevärt större vid ryckig körning.

I en undersökning på VTI (Perby, 1989) påvisas sambandet mellan koldioxidutsläpp och hastighet. Se figur 4.

Utsläppen av kväveoxider ökar med ca 65% då en bil utan katalysator ökar hastigheten från 90 till 110 km/h. Med katalysator är höjningen endast 20%.

## Buller

Buller är den miljöstörning som berör flest personer. Kombinationen av buller och andra faktorer kan ha betydligt större effekter på hälsan än enbart bullret ensamt. Enligt Naturvårdsverket bor ca 3-3,5 miljoner människor i Sverige i områden som utsätts för ljudnivåer från vägtrafik som överstiger WHO:s riktvärden och den nivå som riksdagen angett som riktvärde vid nyplanering är 55 dB (A). På motsvarande sätt störs ca 50-60 000 personer av flygbuller och ca 200 000 av järnvägsbuller.

## Energianvändning

Transporternas andel av oljeförbrukningen närmar sig 40% av Sveriges totala oljekonsumtion. Utvecklingen är likartad i andra länder. Transportsektorns betydelse för samhällets förbrukning av energi är mycket stor. Olika transportmedel har väsentligt olika energieffektivitet. Nedan följer ett exempel för att jämföra olika transportmedel.

En given energimängd – 10 000 kWh – kan med olika trafikmedel användas för att frakta följande antal personer eller mängd gods mellan Stockholm och Göteborg:

### Persontransporter

Trafikmedel	kWh/personkm	Stockholm-Göteborg
Flyg (F28)	0,8	27 personer
Personbil	0,5	44 personer
Buss	0,3	73 personer
Eltåg	0,1	220 personer

### Godstransporter

Trafikmedel	kWh/tonkm	Stockholm-Göteborg
Långtradare	0,2	110 ton
Eltåg	0,1	220 ton

Källa: VTI-meddelande 567; 1988

## Olyckor med farligt gods

Transporterna av ämnen som kan skada människa och miljö ökar kraftigt. Det har också lett till en ökning av trafikolyckor med kemisk-tekniska produkter. Risken för en explosion vid bensintransport på landsväg bedöms som 20 gånger större än vid spårbinden transport. Många transporter med farligt gods går idag rakt genom stadskärnorna.

## Trafikens kostnader

PPP, Polluter Pays Principle, tillämpas i de flesta västländers lagstiftning. Den innebär att förorenaren skall betala för skador som uppstår i miljön. Förorenaren får då ekonomiska motiv att förbättra och utveckla ny teknik för att minska föroreningarna.

Inom trafiksektorn kan PPP vara svår att tillämpa. Kostnaden för de ex-

terna effekterna, d v s miljöförstöring, som förorenaren orsakar är svår att mäta.

Det är då svårt att göra samhällsekonomiska bedömningar. En miljövinst av minskade utsläpp syns inte i samhälls ekonomin direkt och är därför inte ett tillräckligt motiv för att t ex föra en från miljösynpunkt bättre trafikpolitik. Dagens priser på transporter speglar inte samhällets kostnader för de miljöskador som transporterorna orsakar.

Samhällets kostnader för vägar, övervakning, trafikolyckor och miljöskador överstiger sannolikt de skatter och avgifter som tas ut av bilismen. Detta innebär att bilismen "subventioneras" av samhället.

De samhällsekonomiska kostnaderna för storstadsbilismen är mycket höga och har beräknats vara fem gånger högre i tätort än på landsbygd på grund av trängsel, olyckor samt hälso- och miljöeffekter. I cityområden beräknas kostnaden vara tio gånger så hög som på landsbygden. Tätortstrafikens obetalda samhällsekonomiska kostnader i Stockholms län har av Storstadstrafikkommittén beräknats till 5 miljarder kronor per år.

Miljöförstöring kommer successivt och kostnaderna för att reparera skadorna är redan idag stora. De framtida kostnaderna är mycket svåra att bedöma. Miljön i Östeuropa kan tjäna som exempel på detta. Där har miljöförstöringen i vissa områden nått så långt att kostnaderna för reparation är oöverstigliga.

## Internationella utvecklingstendenser

### Västeuropa

I Västeuropa där vägtransporterna väntas öka med 50-80% inom de närmaste åren och flygtransporterna fördubblas inom tio år har transportfrågorna blivit brännande miljöfrågor. EG och EFTAs rådgivande kommitté har därför föreslagit en kraftig satsning på kombitrafik, d v s transport av lastbilsläp och containers på järnväg. Schweiz och Österrike har vidtagit åtgärder mot transittrafiken genom länderna. Den rådgivande kommittén har föreslagit att järnvägstrafiken ska få ekonomiskt stöd för att det ska bli ett fördelaktigt transportalternativ.

### Luftvårdsplanen i södra Kalifornien

Södra Kalifornien har stora problem med luftföroreningar. I en omfattande miljöplan för området har en rad förslag presenterats. Dessa berör samtliga föroreningskällor, men trafiksektorn uppmärksammas särskilt. Trafikens utsläpp ska minskas bl a genom förändrat fordonsanvändande och genom en storsatsning på renare bränslen. Beslut om denna miljöplan kommer att tas successivt under de kommande åren.

Största prioritet i planen har minskningar av kväveoxid- och kolväteutsläppen fått. För transportområdet föreslås att människors resvanor förändras, för att på det sättet få ned antalet fordon och därmed utsläppen. Man vill uppmuntra samåkning genom skatteförmåner och förenklad och billigare parkering för samåkare. Samtidigt satsar man på kollektivtrafiken.



Planen ska genomföras i tre etapper. I den första ska man satsa på att utnyttja befintlig teknik och använda sig av befintlig lagstiftning. I den andra etappen skärper man första etappens åtgärder och satsar på ny teknik. I den tredje etappen förutsätter man tekniska genombrott.

Planen berör bara lokala miljöproblem, och tar således inte hänsyn till globala miljöproblem såsom koldioxidutsläpp. Planen kommer med all säkerhet att få efterföljare runt hela världen.

## Utfasning av gamla bränslen

Kalifornien är en stor bensinförbrukare i världen och transporter svarar för tre fjärdedelar av statens oljekonsumtion. 1978 startades ett program med syfte att undersöka möjligheterna att ersätta bensin med alternativa drivmedel. Sedan 1983 körs vissa bilmärken med 85–90 % inblandning av metanol i bensin. Även transitbussar drivs med metanol.

Under de senaste två åren har Ford och General Motors tagit fram bränsleflexibla fordon som antingen kan drivas med alkoholbaserade bränslen som metanol och etanol eller med bensin. Bilarna kan också köras på vilken blandning som helst av dessa drivmedel. Man räknar med att det 1992 ska finnas 5 000 sådana fordon i drift i Kalifornien. 1990 ska man börja införa nya typer av skolbussar, antingen metanoldrivna eller "rena" dieslbussar.

Den kaliforniska Energikommissionens energiprogram omfattar också andra drivmedel. De mest intressanta ur miljösynpunkt är eldrift med laddningsbara batterier, vätgasdrift samt eldrift med bränsleceller.

I Energikommissionens regi har undersökts vilka miljöeffekter en övergång till metanol skulle ha på miljön till år 2010. Takten på nedbrytningen av ozonlagret skulle halveras jämfört med vid oförändrad användning av bensin. Dessutom innebär en övergång till metanol att utsläppen av bl a kväveoxider och aromatiska kolväten kraftigt reduceras.

## Minskad bränsleförbrukning

I USA har man lagstiftat om den genomsnittliga bränsleförbrukning som nya bilmodeller får ha. Den amerikanska miljömyndigheten EPA har föreslagit att till år 2 000 reducera den genomsnittliga förbrukningen till 0,59 liter per mil alternativt 0,47 liter per mil. Till år 2050 vill EPA sänka genomsnittsförbrukningen till 0,31 liter per mil för alla världens bilar. På så sätt räknar EPA att växthuseffekten av bilismen minskar med 60%. På utvecklingsavdelningar finns bränslesnålare motorer som den sk Elsbett-motorn. Praktiska prov visar att den drar 0,30 liter per mil vid 90 km/tim. Med nya motortyper och mindre energikrävande bilar kan man minska koldioxidutsläppen med en tredjedel. Men flera av motorerna i utveckling, som Elsbett-motorn, går lika bra att köra på andra bränslen som t ex råpressad rapsolja eller andra biobränslen.

## Centerns utgångspunkter

Samhället måste byggas så att miljöproblem inte uppstår. I dag består miljöpolitiken i hög grad av att reparera redan uppkomna skador. Detta är en felaktig och dyrbar politik både för samhället och miljön. Den nya politiken måste även gälla trafiksektorn. Samhället måste genom internationella överenskommelser, förebyggande insatser, samhällsplanering, lagstiftning, kontroll, miljöavgifter och andra ekonomiska styrmedel skapa en fullvärdig livsmiljö i ekologisk balans.

Trafikpolitiken ska inriktas på att tillgodose medborgarnas och näringslivets transportbehov på ett sätt som innebär hushållning med naturresurser och är miljöväntligt. Miljöskadliga transporter måste ersättas med ekologiskt riktiga, d v s miljöväntliga transportsystem.

Användningen av ändliga resurser, t ex fossila bränslen, måste minimeras. Det innebär att bensin och diesel måste ersättas med inhemska förnyelsebara bränslen.

Trafikpolitiken måste innebära en satsning på miljöväntliga och energisnåla system. Systemen ska främja ett decentraliserat samhälle och bidra till en regional balans.

## Miljömål

Trafiksystemets koldioxidutsläpp måste minska med minst 70% till år 2000 jämfört med 1985 års nivå.

Kväveoxid- och kolväteutsläppen måste minska med 75% till år 1995 jämfört med 1980 års nivå.

Energianvändningen måste bli effektivare och den totala förbrukningen minska.

Luftföroeningarna i storstäderna måste minska kraftigt.

Innehållet av cancerframkallande ämnen i avgaserna måste bort.

## Förslag till åtgärder

Vi anser att riksdagen ska besluta om nya riktlinjer och miljömål för trafikpolitiken. De miljömål som riksdagen satt upp är otillräckliga för att kunna garantera människors hälsa, en oförstörd natur och den globala miljön.

Det räcker dock inte att riksdagen fattar beslut om målen. Det krävs också en samlad strategi för hur målen ska uppnås. Den strategin saknas idag. Trafikbeslutet från 1988 uppfyller inte de miljöpolitiska målsättningarna. De aktuella skattebesluten stimulerar inte utvecklingen av användning av miljöväntliga bränslen. Målet att minska kväveoxidutsläppen med 30% och att inte öka koldioxidutsläppen har fallit platt till marken eftersom strategier saknats.

För att lyckas krävs också en attitydförändring som innebär att man inser omfattningen och allvaret i miljöproblemen.

Om signalerna och kraven från samhället är tillräckligt tydliga och det finns en marknad kommer med största säkerhet – vilket erfarenheten visar – de tekniska lösningar som krävs för att nå miljömålen fram.

Tidpunkten för att uppnå miljömålen måste fastställas för att kunna anpassa transportsystemet till målen. Strategin måste omfatta klara tidpunkter för varje delmål och vilka styrmedel som ska användas. Det är viktigt att arbetet bedrivs målmedvetet och långsiktigt. Samtidigt kräver miljösituationen att en rad åtgärder vidtas på kort sikt för att snabbt vända utvecklingen.

Vi föreslår därför en ny trafikpolitik där viktiga punkter är:

- A. Internationella överenskommelser
- B. Svensk handlingsplan på kort sikt
- C. Svenska åtgärder på längre sikt

## A. Internationella överenskommelser

Miljöproblemen känner inga gränser. Trafiken leder till problem i alla länder. Den befarade fördubblingen av antalet fordon på 20-40 år kommer att innebära en naturkatastrof om inte mycket hårda krav ställs på alla sorters fordon. Belastningen kommer att bli för stor för såväl havs- som luftmiljön.

För att lyckas med miljöarbetet måste det bedrivas på bred front och gemensamt i samarbete mellan alla länder. Kalifornien har gått relativt långt i att ställa krav, men har inte tagit ställning till det globala hotet från koldioxidutsläppen. Allt talar för att nästa steg kommer att bli åtgärder mot koldioxidutsläpp. Enligt uppgift är Bush-administrationen mycket intresserad av Kalifornien-modellen. Kraven i Kalifornien visar på en framkomlig väg som kan ligga till grund för det internationella arbetet på trafikområdet.

Det sker en omfattande handel med bilar mellan länder. Internationella överenskommelser är viktiga också för att underlätta denna handel och att sätta press på bilindustrin. Miljökrav får inte ses som handelshinder. De länder och bilindustrier som satsar hårdast på ny teknik kommer att ha en stor marknad att försörja i framtiden.

## FNs miljökonferens 1992

Vi anser att Sverige måste agera kraftfullt i internationella fora för att få till stånd begränsningar i användningen av fossila bränslen.

En viktig punkt på FNs miljökonferens i Brasilien 1992 måste vara att diskutera trafikens inverkan på luft- och havsmiljöer. Dessutom måste konferensen leda till överenskommelser som leder till en global övergång till förnyelsebara drivmedel. Det är avgörande förutsättningar för en överenskommelse om en internationell klimatkonvention.

Internationella överenskommelser bör ingås som förordar spårbanden transittrafik inom kontinenterna och sjöfart mellan kontinenterna.

## Sveriges ansvar och CEMT-arbetet

Sveriges andel av utsläppen till luft och hav är globalt sett mycket liten. Det är emellertid inte rimligt att begära att andra länder ska begränsa sin export

av föroreningar, om man inte tar itu med de egna problemen. Miljöproblem måste lösas på såväl lokal-, riks- som världsnivå. Alla måste bidra till miljöarbetet. Sverige måste tillsammans med andra "rika" industriländer vara ett föregångsland på trafikområdet.

Sverige har ordförandeskapet i CEMT, den europeiska transportministerkonferensen, under 1990. Den svenska regeringen måste utnyttja detta till att vara starkt pådrivande i miljöfrågan. Ambitionen måste vara att få till stånd gemensamma skärpningar för utsläppskraven som ska gälla hela Europa. Svenska regeringen bör också under året verka för att de internationella överenskommelserna om flygtrafik ändras, så att det blir möjligt att införa miljöavgift på internationell flygtrafik.

Mot. 1989/90  
T250

## B. Svensk handlingsplan på kort sikt

Ett antal åtgärder måste vidtas snarast för att minska trafikens påfrestningar på miljön. Vi föreslår att följande åtgärder genomförs omedelbart:

- utnyttja välkänd teknik för att minska bensinförbrukningen
- 80/100 km/h istället för 90/110 km/h på vägarna utom i norrlandslänen
- skattebefrielse på etanol, metanol, biogas och andra biobränslen
- kraftfull satsning på kollektivtrafiken
- skärpta avgaskrav på bussar och lastbilar från 1992.

Enligt bilfabrikanterna kan 35-45% bränsle sparas genom att utnyttja bästa teknik vid utformning av motor och bil. Detta måste omedelbart ske.

Vi har tidigare visat på det klara sambandet mellan hastighet och utsläpp av föroreningar. Vi föreslår därför att hastighetsgränserna sänks från 110 km/h till 100 respektive från 90 km/h till 80. Undantag bör göras för norrlandslänen. Dessa generellt lägre hastighetsgränser bör gälla tills nya, renare motorer och bränslen fått genomslag. Hög hastighet leder också till stora olycksrisker. Därför måste Naturvårdsverket och Trafiksäkerhetsverket få i uppdrag att gemensamt gå igenom varje vägsträcka för att klara ut vad högsta tillåtna hastighet ska vara lokalt, med hänsyn till miljö och trafiksäkerhet.

Motoralkoholer, biogas och andra biobränslen är med nu känd teknik framtidens bränslen. Det är enbart genom att använda dessa som vi kan minska nettoutsläppen av koldioxid. Genom ekonomiska styrmedel ska användningen av dessa bränslen och utveckling av ny teknik stimuleras. Vi tar inte ställning till om etanol, metanol eller biogaser var för sig eller tillsammans blir framtidens bränslen. Samtliga bör skattebefrias under förutsättning att de tillverkas av biomassa.

En viktig anledning till att bilar används i så stor utsträckning är att kollektivtrafik saknas eller inte kan konkurrera med bilen. Kollektivtrafiken måste förbättras avsevärt, både vad gäller turtäthet och bekvämlighet. Det är rimligt att staten är med och betalar en del av satsningen eftersom miljöförbättringarna kommer hela Sverige till del.

Vi föreslår obligatoriska regler om skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar från 1992 års modell. Kraven ska motsvara USAs federala krav från 1990 års modeller.

### Skärpta utsläppsgränser för bilar, bussar och lastbilar

Vi föreslår att hårdare krav ska ställas på hur mycket som får släppas ut från fordon. Fordonen ska vara lågemitterande d v s släppa ut små mängder föroreningar. I Kalifornien definieras lågemitterande fordon som sådana som har en teknik, eller drivs med ett bränsle, som gör att utsläppen är lika rena som vid förbränning av metanol. Vi föreslår att samma krav ställs i Sverige. Alla fordon måste uppfylla dessa krav. Naturvårdsverket bör snarast utarbeta utsläppskrav som bygger på användning av etanol, metanol och biogaser. Det är viktigt att kraven blir precisa och långtgående.

Vi anser att nya fordon fr o m 2000 års modeller helt ska uppfylla dessa krav. Senast år 2010 ska alla fordon uppfylla kraven. Med dessa klara signaler och krav till bilindustrin och bränslebolagen kan de få fram motorer och bränslen som uppfyller kraven.

Denna kombination av att ställa krav och sätta upp tidsgränser är det bästa sättet att ställa om trafiksektorn så att den inte belastar miljön. Den svenska regeringen bör i internationella fora arbeta för att samma krav genomförs i Europasamarbetet.

### Avgasrening räcker inte

Från 1989 års modeller är avgaskrav motsvarande katalytisk rening obligatoriska för personbilar i Sverige. Men avgasrening är inte den slutliga lösningen på problemen. Undersökningar har visat att reningsresultaten inte är tillfredsställande och att katalysatorns funktion försämras med tiden. I själva verket kan inte avgasreningen kompensera den nu kraftigt ökade biltrafiken. I tätorterna kvarstår också problem med de stora kolväteutsläppen vid kallstartar. Katalysatorn fungerar först efter ett par minuter. Ur miljö- och hälsosynpunkt måste avgasrening betraktas som en nödvändig men förhoppningsvis mycket kortvarig övergångslösning på vägen mot framtidens fordon utan skadliga avgaser.

### Ersätt de fossila bränslena

För att motverka växthuseffekten genom minskade koldioxidutsläpp finns ingen reningsteknik tillgänglig. De möjligheter som finns inom trafikområdet är antingen en kraftig minskning av trafikvolymen eller en omfattande övergång till miljövänliga bränslen, baserade på förnyelsebara energikällor. Utsläppen av kväveoxider och kolväten måste minskas med hjälp av skärpta utsläppskrav.

Tekniska krav och ekonomiska styrmedel måste till för att minska användningen av fossila bränslen. Nya bränslen baserade på förnybara resurser måste ersätta bensin och diesel.

Etanol är det drivmedel som idag bäst kan utnyttjas i förbränningsmotorer. Etanol kan tillverkas från inhemska förnybara råvaror. Metanol tillverkas från fossila bränslen som naturgas, kol och olja. Det kan också tillverkas av inhemska förnybara råvaror. Det finns inga tekniska hinder för en intro-

duktion av alkoholer som motorbränsle, de kan ersätta såväl bensen som diesel. Energiinnehållet per liter är lägre än i bensen, ca 50% för metanol och ca 80% för etanol. Tillverkning ur biomassa bidrar ej till ökad koldioxidhalt, eftersom odling av nya biobränslen hela tiden binder koldioxid.

Redan idag kan inblandning av etanol med ca 5% göras i bensen. Det finns också möjlighet att driva fordon med ren etanol. Tekniken finns, men priset på etanolen är för högt än så länge. Vi anser att samhället måste stödja introduktionen av etanol genom bl a teknisk forskning och utveckling. Den måste syfta till att dels optimera verkningsgrad och minimera utsläpp, dels utveckla metoder för tillverkning, hantering, lagring och distribution.

I figur 5 visas hur introduktionen av olika nya bränslen kan ske.

Dieseldrift i tätortsmiljö är idag ett stort problem. Även efter de nya avgasbestämmelserna från 1994 kommer utsläppen att vara besvärande.

Det måste till radikala grepp för att minska miljöproblemen från dieselmotorerna. Vi anser att målsättningen för reduktionen av kvävedioxidutsläppen måste vara mycket hög.

De 450 milj kr som finns avsatta till arbetet med skärpta utsläppskrav på bussar och lastbilar bör omdestineras. Genom vårt förslag om tidigare lagda krav till 1992 behövs inte stimulans för införande av ny teknik. Vi anser att pengarna bör användas till stimulans av införande av nya bränslen för fordonen. Pengarna skulle på detta sätt användas på ett effektivare sätt.

## Gasdrift

Naturgasdrift kan vara en ur hälsosynpunkt bra övergångslösning eftersom huvuddelen av de hälsofarliga kolväteutsläppen försvinner från avgaserna. Betydande kväveoxidutsläpp kvarstår dock liksom koldioxiden. Vätgasdrift ger däremot inga koldioxidutsläpp och bortsett från kväveoxider även i övrigt rena avgaser. På lång sikt måste målet vara användning av biogas.

## Eldrift

Eldrift kan ske med uttag av energi från ledare, trådfordon, från laddade batterier eller från bränslecell. De flesta batterier försämras i kapacitet i lägre temperaturer. Några försök har gjorts att lansera närtransportbilar. De framtida möjligheterna är helt beroende av batteriutvecklingen. Eldriften förorsakar i sig inga emissioner, däremot kan produktionen av elenergi ge upphov till olika miljöproblem. Det är därför viktigt att i bedömningen av eldrift väga in hur elenergin ska genereras.

Spårbunden trafik med stålhjul mot stålskenor minskar energiförbrukningen eftersom friktionen är betydligt lägre än i andra system.

Eldrift kan främst användas för kollektivtrafik i tätort, viss närtrafik, som lokal distributionstrafik och t ex citytaxi.

## Samhällsplanering

Samhället har hittills byggts efter i första hand bilismens krav. Kollektivtrafiken har kommit i skymundan, vilket gör att den idag har svårt att konkurrera med bilen. På lång sikt är en helt ny samhällsstruktur nödvändig för att lösa trafikens miljöproblem.

De större tätorternas samhällsplanering måste utgå från att människor ska ha nära mellan bostad och arbetsplats. En decentraliserad samhällsstruktur är därför nödvändig. På detta sätt kan arbetsresornas miljöeffekt nedbringas. Med ett decentraliserat näringsliv kan också godstransporterna minska.

Samhällsplaneringen ska inriktas på att kollektivtrafiken ska vara en pulsåder i trafiksystemet. Behovet av bil minskar då för huvuddelen av befolkningen. Kommunerna måste ta större hänsyn till kollektivtrafiken när man planerar bostäder och arbetsplatser.

En offensiv satsning på järnväg regionalt och mellan regioner ger förutsättningar för att avlasta storstadsområdena. På detta sätt minskar bl a efterfrågan på bostäder i storstäderna. Förutsättningarna för verksamhet i hela landet ökar också vilket är viktigt för att hela Sverige ska leva.

Det saknas idag relevanta beräkningsmodeller för att göra en fullständig samhällsekonomisk analys av olika investeringar. Miljökostnader/miljövinster väger inte tillräckligt tungt, då t ex lönsamheten av investeringar i nya järnvägar undersöks. Vi anser att regeringen ska ta initiativ till att en ny modell för beräkningar av den samhällsekonomiska nyttan av olika investeringar och beslut om upphandling av järnvägstrafik ska införas.

## Storstadstrafiken

Städerna är byggda långt innan bilismen växte fram. Bilen tar oerhört mycket plats vilket skapar svåra trängselproblem i stadstrafik. I Los Angeles, en storstad där trafiksystemet nästan helt bygger på biltrafik, tar trafiksystemet hälften av markytan.

Av miljöskäl måste bl a kväveoxidutsläppen från biltrafiken reduceras mycket kraftigt. Det är rimligt att biltrafiken reduceras kraftigast i städerna där effekterna av de miljöstörande utsläppen är som störst. Där finns också underlag för att snabbt förstärka en fungerande kollektivtrafik.

Bilismen i de större tätorternas innerstadskärnor måste kraftigt begränsas. En förutsättning för detta är att attraktiva resealternativ byggs upp. Trygga, snabba och bekväma resealternativ med miljövänlig kollektivtrafik måste byggas upp. Kollektivtrafikens terminaler måste utvecklas med service och ombonade miljöer. Dagens standard i kollektivtrafiken med många gånger smutsiga miljöer, obekväma byten och låg turtäthet är helt otillräcklig och måste genomgå en omfattande upprustning och utbyggnad.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken kan bara till en viss del finansieras genom avgifter. Förutsättningarna att finansiera utbyggnaden med kommunala skattemedel är också begränsade. Nya finansieringsformer måste tas fram. Detta kan ske genom införande av områdesavgifter för biltrafiken i citykärnor och innerstäder. Intäkterna bör kanaliseras till respektive kollektivtrafikhuvudman för utbyggnad av modern kollektivtrafik.

Luften i städerna är ofta mycket förorenad, långt över gränserna för vad som är lämpligt ur hälsosynpunkt. Vi anser att Sverige måste anta riktvärden för högsta tillåtna föroreningsvärden i innerstadsområden. En utgångspunkt vid fastställandet bör vara att de svenska gränsvärdena bör vara minst lika hårda som WHO's gränsvärden. Värdena kan vara lägre om det behövs ur hälsosynpunkt.

En kraftig begränsning av möjligheterna att köra bil i tätort kommer att vara en absolut nödvändighet. Den kommunala kompetensen bör utökas så att kommunerna själva kan begränsa trafiken, då föroreningarna överstiger de fastlagda nivåerna för innerstadsområden.

I goda kollektivtrafiklägen måste säkra och serviceinriktade infartsparkeringar byggas. Det är nödvändigt att parkeringarna ligger i direkt anslutning till de kollektiva trafikförbindelserna. Från infartsparkeringarna måste snabba, täta turer gå med buss eller spårbunden trafik till arbetsplatser och centra.

Dieselavgaser innehåller stora mängder skadliga partiklar och kolväten. Det är därför angeläget att avveckla dieseltrafiken i våra storstäder. Stockholms stad har nyligen på förslag från centern beslutat att planeringen ska inriktas på att dieseltrafiken skall ha upphört inom 5 år.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken bör där trafikunderlag finns bygga på helt miljövänlig, energieffektiv, elektrisk spårtrafik. Den lätta spårtrafiken som är väsentligt billigare att bygga än tunnelbana gör det möjligt att bygga ut också tvärförbindelser med spårtrafik. Spårtrafik utgör tillsammans med trådbussen och kombinerade bussar med både el och förbränningsmotor (s k hybrid) den framtida kollektivtrafiken. För att trafiken ska få tillräcklig framkomlighet och snabbhet är det nödvändigt med sammanhängande kollektivkörfält med signalprioritering.

## Järnväg

Stora förändringar har skett i samhället sedan dagens järnvägssystem byggdes ut i slutet av förra seklet. De flesta människorna bor idag i storstäderna medan landsbygden i stora stycken avfolkats. Varuproduktion och konsumtion ställer idag betydligt större krav på snabba och effektiva transporter.

Järnvägen har under en längre tid eftersatts. Investeringarna har varit alltför små. Jämfört med andra länder t ex Japan och USA ligger Sverige långt efter med investeringar. Även i Europa görs stora satsningar på järnvägens infrastruktur. Det är nu hög tid även för Sverige att göra omfattande investeringar för att järnvägen ska kunna ta över mycket av såväl person- som gods-transporter.

Centern har tidigare krävt att 40 miljarder satsas på att bygga ut och modernisera järnvägsnätet i Sverige. Även SJ stöder nu denna tanke, se tabell 1. En sådan investering skulle kunna ge fördubblat personåkande och 50% fler godstransporter. Industrin, kommuner och allmänheten bör vara med och bekosta denna stora investering i infrastruktur. Det kan t ex ske genom att möjlighet ges att teckna järnvägsobligationer eller samarbete mellan samhälle och näringsliv.

Ett nordiskt snabbtågbanenät bör byggas. Snabba förbindelser mellan de nordiska länderna är en förutsättning för ett väl utvecklat nordiskt samarbete.

Det är angeläget med en snabb utbyggnad av spårförbindelser mellan Stockholm-Arlanda-Uppsala. Miljösituationen kring motorvägen mellan Stockholm och Arlanda är ohållbar. En ny bana kan finansieras med hjälp av konsortium där även det privata näringslivet deltar.



Med nya snabbtåg ges möjligheter att transportera personer och gods betydligt snabbare än idag. Därmed förskjuts förhållandena mellan flyg, tåg och bil vad gäller tidsåtgång. Se figur 6. Detta kan leda till att transporter tas över av det miljövänliga tåget. Det är därför angeläget att snabbtågbindelser byggs ut.

## Sjötransporter

Sjöfart kan vara det miljövänligaste sättet att transportera både gods och personer. Idag drivs dock många färjor med dåliga oljor som har höga halter svavel och andra miljöfarliga ämnen. Det är framför allt svavelutsläppen som är stora.

Nya reningskrav måste ställas på sjöfarten. Redan planeras nya färjor i Öresund. De kommer att utrustas med katalytisk avgasrening som minskar kväveoxidutsläppen med 90% och de kommer att kunna drivas med lågsvavlig olja. Utsläppskrav bör ställas på färjorna liksom på biltrafiken.

Sjöfarten leder i vissa farleder till stora påfrestningar på strandmiljön. Genom att stora färjor används leder vågor och strömmar i vattnet till att strandområden eroderar. Detta förstör stora områden varje år framför allt i Stockholms skärgård.

Färjetrafiken måste bedrivas med mindre färjor, om den ska gå i dessa farleder. En omläggning av den finsk-svenska godstrafiken från Stockholms innerstad till orter norr om Stockholm skulle leda till att färjorna som går in i stadens centrum kan vara mindre. De stora färjorna kan gå via hamnarna norr om staden där påfrestningarna på strandområdena inte blir lika stora.

Vi anser att risken för utsläpp från grundstötta fartyg måste minska. Detta kan ske t ex genom att alla fraktfartyg utrustas med dubbla bottenar. I Östersjön bör hårdare krav ställas eftersom den idag är mycket hårt belastad av miljöföroreningar. På sikt bör endast tankfartyg med dubbla bottenar tillåtas på Östersjön. Genom differentierade hamnavgifter med högre avgifter för enkelbottande fartyg kan man styra utvecklingen. Ett sådant system används redan i Finland.

## Flyg

Flygtransporter har sin främsta betydelse på längre sträckor. Genom snabbtåg kommer järnvägen att bli konkurrenskraftig på många av dagens flyglinjer.

Flygtrafiken bör bedrivas med nya bränslesnåla flygplan. Forskning och utveckling måste inriktas på att utveckla nya bränslen och bränslesnåla flygplan.

Miljöavgift kan idag bara tas ut på flygbränsle för nationell trafik. Internationella överenskommelser hindrar att avgift tas ut på internationell trafik. Sverige måste verka för att denna begränsning i möjligheterna att ta ut miljöavgift snarast avskaffas.

Uppbyggnaden med Arlanda som centrum (nav) även för regionalflyget är olycklig. Arlanda är idag hårt belastad. Det innebär också att flygresenärer mellan två orter i Sverige ofta får åka omvägen om Arlanda. Nya nav behöver byggas ut.

Trots försök har man inte kunnat lösa problemen med glykol- och ureaanvändningen vid avisning före start. Glykolen rinner ut i omgivningarna runt flygplatserna och utgör där ett miljöproblem. Ett system för omhändertagande av glykolen och urean måste utarbetas snarast.

## Godstransporter

Mycket av de långväga godstransporterna måste föras över till järnväg. Målet bör vara att järnvägen ska kunna distribuera merparten av allt gods på långa sträckor. I Europa utvecklas järnvägen för att kunna ta emot mer gods. Sverige borde vara ledande i denna utveckling. Största delen av dagens bilburna transittrafik bör kunna ske med tåg eller fartyg.

Kombitrafiken, dvs tåg på långa sträckor och lastbil den sista biten bör utvecklas ytterligare, genom modernisering och ekonomiska styrmedel. Stickspår fram till industrier ska byggas ut och inte läggas ned.

Koncessionsnämnden för miljöskydd avgör vilka miljökrav och utsläppskrav som ska ställas på företaget. Transporterna är en viktig del i produktionen. Ett sätt att minska de miljöstörande utsläppen kan vara att låta koncessionsnämnden bedöma även transporterna då de ska besluta om koncession.

Transporter av gods enligt den så kallade Just-in-time-principen växer i omfattning. Den innebär att företagen minskar sin lagerhållning av insatsvaror och förlitar sig på snabba och regelbundna transporter istället. Man flyttar ut lagren på vägarna. Systemet finns både inom järnväg och vägtrafik.

Systemet kan leda till att transporterna ökar och att man kör med små omgångar varje gång. Detta kan leda till ökad miljöbelastning och ökade samhällskostnader. Samhällseffekterna av Just-in-time måste utredas.

## Öresundstrafiken

Vi avvisar en bro över Öresund. En bro skulle öka bilismen och därmed dess miljöeffekter i Skåne. Det är dessutom en mycket dyr lösning. Vi anser att mycket av dagens godstrafik som går via Danmark i framtiden kan gå via färjor till kontinenten i stället. Framtidens förbindelser kan ske med färjor som har miljövänliga motorer. Även en järnvägstunnel mellan Sverige och Själland kan vara en lösning.

Planerna på en vägbro över Öresund utgår ifrån att vägtrafiken ska öka. Annars blir bron olönsam. Genomförs broplanerna blir det omöjligt att klara ambitionerna för miljön. Föroreningarna från bron kommer att bli stora och biltrafiken kommer att öka på bekostnad av tåg- och färjetrafik.

I Europa öppnas nu gränser som länge varit stängda. För Sverige öppnas nya marknader i Östeuropa. Gamla transportvägar som under en längre tid varit svårframkomliga eller helt stängda kommer återigen att öppnas. Detta gör att transporter till Europa i större utsträckning kommer att ske genom andra länder än Danmark i framtiden. Färjetrafiken till Polen, Östtyskland och de baltiska republikerna kommer att öka betydligt. Detta i kombination med nya miljövänliga färjor gör sjötransporter ännu mer attraktiva. Vi anser att en bro över Öresund är otidsenlig och en felsatsning.

Med hänvisning till det anförda hemställs

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av FN:s miljökonferens 1992 på trafikområdet.<sup>1)</sup>

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att högsta hastigheterna ändras till 80 resp.100 km/tim på vägarna utom i Norrlandslänen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av hastighetsgränserna med avseende på miljöeffekter och trafiksäkerhet,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skattebefrielse på etanol, metanol, biogas och andra biobränslen.<sup>2)</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpta avgaskrav för lastbilar och bussar fr o m 1992 års modeller.<sup>3)</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nya utsläppskrav senast fr o m 2000 års modeller för nya fordon och senast fr o m år 2010 för alla fordon.<sup>3)</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nya drivmedel,<sup>4)</sup>

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av de tidigare avsatta medlen (450 milj kr) till försöksverksamhet med och stimulans av användandet av nya bränslen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny modell för beräkningar av den samhällsekonomiska nyttan av olika investeringar och vid beslut om upphandling av järnvägstrafik,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheter för kommunerna att införa områdesavgifter för biltrafiken.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om högsta föroreningsvärden till högst WHO-nivå.<sup>3)</sup>

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vidgning av den kommunala kompetensen i syfte att förstärka kommunernas möjligheter att minimera trafikens miljöpåverkan och trängseffekt,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande behov av investeringar om minst 40 miljarder kronor i järnvägsnätet under 10 år,

8. att riksdagen uppdrar till regeringen att ta initiativ till och lägga förslag om att etablera ett nordiskt snabbtågnät,

9. att riksdagen hos regeringen begär förslag om krav på dubbel botten på tankfartyg.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i mo-

tionen anförts om införande av utsläppskrav på färjor i trafik på svenska hamnar,<sup>3]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljöavgifter på internationell flygtrafik,<sup>2]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om begränsningen av glykol- och ureaanvändningen på flygplatserna,<sup>3]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att koncessionsnämnden för miljöskydd skall bedöma även transporter till och från en anläggning vid beslut om koncession för miljöstörande verksamhet,<sup>3]</sup>

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att samhällseffekterna av den s.k. Just-in-time-principen utreds,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående Öresundstrafiken.

Mot. 1989/90  
T250

Stockholm den 23 januari 1990

*Olof Johansson (c)*

*Karl Erik Olsson (c)*

*Bertil Fiskesjö (c)*

*Gunnar Björk (c)*

*Pär Granstedt (c)*

*Karin Israelsson (c)*

*Per-Ola Eriksson (c)*

*Görel Thurdin (c)*

*Karin Söder (c)*

*Gunilla André (c)*

*Börje Hörnlund (c)*

*Agne Hansson (c)*

*Larz Johansson (c)*

<sup>1</sup> 1989/90:U656

<sup>2</sup> 1989/90:Sk685

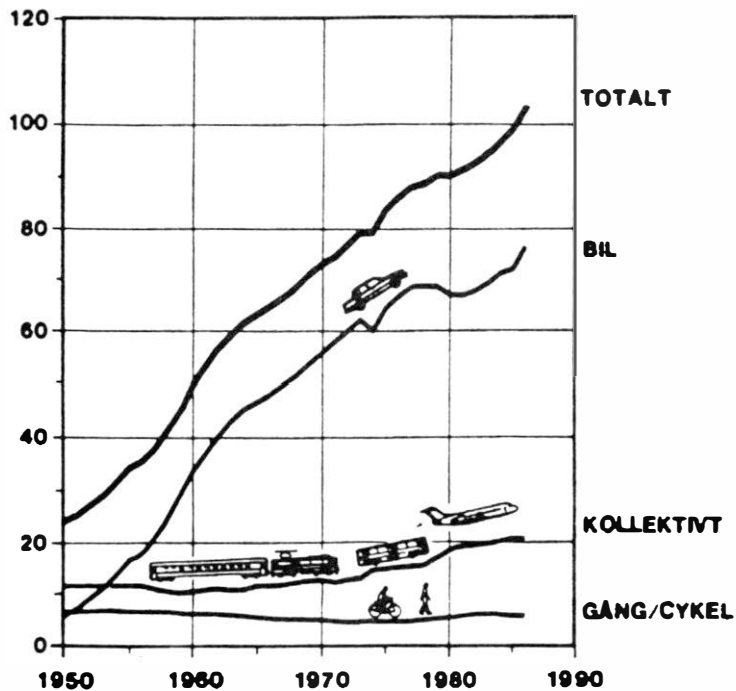
<sup>3</sup> 1989/90:Jo865

<sup>4</sup> 1989/90:N473

Figur 1

*Persontransporter 1950-1986*

**PERSONKILOMETER  
Mljarder**

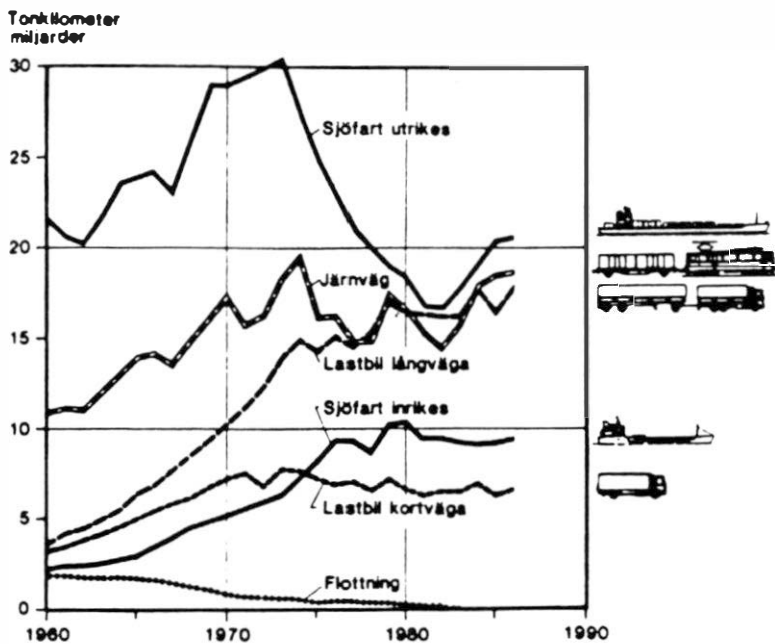


Källa: proposition 1987/88:50, bilaga 1

Figur 2

Mot. 1989/90  
T250  
Bilaga

*Godstransportarbete inom Sverige  
per transportmedel, 1960-1986*



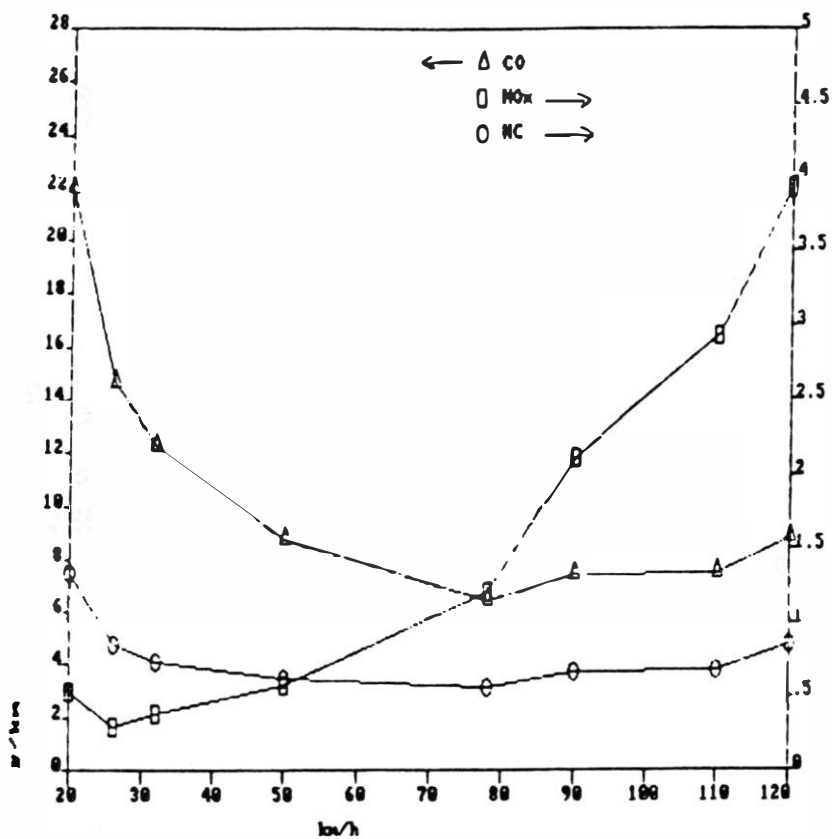
Källa: proposition 1987/88:50, bilaga 1

Figur 3

Mot. 1989/90

T250

Bilaga

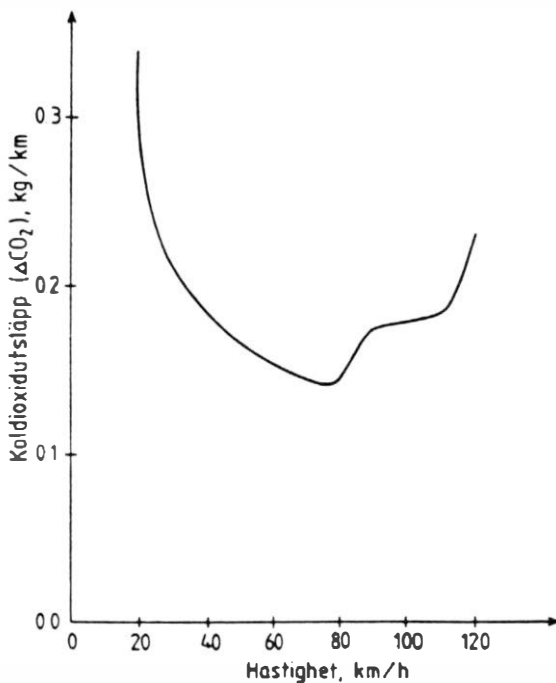


Utsläpp vid olika hastigheter, vägda värden,  
Sverige-bilar

Källa: Naturvårdsverkets rapport 3276, Egeback

Figur 4

Mot. 1989/90  
T250  
Bilaga

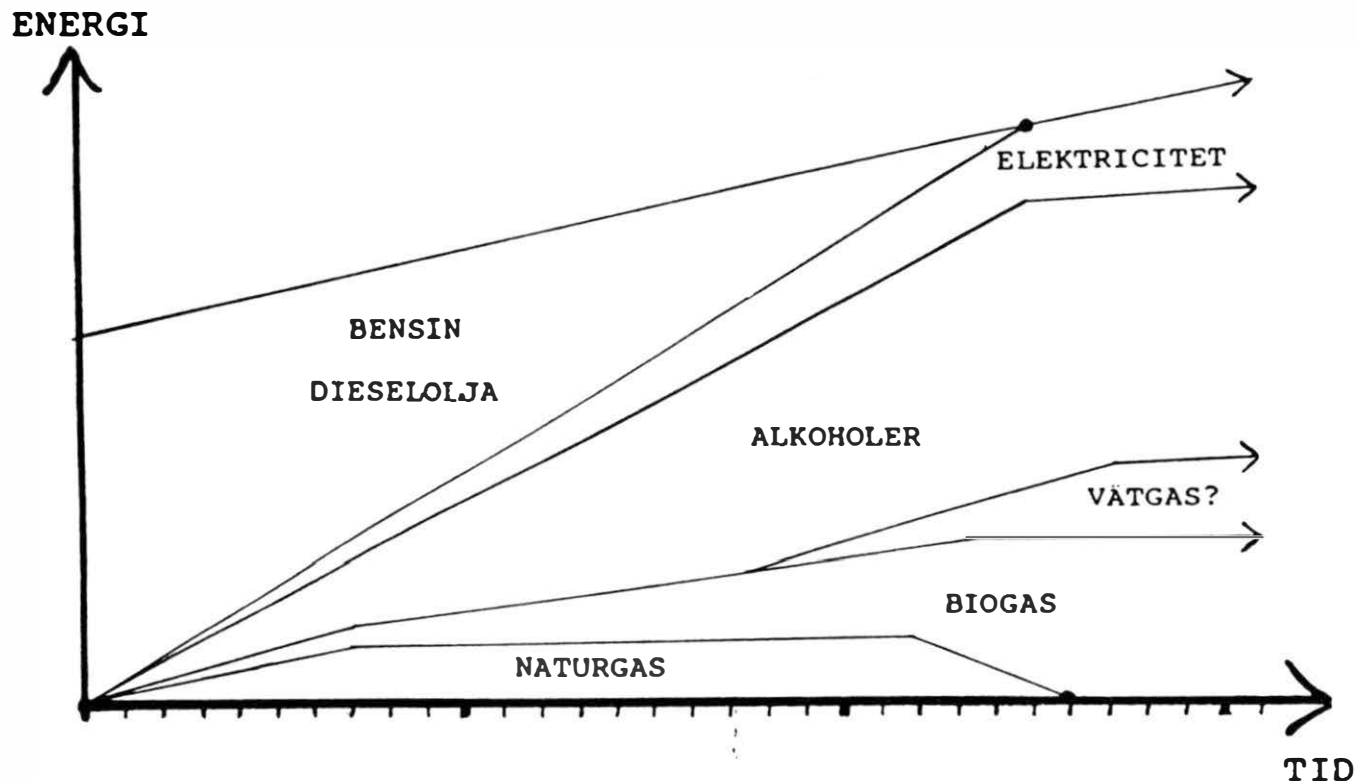


Sambandet mellan potentiella koldioxidutsläpp från bensindrivna personbilar och fordonets hastighet. Bensinförbrukningsdata från Egebäck (1987). Undersökningen omfattade 60 bilar av årsmodell 1977 till 1987.

Källa: VTI Meddelande 593



## UTFASNING AV FOSSILA DRIVMEDEL

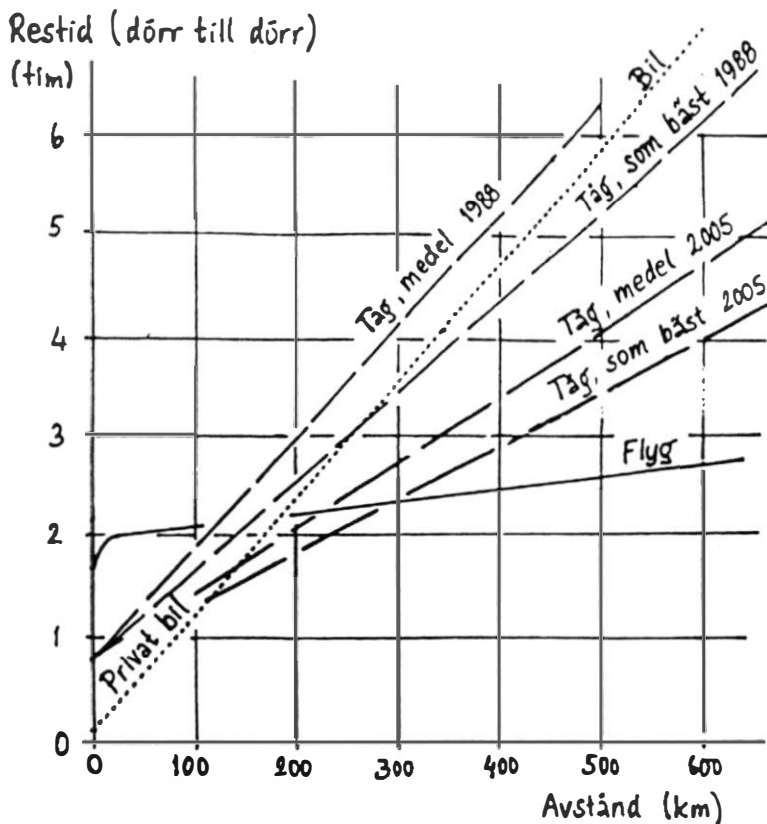


Källa: Thörnblom, Transportforskningsberedningen

RTH 89-11

Figur 5

Mot. 1989/90  
T250  
Bilaga



**Typisk restid för olika persontransportmedel i framtiden  
(dörr till dörr)**

Källa: Tåg och banor för 2000-talet, KTH 1989

## SJs förslag till nyinvesteringar i bannätet inför 2000-talet

(prisnivå januari 1990)

Nr	Linje/objekttyp	Nivå 0 Banverkets ram (MSEK)	Nivå 1 SJs behov (MSEK)
1	Ånge-Boden/Bottniabanan	175	4175
2	Långsele-Sundsvall	—	450
3	Ockelbo-Kilafors	300	600
4	Storvik-Falun	700	700
5	Ställdalen-Kil	350	350
6	Snyten-Ramnäs	50	50
7	Arlandabanan	<sup>†</sup> 500	3000
8	Uppsala-Gävle-Sundsvall	100	2350
9	Uppsala-Borlänge	100	100
10	Mälardalen	2500	5230
11	Sthlm-Göteborg "Getingmidjan"	800	885
12	Laxå-Charlottenberg	275	275
13	Göteborg-Norge	700	3000
14	Göteborg-Kalmar/Karlskrona	200	200
15	Göteborg-Skåne	2330	5355
16	Stockholm-Malmö	750	1215
17	Götalandsbanans första del	—	<sup>‡</sup> 4000
18	Hässleholm-Helsingborg	120	120
19	Förenklad fjärrblockering	120	120
20	Riksbangårdar	—	2000
21	Elektrifiering o triangelspår	65	160
22	Bilrighet	—	1080
23	Generella krav och vägskydd	1000	5000
Summa:		<sup>*</sup> 11135	<sup>†</sup> 40415

Anm. investeringar för persontrafik på länslinjer ingår ej.

<sup>\*</sup> Motsvarar planeringsramen för Banverket (10 000 MSEK i 1989 års priser).

<sup>†</sup> Avser Banverkets andel i Arlandabanan enligt Banverkets förslag.

<sup>‡</sup> Totalkostnad för Götalandsbanan = 14 000 MSEK.

<sup>†</sup> Inklusive hela Götalandsbanan 50 415 MSEK.

Källa: Nya och bättre spår in i 2000-talet, SJ 1989

