

# Motion till riksdagen

1989/90:T252

av Claes Roxbergh och Elisabet Franzén

(båda mp)

Trafiken och miljön

---

## Trafiken och miljön i Göteborg

### Bakgrund

Våren 1988, några månader innan miljöpartiet de gröna kom in i riksdagen, antog riksdagen ett omfattande trafikpolitiskt beslut som ska vara vägledande för hela 90-talet.

Redan sommaren 1988 stod det klart att det trafikpolitiska beslutet inte hade rätt inriktning. Det var naturen själv som sade ifrån!

Haven drabbades av övergödning med åtföljande syrebrist, bottendöd och fiskdöd. Övergödningen kom främst av kvävenedfallet från luften, även om jordbrukets bidrag också är betydande. Skogarna i stora delar av landet mådde allt sämre, och forskarna visade att det beror bl.a. på höga halter av kväveoxider i luften. Markförsurningen tilltog, näringsämnen läcker allt snabbare ur marken och på sina håll börjar giftiga metaller lösas ut – och forskarna visar att kväveoxidutsläppen till luft till stor del bidrar till den utveckling. Sjöförsurningen tilltog också. Och av de totala kväveoxidutsläppen till luft i Sverige står trafiken ensamt för hela 70 %.

Forskarna förklarade att utsläppen måste minskas radikalt, uppemot 75 %, om naturen ska kunna återhämta sig och inte drabbas av nya katastrofer.

Sedan dess har samma tragiska utveckling fortsatt och fördjupats. Dessutom har vi fått veta att trafiken också är största enskilda utsläppskälla av koldioxid genom att stå för ca 35 % av totalen i vårt land. Då avses nettotillförseln av koldioxid till atmosfären genom eldning av fossila bränslen. Koldioxiden bidrar till växthuseffekten, och den kommer sannolikt förändra klimatet på stora delar av vår planet. Forskarna varnar även för detta, och betonar att det kommer att medföra mycket långtgående miljöförändringar som inte kan stoppas när de väl har börjat.

Vi har också fått allergitredningens papper på bordet, och de visar att allergierna bara ökar – och då främst i städerna. En hel del av dessa allergier visas sammanhånga med trafikens luftutsläpp, kanske främst kolväteutsläppen. Trafiken står för drygt hälften av alla kolväteutsläpp i vårt land. Många av dessa kolväten är kända som starkt giftiga ämnen.

## **Göteborgs problem**

Luften i Göteborg är eländig. Man räknar med en 5 %-ig tillväxt av biltrafiken per år och då kommer utsläppen att öka trots införande av katalysatorer. Detta skulle innebära att vi 2010 skulle ha 25 % större kväveoxidutsläpp än idag.

Luften i Göteborg måste bli bättre, inte sämre. För att uppnå detta i Göteborg krävs mycket stora insatser både för spårvägen och den regionala tagtrafiken. Tyvärr har kollektivtrafiken systematiskt missgynnats när statens anslag har fördelats. Staten måste ta ett större ansvar än hittills.

Biltrafiktillväxten är störst mellan Göteborg och kranskommunerna. Därför är det oerhört viktigt att kollektivtrafiken förstärks in till Göteborg. Till Göteborg leder järnvägar från Uddevalla, Vänersborg, Alingsås, Borås och Kungälv men endast en är idag utnyttjad för pendeltågstrafik. För att få till stånd effektiv pendeltågstrafik krävs att Bohusbanan och Boråsbanan rustas upp samt att utbyggnaden till dubbelspar fortsätter utan avbrott på Väst kustbanan. Dessutom krävs ökande anslag till länstrafiken. Västpendeln måste förverkligas i full omfattning snarast.

Statsbidrag bör utgå för en större del av investeringen vad gäller spårväg än vad som är fallet i dag och även för trådbussinvesteringar bör investeringsbidrag kunna utgå.

## **Aktiv samhällsplanering**

Genom förbättrad samhällsplanering kan vägtrafiken såväl minskas som göras säkrare och mindre miljöpåverkande.

I dag upplever vi tyvärr i hög grad en samhällsplanering som verkar i motsatt riktning. Några exempel på detta är anläggande av externa köpcentra, s.k. truck stops längs större vägar, anläggande av bostads- och arbetsområden utan tillfredsställande kollektivtrafik, prioritering av vägleder framför järnvägar, samt prioritering av bekväma parkeringsanläggningar i ofta känslig stadsmiljö.

Trafikplaneringen måste på ett mer markant sätt ingå i bl.a. den kommunala planeringen än hittills. Målsättningen måste vara att minska onödig biltrafik och se till att den miljövänliga kollektivtrafiken blir effektiv och kundanpassad. När nya arbetsplatser eller bostadsområden m.m. anläggs måste trafikförsörjningen lösas med minsta möjliga vägtrafik.

Genom en bra planering kan också fenomen som söktrafik i stadskärnor efter lediga parkeringsplatser, och många stopp och accelerationer vid trafikljus undvikas. Därmed minskar utsläppen från vägtrafiken.

På lite längre sikt bör en bra trafik- och samhällsplanering kunna leda till ytterligare biltrafikminskning utöver vår målsättning på 25 % till 1995.

## **Investeringar i kollektivtrafik**

Som redan framhållits så måste satsningarna på miljövänlig kollektivtrafik ökas högst väsentligt på alla nivåer. Det gäller även det statliga engagemang.

Vi har sedan flera år tillbaka krävt att ett nytt särskilt anslag inrättas för statligt stöd och bidrag till utveckling och inrättande av miljövänlig framst

eldriven, kollektivtrafik i städerna. Vi har bedömt att det behövs ca 15 miljarder av statliga budgetmedel för detta ändamål under 90-talet. För kommande budgetår föreslår vi ett första anslag på 500 miljoner.

Vad gäller forskning och utveckling av bättre kollektivtrafik och miljövänlig trafik överhuvud taget avser vi återkomma med konkreta förslag när forskningspropositionen kommer. Vi kommer då sannolikt föreslå väsentliga ökningar liksom vi gjort tidigare.

Vi föreslår att Väst kustbanan byggs ut med dubbelspår och snabbtågsstandard och att Bohusbanan byggs med snabbtågsstandard till Oslo och dubbelspår till Uddevalla. Om Bohusbanan redan i ett inledningsskede rustas upp och förlängs till Oslo samt Bergslagsbanan rustas upp till Mellerud, då åstadkommer man ett så kallat tekniskt dubbelspår. Gods- och persontrafiken mellan Göteborg och Oslo kan då styras över dit och på så sätt tas den trafik om hand som motiverat en fortsatt motorvägsutbyggnad i Bohuslän.

I miljöpartiet de grönas förslag byggs Götalandsbanan och Göteborg-Borås-Tranås ut med snabbtågsstandard. Västgötatrafiken utvecklas på många banavsnitt, liksom trafiken på tvärbanorna till västkustbanan, pendeltrafik Göteborg-Borås utvecklas och Kust-till-kustbanan utvecklas till högre standard.

I budgetpropositionen 1989/90:100 förklarar regeringen att man ämnar återkomma i februari med förslag till budget på bl.a. området Järnvägstrafik. Det betyder att vi inte nu kan presentera ett komplett budgetalternativ.

Miljöpartiet de gröna preciserar dock kravet på nyinvesteringar i järnvägar till 2,5 miljarder för det kommande budgetåret. Det är en ökning med 1,9 miljarder jämfört med vad som budgeterades för 1989/90.

### Transport av farligt gods

Transporter av farligt gods genom Göteborgs kommun medför betydande risker för såväl miljö som hälsa. Visst farligt gods kan inte transporteras på annat sätt, men i åtskilliga fall torde godset istället kunna transporteras på den betydligt säkrare järnvägen eller på den likaledes säkrare sjövägen. Det finns därför skäl för myndigheterna att ta alternativa transportsätt i beaktande när tillstånd för transport av farligt gods ges.

Alltför ofta är det miljöfarliga godset bristfälligt märkt. Det gäller inte minst sådant som kommer från andra länder. Kontrollen av märkningen bör skärpas, och samtal med övriga berörda länder bör tas upp i syfte att finna effektiva åtgärder mot fusk.

Det farliga godset passerar ofta igenom tätbebyggda områden, nära vattentäkt, och i regel utan att det framgår att vägen används på detta sätt eller att lokala myndigheter har kännedom om det.

Vi anser att de vägar där farligt gods tillåts transporteras ska märkas ut med särskild vägskylt. Vi anser också att kommunerna måste få betydligt bättre kännedom om dessa transporter. Kommunernas beredskap måste också förbättras.

Vi anser också att transport av farligt gods måste anses vara miljöfarligt verksamhet, och att sådan verksamhet därmed ska prövas enligt miljöskyddslagen.

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en aktiv samhällsplanering i syfte att befärma miljövänlig kollektivtrafik och även att minska vägtrafiken.

2. att riksdagen beslutar att i enlighet med vad som anförts i motionen inrätta ett nytt statligt budgetanslag Bidrag till miljövänlig kollektivtrafik, och att anslå 500 milj. kr. till detta för budgetåret 1990/91.

3. att riksdagen hos regeringen begär ett, i enlighet med vad som anförts i motionen, statligt stödprogram med en total budgetram på 15 miljarder kronor till utveckling av miljövänlig kollektivtrafik under 90-talet.

4. att riksdagen beslutar att nyinvesteringarna på 65 miljarder kronor skall göras i järnvägar under 90-talet.

5. att riksdagen till Nyinvesteringar i stomjärnvägar. anslag D 2 i bilaga 8 till proposition 1989/90:100, för budgetåret 1990/91 anslår 2 500 000 000 kr.,

6. att riksdagen till köp av interregional persontrafik på järnväg, anslag H 6 i bilaga 8 till proposition 1989/90:100, för budgetåret 1990/91 anslår 868 000 000 kr.,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om obligatoriska miljökonsekvensanalyser inbegripande bl.a. en alternativ järnvägsutbyggnad vid alla större väg- och flygplatsinvesteringar.<sup>1]</sup>

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att banverket skall bekosta såväl underhåll som reinvesteringar på alla offentligt ägda järnvägar, och att dessa kostnader inte skall övervältras på län, landsting och kommuner.

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att länstrafikhuvudmännen skall beredas större möjligheter att bedriva lokal och regional järnvägstrafik även på stomnätet.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att kommuner skall ges rätt att sänka den maximalt tillåtna hastigheten på vägar av såväl hälso-, säkerhets- som miljöskäl.

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägar där farligt gods tillåts transporteras skall märkas ut med särskilt vägmärke.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att farligt gods i första hand skall gå per järnväg eller till sjöss med säkra dubbelbottnade fartyg.<sup>2]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att transport av farligt gods skall betraktas som miljöfarlig verksamhet och därmed prövas enligt miljöskyddslagen.<sup>2]</sup>

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av skärpt kontroll av farligt gods, och att det skall ske i samarbete med andra berörda länder.<sup>2]</sup>

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

Mot. 1989/90  
T252

Stockholm den 25 januari 1990

*Claes Roxbergh (mp)*

*Elisabet Franzén (mp)*

<sup>1</sup> 1989/90:Jo866

<sup>2</sup> 1989/90:Fö719