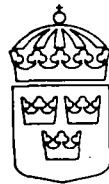


Jordbruksutskottets yttrande

1987/88:3 y

om miljöaspekter på trafikpolitiken
(prop. 1987/88:50)



JoU
1987/88:3 y

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har berett jordbruksutskottet tillfälle att yttra sig över *dels* vissa under allmänna motionstiden 1988 väckta motioner, *dels* proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet, såvitt avser bilaga 1, *dels* vissa med anledning av propositionen väckta motioner, allt såvitt propositionen i nämnda del och de angivna motionerna avser jordbruksutskottets beredningsområde.

I yttrandet behandlar utskottet följande fristående motioner 1987/88:

Jo701 av tredje vice talman Bertil Fiskesjö (c),

Jo714 av Eva Johansson och Sylvia Pettersson (s),

Jo767 av Olof Johansson m.fl. (c) yrkande 16.

T202 av Bengt Westerberg m.fl. (fp),

T227 av Stig Josefson m.fl. (c) yrkande 1.,

T321 av Elving Andersson och Eva Rydén (c) yrkandena 1 och 3.

T410 av Alf Svensson (c),

T416 av Lars Werner m.fl. (vpk),

T427 av Karl-Erik Svartberg m.fl. (s),

T933 av Pär Granstedt m.fl. (c),

och följande med anledning av propositionen väckta motioner 1987/88:

T27 av Berit Löfstedt m.fl. (s) yrkande 2,

T48 av Olof Johansson m.fl. (c) yrkandena 1, 4-8, 24,

T65 av Ingemar Eliasson m.fl. (fp) yrkandena 1 och 4,

T66 av Lars Werner m.fl. (vpk) yrkandena 3, 5-7, 30, 34, 36, 37 och 41,

T69 av Karl-Erik Persson m.fl. (vpk),

T75 av Börje Stensson och Karl-Göran Biörsmark (fp) yrkandena 1-3,

T83 av Rolf Clarkson m.fl. (m) yrkande 7,

T84 av Rolf Clarkson m.fl. (m) yrkande 17,

T85 av Rolf Clarkson m.fl. (m) yrkandena 3, 5-7, 9 och 22,

T89 av Carl Bildt m.fl. (m) yrkandena 7 och 10,

T95 av Mats Odell (c) yrkande 11.

Med utskottets yttrande överlämnas även motionerna Jo701, Jo714 och Jo767 yrkande 16 till trafikutskottet för beredning.

Utskottet yttrar sig i detta sammanhang icke över motionerna T65 yrkandena 2 och 3, T66 yrkande 35, T85 yrkandena 1, 4 och 8 samt T95 yrkande 14. Nämda motionsyrkanden rör avgasrening på fordon och ingår i jordbruksutskottets beredningsområde. Utskottet hemställer att trafikutskottet överlämnar dem, eventuellt tillsammans med eget yttrande, till jordbruksutskottet för beredning.

Utskottet kommer i det följande att avge yttrande över miljöaspekterna på trafikpolitiken och följer därvid i stort samma disposition som miljöavsnittet – kap. 6 Miljö och energi – i propositionen. Miljöfrågorna behandlas i propositionen även i anslutning till resp. sakområden. I den mån motionerna ger anledning härtill kommer utskottet vid sin granskning in även på dessa andra avsnitt av propositionen.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår i propositionen, såvitt avser avsnitt 6 Miljö och energi, dels att riksdagen yttrar sig över vad som anförts beträffande bidrag till inköp av avgasrenade lastbilar och bussar inom en total ram av 450 milj. kr., dels även att riksdagen tar del av vad som i övrigt anförts om miljö och energi.

Utskottet

Trafikpolitikens mål

Syftet med trafikpolitiken är, som kommunikationsministern framhåller i propositionen, att ge grundläggande riktlinjer och utgångspunkter för allmänhetens, företagens och olika samhällsorgans beslut i transport- och trafikfrågor. Det finns därvid anledning att skilja mellan utformningen av transportsystemet på längre sikt som en följd av investeringarna i systemet och den påverkan på trafiken och utnyttjandet av trafiksanläggningar som är aktuell i ett kort perspektiv.

Det övergripande målet för samhällets trafikpolitik skall enligt propositionen vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och hushållningen med naturresurser främjas.

Inriktningen på lång sikt när det gäller trafikens miljöeffekter skall vara att radikalt minska de skadliga utsläppen från transportsystemet. Utsläppen av

föreningar skall begränsas, nationellt och internationellt, till vad naturen tål. JoU 1987/88:3 y

När det gäller trafikpolitikens inriktning betonas i propositionen att konsumenterna skall ges valfrihet beträffande utnyttjandet av olika trafikmedel. Samhället skall ha ansvaret för trafikanläggningarna men varken riksdagen eller regeringen kan annat än i undantagsfall ta ställning till enskilda åtgärder i transportsystemet. En långtgående delegering till olika verk och myndigheter samt kommuner och landstingskommuner av beslutanderätten i frågor av central betydelse måste därför kombineras med en väl utvecklad målstyrning från riksdagens och regeringens sida. Behovet av en ökad målstyrning från riksdag och regering skall inte minst ses i belysningen av de komplicerade sammanvägningar av intressen som krävs när man skall ta ställning i övergripande trafik- och transportfrågor. Det behövs mål och riktlinjer som ger en betydligt klarare vägledning än vad som hittills har varit fallet för verksamheten i de beslutande organen. Annars får inte samhällets trafikpolitik avsedd verkan. I vissa fall finns också anledning för statsmakterna att ta ställning till enskilda större investeringar som kan ha långtgående verkningar för flera trafikgrenar eller utanför transportsektorn.

Under rubriken Strategi för en bättre miljö framhåller kommunikationsministern att miljö- och energieffektiva transportlösningar bör utvecklas och stimuleras. Kostnaderna för de skadeverkningar som trafiken åsamkar miljön skall ingå i trafikens kostnadsansvar och således bäras av varje trafikslag. Härigenom bör en utveckling av trafiken i miljövänlig riktning stimuleras. – Utsläppen av skadliga ämnen och buller bör i första hand begränsas redan vid "källan". – Främst i de större tätorterna måste såväl omedelbara som långsiktiga åtgärder sättas in för att begränsa trafikens skadeverkningar på människors hälsa och på miljön. Slutligen framhålls att Sverige bör arbeta internationellt för att minska trafikens miljöstörningar.

Miljömålet i trafikpolitiken diskuteras i flera parti- och kommittémotioner. Folkpartiet instämmer enligt motion T65 i regeringens beskrivning av mål och riktlinjer för trafikpolitiken (yrkande 1). Moderata samlingspartiet framhåller i motionerna T89 (yrkande 7) och T85 (yrkande 3) att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till att reducera trafikens miljöpåverkan. Bl. a. bör en förnyelse av bilparken uppmuntras och trafiken planeras för att undvika stopp och ryckig körning. Enligt centerns motion T48 (yrkande 1) bör man anlägga en helhetssyn på samhällets trafikpolitik och den långsiktiga utvecklingen samt främja miljövänliga transportsystem som inte rubbar den ekologiska balansen. Liknande resonemang förs i den fristående motion Jo767 (yrkande 16). Enligt motion T66 (vpk), slutligen, skall krav på säkerhet, god miljö och regional balans vara det bärande i trafikpolitiken (yrkande 3). Motionärerna är kritiska till propositionen och framhåller att regeringens förslag kommer att leda till ytterligare överflyttning av trafik från järnväg till bil och buss med ökade utsläpp av kväveoxider som följd. De mål som anges måste motsvaras av konkreta åtgärdsförslag, framhåller motionärerna. Det hjälper t.ex. föga att i ord ange målet *god miljö* om åtgärderna därför är otillräckliga.

Utskottet biträder regeringens uppfattning att miljöbelastningen från transportsystemet måste minska. Därigenom kan man bidra till att uppfylla sådana grundläggande hälso- och miljökrav som kampen mot luftföroreningar och försurning ställer. Målet måste vara att kraftigt minska de skadliga utsläppen från transportsystemet, begränsa bullerstörningarna och minska fordonens energiförbrukning. Som kommunikationsministern framhåller är det sätt på vilket detta skall ske på kort och lång sikt av strategisk betydelse vid utformningen av 1990-talets trafikpolitik. Utskottet delar den allmänna syn på trafikpolitikens utformning i miljöhänseende som regeringen anlagt i propositionen men vill ytterligare betona betydelsen av både rening vid källan och infrastrukturella förändringar av trafiksystemen.

Vad utskottet anfört innebär att riksdagen bör lämna här berörda motioner från folkpartiet och centern utan vidare åtgärd. De överensstämmer i stort med de förslag till strukturering av trafikpolitiken som framlagts av regeringen.

Till viss del har även motionerna från moderata samlingspartiet en likartad inriktning. Enligt utskottets mening bortser emellertid motionärerna i allför stor utsträckning från infrastrukturens betydelse i sammanhanget, samtidigt som man överbetonar effekterna av vissa stimulanser och frihet från generella restriktioner beträffande fordonstrafiken. Utskottet kan därför inte oreserverat instämma i motionärernas synpunkter.

Utskottet delar icke vpk:s bedömning att risken är stor för att konkurrenskravet kommer att sättas före krav som säkerhet, god miljö och regional balans. Som framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen för propositionen betonas däri riksdagens och regeringens ansvar för de övergripande målen, myndigheters och kommuners ansvar för utformningen av investeringar i trafikanläggningar och slutligen medborgarnas valfrihet att använda olika trafikmedel för sina transporter. Genom en sådan ansvarsfördelning kan enligt utskottets mening en utveckling av trafiken i takt med den allmänna ekonomiska utvecklingen främjas samtidigt som miljökraven uppfylls. Enligt utskottets mening är det viktigt att anlägga en helhetssyn. Den fortsatta utbyggnaden av trafiksystemet bör utformas så att miljövänliga transportalternativ främjas och kombineras med ett kostnadsansvar som också omfattar miljökostnader. Utskottet avstyrker mot den bakgrunden vpk:s motionskrav om trafikpolitikens allmänna inriktning.

Fordonsutveckling

Kommunikationsministern erinrar om att det är miljö- och energiministern som i regeringen föredrar frågor som rör avgasutsläpp från vägfordon. Han har dock funnit angeläget att redovisa sin strategiska syn på framtida fordonskrav från miljösynpunkt. Utskottet erinrar om att det i riksdagen är jordbruksutskottet som svarar för beredningen av avgasreningsfrågor. I enlighet därmed avger utskottet icke något yttrande över de motionsyrkanden som rör avgasrening. Denna fråga kommer utskottet att ta ställning till i

samband med behandlingen av den miljöpolitiska propositionen (prop. 1987/88:85). I förevarande sammanhang yttrar sig utskottet över vad som anförs i proposition 50 och de motionsyrkanden som rör motorutveckling m.m.

Enligt propositionen bör skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp begränsas i första hand genom "rening vid källan", och högre miljökrav bör därför ställas på fordonen. Köpare av nya bussar och lastbilar bör under en frivilligperiod – till dess att lagkrav på förbättrad avgasrening kan ställas fr.o.m. 1994 års modeller – stimuleras att anskaffa fordon som uppfyller skärpta avgaskrav genom ekonomiskt stöd med en sammanlagd bidragsram på 450 milj.kr. Behov av medel för detta ändamål uppkommer först fr.o.m. budgetåret 1989/90. För att nå effekter på kort sikt föreslås att äldre bussar ges bidrag för ombyggnad så att de miljöfarliga avgasutsläppen kan begränsas. För mindre bussar kan tidigarelagd skrotning komma i fråga. Även för sådant ändamål bör bidrag kunna utgå enligt ett statsbidragssystem för stimulansåtgärder för miljövänlig och energieffektiv kollektivtrafik.

I motion T66 (vpk) yrkas avslag på förslaget om att satsa 450 milj. kr. för stimulanser till inköp av dieseldrivna fordon. Enligt motionen är det inte riktigt att indirekt gynna de redan rika bilföretagen för en sådan satsning. Även om det handlar om förbättrad avgasrening innebär detta att kollektivföretagen mister incitamenten att satsa på ännu miljövänligare teknik. I stället bör samma belopp anvisas för utveckling av alternativa drivmedel och fordonstyper (yrkandena 36 och 37).

Utskottet finner regeringens förslag väl motiverat. Som kommunikationsministern framhåller är det angeläget att samhället ger besked om framtida kravnivåer för emissioner så tidigt som möjligt och därvid också beaktar den tekniska utvecklingen. Av bl.a. handelspolitiska skäl och med hänsyn till de svenska lastbilsproducenternas betydelse på världsmarknaden har regeringen icke bedömt möjligt att införa skärpta emissionskrav för tyngre dieselfordon före 1984 års modeller. Redan dessförinnan torde de krav som förutses kunna uppfyllas. Det är då enligt utskottets mening rimligt, med hänsyn till de viktiga miljövinster som kan göras, att staten träder in med stimulansåtgärder under en övergångstid. Utskottet tillstyrker således regeringens förslag och avstyrker samtidigt vpk-motionen i motsvarande del.

I motion T66 (vpk) yrkas även på forskning om bilen och bilindustrins roll i framtiden (yrkande 5). I motion T416 (vpk) yrkas på satsning på utveckling av nya motortyper, miljövänligare drivmedel och bränslesnåla fordon (yrkande 2). I viss mån likartade krav framställs i motion T48 (c), vari efterlyses insatser genom lagstiftning, ekonomiska stimulanser till bilister, stöd till teknisk forskning och formulering av krav på biltillverkare i syfte att minimera bilismens inverkan på miljön. I motionen erinras om att Sverige rymmer två internationellt välkända biltillverkare. Det är därför rimligt att Sverige intar en tätposition när det gäller att ta fram nya bränslen och nya motorer. För att främja övergång till renare motorer behövs enligt motionärerna stimulanser och internationella överenskommelser. Slutligen betonas att bidrag bör kunna utgå till motorbyte i befintliga fordon (yrkandena 4-7).

Utskottet delar motionärernas bedömning att det är önskvärt att nya motortyper utvecklas som ger mindre miljöpåverkan än dagens. Som framgår av propositionen släpper även de senaste generationerna av

dieselmotorer som finns på marknaden fortfarande ut mutagena kolväten och partiklar. Därför bör särskilda ansträngningar göras för att stimulera fram en trafik som är mindre miljöfarlig än den dieseldrivna i tätorterna. Det finns i sammanhanget även skäl att erinra om att riksdagen i 1987 års forskningspolitiska beslut anslag närmare 140 milj. kr. under en treårsperiod för FoU rörande alternativa drivmedel, motorer m.m. Sedermera har transportforskningsberedningen, STU och statens energiverk fått i uppdrag att utarbeta program för energirelaterad forskning med anknytning till transportsektorn. Utskottet finner att motionerna således till betydande del kan besvaras med hänvisning till det anförda. Något särskilt riksdagens uttalande med anledning av motionerna i övrigt synes icke påkallat.

I ett par motioner tas upp frågan om alternativa drivmedel. Enligt motion T69 (vpk) bör ett långsiktigt forsknings- och åtgärdsprogram startas i syfte att introducera vätgastekniken i Sverige. I motion T75 (fp) begärs stöd för försök med etanol som dieselsättning i stadstrafik.

Utskottet är, bl.a. mot bakgrund av det nyss anförda, icke berett förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna. Problematiken kring vätgas som energikälla är föremål för omfattande diskussion, framför allt utanför Sverige. Någon ekonomiskt tillfredsställande lösning förutses enligt vad utskottet erfarit icke inom överskådlig tid. Frågan om etanol som dieselsättning har behandlats av bl.a. motoralkoholkommittén i betänkandet *Alkoholer som motorbränsle* (SOU 1986:51). Kommittén har där föreslagit att olika tekniska lösningar för alkoholdrift bör prövas och utvärderas. Bl.a. bör tätortsbussar ingå i försöken. Betänkandet har remissbehandlats och bereds för närvarande i regeringskansliet. I detta sammanhang kan noteras att en lägesredovisning beträffande introduktionsproblemen för alternativa drivmedel, utarbetad inom miljö- och energidepartementet, införts som bilaga 4.10 (s. 342 ff.) i proposition 1987/88:85 om miljöpolitiken inför 1990-talet.

Miljövänligare flygtrafik

Regeringen förordar att åtgärder vidtas för att minska bullerstörningarna från flygtrafiken och att Sverige internationellt verkar för åtgärder som syftar till en övergång till flygplanstyper med lägre mängder skadliga avgasemissioner. Luftfartsverket bör utarbeta förslag som syftar till att successivt minska den miljöpåverkan som utsläpp från flygplan förorsakar. Arbetet bör ske i samråd med naturvårdsverket.

För att beakta de samhällsekonomiska marginalkostnader som kan hänföras till inrikesflygtrafikens avgasutsläpp skall som ett komplement till luftfartsavgifterna en särskild miljöavgift införas.

Enligt motion T65 (fp) bör miljöavgiften på flyget utformas så att den klart stimulerar övergång till miljövänligare maskiner. Ett motsvarande krav ställs i motion T83 (m), vari även begärs att denna avgift i sin helhet skall användas för miljöförbättringar inom luftfartsområdet.

Utskottet delar motionärernas mening om att miljöavgiften skall vara styrande så att en minskning av utsläppen också skall medföra att avgiften minskar. Som framgår av propositionen (s.329) är detta även regeringens avsikt. Något uttalande av riksdagen påkallas alltså icke. Däremot avstyrker

utskottet förslaget om att intäkterna från avgiften skall specialdestineras.

Enligt motion T48 (c) bör riksdagen begära regelförändringar så att det blir möjligt att belägga även utrikesluftfarten med miljöavgifter (yrkande 24). I motion Jo701 (c) begärs åtgärder mot avgasföroreningar från flygplan.

Frågan om utrikesluftfartens miljöpåverkan är självfallet icke möjlig att avgöra internt inom Sverige. I propositionen redovisas att Sveriges internationella åtaganden på luftfartens område utgör hinder för att belägga den utrikes linjetrafiken med en miljöavgift. Denna bör därför omfatta endast den inrikes flygtrafiken. Utskottet delar regeringens mening. Motion T48 bör alltså avslås av riksdagen. När det gäller förslaget i motion Jo701 om avgasföroreningar hänvisar utskottet till redovisningen ovan av vad som anförts i propositionen om luftfartsverkets ansvar för att minska utsläppens miljöpåverkan. Utskottet har erfarit att statens naturvårdsverk påbörjat en undersökning av miljöpåverkan från de utsläpp som görs på hög höjd, som ett led i myndigheternas arbete på området. Av propositionen framgår även att utvecklingen av nya flygplan och flygplansomotorer har lett till en minskning av bulleremissionerna och utsläppen av koloxider och kolväten. Däremot har det inte skett en motsvarande reducering av kväveoxidutsläppen. De nordiska miljöministrarna kommer enligt propositionen att i det internationella arbetet verka för att påskynda utvecklingen och införandet av miljövänligare flygplanstyper. Med hänvisning härtill och till det uppdrag luftfartsverket och övriga berörda myndigheter fått att särskilt bevaka hithörande frågor bör motionen enligt utskottets mening icke påkalla någon riksdagens ytterligare åtgärd.

Miljövänligare tågtrafik

Under denna rubrik bedömer kommunikationsministern att bullerstörningarna från järnvägstrafiken, liksom utsläppen från dieseldrivna rälsfordon, bör minska. Av propositionen framgår att SJ arbetar med ett miljöprogram.

När det gäller frågan om järnvägens roll i det framtida transportsystemet framhålls i propositionen (s. 95 ff) att järnvägen skall ges förutsättningar att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. SJ:s insatser för att förbättra persontrafiken har koncentrerats till de områden där järnvägens fördelar är mest uppenbara. Trots detta är den långsiktiga trenden för SJ:s persontrafik negativ med försämrad konkurrenskraft gentemot såväl bilismen som flygtrafiken. På godstrafikområdet har lastbilstrafiken på många viktiga marknadssegment tagit marknadsandelar, även om SJ på senare tid återtagit en del av tidigare förlorade godsvolymer. Den långsiktiga trenden är emellertid också här att SJ har svårt att hålla priser som ger acceptabel lönsamhet och att behålla marknadsandelar både i förhållande till lastbilstrafiken och sjöfarten. Sammantaget innebär utvecklingen enligt propositionen ett allvarligt hot mot järnvägens framtidsmöjligheter. Bl. a. mot den bakgrunden föreslår regeringen att en kraftfull satsning skall göras på s.k. kombitrafik, dvs. kombinerade transporter lastbil-järnväg.

Enligt motion T48 (c) framträder framför allt de eldrivna järnvägstransporterna som ett verkligt utvecklingsbart reformalternativ som har framtiden för sig. Riksdagen bör därför göra ett uttalande om järnvägens roll i det

framtida transportsystemet (yrkande 8). Mot en likartad bakgrundsteckning begärs i motion T66 (vpk) ett principuttalande att tunga landsvägstransporter över 30 mil stoppas och att järnvägens kapacitet successivt byggs ut för att motsvara kraven på effektivitet i godstrafiken. Sveriges trafikpolitik bör organiseras efter principen "lastbilen på tvären och järnvägen på längden" (yrkandena 6 och 7). Enligt motion T84 (m) bör riksdagen göra ett uttalande av innebörd att trafiken på det icke elektrifierade nätet har betydande negativa miljöeffekter.

Utskottet vill för egen del framhålla att järnvägen som helhet är ett miljövänligt och även energisnålt transportmedel. Som framhålls i propositionen är det angeläget att de negativa miljöeffekterna av järnvägstrafiken går igenom och att åtgärder vidtas för att minska dem. Någon anledning för riksdagen att, som föreslås i motion T84, göra ett särskilt uttalande om de icke elektrifierade linjernas negativa miljöeffekter finns icke.

Utskottet har i annat sammanhang haft anledning att behandla de frågor som tas upp i motionerna T48 och T66 om en överföring av godstrafiken från landsväg till järnväg. I sitt betänkande om skärpta avgasreningskrav för personbilar m.m. hösten 1985 konstaterade utskottet att en väsentlig del i den järnvägspolitik som lagts fast våren 1985 skulle vara satsning på kombitrafik, dvs. transport av trailers på järnväg som ett led i strävan att överföra dieseldrivna vägfordons transporter till järnväg. Utskottet framhöll att denna omläggning var av stor betydelse från miljösynpunkt och att det var nödvändigt att målsättningen verkligen uppnås. Mot bakgrund bl.a. härav antog riksdagen på förslag av utskottet ett uttalande av innebörd att miljöaspekterna måste särskilt beaktas i arbetet med vägplanerna för tiden fram till 1997 (prop. 1985/86:61, JoU 11, rskr. 101).

Utskottet tillstyrker med hänvisning till det anförda regeringens förslag att statsmakterna genom trafikpolitiska åtgärder skall skapa sådana förutsättningar att kombitrafiken kan vidareutvecklas som ett konkurrenskraftigt och miljövänligt alternativ till främst fjärrtrafik på landsväg. Enligt utskottets mening kommer syftet med förslaget i centermotionen därigenom att i väsentlig grad tillgodoses.

Utskottet är däremot icke berett tillstyrka vpk:s förslag om drastiska inskränkningar av vägtransporterna. Förutom att de skulle innebära synnerligen långsiktiga och kostsamma investeringar i järnvägar och tåg skulle de medföra allvarliga hämningar av transportutvecklingen.

Storstadstrafiken

Kommunikationsministern framhåller i propositionen att trafiktillväxten i landets tre storstadsregioner, Stockholm, Göteborg och Malmö, har utvecklats i en sådan riktning att transportsystemen inte längre förmår klara av de växande transportbehoven. Problemen består i att trafiken som helhet växer och att nyinvesteringar och reinvesteringar i transportsystemen varit otillräckliga. Särskilt allvarligt är det att kollektivtrafiken inte längre kan klara av trafiken med påföljd att biltrafiken ökar. Trängsel, dålig framkomlighet och allvarliga miljöstörningar har blivit följden. Miljöproblemen består dels i

luftföroreningarnas allmänt försurande inverkan och de hälsofarligt höga föroreningskoncentrationerna i trånga gaturum, dels i bullerstörningar för dem som bor och vistas i storstäderna.

Ansvaret för utformningen av trafikförsörjningen lokalt och regionalt i storstadsområdena åvilar i första hand kommunerna och trafikhuvudmännen. En riktning för deras arbete i framtiden bör vara att skapa samordnade lösningar i hela regionen där både kollektivtrafiken och biltrafiken ingår som nödvändiga beståndsdelar. Statens uppgift i detta sammanhang bör vara att skapa så goda förutsättningar som möjligt för detta arbete samt att medverka till att lösa genomfartstrafiken, framhåller kommunikationsministern. En utgångspunkt är att vägtrafiken skall betala för sina samhällsekonomiska marginalkostnader.

En utredning bör därför tillsättas med uppgift att ta fram ett samlat underlag angående möjligheterna att begränsa trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsregionerna. Vidare måste särskilda fordonsåtgärder vidtas i landets tätorter för att skyndsamt begränsa trafikens hälso- och miljöeffekter. Utveckling och anskaffande av miljövänliga tätortsfordon för kollektivtrafik bör stimuleras. På längre sikt kan en övergång till alternativa drivmedel eller motorer vara fördelaktig.

De motioner som behandlas i detta sammanhang innehåller bl.a. följande.

Enligt centerns miljömotion Jo767, som redan tidigare refererats, bör vissa stadskärnor befrias från biltrafik. I särskilt belastade tätorter bör miljöavgifter prövas (yrkande 16 i motsvarande del). Liknande synpunkter förs fram i motion T933 (c), där ett program för att få till stånd en miljövänligare fordonstrafik i storstäderna efterlyses. I motion T66 (vpk) begärs förslag till åtgärder för att halvera biltrafiken i de tätare delarna av städerna. Resurserna bör i stället satsas på en kollektivtrafik av hög kvalitet, anser motionärerna (yrkande 41). Enligt motion T75 (fp) bör det statliga stödet till spårbunden trafik i stadskärnor som Norrköping ökas (yrkande 3). Staten bör stödja alternativa drivmedel, framhåller motionärerna och pekar på möjligheten att använda etanol som dieselsättning i bussar för reguljär stadstrafik (yrkande 2). Ett likartat yrkande framförs i motion T227 (c), yrkande 1, beträffande Malmö och Helsingborgs kommuner. I motion T85 (m) framhålls att privatbilismen betalar höga skatter. Därför bör riksdagen enligt motionen uttala att s.k. trängselavgifter för trafik genom storstäders centrala delar inte bör genomföras (yrkande 22).

Utskottets överväganden

Utskottet delar regeringens oro för att miljöproblemen i storstäderna förvärras. Den ökade biltrafiken som följer av att de kollektiva trafiksystemen inte längre förmår klara av en ökande efterfrågan har lett till överbelastningar i vägtrafiksystemet. Miljöproblem som luftföroreningar och försurning, hälsofarligt höga föroreningskoncentrationer i trånga gaturum och bullerstörningar måste enligt utskottets mening angripas och nedbringas. Kväveoxidutsläppen kommer visserligen att minska efter hand som den katalytiska avgasreningen införs för personbilar, men den pågående

tillväxten av biltrafiken riskerar att omintetgöra reduceringen. Kraftfulla åtgärder måste därför vidtas för att minska biltrafiken, framför allt i de större städerna. Samtidigt kommer investeringar för upprustning av väg- och gatunät, för utveckling av fordon och drivmedel med låg miljöpåverkan och för en utbyggnad av kollektivtrafiksystemet att vara helt nödvändiga. Som anförs i propositionen är bl.a. de styrmedel som nu finns otillräckliga. Olika former av avgifter för att styra trafikflödet och utgöra den finansiella grunden för investeringar kan aktualiseras. Utskottet tillstyrker mot den angivna bakgrunden att regeringen inom kort tillsätter en utredning kring storstadstrafikens trafik- och miljöfrågor. De problem som skall lösas omfattar både åtgärder som bör vidtas på mycket kort sikt och åtgärder som innefattar långsiktiga investeringar. Därför är det enligt utskottets mening angeläget att utredningen arbetar skyndsamt.

Med den angivna målsättningen kommer flera av de frågor som tas upp i motionerna att ytterligare beredas inom ramen för den aviserade utredningen och bör således inte nu föranleda någon ytterligare riksdagens åtgärd. De aktuella center- och folkpartimotionerna bör därför lämnas utan åtgärd.

Även förslaget i vpk-motionen T66 om satsning på en högklassig kollektivtrafik omfattas av utredningsuppdraget. Något särskilt riksdagsuttalande påkallas således icke. Yrkandet i motionen om åtgärder för att halvera biltrafiken avstyrks av utskottet.

Det förslag som väcks i moderata samlingspartiets motion T85 om att s.k. trängselavgifter ej skall införas strider mot den beskrivning av utredningsuppdraget som lämnas i propositionen. Utskottet avstyrker motionen i berörd del.

Regional miljö

Regeringen bedömer i propositionen att åtgärder bör sättas in för att åstadkomma bättre efterlevnad av hastighetsgränserna. Vidare bör miljöskäl kunna beaktas vid fastställande av hastighetsgränser för enskilda vägsträckor. I denna sistnämnda fråga aviseras en regeländring.

I propositionen redovisas olika beräkningar av effekterna av en bättre efterlevnad av fartgränserna. Utskottet återkommer här till i den följande framställningen. Sammanfattningsvis anför kommunikationsministern att den viktigaste uppgiften i dagens läge är att hos trafikanterna inskräpa betydelsen av respekt för dagens hastighetsgränser.

I folkpartiets motion T202 yrkas på skärpt fartkontroll på vägarna. Motionärerna framhåller att utsläppen enligt naturvårdsverkets beräkningar skulle reduceras med 15 % om bilisterna strikt höll alla hastighetsbestämmelser (yrkande 3). Skärpt hastighetsövervakning efterlyses även i motion T75 (fp), yrkande 1. I motionerna T410 och T95 yrkande 11 (c), T416 yrkande 1 och T66 yrkande 34 (vpk) samt den tidigare refererade Jo767 yrkande 16 (c) förordas en allmän minskning av fartgränserna från 110 till 100 km/tim, från 90 till 80 km/tim. Sänkningen motiveras främst av miljöskäl men även av säkerhetsskäl. Enligt motionerna T85 yrkandena 6, 7 och 9 samt T89 yrkande 10 (m) bör riksdagen begära en översyn av hastighetsgränserna för motorfordon. De bör utformas så att trafikanterna i större utsträckning upplever dem

som motiverade. På vissa sträckor bör hastighetsgränserna höjas, på andra sänkas. En generell sänkning av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet bör enligt motion T85 icke ifrågakomma, utan trafikplaneringen bör inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm. I motionerna T427 (s) och T27 (s), yrkande 2, förordas sänkning av hastighetsgränserna regionalt, inom västra Sverige resp. inom de mest försurningsdrabbade länen.

Utskottets överväganden

Som inledningsvis antytts föreligger olika uppgifter om vilken miljöeffekt en anpassning till gällande hastighetsgränser skulle få. Uppgiften i folkpartimotionen om att utsläppen skulle reduceras med 15 %, om alla hastighetsgränser iakttogs, är enligt vad utskottet inhämtat hos naturvårdsverket korrekt. Siffran avser den effekt laglydnaden skulle ha fått för något år sedan, innan över huvud någon katalytisk avgasrening fanns i Sverige, och avser utsläppen på landsvägar utanför tätorterna.

I propositionen redovisas uppgifter i en promemoria från naturvårdsverket den 21 juni 1987 benämnd Hastighetens inverkan på vägtrafikbuller och bilavgaser. Enligt SNV är det främst emissionen av kväveoxider som påverkas av hastigheten, och då mest i intervallet 70–110 km/tim. Vägtrafikens kväveoxidemission skulle minska med 7 % år 1995, om man strikt följde dessa hastighetsgränser. Utskottet har härvidlag erfarit att det lägre procenttalet beror på att kväveoxidutsläppen redan minskar betydligt oberoende av hastigheten på bilar med katalysatorrening, varav det beräknas finnas ett stort antal år 1995. Dessutom är siffran i sistnämnda rapport relaterad till kväveoxidutsläppen över huvud från motorfordon (såväl i tätort som på landsväg).

I propositionen redovisas även beräkningar som utförts av statens väg- och trafikinstitut (VTI) i promemorian *Trafik, luftföroreningar och buller* (Ds K 1987:5). Enligt denna skulle en konsekvent anpassning till gällande hastighetsgränser reducera vägtrafikens kväveoxidutsläpp med blott 3 % för år 1995.

I propositionen (s.56) redovisas i tabellform uppskattade procentuella förändringar av utsläpp under år 2000 till följd av olika åtgärder. Enligt tabellen beräknas en anpassning till gällande hastighetsgränser ge en effekt i form av minskade kväveoxidutsläpp om mindre än 1 %. En viktig del av förklaringen till att så olika värden redovisas torde ligga i skilda utgångspunkter beträffande efterlevnaden. Naturvårdsverket utgår från den verkan ett fullständigt iakttagande av bestämmelserna skulle få, medan VTI och regeringen gör vissa antaganden om vilken efterlevnad man reellt bör räkna med. Naturvårdsverket och VTI använder även i viss mån olika beräkningsmetoder. Slutligen bör det erinras om att hastigheten betyder mindre för kväveutsläppen från personbilar med katalytisk avgasrening.

Utskottet delar regeringens mening att det är viktigt i dagens läge att göra trafikanterna medvetna om betydelsen av sambandet mellan hastighet, utsläpp och miljöpåverkan. Som framgår av den lämnade redovisningen skulle kväveoxidbelastningen längs landets vägar kunna nedbringas väsent-

ligt med dagens bilpark om gällande hastighetsgränser följdes. Sedan den katalytiska avgasreningen genomförts kommer avgasutsläppen att vara mindre beroende av hastigheterna. Det informationsarbete som för närvarande pågår bör således inriktas särskilt på nödvändigheten att på kort sikt anpassa hastigheten på vägarna till gällande fartgränser. Som framgår av propositionen har NTF tillsammans med polisen planerat särskilda intensivperioder, som bl.a. omfattar ökade övervakningsinsatser. Utskottet vill särskilt understryka den betydelse detta arbete har från miljövärdens synpunkt. Vad utskottet anfört innebär att syftet med motionerna T202 och T75 i berörda delar får anses tillgodosett.

Vad utskottet anfört om möjligheten att nedbringa kväveoxidutsläppen från bilar genom att hålla lägre hastighet får särskild vikt i de delar av Sverige som är värst drabbade av försurningen, dvs. landskapen i södra och västra Sverige. I propositionen förutses att länsstyrelserna vid fastställande av hastigheten för olika vägsträckor bör göra sådana avvägningar att – förutom säkerhetsaspekten – även miljöeffekten beaktas. Därmed kan, framhåller kommunikationsministern, miljöproblem som härrör från höga hastigheter på en vägsträcka begränsas. I propositionen görs i detta hänseende ingen åtskillnad mellan olika län. Enligt utskottets mening finns emellertid härvidlag anledning att ta fasta på de förslag som framförs i motionerna T427 (s) och T27 (s). Utskottet vill i anslutning till motionerna framhålla vikten av att hastigheterna från miljösynpunkt måste nedbringas särskilt i de speciellt försurningsdrabbade och samtidigt folktäta delarna av vårt land. Genom de ökade befogenheter som länsstyrelserna enligt propositionen kommer att få för att anpassa hastighetsgränserna till miljökraven kan både regionalt och lokalt betingade faktorer läggas till grund för länsstyrelsens beslut. Då miljöproblemen inte upphör vid länsgränserna är det enligt utskottets mening synnerligen viktigt att ett samarbete i fråga om hastighetsbegränsningar snarast inleds mellan länsstyrelserna. Enligt utskottets mening bör trafikutskottet föreslå riksdagen att göra ett uttalande i enlighet med vad utskottet anfört med anledning av motionerna.

Däremot avstyrker utskottet de motioner – T410, T416 yrkande 1, T66 yrkande 34, T95 yrkande 11 och Jo767 yrkande 16 i motsvarande del – som förordar generellt lägre hastighetsgränser i hela riket. Utskottet delar regeringens mening att i dagens läge är den viktigaste uppgiften att hos trafikanterna inskräpa betydelsen av respekt för nu gällande hastighetsgränser. En sådan inriktning har större möjlighet att bli framgångsrik än generellt sänkta hastighetsgränser.

Vad utskottet anfört innebär att syftet med motion T85 yrkande 6 tillgodoses. Utskottet delar även motionärernas mening att trafikplaneringen bör inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm. Som kommunikationsministern anför är åtgärder som kan medverka till en lugnare trafikrytm och bättre anpassning till hastighetsgränserna nödvändiga kompletteringar till effektivare avgasrening på fordon och andra långsiktiga åtgärder. Något särskilt uttalande av riksdagen påkallas således icke med anledning av motionerna T85 yrkandena 6 och 7 samt motion T89 yrkande 10. Utskottet avstyrker yrkande 9 i motion T85, vari begärs en översyn av hastighetsgrän-

serna. Som tidigare anförts kommer länsstyrelserna att få i uppgift att vid sina beslut om hastighetsbegränsningar även beakta miljöfaktorerna.

Trafikverken och miljön

Enligt propositionen bör trafikverken ges i uppdrag att i samråd med statens naturvårdsverk utreda resp. trafikslags miljöeffekter och ge förslag till åtgärder för att begränsa störningarna. Alla trafikverk bör upprätta beskrivningar av åtgärders miljökonsekvenser. Spridningen av kemikalier för avisning av bansystem på flygplatser och flygplan bör minska.

Luftfartsverket har i september 1987 fastställt ett miljöpolitiskt program som innebär att verket skall kartlägga och vidta åtgärder för att minska de miljöproblem som flygtrafiken förorsakar. I programmet påpekas att buller samt utsläpp av luft- och vattenföroreningar från flygtrafiken påverkar miljön i närheten av flygplatser. Is och snö på bansystem som inte kan avlägsnas mekaniskt smälts bort genom spridning av urea, som är en kväveförening. Smältvattnet rinner ut i dagvattensystem och vidare ut i naturen utan föregående rening. Is och snö på flygplan avlägsnas med hjälp av glykol. I vissa fall uppsamlas spillet för vidare transport till reningsverk. I andra fall rinner glykolen ut i naturen. Enligt programmet skall resurser avsättas för att minska miljöstörningarna. För varje flygplats skall verket utreda lämpliga kombinationer av banavvisningskemikalier. Kemikalier för avisning av flygplan skall inte släppas ut i sjöar eller vattendrag om det inte kan ske utan olägenhet.

I motion Jo714 (s) betonas behovet av åtgärder för att rädda miljön vid Arlanda flygplats. Luftfartsverket bör också åläggas ansvar för att en saneringsplan snarast utarbetas och att saneringen av området sätts i gång.

Utskottet delar regeringens mening att det är angeläget att spridningen av kemikalier för avisning av landningsbanor och flygplan minskar. Som framgår av det anförda pågår ett arbete med detta syfte inom luftfartsverket. Någon ytterligare åtgärd med anledning av motionen synes mot den bakgrunden icke påkallad. Självfallet får flygsäkerheten inte äventyras genom de åtgärder som vidtas i miljövärdande syfte.

I propositionen anges att ett arbete pågår inom *vägverket* med att se över verksamhetens miljöeffekter och fastlägga en strategi för hur verket skall arbeta med miljöfrågorna.

I flera motioner diskuteras vägbyggens påverkan på miljön. Enligt motion T202 (fp), yrkande 1, bör tillståndsprövning enligt miljöskyddslagen införas för vägprojekt. Den praktiska utformningen bör enligt motionen utredas ytterligare. Särskilt bör därvid beaktas Svenska naturskyddsföreningens förslag om att alla vägprojekt skall anmälas till naturvårdsverket, som sedan avgör om tillståndsplikt skall gälla. Ett motsvarande yrkande återfinns i motion T321 (c), yrkande 3, vari efterlyses koncessionsnämndsprövning enligt miljöskyddslagen av planerade motorvägar och andra större trafikleder. I sistnämnda motion yrkas vidare att satsningen på motorvägsbygge mellan Stora Höga och Uddevalla ersätts med en upprüstning av hela

vägsträckan genom Bohuslän av Europaväg 6 (yrkande 1). I motion T66 (vpk) yrkas avslag på ScanLink-projektets alla delar inkl. Öresundsbro. Motorvägsbygget i Bohuslän måste avbrytas (yrkande 30).

Utskottet erinrar om att miljöskyddsutredningen på sin tid – i betänkan- det Bättre miljöskydd II (SOU 1983:20) – föreslagit att miljöskyddslagen (1969:387, ML) kompletteras med en regel, varigenom regeringen bemyndi- gas att föreskriva att vissa gatu- och vägbyggen m.m. inte får utföras utan tillstånd av koncessionsnämnden. Vid den ändring av ML som företogs för ett år sedan beslöt riksdagen på förslag av regeringen att icke genomföra utredningens förslag, vilket enligt vad utskottet anförde skulle medföra vissa praktiska svårigheter. I sammanhanget underströks vikten av att varje sektorsmyndighet bevakar och tillvaratar miljöintressena inom sin sektor. Från miljösynpunkt betonades särskilt vikten av att miljökonsekvenserna av ett planerat vägbyggnadsföretag blir belysta på ett så tidigt stadium som möjligt (prop. 1986/87:135, JoU 25).

Enligt utskottets mening finns det skäl att ompröva riksdagens beslut för ett år sedan. Utskottet ansluter sig således till vad som anförs i motionerna T202 och T321 om miljöskyddsprövning av väg- och gatubyggnadsföretag. Enligt utskottets mening bör regeringen vidare utreda frågan och snarast återkomma till riksdagen med ett lagförslag med utgångspunkt i miljöskydds- utredningens förslag och de nu berörda motionerna. Vad utskottet anförde med anledning av motionerna såvitt nu är i fråga bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Utskottet avstyrker yrkandena i motionerna T321 och T66 om stopp av motorvägsbygget i Bohuslän och om den planerade Öresundsbron. Enligt vad utskottet erfarit skall det påbörjade motorvägsbygget icke ses som ett led i den s.k. ScanLink. På grund av trafiksäkerhet är en upprustning av vägen nödvändig. Sommarturism och industriexpansion motiverar bygget. Frågan om en fast förbindelse över Öresund utreds inom regeringskansliet.

Utskottet tar slutligen upp ett yrkande i motion T202 enligt vilket tillsynen av att gällande avgasregler efterlevs bör förbättras genom att avgasutsläppen ägnas större uppmärksamhet vid den årliga kontrollbesiktningen (yrkande 2). Utskottet erinrar om att kontrollsystemet förbättrats sedan nya regler för avgaskontrollen infördes från den 1 januari 1988 (SNFS 1987:2). Utskottet utgår från att reglerna följs av AB Svensk Bilprovning. Något särskilt uttalande från riksdagens sida ter sig icke påkallat.

Stockholm den 15 mars 1988

På jordbruksutskottets vägnar

Karl Erik Olsson

Närvarande: Karl Erik Olsson (c), Håkan Strömberg (s), Sven Eric Lorentzon (m), Ove Karlsson (s), Martin Segerstedt (s), Jens Eriksson (m), Jan Fransson (s), Margareta Winberg (s), Ingvar Eriksson (m), Åke Selberg (s), Lennart Brunander (c), Jan Jennehag (vpk), Kaj Larsson (s), Ivar Virgin (m) och Anders Castberger (fp).

1. Trafikpolitikens mål

Sven Eric Lorentzon, Jens Eriksson, Ingvar Eriksson och Ivar Virgin (alla m) anser att utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Till viss" och slutar med "motionärernas synpunkter" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den syn på trafikpolitikens miljömål som framförs i de moderata motionerna T89 och T85. Bl.a. bör således en förnyelse av bilparken uppmuntras och trafiken planeras för att undvika stopp och ryckig körning.

2. Trafikpolitikens mål

Karl Erik Olsson och Lennart Brunander (c) anser att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Utskottet biträder" och slutar med "av regeringen" bort ha följande lydelse:

Utskottet biträder den syn på trafikpolitiken som företräds i centermotionerna. Man bör således anlägga en helhetssyn på samhällets trafikpolitik och den långsiktiga utvecklingen. Miljövänliga transportsystem bör främjas som inte rubbar den ekologiska balansen.

3. Trafikpolitikens mål

Jan Jennehag (vpk) anser att utskottets yttrande på s.4 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "allmänna inriktning" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar vpk:s bedömning att risken är stor för att konkurrenskravet kommer att sättas före krav som säkerhet, god miljö och regional balans. De mål som anges måste motsvaras av konkreta åtgärdsförslag. Förslag till konkreta åtgärder för att snabbt få ned förbrukningen måste ersätta allmänna uttalanden som att "oljeförbrukningen borde minska".

4. Fordonsutveckling

Anders Castberger (fp) anser att följande stycke bör införas som andra stycke under rubriken Fordonsutveckling.

Utskottet vill med anledning av motion T66 anföra att frågor kring skärpta emissionskrav för tyngre dieselfordon m.m. och stimulanser för tidigareläggning av bättre rening av dieselfordon bör behandlas i samband med jordbruksutskottets övergripande behandling av avgasfrågor i anslutning till miljöpropositionens förslag.

5. Fordonsutveckling

Jan Jennehag (vpk) anser att den del av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "motsvarande del", den del som på s. 5 börjar med "Utskottet delar" och på s. 6 slutar med "icke påkallat" samt den del som på s. 6 börjar med "Utskottet är" och slutar med "inför 1990-talet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den mening som uttrycks i motionerna T66 och T416 om att miljöarbetet måste inriktas på forskning om bilens och bilindustrins roll samt på utveckling av nya motortyper, miljövänligare drivmedel och bränslenåla fordon. De medel regeringen föreslagit för stimulanser till inköp av dieseldrivna fordon bör, som motionärerna framhåller, i stället anvisas för satsning på miljövänlig teknik. Riksdagen bör alltså bifalla motion T66 beträffande anslaget och göra ett särskilt uttalande i enlighet med motionerna T66, T69 och T416 i berörda delar om utveckling av fordon, motorer och drivmedel.

6. Fordonsutveckling

Karl Erik Olsson och Lennart Brunander (båda c) anser att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Utskottet delar" och på s. 6 slutar med "icke påkallat" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer i den mening som framförs i centermotionen att riksdagen bör göra insatser genom lagstiftning, ekonomiska stimulanser till bilister, stöd till teknisk forskning och formulering av krav på biltillverkare i syfte att minimera bilismens inverkan på miljön. Som biltillverkarland bör Sverige inta en tätposition i detta hänsende. Riksdagen bör göra ett särskilt uttalande härom.

7. Alternativa drivmedel

Karl Erik Olsson (c), Lennart Brunander (c) och Anders Castberger (fp) anser att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "inför 1990-talet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är angeläget att stöd ges för försök med etanol som dieselsättning i stadstrafik. Riksdagen bör göra ett särskilt uttalande i denna riktning.

8. Miljövänligare flygtrafik

Sven Eric Lorentzon, Jens Eriksson, Ingvar Eriksson och Ivar Virgin (alla m) anser att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet delar" och på s. 7 slutar med "skall specialdestineras" bort ha följande lydelse:

Utskottet biträder förslaget i den moderata motionen. Riksdagen bör således uttala att den miljöavgift som läggs på flyget i sin helhet skall användas för miljöförbättringar inom luftfarsområdet samt vara så utformad att miljöförbättrande åtgärder på motorerna medför lägre avgifter.

9. Miljövänligare flygtrafik

Karl Erik Olsson och Lennart Brunander (båda c) anser att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 7 med "Frågan om" och slutar med "ytterligare åtgärd" bort ha följande lydelse:

Utskottet biträder förslaget i motion T48 yrkande 24. Riksdagen bör således begära regelförändringar så att det blir möjligt att belägga även utrikesluftfarten med miljöavgifter. Utskottet delar även den mening som

framförs i motion Jo701 om åtgärder mot avgasföroreningar från flygplan. Arbetet bör i första hand inriktas på en kartläggning av utsläppens sammansättning, totala omfattning och effekter på människor och totalmiljö. Vad utskottet anfört med anledning av berörda motioner bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Miljövänligare tågtrafik

Sven Eric Lorentzon, Jens Eriksson, Ingvar Eriksson och Ivar Virgin (alla m) anser att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "finns icke" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill --- (= utskottet) --- minska dem. Riksdagen bör göra ett särskilt uttalande härom med anledning av motion T84.

11. Miljövänligare tågtrafik

Jan Jennehag (vpk) anser att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "av transportutvecklingen" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker de förslag som läggs fram i vpk-motionen om successiv utbyggnad av järnvägens kapacitet för att möjliggöra en avveckling av godstransporter på landsväg över 30 mil, liksom även yrkandet om "lastbilen på tvären, tåget på längden". Riksdagen bör således göra ett uttalande i denna riktning.

12. Storstadstrafiken

Sven Eric Lorentzon, Jens Eriksson, Ingvar Eriksson och Ivar Virgin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 9 med "Utskottet delar" och slutar på s. 10 med "arbetar skyndsamt" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar --- (= utskottet) --- och nedbringas. Kväveutsläppen kommer visserligen att minska efter hand som den katalytiska avgasreningen införs för personbilar, förutsatt att antalet personbilar ökar blott måttligt. Ändå kommer kraftfulla åtgärder att krävas som minskar biltrafiken, framför allt i storstädernas centrala delar. Samtidigt kommer --- (= utskottet) --- arbetar skyndsamt.

dels att den del av yttrandet på s. 10 som börjar med "Det förslag" och slutar med "berörd del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker vad som sägs i motion T85 (m) yrkande 22 att s.k. trängselavgifter för trafik genom storstädernas centrala delar inte bör genomföras.

13. Storstadstrafiken

Karl Erik Olsson (c), Lennart Brunander (c) och Anders Castberger (fp) anser att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Med den" och slutar med "utan åtgärd" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till de förslag som framförs i folkparti- och centermotionerna om befrielse från biltrafik i vissa stadskärnor, om miljöavgifter, om statligt stöd till spårbunden trafik och till användande av etanol som dieselsätsning i bussar för reguljär trafik. Spårvägstrafiken i exempelvis Norrköping och den utbyggnad som förestår där visar på de positiva alternativ som spårbunden trafik kan erbjuda. Riksdagen bör göra ett särskilt uttalande till regeringen i enlighet med vad utskottet anfört. En utredning kan endast fördröja genomförandet av angelägna beslut.

14. Storstadstrafiken

Jan Jennehag (vpk) anser att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Även förslaget" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i vpk-motionen T66 om satsning på högklassig kollektivtrafik. Likaså bör riksdagen uttala sig till förmån för att åtgärder vidtas för att halvera biltrafiken i de tätare delarna av storstäderna.

15. Hastighetsgränserna

Karl Erik Olsson (c), Lennart Brunander (c) och Jan Jennehag (vpk) anser att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Däremot avstyrker" och slutar med "sänkta hastighetsgränser" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker även de yrkanden i motionerna från centern och vpk vari begärs generell lägre hastighetsgränser så att den högsta tillåtna hastigheten bestäms till 100 km/tim i stället för 110 km/tim och att 90 km-gränsen sätts ned till 80 km/tim. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört i denna fråga.

16. Motorvägsbygget i Bohuslän m.m.

Karl Erik Olsson (c), Lennart Brunander (c) och Jan Jennehag (vpk) anser att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "inom regeringskansliet" bort ha följande lydelse:

Utskottet biträder även yrkandena i motionerna T66 och T321 om att motorvägsbygget i Bohuslän bör stoppas av hänsyn till bl.a. miljön. Riksdagen bör av samma skäl även uttala sig mot byggandet av Öresundsbron.