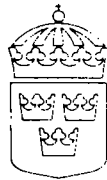


# Trafikutskottets betänkande

## 1989/90:TU1

Vissa trafikpolitiska frågor



1989/90  
TU1

---

## Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet 30 motioner som framlades under den allmänna motionstiden i januari 1989.

Med hänvisning till att riksdagen så sent som år 1988 lade fast riktlinjerna för trafikpolitiken inför 1990-talet avstyrker utskottet de motionsyrkanden som begär att målen och inriktningen av trafikpolitiken skall förändras.

Utskottet föreslår att de motioner som begär att kommunerna skall ges rätt att införa bilavgifter lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida med hänvisning till att regeringens och remissinstansernas ställningstaganden till storstadstrafikkommitténs förslag om bilavgifter bör avvaktas.

Utskottet avstyrker också motionsyrkanden om ombildning av affärsverken till aktiebolag och om att regeringen skall låta utarbeta ett trafik- och industripolitiskt program för tillverkning och användning av 1 000 trådbussar.

Med anledning av utskottets ställningstagande har tio reservationer och fem särskilda yttranden avgivits.

## Motionerna

1988/89:T202 av Pär Granstedt och Karin Söder (båda c) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färdavgifter i innerstadsområden.

1988/89:T204 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att målsättningen för biltrafikens omfattning i landet skall vara att den minskas med minst 25 % till år 1995 räknat från 1988 års nivå.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Fö704 (mp).

1988/89:T207 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att begränsa bilismen i avsikt att spara människoliv.

1988/89:T210 av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens ansvar för att leva upp till den av riksdagen uttalade målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning i landets alla delar.

1988/89:T212 av Kjell Johansson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av nya metoder för finansiering av långsiktiga investeringar på kommunikationsområdet.

1988/89:T214 av Per Westerberg (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en miljövänligare bilism.

1988/89:T215 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande helhetssynen på samhällets trafikpolitik och den långsiktiga utvecklingen på området,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avvägningen mellan regionalpolitiska, företagsekonomiska, samhällsekonomiska, beredskapsmässiga, miljöpolitiska och sociala mål vid utformningen av kommunikationspolitiken,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nordiskt samarbete på transportområdet,

29. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om storstädernas trafikproblem.

1988/89:T219 av Kerstin Ekman m.fl. (fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inrättande av katalytiska frizoner.

1988/89:T220 av Håkan Hansson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av en samordnad syn på kommunikationerna i Skåne.

1988/89:T221 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen 1988/89:A435 (c) anförts om betydelsen av goda kommunikationer för den regionala utvecklingen.

1988/89:T222 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om grundläggande principer för trafik och miljö samt miljöavgifter.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om principer för miljöavgifter och miljökostnadsansvar för vägtrafik och flygtrafik,

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan lagändring att kommuner får rätt att införa särskilda områdes- eller trängselavgifter i storstädernas cityområden, samt om särskilda restriktioner i sådant område vid tillfälliga allvarliga utsläppssituationer, s.k. inversioner.

1988/89:T223 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att 1988 års trafikpolitiska beslut bör omprövas enligt de riktlinjer som angetts i motionen,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att kalkylerna för väg- resp. järnvägsutbyggnader bör ske på ett jämförbart sätt enligt vad som angetts i motionen,

24. att riksdagen hos regeringen begär en lagändring som ger kommunerna möjligheter att införa biltullar eller områdesavgifter för biltrafik.

1988/89:T225 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att målsättningen för trafikpolitiken skall vara att ge medborgarna och näringslivet i vårt lands olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att stat och kommun bör reducera antalet regler och förordningar inom trafikpolitiken,

3. att riksdagen beslutar att de olika trafikgrenarna skall ges ett ökat kostnadsansvar i enlighet med vad som anförts i motionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiskt stöd till olika trafikgrenar,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utformningen av ekonomiska styrmedel skall bygga på miljöeffekterna och inte viss teknik,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användande av miljöavgiftsmedel för att stimulera framtagandet av ny teknik och nya mätmetoder.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utformningen av ekonomiska styrmedel,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trängselavgifter i form av biltullar eller områdesavgifter,

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

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avveckling av monopol och prestationsplikt,

29. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avreglering och regionalpolitik.

1988/89:T232 av Ulla Orring (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en starkare samordning mellan regionalpolitik och trafikpolitik för att uppnå ett transportsystem i Västerbotten som knyter samman både länets och landets olika delar.

1988/89:T233 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk utredning tillsätts i enlighet med vad i motionen anförts.

1988/89:T234 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

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

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionens avsnitt 2 anförts om en avreglering av trafikslagen.

1988/89:T236 av Bengt Harding Olson m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A440 (fp) anförts om en utvärdering av 1988 års trafikpolitiska beslut.

1988/89:T249 av Bo Holmberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om affärsverkens regionalpolitiska ansvar.

1988/89:T252 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till en handlingsplan för att minska bilismen samt en utbyggnad av kollektivtrafik.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo962 (vpk).

1988/89:T253 av Jan Strömdahl m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheten att ta ut lokala bilavgifter,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheten att ta ut lägesavgifter till stöd för kollektivtrafiken.

1988/89:T254 av Filip Fridolfsson m.fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett system med lokala miljöavgifter på bilismen.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:A483 (m).

1988/89:T255 av Marianne Samuelsson och Birger Schlaug (båda mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bilismen bör minska med 25 % inom 10 år,

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo965 (mp).

1988/89:T258 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikpolitiken skall kännetecknas av krav om god miljö, regional balans och säkerhet.

1988/89:T259 av Ivar Franzén (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en trafikpolitik som utgår från vad naturen tål.

1988/89:T355 av Claes Roxbergh m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen skall lägga fram ett lagförslag som innebär att kommunerna ges möjlighet att införa biltullar/områdesavgifter.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo860 (mp).

1988/89:T363 av Jill Lindgren och Roy Ottosson (båda mp) vari yrkas att riksdagen beslutar om laglig rätt för alla kommuner att själva besluta om trafikreglerande åtgärder, inkl. ekonomiska styrmedel.

1988/89:T368 av Roy Ottosson m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafiken i innerstäder skall minskas.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo957 (mp).

1988/89:T447 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en mer enhetlig behandling av bilfrågor inom regeringskansliet.

1988/89:T559 av Lars Norberg (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de principer som i motionen angetts bör vara vägledande för utformningen av kommande trafikpropositioner.

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag i form av ett trafik- och industripolitiskt program om ett kollektivtransportsystem för 1 000 trådbussar i enlighet med motionens förslag.

## Utskottet

### 1 Trafikpolitikens mål och inriktning

Under våren 1988 beslutade riksdagen om vilken inriktning som trafikpolitiken skall ha inför 1990-talet (prop. 1987/88:50 och 78, TU 13–24, SkU 21). Enligt detta beslut är det övergripande målet för samhällets trafikpolitik att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta innebär att säkerheten och miljön skall ges en mer framskjuten plats jämfört med tidigare trafikpolitiska beslut.

Riksdagen lade vidare fast följande fem delmål för trafikpolitiken.

- Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses.
- Transportsystemet skall utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet.
- Transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.
- Transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och hushållningen med naturresurser främjas.
- Transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans.

Vid sidan av dessa allmänna mål beslutade riksdagen våren 1988 om en rad konkreta åtgärder inom transportsektorns olika delar.

I motion T225 (m) framhålls att det krävs en omläggning av stora delar av trafikpolitiken för att lösa bl.a. problem i fråga om miljö och framkomlighet. Enligt motionärerna måste trafikpolitiken syfta till att förbättra trafik och kommunikationer, öka hänsynen till miljön, förbättra regionalpolitiken, öka rättvisan så att människor inte godtyckligt tvingas betala varandras kostnader, ta bort de hinder som regleringarna utgör för människor som försöker lösa problemen samt ge säkerhetsfrågorna hög prioritet. Det yrkas i motionen att målsättningen för trafikpolitiken skall vara att ge medborgarna och näringslivet i vårt lands olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning.

Enligt motion T222 (fp) är transporter nödvändiga om vårt samhälle skall fungera. De är en viktig förutsättning för handel och dynamisk utveckling. Motionärerna framhåller också att trafik och transporter utgör en av de moderns samhälls största källor till föroreningar. En av de viktigaste miljöpolitiska uppgifterna under 1990-talet är att komma till rätta med dessa problem. Trafikpolitiken skall enligt motionen syfta till att erbjuda enskilda människor och näringslivet en så effektiv, säker och miljövänlig trafikförsörjning som möjligt. En liberal trafikpolitik skall dessutom erbjuda valfrihet för individen – valfrihet att välja mellan olika transportalternativ och servicenivåer. Trafikens miljöeffekter bör enligt motionärerna beaktas mer än i dag.

I motion T232 (fp) framhålls att en starkare samordning mellan regionalpolitik och trafikpolitik krävs för att uppnå ett transportsystem i Västerbotten som knyter samman både länets och landets olika delar.

Enligt motion T236 (fp) har det nya trafikpolitiska beslutet kraftigt försämrat kommunikationerna i södra Sverige. En snabb utvärdering av detta beslut är därför nödvändig, framhåller motionärerna.

I motion T215 (c) framhålls att trafikpolitiken bör utformas så att den leder fram till ett decentraliserat, miljövänligt, mindre sårbart, näringspolitiskt starkt samt effektivt och konkurrenskraftigt samhälle. En framåtsyftande trafikpolitik måste främja miljövänliga transportsystem som inte rubbar den ekologiska balansen, och ur energisynpunkt måste transportsystemet i så stor utsträckning som möjligt baseras på rena och förnyelsebara energikällor. Trafikpolitiken måste också främja ett decentraliserat näringsliv. Goda kommunikationer är nödvändiga för alla företag oberoende av var de är lokaliserade. Enligt motionen har trafikpolitiken också en stor social betydelse. Kommunikationerna bör därför utformas så att de medverkar till att skapa goda levnadsförhållanden och bryta isoleringen för enskilda eller grupper av människor.

Även i motion T221 (c) framhålls att en grundläggande förutsättning för ett decentraliserat samhälle är bra och fungerande kommunikationer i alla delar av landet.

I motion T210 (c) begärs att staten skall leva upp till den av riksdagen uttalade målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning i landets alla delar. Enligt motionärerna finns det tendenser som tyder på att de satsningar som görs på den statliga transport- och trafikapparaten äventyrar den uppsatta målsättningen.

I motion T259 (c) anförs att vi med vårt levnadsmönster påverkar naturen på ett oansvarigt sätt. Trafiken svarar för en betydande andel av koldioxidutsläppen. Enligt motionen bör riksdagen hos regeringen begära förslag till en trafikpolitik som utgår från vad naturen tål.

Enligt motion T258 (vpk) har såväl väg- som flygtrafiken ökat kraftigt under senare år medan person- och godstågstrafiken har minskat. Motionärerna anser att denna utveckling strider mot viktiga mål, främst vad gäller miljö- och energihushållning. För att åstadkomma en förändring bör vägtrafiken och luftfarten begränsas samtidigt som järnvägstrafiken, särskilt den eldrivna, stimuleras. Enligt motionen bör trafikpolitiken kännetecknas av krav på god miljö, regional balans och hög säkerhet.

I motionerna T207 (vpk) och T252 (vpk) yrkas att åtgärder vidtas för att minska bilismen. Det framhålls att luftföroreningarna till mer än 90 % härrör från trafiken. Erfarenheter från bl.a. USA visar att katalysatorer inte på ett effektivt sätt kan lösa några miljöproblem. De senaste tio åren har vägtrafiken skördat mer än 8 000 liv och allvarligt skadat 70 000 människor. Enligt motionärerna är det aningslöst att hoppas att det går att "asfaltera" bort de enorma problem som bilismen förorsakar. I den sistnämnda motionen yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till handlingsplan för att minska bilismen och bygga ut kollektivtrafiken.

I motion T223 (mp) framhålls att 1988 års trafikpolitiska beslut är motsägelsefullt bl.a. genom att det pläderar för miljöanpassning och ökad

järnvägstrafik samtidigt som flyg och vägtrafik främjas. Resultatet har blivit en rekordartad ökning av bil- och flygtrafik, chockhöjningar av biljettpriser på SJ som nu också börjar förlora godstransporter i ökande takt, tilltagande försurning, skogsdöd, havsmiljökatastrofer, söndervittring av byggnader och broar, ökande problem med luftvägsallergier m.m. Motionärerna anser att trafikpolitiken måste omprövas så att de centrala miljöpolitiska målen kan uppnås. Enligt motionen bör en målsättning vara att i ett första steg minska privatbilismen med 25 % fram till år 1995.

Yrkanden om en minskning av privatbilismen med 25 % framförs även i motionerna T204 (mp) och T255 (mp). I motion T368 (mp) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna att trafiken i innerstäder skall minskas.

I motion T559 (mp) yrkas att följande principer skall vara vägledande för kommande trafikpolitiska beslut. Målen om energihushållning, miljöskydd och trivsel skall vara minst likvärdiga med ekonomisk tillväxt. SJ:s uppgift skall i första hand vara att ta hand om huvuddelen av den person- och godstrafik som går på Europavägarna. Kostnaderna för SJ:s verksamhet och banverkets investeringar skall, såsom gäller för länstrafikbolagen, till 50 % täckas av skattemedel. Halva kostnaden för SJ:s biljetter skall betalas med skattemedel. På sikt, då vi fått en drastisk förändring av trafiken i miljövänlig riktning, är det önskvärt att få bort subventionerna.

Som framgår av den tidigare redovisningen beslutade riksdagen så sent som våren 1988 att det övergripande målet för samhällets trafikpolitik skall vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Riksdagen ställde sig vid detta tillfälle också bakom de fem delmål om tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, god miljö och regional balans som föreslogs i den trafikpolitiska propositionen.

Enligt utskottets mening överensstämmer dessa mål i stor utsträckning med de synpunkter om de övergripande målen för trafikpolitiken som förs fram i motionerna.

I flertalet av motionerna yrkas att större hänsyn skall tas till miljöfrågorna. Riksdagens trafikpolitiska beslut innebar att miljöfrågorna skall ges en mer framskjuten plats än tidigare i det trafikpolitiska arbetet. Inriktningen på lång sikt när det gäller trafikens miljöeffekter skall vara att radikalt minska de skadliga utsläppen från transportsystemet. Utsläppen av föroreningar skall begränsas, nationellt och internationellt, till vad naturen tål. Transportsektorn skall bidra till att målet om att minska kväveoxidutsläppen med 30 % mellan åren 1980 och 1995 kan uppnås. I tätorterna skall luftkvaliteten radikalt förbättras och bullerstörningarna begränsas. Hushållningen med energi inom transportsektorn skall förbättras genom ökad energieffektivitet hos de enskilda fordonen.

Av det anförda framgår att utskottet anser det nödvändigt att i hög grad minska fordonens utsläpp av föroreningar. Flera beslut i denna riktning har redan tagits. För personbilar har sålunda obligatorisk avgasrening införts fr.o.m. 1989 års modeller. Skärpta avgaskrav för lätta lastbilar och bussar kommer att införas fr.o.m. 1992 års modeller och för tunga fordon fr.o.m. 1994 års modeller.

Utskottet anser det nödvändigt att arbetet med att ta fram miljö- och energieffektiva transportlösningar utvecklas och stimuleras. Att såsom begärs i flera av motionerna riksdagen skulle uttala att bilismen begränsas med en viss andel anser utskottet inte vara en lämplig metod att komma till rätta med miljöproblemen. Utskottet är inte heller, såsom föreslås i motion T559 (mp), berett förorda att 50 % av SJ:s och banverkets kostnader skall täckas med skattemedel.

Yrkanden om att trafikpolitiken måste verka för goda kommunikationer i hela landet förs fram i motionerna. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att det trafikpolitiska beslutet innebar att transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans. Åtgärder inom trafikpolitikens område måste syfta till att stödja de insatser som görs inom regionalpolitiken som helhet. Samhället har enligt utskottets mening självfallet ett ansvar även för trafikförsörjningen i utsatta regioner.

Det trafikpolitiska beslutet innebar vidare att transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken och att det skall utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet.

Nya förhållanden medför att det trafikpolitiska beslutet successivt kan behöva anpassas. Utskottet förutsätter att så sker.

Med hänvisning till att riksdagen så nyligen lagt fast vilka övergripande mål som skall vara vägledande för trafikpolitiken samt till den relativt breda enighet om dessa mål som finns anser utskottet att de nu behandlade motionsyrkandena inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

## 2 Samhällsekonomiska bedömningar

I motion T222 (fp) anförs att varje trafikgren skall bära sina *samhällsekonomiska kostnader*, inkl. miljökostnader.

I motion T234 (fp) framhålls att trafikinvesteringarna måste ske utifrån ett tillfredsställande ekonomiskt beslutsunderlag, där alla intäkter och kostnader över tiden vägs samman. Detta gäller även svårsmätbara kostnader som miljöpåverkan, trafiksäkerhet och regionala effekter. De rörliga avgifterna bör enligt motionärerna i princip avspegla marginalkostnaderna för det valda transportmedlet. Varje trafikslag och trafikant skall bära sina egna samhällsekonomiska marginalkostnader, innefattande bl. a. miljöpåverkan och eventuellt ökade risker i trafiken.

Enligt motion T225 (m) bör en målsättning för trafikpolitiken vara att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader inkl. påverkan på miljön. Motionärerna anser att ett system där trafikanterna belastas med den verkliga totalkostnaden gör att hänsynen till miljön kommer att öka samtidigt som behovet av styrande regleringar minskar.

I motion T220 (c) framhålls att Skånes centrala läge i Europa innebär att kommunikationerna med omgivningen blir särskilt betydelsefulla för landskapets utveckling. Enligt motionärerna måste planeringen och utbyggnaden av såväl de regionala trafiksystemen och stornäten som utvecklingen av de interkontinentala kommunikationsnäten från Skåne ses integrerade och planeras med hänsyn till varandra.



Riksdagens trafikpolitiska beslut innebär att samhället skall ha ansvaret för att de trafikanläggningar som behövs för allmänna transportbehov kommer till utförande. Utbyggnaden och vidmakthållandet av de trafikanläggningar som drivs i statlig regi och för vilka det utgår betydande statsbidrag skall grundas på samhällsekonomiska bedömningar.

Det trafikpolitiska beslutet innebär vidare att de skatter och avgifter som tas ut som ersättning för utnyttjandet av infrastrukturen skall grundas på ett väl definierat kostnadsansvar. Grundprincipen skall vara att de avgifter som tas ut skall täcka de totala samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till. Kostnadsansvaret skall utkrävas i form av fasta och rörliga trafikavgifter på så låg nivå som möjligt i transportsystemet. De rörliga trafikavgifterna skall motsvara de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna.

I motionerna anförts att investeringsbesluten måste grundas på samhällsekonomiska bedömningar, att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader inkl. påverkan på t.ex. miljön samt att de rörliga avgifterna och skatterna i princip bör avspegla de samhällsekonomiska kostnaderna.

Som framgår av den tidigare redovisningen innebär 1988 års trafikpolitiska beslut att dessa principer skall vara vägledande för utformningen av trafikpolitiken. Enligt utskottets mening är därmed syftet med motionsyrkandena redan tillgodosett. De bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T223 (mp) yrkas att samma *generösa beräkningsmodeller skall användas för järnvägsinvesteringar* som redan nu tillämpas för vägutbyggnader.

I princip alla investeringar och underhållsinsatser på vägnätet bedöms på samhällsekonomiska grunder. Det trafikpolitiska beslutet innebär att SJ delades upp i ett banverk med ansvar för infrastrukturen och ett affärsverk med ansvar för tågtrafiken. Ett av syftena med denna uppdelning var att banverket skall besluta om investeringar i bannätet på liknande sätt som gäller för väginvesteringar, dvs. en samhällsekonomisk prövning av järnvägsinvesteringarna skall göras. Banverkets långsiktiga investeringsplanering skall upprättas enligt tioåriga planperioder och revideras efter samma tidsintervaller som redan gäller på vägområdet.

Utskottet menar att förutsättningar nu har skapats för att på ett rättvisande sätt jämföra väg- och järnvägsinvesteringar. Eftersom systemet med samhällsekonomiska bedömningar av järnvägsinvesteringar är nytt återstår säkert en hel del arbete med att utveckla metoderna. Utskottet förutsätter att detta arbete pågår hos berörda verk och myndigheter.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandet inte är påkallad. Motionen avstyrks därför i denna del.

### 3 Avreglering

I motion T225 (m) framhålls att det inom trafik- och kommunikationsområdet finns en mängd regleringar. Motionärerna anser att en avreglering bl.a.

skulle medföra lägre priser och bättre service. I motionen nämns Gotlands-  
trafiken, busstrafiken och flyget som trafikgrenar där regleringar och  
monopol medfört ineffektiva trafiksystem. Trafikföretagen tar ut överpriser  
när efterfrågan är stor, vilket ger möjlighet att finansiera olönsam trafik.  
Enligt motionen finns det ingen anledning att vissa konsumenter skall betala  
för andra på detta godtyckliga sätt. I den mån det behövs medel utöver  
avgifterna för att finansiera viss verksamhet bör dessa medel i princip  
finansieras solidariskt över statsbudgeten. Motionärerna anser att kommuni-  
kationer och trafik bör avregleras genomgripande och så snart som möjligt.  
Detta måste dock ske med beaktande av att det kan krävas andra  
regionalpolitiska instrument som ersättning för dem som försvinner.

Enligt motion T234 (fp) kännetecknas trafiknäringen fortfarande av  
många regleringar, koncessioner m.m. En ökad frihet och därmed ökade  
möjligheter till konkurrens mellan de företag som producerar trafik tjänster  
är nödvändig, anser motionärerna. De framhåller vidare att en större  
flexibilitet i fråga om finansiering och drift är nödvändig. När det gäller  
driften av redan existerande infrastruktur skulle ett större mått av entreprenad-  
förfarande bidra till konkurrens och ökad effektivitet. I fråga om  
länstrafikbolagen skulle en sådan modell medföra att deras huvuduppgift blir  
att sköta upphandlingen av transporttjänster.

I den trafikpolitiska propositionen uttalades att samhället måste ställa olika  
krav på transportproduktionen i form av trafikregler, krav på fordonens  
utrustning och egenskaper, förarkompetens, arbetstidsbegränsningar m.m.  
Inom dessa ramar bör emellertid trafikpolitiken inriktas på att skapa  
förutsättningar för ett transportutbud som kan svara mot medborgarnas och  
näringslivets efterfrågan på skilda transporttjänster. Detta innebär att  
transportsystemet måste vara så flexibelt att det snabbt kan anpassas till en  
ändrad efterfrågan på gods- och persontransporter. Vidare måste det  
utformas så att det blir tillgängligt även för dem som av olika skäl har  
begränsad förmåga eller otillräckliga resurser att nyttja de tjänster som  
erbjuds på transportmarknaden.

För att ge förutsättningar för en trafikförsörjning som är anpassad till  
medborgarnas och näringslivets behov är det enligt den trafikpolitiska  
propositionen angeläget att beslut som gäller transportproduktionen fattas i  
så decentraliserade former som möjligt och att arbetet med att minska den  
statliga detaljregleringen av trafik och transporter drivs vidare och intensi-  
fieras.

Riksdagen ställde sig bakom de uttalanden i den trafikpolitiska propositionen  
om behovet av avregleringar som refererats ovan.

Ett flertal beslut i avreglerande riktning har tagits under senare år.  
Affärsverken har givits större frihet och därmed blivit självständigare och  
mer marknadsinriktade. Beträffande kollektivtrafiken gäller att en rad  
statliga regleringar har avskaffats. En omfattande avreglering av taxitrafiken  
kommer att genomföras fr.o.m. den 1 juli 1990.

Utskottet anser att inriktningen av det fortsatta trafikpolitiska arbetet står  
klar. För att tillgodose medborgarnas och näringslivets behov av transporter  
har, inom de ramar som samhället alltid måste fastställa, en omfattande

avreglering av trafiksektorn genomförts. Arbetet med att minska detaljregleringen drivs också vidare i hög takt. Mot denna bakgrund påkallar de nu behandlade motionsyrkandena ingen åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

## 4 Storstadsfrågor

### 4.1 Bilavgifter i storstäderna m.m.

För att minska de problem som en alltför omfattande trafik ger upphov till i de större städerna bör enligt motion T225 (m) kringfartsleder byggas. Därutöver bör enligt motionärerna ekonomiska styrmedel övervägas. Sådana styrmedel måste vara relaterade till hur mycket man färdas i det störningskänsliga området vid störningskänsliga tidpunkter. Alla förslag som innebär någon form av fast avgift, t.ex. månadsavgift, bör därför avvisas, anser motionärerna.

I motion T254 (m) begärs att Stockholm ges möjlighet att införa ett system med miljöavgifter som relateras till hur stora utsläpp fordonet avger.

I motion T222 (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan lagändring att kommuner får rätt att införa särskilda områdes- eller trängselavgifter i storstäders cityområden.

I motion T253 (vpk) begärs dels att regeringen utarbetar förslag som innebär att lokala bilavgifter kan tas ut, vilka skall tillfalla huvudmannen för regionens kollektivtrafik, dels att möjligheter öppnas för att ta ut lägesavgifter från företagen i en region som stöd till investeringar i och drift av kollektivtrafiken.

I motionerna T223 (mp) och T355 (mp) yrkas att regeringen lägger fram förslag till lagändring som ger kommunerna möjlighet att införa biltullar eller områdesavgifter för biltrafik.

I motion T363 (mp) begärs att kommunerna själva får besluta om trafikreglerande åtgärder, inkl. ekonomiska styrmedel.

I motion T202 (c) framhålls att en miljöavgift på privatbilismen i innerstadsområden kan vara en lämplig åtgärd dels för att begränsa biltrafiken i särskilt miljökänsliga områden, dels för att underlätta finansieringen av en nödvändig utbyggnad av kollektivtrafiken.

Regeringen bemyndigade den 5 maj 1988 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild kommitté med uppdrag att ta fram ett samlat underlag för begränsning av trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsområdena. Enligt direktiven skall kommittén bl.a. sammanställa och analysera effekterna av ekonomiska och andra styrmedel med syfte att minska biltrafiken. I första hand skall möjligheten att använda områdesavgifter eller andra former av färdavgifter prövas.

Storstadsstrafikkommittén överlämnade i juni 1989 ett delbetänkande – *Storstadsstrafik 3, bilavgifter* – med förslag till ny lag om bilavgifter (SOU 1989:43). Förslaget innebär att en kommun, eller flera kommuner tillsammans, kan få ta ut en avgift för rätten att framföra motorfordon på det allmänna gatu- och vägnätet inom ett visst angivet område. Kommunerna måste ansöka om tillstånd hos regeringen. Intäkterna från bilavgifterna skall

enligt förslaget användas till åtgärder i trafiksystemet, t.ex. kollektivtrafiksatsningar och vägutbyggnader.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionerna att åtgärder måste vidtas för att minska de negativa hälso- och miljöeffekter som trafiken ger upphov till i storstäderna. En av de åtgärder som därvid allvarligt bör övervägas för att begränsa bilismen i stads kärnorna är enligt utskottets mening ekonomiska styrmedel i form av områdesavgifter eller andra former av färdavgifter. Som framgår av den tidigare redovisningen har storstadstrafikkommittén framlagt ett delbetänkande i vilket föreslås att kommunerna, efter regeringens prövning, skall ges rätt att få ta ut bilavgifter. Förslaget är för närvarande föremål för remissbehandling.

I avvaktan på remissinstansernas synpunkter och regeringens ställningstagande till förslaget om bilavgifter anser utskottet att de nu behandlade motionsyrkandena bör lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

#### 4.2 Förbud mot biltrafik vid luftföroreningar

I motion T222 (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan lagändring att kommunerna ges rätt att införa särskilda restriktioner för trafiken vid tillfälligt allvarliga utsläppssituationer.

I motion T219 (fp) föreslås att regeringen får i uppdrag att utreda förutsättningarna att förbjuda fordon som inte är utrustade med katalytisk avgasrening att framföras i vissa områden.

Storstadstrafikkommittén fick i september 1988 tilläggsdirektiv av regeringen som innebar att kommittén skulle utarbeta förslag till ändrad eller ny lagstiftning som ger kommunerna möjlighet att tillfälligt förbjuda eller begränsa biltrafiken när luftföroreningssituationen i kommunen eller någon del av kommunen är speciellt besvärande.

I december 1988 överlämnade storstadstrafikkommittén ett delbetänkande (SOU 1988:62) i vilket läggs fram ett förslag till en lag om förbud mot trafik med motordrivet fordon vid särskilt svåra luftföroreningar. Enligt förslaget skall en kommun få rätt att vid sådana situationer tillfälligt förbjuda trafik med motordrivet fordon inom vissa områden. För att kommunen skall få denna rätt krävs att det inom kommunen har upprättats en beredningsplan för särskilt svåra luftföroreningssituationer. Förslaget har remissbehandlats.

Utskottet har erfarit att regeringen under hösten 1989 har för avsikt att för riksdagen lägga fram en proposition med anledning av storstadstrafikkommitténs förslag om förbud mot motortrafik vid särskilt svåra luftföroreningar. I avvaktan på den aviserade propositionen anser utskottet att motionsyrkandena bör lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

#### 4.3 Övriga storstadsfrågor

I motion T215 (c) framhålls att det är angeläget att vidta åtgärder för att komma till rätta med *orstädernas trafikproblem*. Det är viktigt att mer trafik förs över till det spårbundna nätet från bilar och bussar. Antalet trafikstopp i den täta storstadstrafiken bör vara så få som möjligt. Investeringar i kring-

och förbifarter bör prioriteras. Övergången till andra drivmedel såsom etanol, el och naturgas har särskilt stor betydelse för våra storstadsområden. Det är vidare enligt motionärerna viktigt att arbetsplatser, bostäder och service samplaneras bättre för att minska behovet av trafik.

I motion T214 (m) anförs att ringleder och förbifarter utan onödiga trafikljus kraftigt skulle minska utsläppen i landets stora tätorter. Parkeringen intill hållplatser utanför tätorter bör göras enkel och billig eller gratis. Förslag bör tas fram för att stimulera till utbyte av dieseldrivna fordon i tätortstrafik. Motionären anser vidare att kajer och färjeterminaler ligger för centralt och att det bör prövas att styra i varje fall godstrafiken till "satellithamnar".

Som framgår ovan har storstadstrafikkommittén i uppdrag att ta fram ett samlat underlag för begränsning av trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsområdena. Kommitténs arbete skall enligt direktiven bedrivas skyndsamt med sikte på att vara klart under år 1989. Av direktiven framgår vidare att kommittén kommer att behandla de frågor som tas upp i motionerna.

Utskottet anser att storstadskommitténs slutbetänkande och regeringens ställningstagande till kommitténs förslag bör avvaktas. Motionsyrkandena bör därför enligt utskottets mening kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T917 (vpk) yrkas att regeringen låter utarbeta ett trafik- och industripolitiskt *program för tillverkning och användning av 1 000 trådbussar* i större svenska städer. Dessa bussar skulle kunna ersätta dieseln på hundratalet linjer, vilket avsevärt skulle förbättra luftmiljön och bullersituationen i de berörda tätorterna. Genom ett sådant program skulle staten garantera att en stor svensk trådbusstillverkning kom till stånd.

Storstadstrafikkommittén har i uppdrag att utreda möjligheterna att åstadkomma ett ökat kollektivresande genom en förbättrad standard på kollektivtrafiken. Därvid skall bl.a. förutsättningarna att använda ny eller utvecklad teknik belysas.

Som en följd av 1988 års trafikpolitiska beslut tilldelades transportforskningsberedningen ett engångsanslag på 100 milj.kr. som skall användas för stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken. En del av anslaget kommer, mot bakgrund av de miljöproblem som dieselmotorn ger upphov till, att användas för att utveckla miljövänligare och energieffektivare bussar. Därvid kommer bl.a. följande områden att studeras

- förbättrad dieselteknik,
- teknik för flytande bränslen,
- teknik för gasformiga bränslen,
- elektrisk drift (batteri-, tråd- och DUO-system).

Transportforskningsberedningen samarbetar med den svenska industrin som bedriver ett omfattande utvecklingsarbete med att utveckla miljövänligare bussar.

Trafikansvariga i många kommuner och landsting börjar starkt ifrågasätta de nuvarande dieseldrivna bussarnas framtid. Olika alternativ såsom spårvägs- trafik, trådbussar, DUO-bussar och bussar med alternativa drivmedel diskuteras därvid. Som en följd av det trafikpolitiska beslutet kan numera statsbidrag lämnas till kommuner och trafikhuvudmän till såväl anläggningar för strömförsörjning av trådbussar som till merkostnaden vid anskaffning av trådbussar och DUO-bussar.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att dieseldrivna bussar ger upphov till miljöproblem och att det därför är angeläget att förbättra dieseltekniken och utveckla alternativ till denna. Elektrisk drift av bussar (trådbussar och batteribussar) har överlägsna miljöegenskaper. Investeringskostnaderna är emellertid så höga att det är nödvändigt att även utveckla ny och miljövänligare teknik för bussar som drivs med förbränningsmotorer. Som framgår ovan pågår ett intensivt arbete med att förbättra dieseltekniken och utveckla andra typer av miljövänliga bussar.

Utskottet är, med hänvisning till det anförda, inte berett att förorda att riksdagen begär att regeringen låter utarbeta ett sådant program för trådbussar som begärs i motionen. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del.

#### 4.4 Ekonomiska styrmedel och nya finansieringskällor

I motion T225 (m) framhålls att erfarenheterna av ekonomiska styrmedel är goda och att sådana styrmedel därför bör utvecklas vidare och införas i större utsträckning än hittills. När det gäller miljön anser motionärerna att de ekonomiska styrmedlen bör vara så utformade att de stimulerar till bättre miljö och inte bygger på viss teknik. Det viktiga är inte med vilken teknik utsläppen minskas, utan *att* de blir mindre. För att minska eller kompensera de effekter som drabbar andra måste avgiften utgå från störningens storlek eller på kostnaden för att avhjälpa den. Avgifter får, om de skall fungera som ekonomiska styrmedel, inte konstrueras som inkomstkällor för statskassan.

I motion T222 (fp) anförs att ekonomiska och administrativa styrmedel måste komplettera varandra om trafikens miljöpåverkan skall kunna minskas. Genom att sätta pris på miljön ges ekonomiska signaler som styr i miljövänlig riktning.

I motion T233 (m) framhålls att väganslagen är otillräckliga. Följden har blivit försämrade vinterväghållning, ökad spårbildning i vägarna och ökat antal potthål, vilket sammantaget leder till kapitalförstöring, sämre trafiksäkerhet och sämre miljö. Enligt motionärerna är problemen nu så stora att en övergripande parlamentarisk utredning bör göras dels om utbyggnadsbehov och miljöhänsyn, dels om finansieringsformer och finansieringsalternativ.

I motion T212 (fp) framhålls att det i samband med den utredning om avgiftsfinansiering som aviseras i årets budgetproposition samtidigt bör utredas att införa nya och moderna finansieringsformer för investeringar i infrastruktur. Enligt motionären krävs ett radikalt nytänkande om det skall finnas någon möjlighet att klara de mycket stora investeringsbehoven på kommunikationsområdet.

Av den tidigare framställningen framgår att storstadstrafikkommittén har föreslagit att kommunerna bör få möjlighet att ta ut en avgift för rätten att föra motorfordon inom vissa områden.

Regeringen gav i januari 1989 vägverket i uppdrag att överväga olika finansieringskällor, vid sidan av statsbudgeten, för väghållningen av det statliga vägnätet. I första hand skulle vägverket utreda ett system med avgifter på motorvägar, motortrafikleder och större broar. Vägverket redovisade sitt uppdrag för regeringen i juni detta år.

I maj 1988 bemyndigade regeringen chefen för miljö- och energidepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att analysera förutsättningarna för att utnyttja ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken. Kommittén fick i april 1989 tilläggsdirektiv som innebär att den senast den 16 oktober 1989 skall redovisa sina överväganden och förslag vad avser energi- och trafikområdena.

Kommittén för indirekta skatter har i sitt betänkande Reformerad mervärdeskatt (SOU 1989:35) föreslagit åtgärder som kan få stor betydelse på trafikområdet. Kommittén föreslår bl.a. att all yrkesmässig personbefordran inom Sveriges gränser skall vara mervärdeskattepliktig. Vidare föreslås att fordonsskatten och registerhållningsavgiften i huvudsak slopas och att intäktsbortfallet bl.a. skall kompenseras med en höjning av bensinskatten.

Utredningen om reformerad inkomstbeskattning föreslår i sitt betänkande SOU 1989:33 att möjligheterna att göra reseavdrag begränsas. Enligt utredningen bör avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats medges med 60 öre per kilometer, dock högst 15 000 kr., för den del av färdsträckan som överstiger 60 km oavsett tidsvinst och vilket färdmedel som används.

1987 års regionalpolitiska kommitté har i sitt betänkande SOU 1989:55 föreslagit ett flertal åtgärder på kommunikationsområdet.

Utskottet vill också erinra om att riksdagen i samband med det trafikpolitiska beslutet har bemyndigat regeringen att besluta att angelägna vägbyggnadsobjekt helt eller delvis får finansieras genom avgifter från vägtrafikanterna.

Avgifter och skatter inom trafiksektorn kan dels användas för att styra trafiken i önskad riktning, dels utnyttjas som finansieringskälla. Grundprincipen för hur skatterna och avgifterna skall användas har angetts i 1988 års trafikpolitiska beslut.

I den trafikpolitiska debatten har det under senare tid rått bred enighet om att ytterligare resurser måste tillföras trafiksektorn. Utskottet delar för sin del denna uppfattning. Ökade resurser behövs för att angelägna investeringar och nödvändigt underhåll skall kunna genomföras.

Som redovisats ovan har ett flertal utredningsförslag nyligen presenterats. Andra utredningar blir färdiga inom kort. Utredningarna syftar både till att finna nya finansieringskällor och till att styra trafiken i önskad riktning.

Enligt utskottets mening är det nödvändigt att göra en samlad bedömning av de olika utredningsförslagen. Utskottet förutsätter att regeringen skyndsamt för riksdagen redovisar sina ställningstaganden. I avvaktan härpå bör motionerna inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför i denna del.

I motion T225 (m) framhålls att *affärsverksformen* innehåller en rad hinder, vilket resulterar i att ett affärsverks ledning och styrelse saknar möjlighet att driva verksamheten lika rationellt som konkurrenterna. Motionärerna anser därför att affärsverkens kommersiella verksamhet bör ombildas till aktiebolag. I samband därmed bör en gemensam instans skapas för verkens myndighetsutövande verksamhet. Enligt motionen äger flera av verken, t.ex. SJ, dotterbolag som bedriver verksamhet som direkt konkurrerar med moderföretaget. Det yrkas att sådana dotterbolag avyttras.

Utskottet behandlade denna fråga senast i sitt betänkande TU 1987/88:13. Därvid erinrade utskottet om att affärsverkens ställning förändrats kraftigt under senare år. Statsmakternas styrning av verken sker numera på grundval av rullande treårsplaner. Förändringarna har lett till att affärsverken blivit självständigare och mer marknadsinriktade.

Utskottet ansåg vidare att det vid sidan av de ekonomiska mål som riksdag och regering lagt fast finns andra samhällseliga mål som vissa av verken skall uppfylla. Det gäller t.ex. regionalpolitiska mål. De uppgifter som affärsverken svarar för är vidare av stort allmänt intresse och berör direkt eller indirekt stora delar av samhället. Flera av affärsverken har dessutom betydelsefulla uppgifter inom totalförsvaret. Av ovan anförda skäl ansåg utskottet att affärsverksformen skulle bibehållas.

Enligt tidigare riksdagsbeslut bör affärsverken och deras dotterbolag behandlas som en sammanhållen grupp av företagsenheter, en koncern (prop. 1986/87:99, KU 29, rskr. 226). Riksdagens och regeringens styrning av koncernen bör utövas genom affärsverket som moderföretag, och affärsverken bör ledas av styrelser som också är koncernstyrelser. Det bör i enlighet härmed i första hand ankomma på koncernstyrelsen att, utifrån de riktlinjer som statsmakterna lagt fast, avgöra vilka dotterbolag som skall finnas i koncernen.

Utskottet som inte ändrat uppfattning i dessa frågor avstyrker motionen i nu behandlad del.

I motion T249 (s) anförs att affärsverken har regeringens och riksdagens uppgift att både drivas effektivt och ta ett regionalpolitiskt ansvar. Enligt motionärerna är det en utbredd uppfattning i skogslänen att *verken brister i sitt regionalpolitiska ansvar*. De anser därför att den utredning om affärsverkens sociala ansvar som regeringen tillsatt bör utveckla förslag som gör att affärsverken bättre fullgör sitt regionalpolitiska ansvar.

Regeringen bemyndigade i maj 1988 chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild kommitté med uppgift att studera post- och televerkets regionalpolitiska och sociala ansvar. Utredningen beräknas vara klar till kommande årsskifte.

Utskottet anser att utredningens överväganden bör avvaktas. Något behov av tilläggsdirektiv till utredningen föreligger inte enligt utskottets bedömning. Av det anförda följer att motionen avstyrks.



I motion T447 (m) framhålls att frågor som rör bilen och bilismen handhas av en rad olika departement och att denna ordning inte är ändamålsenlig. Det bör därför enligt motionärerna övervägas hur det skall vara möjligt att behandla bilfrågor mer enhetligt inom regeringskansliet.

Utskottet behandlade denna fråga i sitt betänkande TU 1987/88:1. Därvid framhöll utskottet bl.a. att departementsförordningen innebär att en bilfråga som huvudsakligen hör till ett annat departement än kommunikationsdepartementet skall beredas i samråd med kommunikationsdepartementet, s.k. gemensam beredning av ärenden. Detta krav på gemensam beredning torde tillgodose syftet med motionen, ansåg utskottet.

Enligt utskottets mening är en verkningsfull samordning av bilfrågor i regeringskansliet av stor vikt. Utskottet förutsätter att en sådan samordning sker och anser därför att motionsyrkandet inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. Motionen avstyrks i denna del.

## 7 Nordiskt samarbete

I motion T215 (c) anføres att det är viktigt att de nordiska länderna kan samordna sin trafikpolitik för att därefter gemensamt marknadsföra miljövänliga transportsystem. Sverige bör därför ta initiativ i detta syfte i nordiskt sammanhang.

Utskottet anser det väsentligt med ett nordiskt samarbete på transportområdet. Ett sådant samarbete förekommer inom ramen för Nordiska rådets verksamhet. Som exempel kan nämnas att Nordiska rådet i mars 1989 beslutade att rekommendera Nordiska ministerrådet dels att vidta åtgärder syftande till ökad samplanering och ökat investerings-samarbete mellan de statliga järnvägsföretagen i Norden, dels att förbättra förutsättningarna för de nordiska järnvägsförvaltningarna att skapa ett utvidgat samarbete med organisation, produktutveckling, utbud och marknadsföring av godstransportsystemen (Rekommendation nr 25/1989).

Vid sidan av arbetet inom Nordiska rådet förekommer också samarbete direkt mellan myndigheter, forskningsorgan och trafikföretag i de nordiska länderna, som bl.a. syftar till att utveckla miljövänliga transportsystem.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att syftet med motionsyrkandet är tillgodosett. Motionen bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

## 8 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *trafikpolitikens mål och inriktning*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T204 yrkande 1, 1988/89:T207 yrkande 1, 1988/89:T210 yrkande 1, 1988/89:T215 yrkandena 1 och 2, 1988/89:T221 yrkande 1, 1988/89:T222 yrkande 1, 1988/89:T223 yrkande 2, 1988/89:T225 yrkande 1, 1988/89:T232 yrkande 1, 1988/89:T236, 1988/89:T252 yrkande 1, 1988/89:T255 yrkande 1, 1988/89:T258 yrkande 1, 1988/89:T259 yrkande 1, 1988/89:T368 yrkande 1 och 1988/89:T559,

2. beträffande *samhällsekonomiska kostnader*  
att riksdagen lämnar motionerna 1988/89:T220 yrkande 1, 1988/89:T222 yrkande 2 i denna del, 1988/89:T225 yrkandena 3 och 4 samt 1988/89:T234 yrkande 1 utan särskild åtgärd.
3. beträffande *beräkningsmodell för järnvägsinvesteringar*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T223 yrkande 6.
4. beträffande *avreglering*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T225 yrkandena 2, 28 och 29 samt 1988/89:T234 yrkande 2,
5. beträffande *bilavgifter i storstäderna*  
att riksdagen lämnar motionerna 1988/89:T202 yrkande 5, 1988/89:T222 yrkande 8 i denna del, 1988/89:T223 yrkande 24, 1988/89:T225 yrkande 11, 1988/89:T253 yrkandena 1 och 2, 1988/89:T254 yrkande 3, 1988/89:T355 samt 1988/89:T363 utan särskild åtgärd,
6. beträffande *förbud mot biltrafik vid luftföreningar*  
att riksdagen lämnar motionerna 1988/89:T219 yrkande 2 och 1988/89:T222 yrkande 8 i denna del utan särskild åtgärd,
7. beträffande *storstädernas trafikproblem*  
att riksdagen lämnar motionerna 1988/89:T214 och 1988/89:T215 yrkande 29 utan särskild åtgärd.
8. beträffande *program för 1 000 trådbussar*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T917 yrkande 1,
9. beträffande *ekonomiska styrmedel och nya finansieringskällor*  
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T212, 1988/89:T222 yrkande 2 i denna del, 1988/89:T225 yrkandena 5, 7 och 9 samt 1988/89:T233,
10. beträffande *affärsverksformen m.m.*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T225 yrkande 24,
11. beträffande *affärsverkens regionalpolitiska ansvar*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T249,
12. beträffande *handläggning av bilfrågor i regeringskansliet*  
att riksdagen avslår motion 1988/89:T447 yrkande 1,
13. beträffande *nordiskt samarbete*  
att riksdagen lämnar motion 1988/89:T215 yrkande 3 utan särskild åtgärd.

Stockholm den 19 september 1989

På trafikutskottets vägnar

*Birger Rosqvist*

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Anders Castberger (fp) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp).

## 1. Trafikpolitikens mål och inriktning (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Anders Castberger (fp) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 8 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet har för sin del inget att erinra mot det av riksdagen fastlagda övergripande målet för trafikpolitiken, nämligen att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Den av regeringen förda politiken leder emellertid inte till att målet uppnås. Såsom framhålls i motionerna T222 (fp) och T225 (m) krävs det en radikal omläggning av trafikpolitiken för att lösa problemen i fråga om bl.a. miljö, service och framkomlighet.

Transporter är nödvändiga om vårt samhälle skall fungera. De är en viktig förutsättning för handel och dynamisk utveckling. Trafik och transporter utgör samtidigt en av det moderna samhällets många större källor till föroreningar. En av de viktigaste miljöpolitiska uppgifterna under 1990-talet måste därför vara att komma till rätta med dessa problem. Trafikpolitiken måste också samverka med regionalpolitiken och ge säkerhetsfrågorna hög prioritet.

För att uppnå de trafikpolitiska målen är det enligt utskottets mening nödvändigt att varje trafikgren bär sina egna samhällsekonomiska kostnader innefattande bl.a. miljöpåverkan. Ekonomiska styrmedel bör användas i ökad utsträckning. Det är vidare nödvändigt att genomföra en genomgripande avreglering av trafikslagen. Därigenom skulle konkurrensen öka vilket leder till såväl bättre service som lägre priser och ökad valfrihet för individer och företag.

Vad utskottet nu anfört om trafikpolitikens mål och inriktning innebär att motionerna T222 (fp) och T225 (m) tillstyrks i denna del.

Utskottets ställningstagande innebär vidare att syftet med flera av de övriga motioner som nu behandlas i större eller mindre utsträckning tillgodoses. Det gäller motionerna T210 (c), T215.(c), T221 (c), T232 (fp), T236 (fp) och T259 (c). Utskottet kan inte ställa sig bakom de krav på att bilismen och luftfarten skall begränsas som förs fram i motionerna T204 (mp), T207 (vpk), T223 (mp), T252 (vpk), T255 (mp), T258 (vpk), T268 (mp) och T368 (mp). Dessa motionsyrkanden avstyrks följaktligen. Även motion T559 (mp) avstyrks av utskottet.

*dels* att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

### 1. beträffande *trafikpolitikens mål och inriktning*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T222 yrkande 1 och 1988/89:T225 yrkande 1, med anledning av motionerna 1988/89:T210 yrkande 1, 1988/89:T215 yrkandena 1 och 2, 1988/89:T221 yrkande 1, 1988/89:T232 yrkande 1, 1988/89:T236 och 1988/89:T259 yrkande 1 samt med avslag på motionerna 1988/89:T204 yrkande 1, 1988/

89:T207 yrkande 1, 1988/89:T223 yrkande 2, 1988/89:T252 yrkande 1, 1988/89:T255 yrkande 1, 1988/89:T258 yrkande 1, 1988/89:T368 yrkande 1 och 1988/89:T559 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört, 1989/90:TU1

## 2. Trafikpolitikens mål och inriktning (mom. 1)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 8 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T215 (c), nämligen att trafikpolitiken bör utformas så att den leder fram till ett decentraliserat miljövänligt, mindre sårbart, näringspolitiskt starkt samt effektivt och konkurrenskraftigt samhälle.

Trafiken har en omfattande inverkan på vår miljö- och energipolitik. En framåtsyftande trafikpolitik måste därför främja miljövänliga transportsystem som inte rubbar den ekologiska balansen. Ur energisynpunkt måste transportsystemet i så stor utsträckning som möjligt baseras på rena och förnyelsebara energikällor.

Trafikpolitiken måste också enligt utskottets mening utformas så att den främjar ett decentraliserat näringsliv. Goda datakommunikationer, bra vägar och god postservice är nödvändiga för alla företag, oberoende av var de är lokaliserade. I många fall gäller detta också tillgång till järnvägstrafik, flygplatser, hamnar och transportstöd.

Trafikpolitiken har stor social betydelse. Kommunikationerna måste därför utformas så att de medverkar till att skapa goda levnadsförhållanden och bryta isoleringen för enskilda grupper av människor.

Utskottets ställningstagande till målen och inriktningen av trafikpolitiken, vilket av riksdagen bör ges regeringen till känna, innebär att motionerna T215 (c) och T221 (c) tillstyrks i denna del. Detta ställningstagande innebär vidare att syftet med yrkandena i motionerna T210 (c) och T259 (c) får anses tillgodosett.

För att komma till rätta med de miljö- och trängselproblem som bilismen förorsakar anser utskottet att en begränsning av trafiken framför allt i storstäderna är nödvändig. Till denna fråga återkommer utskottet senare i detta betänkande. Att riksdagen, som begärs i flera av motionerna, skulle ange att bilismen skall begränsas med en viss andel anser utskottet vara fel metod att komma till rätta med miljöproblemen. Dessa motionsyrkanden avstyrks därför av utskottet. Även övriga behandlade yrkanden avstyrks.

*dels* att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

### 1. beträffande trafikpolitikens mål och inriktning

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T215 yrkandena 1 och 2 och 1988/89:T221 yrkande 1, med anledning av motionerna 1988/89:T210 yrkande 1 och 1988/89:T259 yrkande 1 samt med avslag på motionerna 1988/89:T204 yrkande 1, 1988/89:T207 yrkande 1, 1988/89:T222 yrkande 1, 1988/89:T223 yrkande 2, 1988/89:T225 yrkande 1, 1988/89:T232 yrkande 1, 1988/89:T236, 1988/89:T252 yrkande 1,

1988/89:T255 yrkande 1, 1988/89:T258 yrkande 1, 1988/89:T368 yrkande 1 och 1988/89:T559 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

1989/90:TU1

### 3. Trafikpolitikens mål och inriktning (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 8 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Under senare år har väg- och flygtrafiken ökat kraftigt, samtidigt som såväl person- som godstågstrafiken har minskat. Såsom framhålls i motion T258 (vpk) strider denna utveckling mot viktiga mål, främst vad gäller miljö- och energihushållning.

Utskottet anser att utvecklingen snabbt måste brytas. Detta kan ske genom att vägtrafiken och luftfarten begränsas med hjälp av ekonomiska och andra restriktioner, samtidigt som järnvägstrafiken, särskilt den eldrivna, stimuleras. Trafikpolitiken bör kännetecknas av krav på god miljö, regional balans och säkerhet.

Luftföroreningarna i tätorter härrör till mer än 90 % från trafiken. Erfarenheter från USA visar att katalysatorer på bilar inte effektivt kan lösa några miljöproblem. Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T252 (vpk) att det är aningslöst att hoppas att det går att "asfaltera bort" de enorma problem som bilismen skapar. Inget land har kunnat minska miljö-, trängsel- eller trafikproblemen genom att investera i allt fler motorvägar. Tvärtom alstrar nya motorvägar ytterligare biltrafik.

Utskottet anser därför att riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utarbeta en *handlingsplan* med syfte att minska landsvägstrafiken och kraftigt bygga ut framför allt spårbunden kollektivtrafik.

De senaste tio åren har vägtrafiken skördat mer än 8 000 liv och allvarligt skadat 70 000 människor. Under årtionden har många sett bilen som en frihetssymbol. När antalet bilar ökat till en viss mängd hotas i stället friheten. Såsom anförs i motion T207 (vpk) måste bilismen också begränsas i avsikt att spara människoliv.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T207 (vpk), T252 (vpk) och T258 (vpk) tillstyrks i nu behandlade delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Utskottets ställningstagande innebär vidare att syftet med motionerna T204 (mp), T210 (c), T215 (c), T221 (c), T223 (mp), T255 (mp), T259 (c) och T368 (mp) i allt väsentligt blir tillgodosett. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

*dels* att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *trafikpolitikens mål och inriktning* att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T207 yrkande 1, 1988/89:T252 yrkande 1 och 1988/89:T258 yrkande 1, med anledning av motionerna 1988/89:T204 yrkande 1, 1988/89:T210 yrkande 1, 1988/89:T215 yrkandena 1 och 2, 1988/89:T221 yrkande 1, 1988/89:T223 yrkande 2, 1988/89:T255 yrkande 1, 1988/89:T259 yrkande 1 och 1988/89:T368 yrkande 1 samt med avslag på motionerna 1988/

89:T222 yrkande 1, 1988/89:T225 yrkande 1, 1988/89:T232 yrkande 1, 1988/89:T236 och 1988/89:T559 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför, 1989/90:TU1

#### 4. Trafikpolitikens mål och inriktning (mom. 1)

Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 8 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utvecklingen på trafikområdet kännetecknas av ökad trafik i första hand på vägarna och i luften och stagnerande eller minskande trafik på järnväg och i sjöfart. Kollektivtrafiken i stort har inte ökat i samma takt som trafiken som helhet har gjort.

Såsom redovisas i motion T223 (mp) innebär vägtrafiken i dag en betydande samhällsekonomisk nettoförlust på mer än 15 miljarder kronor varje år. Dessa beräkningar som bygger på officiell statistik underskattar sannolikt vägtrafikens miljökostnader. Nya rön visar att kväveoxidutsläppen är en av de främsta orsakerna till havens övergödning, den tilltagande försurningen och de omfattande skadorna på vegetationen. Trafiken svarar för 75 % av kväveoxidutsläppen i Sverige.

Utskottet anser att viss trafik är nödvändig och nyttig. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för ett gott samhälle. Det betyder inte att all trafik och alla transporter bidrar till välfärden. Tvärtom är många transporter onödiga och sker dessutom på ett miljöfarligt sätt.

Dagens trafikvolym är större än vad som är optimalt för samhället och naturen. Enligt utskottets mening bör därför målsättningen vara att i ett första steg minska privatbilismen med 25 % till år 1995. En väsentlig del av denna trafik bör kunna ersättas med en ökning av kollektivtrafiken främst i storstäderna.

Utskottet anser vidare att det totala transportarbetet kan minskas genom satsning på bättre lokal försörjning och självtillit, bättre planering så att avstånden mellan bostad och service blir kortare samt ökad decentralisering.

Vad utskottet nu anför, vilket innebär att motionerna T204 (mp), T223 (mp), T255 (mp) och T368 (mp) tillstyrks i nu behandlade delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär vidare att syftet med motionerna T207 (vpk), T210 (c), T215 (c), T221 (c), T252 (vpk), T258 (vpk), T259 (c) och T559 (mp) helt eller delvis tillgodoses i denna del. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

*dels* att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

##### 1. beträffande trafikpolitikens mål och inriktning

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T204 yrkande 1, 1988/89:T223 yrkande 2, 1988/89:T255 yrkande 1 och 1988/89:T368 yrkande 1, med anledning av motionerna 1988/89:T207 yrkande 1, 1988/89:T210 yrkande 1, 1988/89:T215 yrkandena 1 och 2, 1988/89:T221 yrkande 1, 1988/89:T252 yrkande 1, 1988/89:T258 yrkande 1, 1988/89:T259 yrkande 1 och 1988/89:T559 samt med avslag på

motionerna 1988/89:T222 yrkande 1, 1988/89:T225 yrkande 1, 1988/89:T232 yrkande 1 och 1988/89:T236 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört, 1989/90:TU1

## 5. Beräkningsmodell för järnvägsinvesteringar (mom. 3)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "I princip" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser det väsentligt att de samhällsekonomiska kalkylerna för väg- och järnvägsutbyggnader görs på ett sådant sätt att de möjliggör en rättvis jämförelse. En vägförkortning betraktas i dag som en stor vinst för samhället genom de tidsbesparingar som därmed kan åstadkommas.

Om en rättvis jämförelse skall kunna göras måste därför även nya järnvägsbanor och kurvvrätningar av järnvägssträckor ges samma positiva värde i den samhällsekonomiska kalkylen. Det bör ankomma på regeringen att bevaka att de olika beräkningarna görs på ett jämförbart sätt.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T223 (mp) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *beräkningsmodell för järnvägsinvesteringar* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T223 yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 6. Avreglering (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Anders Castberger (fp) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "I den" och på s. 11 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motionerna T225 (m) och T234 (fp) finns det i dag inom trafik- och kommunikationsområdet en rad regleringar. Flyget, busstrafiken och Gotlandstrafiken nämns som trafikslag som är hårt reglerade. Motionärerna anser att en avreglering skulle leda till ökad konkurrens, vilket i sin tur skulle medföra såväl lägre priser som bättre service.

Utskottet delar för sin del denna uppfattning. Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med förslag om en reduktion av antalet regler och förordningar inom trafikpolitiken. En sådan avreglering bör också innebära en större flexibilitet i fråga om finansiering av investeringar och drift.

Utskottet anser vidare att ett ökat inslag av entreprenadupphandling bör eftersträvas. Det skulle öka konkurrensen och höja effektiviteten på trafikområdet. Privata företag bör därför kunna anlitas i ökad utsträckning.

Trafikhuvudmännens huvuduppgift enligt detta synsätt bör vara att ansvara för upphandlingen av transporttjänster. Producentkontrollen bör således skiljas från inköpsrollen.

I samband med att trafikslagen avregleras är det enligt utskottets mening

nödvärdigt att se till att inte oacceptabla regionalpolitiska effekter uppstår. Om så är fallet kan regionalpolitiska åtgärder behöva vidtas. Detta skulle leda till att det regionalpolitiska stödet öppet redovisas över statsbudgeten, vilket utskottet anser vara en riktig princip.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna T225 (m) och T234 (fp) blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *avreglering*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T225 yrkandena 2, 28 och 29 samt 1988/89:T234 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

## 7. Bilavgifter i storstäderna (mom. 5)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet delar" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Den ökande trafiken har medfört att situationen blivit ohållbar på många håll. Detta torde framför allt gälla storstadsområdena, där det är nödvändigt att kraftigt minska bilismen för att komma till rätta med miljö- och trängselpromblem. I flera av våra större städer finns intresse för att begränsa biltrafiken med hjälp av biltullar/områdesavgifter.

Situationen i varje kommun är unik. Utskottet anser därför att de som bor och verkar på en ort är bäst skickade att avgöra vilka metoder som är lämpligast just där. Enligt utskottets mening bör därför regeringen snarast återkomma till riksdagen med förslag som ger kommunerna rätt att själva besluta om trafikreglerande åtgärder. Denna rätt bör självfallet även omfatta olika slag av ekonomiska styrmedel såsom t.ex. biltullar, lägesavgifter eller områdesavgifter.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna T202 (c), T222 (fp), T223 (mp), T253 (vpk), T254 (m), T355 (mp) och T363 (mp) torde bli tillgodosett i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Yrkandet i motion T225 (m) avstyrks.

*dels* att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *bilavgifter i storstäderna*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T202 yrkande 5, 1988/89:T222 yrkande 8 i denna del, 1988/89:T223 yrkande 24, 1988/89:T253 yrkandena 1 och 2, 1988/89:T254 yrkande 3; 1988/89:T355 och 1988/89:T363 samt med avslag på motion 1988/89:T225 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.



## 8. Program för 1 000 trådbussar (mom. 8)

1989/90:TU1

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "Utskottet är" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T917 (vpk) nämligen att den elektriska trådbussen vid sidan av de dyrare spårssystemen är ett mycket miljövänligt och därtill väl beprövat system för kollektiv tätortstrafik. Det finns i dag i världen ca 33 0000 trådbussar i 350 städer.

Utskottet anser i likhet med motionärerna att regeringen bör få i uppdrag att inom ett år utarbeta ett trafik- och industripolitiskt program för tillverkning och användning av 1 000 tusen trådbussar i större svenska städer. Genom ett sådant program skulle staten garantera att en stor svensk trådbusstillverkning kom till stånd. Dessutom skulle inköpspriserna för kommunernas del kunna hållas nere, inte minst tack vare gemensamma utvecklingskostnader och den priskonkurrens som den attraktiva ordern skulle utlösa bland komponenttillverkarna.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *program för 1 000 trådbussar*  
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T917 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

## 9. Affärsverksformen m.m. (mom. 10)

Rolf Clarkson (m), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Anders Castberger (fp) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Utskottet behandlade" och slutar med "behandlad del" bort ha följande lydelse:

Televerket, posten, SJ, luftfartsverket och sjöfartsverket är affärsverk som sorterar under kommunikationsdepartementet. Såsom framhålls i motion T225 (m) innebär affärsverksformen en rad hinder, vilket medför att affärsverkens ledning och styrelse saknar möjlighet att driva verksamheten lika rationellt som sina konkurrenter. Inom affärsverken blandas dessutom myndighetsutövning och affärsverksamhet, vilket är negativt för den kommersiella verksamheten och skapar misstro från konsumenternas sida.

Utskottet anser därför att affärsverkens kommersiella verksamhet bör bedrivas i aktiebolagsform. Därmed kan likvärdiga konkurrensvillkor skapas. I samband med byte av företagsform bör en gemensam instans skapas för verkens myndighetsutövande delar.

Flera av affärsverken, som t.ex. SJ, äger dotterföretag som bör avyttras. Skälet till detta är att bolagen bedriver verksamhet som direkt konkurrerar med moderföretaget eller att en ny ägarbild skulle ge ökade möjligheter till utveckling och konkurrens på lika villkor. Regeringen bör omedelbart se till att en genomgång görs av vilka dotterbolag som bör säljas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T225 (m) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. 1989/90:TU1

*dels* att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *affärsverksformen m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T225 yrkande 24 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

## 10. Nordiskt samarbete (mom. 13)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Med hänvisning" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionärerna att det är viktigt att de nordiska länderna samordnar sin trafikpolitik och därefter gemensamt marknadsför miljövänliga transportsystem. Sverige bör ta initiativ till detta i nordiskt sammanhang.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T215 (c) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande *nordiskt samarbete*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

## Särskilda yttranden

### 1. Beräkningsmodell för järnvägsinvesteringar (mom. 3)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anför:

Vi vill i detta sammanhang hänvisa till reservation 3 i trafikutskottets betänkande 1988/89:TU11. I denna reservation framhåller centerledamöterna att det saknas beräkningsmodeller för att göra fullständiga samhällsekonomiska analyser av olika investeringar. Miljökostnader och miljövinster väger inte tillräckligt tungt, då t.ex. lönsamheten av investeringar i nya järnvägar utreds. Enligt reservationen borde transportrådet få i uppdrag att utarbeta en ny sådan beräkningsmodell.

### 2. Storstadsfrågor (mom. 5-7)

Rolf Clarkson (m), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Anders Castberger (fp) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anför:

Som framgår av avsnitt 4. Storstadsfrågor, i föreliggande betänkande har regeringen tillsatt en särskild kommitté med uppdrag att ta fram ett samlat underlag för begränsning av trafikens hälso- och miljöeffekter i storstäderna. Storstadstrafikkommittén har bl.a. avgivit två delbetänkanden i vilka föreslås att kommunerna ges rätt att ta ut bilavgifter och tillfälligt förbjuda

biltrafik vid svåra luftföroreningar. Kommitténs slutbetänkande kommer att avges kring kommande årsskifte.

Vi anser att kraftfulla åtgärder måste vidtas för att komma till rätta med storstädernas trafik- och miljöproblem. Åtgärder som kan vara aktuella är byggande av kringfartsleder, bilavgifter och utbyggnad av kollektivtrafiken. Det är emellertid enligt vår mening nödvändigt att avvakta storstadstrafikkommitténs slutbetänkande innan beslut tas om nödvändiga åtgärder. Att bryta ut en fråga ur sitt sammanhang, införandet av bilavgifter, som kommittén gjort är en metod som måste förkastas. De olika förslagen bör ses i ett sammanhang innan ställning till dem kan tas.

Av ovan angivna skäl har vi inget att erinra mot majoritetens skrivning som går ut på att remissinstansernas synpunkter och regeringens ställningstagande bör avvaktas. Vi förutsätter därvid att regeringen inte tar ställning till frågan om bilavgifter innan storstadstrafikkommitténs slutbetänkande föreligger.

### 3. Storstadsfrågor (mom. 5–7)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anför:

I motion T215 (c) framhålls att en rad åtgärder måste vidtas för att komma till rätta med storstädernas trafikproblem. Mer trafik måste föras över till det spårbundna nätet, parkeringsmöjligheter måste skapas vid pendelstationerna, antalet trafikstopp måste begränsas, övergång till miljövänliga drivmedel bör stimuleras. Det är också viktigt att arbetsplatser, bostäder och service samplaneras för att minska behovet av trafik.

De ovan redovisade förslagen övervägs för närvarande av storstadstrafikkommittén som kommer att redovisa sitt slutbetänkande runt kommande årsskifte. Resultatet av kommitténs arbete liksom remissinstansernas synpunkter bör avvaktas. Vi avstår därför i detta sammanhang från att reservera oss till förmån för motion T215 (c). Eftersom trafik- och miljöproblemen är så allvarliga i storstäderna förutsätter vi att regeringen skyndsamt redovisar sina förslag för riksdagen.

### 4. Storstadsfrågor (mom. 6 och 7)

Roy Ottosson (mp) anför:

Biltrafiken i storstäderna måste drastiskt minskas, i storleksordningen 50 % till år 1995, om miljö- och trafiksäkerhetsproblemen skall få en tillfredsställande lösning. Detta förutsätter bl.a. en kraftfull satsning på miljövänlig kollektivtrafik.

Ett bra sätt att få fart på en sådan, för miljön gynnsam utveckling, är att låta kommunerna mer aktivt använda möjligheten att förbjuda biltrafik på grund av höga luftföroreningshalter. Storstadstrafikkommitténs betänkande är enligt min mening inte tillräckligt långtgående i detta avseende. Alltför stora krav ställs på kommunerna för att de skall få förbjuda biltrafik av miljöskäl.

Dieseldrift bör avvecklas så snart som möjligt, dock senast före sekelskiftet. Bensindrivna bilar bör också på sikt sluta användas i stor skala. Andra

mer miljövänliga bränslen bör i stället användas, liksom mer miljövänliga motortyper. Eldrift har stora fördelar, inte minst i kombination med bränsleceller. Bränsleceller för detta ändamål behöver dock utvecklas ytterligare. Dessa kan med fördel drivas med metanol (träsprit). Även vätgas bör kunna komma i fråga som drivmedel.

Såsom majoriteten anför bör storstadstrafikkommitténs slutbetänkande liksom remissinstansernas och regeringens ställningstagande avvaktas. Jag avstår därför från att reservera mig i detta sammanhang.

## 5. Ekonomiska styrmedel och nya finansieringskällor (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) anför:

I avsnitt 4.4. i detta betänkande hänvisas till att riksdagen i samband med det trafikpolitiska beslutet har bemyndigat regeringen att besluta att angelägna vägbyggnadsobjekt helt eller delvis får finansieras genom avgifter från vägtrafikanterna.

Jag vill i detta sammanhang framhålla att vpk anser att detta är en felaktig inriktning av trafikpolitiken. Målet måste vara att begränsa biltrafiken, framför allt i de större tätorterna, så att miljön blir dräglig för människorna. Detta kan ske med hjälp av en väl utvecklad kollektivtrafik och ekonomiska styrmedel. Dessa synpunter har vpk framfört bl.a. i reservation 6 i trafikutskottets betänkande 1988/89:TU15.

Sammanfattning .....	1
Motionerna .....	1
Utskottet .....	5
1 Trafikpolitikens mål och inriktning .....	5
2 Samhällsekonomiska bedömningar .....	8
3 Avreglering .....	9
4 Storstadsfrågor .....	11
4.1 Bilavgifter i storstäderna m.m. ....	11
4.2 Förbud mot biltrafik vid luftföroreningar .....	12
4.3 Övriga storstadsfrågor .....	12
4.4 Ekonomiska styrmedel och nya finansieringskällor .....	14
5 Affärsverken .....	16
6 Handläggning av bilfrågor i regeringskansliet .....	17
7 Nordiskt samarbete .....	17
8 Hemställan .....	17
Reservationer .....	19
Särskilda yttranden .....	26

