

Motion till riksdagen

1989/90:T53

av Jan Sandberg (m)

med anledning av prop. 1989/90:143 Lag om
tillfälligt bilförbud

Regeringens förslag om lagstiftning som möjliggör tillfälliga bilförbud har många brister, både när det gäller underlagsmaterial och åtgärdsförslag. I denna motion berörs i huvudsak invändningar mot förslaget i sak.

Att, som regeringen föreslår, tillgripa förbud mot biltrafik för att komma tillrätta med problemet med skadliga ämnen i luften är felaktigt. Förslaget är ett uttryck av en nedprioritering av miljöåtgärder som ger effektivt och långsiktigt resultat.

Biltrafikens andel av utsläppen av de skadliga ämnena kväveoxider samt kolväten minskar kontinuerligt, trots en ökande biltrafik. Orsaken är införandet av mycket lägre avgasgränsvärden som i dag uppfylls genom den katalytiska avgasreningen. I dagsläget räknar man med att mer än 25 % av biltrafiken utgörs av moderna bilar med den nya avgasreningen. Den nya avgasreningen minskar dessa ämnen med ca 90 %. Andelen nya bilar ökar kontinuerligt. Därigenom blir biltrafiken ett allt mindre miljöproblem för varje dag som går. Effekten av ett ev. biltrafikförbud minskar därigenom ju längre tid som går. De utsläppssiffror som bildar underlag för regeringens förslag är från år 1985 och inte aktuella.

Utsläppen från den dieseldrivna busstrafiken visar dessvärre dock ännu ej samma utveckling, tvärtom. Utsläppen av bl.a. kväveoxider från busstrafiken visar på en smärre ökning sedan 1985.

Detta är extra anmärkningsvärt med tanke på de resonemang som förs i proposition om att vid ett ev. bilförbud tillåta dieseldriven busstrafik. Där framförs regeringens grund för att inte även förbjuda busstrafik med orden "Bussar torde i allra högsta grad behövas för att klara kollektivtrafiken" på s. 13.

Även om stora delar av den nuvarande kollektivtrafiken i Göteborg sköts med spårvagnstrafik, så är det ofrånkomligt med en kraftigt utökad bussflotta de dagar bilförbud införs. Det normala spårvagnsnätet kan på intet sätt klara de tillkommande resenärgrupperna.

Det är på intet sätt orimligt att anta att den absoluta merparten av det utökade transportbehovet endast kan klaras genom en massiv satsning på busstrafik. Att detta riskerar att medföra oförändrad, eller t.o.m. sämre miljö, påvisar utredningen "Ekvivalent energiförbrukning och avgasemission" från statens väg- och trafikinstitut, VTI. I denna utredning har VTI räknat ut hur mycket skadliga ämnen olika trafikslag släpper ut per person-

transportkilometer, dvs. uppgifterna är även persontransportkilometer, dvs. uppgifterna är även relaterade till det faktum att en buss transporterar många fler personer än en bil.

Utredningen visar att en modern katalysatorförsedd bil släpper ut 0,32 g kväveoxid (NO_x) per personkilometer. Detta kan jämföras med en linjebuss som i medeltal släpper ut 1.4 g NO_x per personkilometer. En dieselbuss släpper dessutom ut cancer-, astma- och allergiframkallande partikelstoff, vilket inte sker från personbilar. Det finns uppenbarligen skäl att inte acceptera talet om att man under alla omständigheter skall arbeta för en överflyttning av trafikarbetet från bil till buss, såsom blir följden om regeringens förslag vinner riksdagens bifall.

För att komma till rätta med vägtrafikens miljöproblem i såväl städer som nationellt krävs andra än den av regeringen föreslagna åtgärden.

En snabbare förnyelse av bilparken skall stimuleras. För varje ny bil som ersätter en gammal, minskas utsläppen med 90 %. Hur en sådan utveckling skall komma till stånd har redovisats i moderata samlingspartiets motion 1989/90:T248. Biltrafikens skadliga utsläpp har redan börjat minska betydligt, men minskningstakten behöver påskyndas.

Ett miljövänligt kollektivt trafiksystem kan inte i första hand bli ett alternativ för bilresenärerna genom förbud och tvång, utan måste framstå som väl fungerande och attraktivt. Därför behöver lösningar i form av offentliga monopol, brist på kundanpassning m.m. försvinna snarast.

Samtidigt är det viktigt att målmedvetet arbeta med att få ned utsläppen från andra samhällssektorer, såsom kraftproduktion och i Göteborgsområdet industriverksamhet i form av raffinaderier m.m.

För att lösa miljöproblemen i Göteborg krävs andra, mer verkningsfulla, åtgärder såsom redovisats i moderata parti- och kommittémotioner.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen beslutar avslå regeringens proposition 1989/90:143.

Stockholm den 2 maj 1990

Jan Sandberg (m)