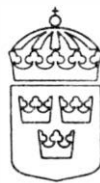


Motion till riksdagen

1987/88: T66

av Lars Werner m. fl. (vpk)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)



Mot.
1987/88
T66

Framtidens trafikpolitik

Bakgrund

Trafiksektorns utveckling måste sättas in i sitt sammanhang med den ekonomiska utvecklingen i stort. Fordonstekniken liksom annan trafikteknik expanderar, antalet bilar växer, fler och fler motorvägar, ökad oljeförbrukning och ett nätverk av försäljnings-, service- och andra kringaktiviteter är typiska drag i en utveckling dominerad av stora ekonomiska vinstintressen. Man kan faktiskt tala om ett vittförgrenat *bilindustriellt komplex* som via en omfattande professionell lobbyverksamhet i praktiken styr stora delar av trafikpolitiken och genererar utveckling i en riktning som tryggar ökade vinster åt stora monopolföretag. Flera av de största transnationella koncernerna är knutna till bil- och trafiksektorn. Trots Sveriges relativa litenhet har vi en betydande bilindustri med transnationell anknytning.

Med huvudmotivet att halva Sveriges export går till EG pågår en kampanj från Industriförbundet och andra borgerliga krafter för svenskt medlemsskap i EG. Därvid försöker man sätta likhetstecken mellan EG och Europa som helhet. I verkligheten är EG protektionistiskt och imperialistiskt. Framtiden ligger i en annan Europapolitik som förutsätter att ensidigheten ersättes av handel med större spridning. I detta läge pläderar regeringens trafikpolitiska proposition för en anpassning och harmonisering som är ägnad att knyta vårt land allt hårdare till EG:s överstatliga organ, varvid neutralitetsprincipen blir "suddigare" i konturen.

Trafikpolitikens mål och inriktning

1979 års trafikpolitiska beslut byggde i viss mån på ett samhällsekonomiskt resonemang. Dessa grundtankar bröt av mot 1963 års trafikbeslut som starkt betonade konkurrensens välsignelser. Vpk kritiserade redan då bristen på *åtgärder* i 1979 års beslut. I konsekvens med denna uppfattning har partiet fortsatt att kräva en vidareutveckling av de samhällsekonomiska grundtankarna från trafikpolitiska utredningen i slutet av 70-talet. Vpk eftersträvar en trafikpolitik med samhällsekonomiska och sociala förtecken. Att i politiken arbeta för demokrati och socialism innebär bl. a. en strävan att tillvarata landets resurser i en planmässig produktion för mänskliga behov såväl materiellt som kulturellt.

Enbart trafikpolitiken kan självfallet inte förändra den kapitalistiska koncentrationspolitiken inställd på privatisering och vinster. Trafikpolitikens förändring hör ihop med kampen för en helt ny närings- och regionalpolitik med antikapitalistiska och demokratiska förtecken. Vpk:s ställningstaganden och aktivitet på

trafikpolitikens område sker inom ramen för rådande ekonomiska förhållanden och möjligheter i syfte att söka reformera och förbättra denna politik i samhälls-ekonomisk och demokratisk riktning, men dessa strävanden ingår då i partiets och de socialistiska krafternas långsiktiga kamp för att minska och slutligen bryta kapitaliets makt och därigenom öka möjligheterna till social rättvisa och demokrati.

Trafiken/transporterna blir mer och mer integrerade i produktionen/lagerhållningen. Materialhantering är något av en ny vetenskap för effektivare produktion. Det som kallas logistik är bara ena sidan. Den andra sidan är kravet att transportfunktionen måste samspela i en totalekonomisk syn på hushållning med energi, miljö, hälsa, boendestruktur, samhällsplanering osv. Det handlar då om behovet av en långsiktig politik och styrning med samhällsekonomiska förtecken bl. a. för en demokratisk fördelnings- och regionalpolitik som säkrar ett socialt liv såväl i centra som omland.

De i propositionen angivna målen måste motsvaras av konkreta åtgärdsförlag. Det hjälper t. ex. föga att i ord ange målet *god miljö* om åtgärderna här för är otillräckliga. Propositionens förslag kommer att leda till ytterligare överflyttning av trafik från järnväg till bil och buss med ökade utsläpp av kväveoxid som följd. Flyget tillåts expandera i oförändrad takt och kommer då att släppa ut mer kväveoxid än alla Sveriges personbilar tillsammans. Trafiksektorns oljeförbrukning har ökat med 20 % medan totalförbrukningen gått ned med 40 % mellan 1973 och 1986. Detta innebär en fördubbling då det gäller transportsektorns oljeförbrukning — från 18 % till 36 %. Förslag till konkreta åtgärder för att snabbt få ner förbrukningen måste ersätta allmänna uttalanden som att "oljeförbrukningen borde minska".

Eller tag delmålet om regional balans som i verkligheten innebär att trafiken anpassas till den allmänna närings- och regionalutvecklingen med koncentration till s. k. kreativa och expansiva regioner ofta i anslutning till universitets- och forskningscentra. Strävan till regional balans kräver medveten satsning på infrastruktur.

Propositionens synpunkter på trafikpolitikens inriktning kännetecknas av en återgång till de hyllningar av konkurrensens välsignelser som var betecknande för 1963 års trafikbeslut. Planmässighet, hushållning med energi, en organisation där de olika trafikmedlen skall komplettera varandra i ett ändamålsenligt och samhällsekonomiskt mönster, betonas sällan eller aldrig. Risken är att konkurrenskravet kommer att sättas före krav som säkerhet, god miljö och regional balans. I propositionen formuleras snarast en tro att den tekniska utvecklingen själv spontant skall utvecklas så att de skilda trafikslagen blir komplement till varandra. Är det möjligen *mindre* fri konkurrens och *mera* monopol och företagsgiganter som kommunikationsministern hoppas på?

I avsnittet "valfrihet i konsumtionen av transporter" snuddar propositionen vid centrala problem som borde bli föremål för mera ingående analys eller forskning. *Bilen betraktad som enskilt tekniskt hjälpmedel kan vara utmärkt bra, men i masskala likväl ett samhällsproblem.* Det fastslås mycket riktigt att infrastrukturen har en strategisk betydelse för hela samhällsutvecklingen och att det är naturligt att den byggs ut med ledning av samhällsekonomiska bedömningar. Av SJ på sin tid gjorda undersökningar av bruttoinvesteringarna i den svenska trafiksektorn (exkl. underhåll och reparationer) visar att *inköp av personbilar* uppgår till ca 47 % av totalinvesteringarna i trafiksektorn medan t. ex. väg- och gatubyggnader tar 17,1 % och järnvägen 3,4 %.

Det talas om att transportmarknaden utmärks av sådana egenskaper att enskilda beslut — och snarast de sammanlagda effekterna av dessa beslut — "inte alltid kan betraktas som transportkonsumentens ensak". Det förhållandet att nära hälften av de infrastrukturella investeringarna i trafik avgöres av enskilda (hushåll eller andra) är ett faktum. Frågan *hur* denna avgörande infrastruktur rent praktiskt skall kunna ledas av samhällsekonomiska bedömningar borde ha tagits upp i ett regeringsförslag som talar om infrastrukturen inför 200-talets behov. Här behöver t. ex. pris- och taxeinstrumentets effekter kartläggas och en forskning om bilen och bilindustrins roll i framtidens trafik startas — det sistnämnda ett förslag som Vpk tidigare väckt motionsledes i riksdagen.

Samhällsekonomisk trafikpolitik

Vänsterpartiet kommunisterna med stöd av vänstern inom arbetarrörelsen, fackföreningsfolk och miljörörelsen står fast vid kravet på en samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik. Det betyder att kollektivtrafiken måste utvecklas, bli attraktiv och effektiv. Järnvägstrafiken måste rustas upp, inte endast mellan de största städerna, utan i hela landet utgöra en stomme i trafiksystemet. Mindre frekventerade banor måste förses med moderna, driftekniska, lättare motorvagnståg som kan bli dessa banors motsvarighet till snabbtågen. En sådan trafikpolitik kompletterad med en lågprissatsning gynna de svagare grupperna i samhället. Järnvägsnedläggningarna är i hög grad en följd av att de ekonomiska vinstintressena tillåtit dominera främst i vägtrafiken. Detta trots att man på politiskt ansvarigt håll är väl medveten om tågtrafikens fördelar för miljö, energihushållning och trafiksäkerhet. Det är fråga om samma kapitalistiska krafter vars framtidsplaner och strategi för näringspolitiken innebär att ett fåtal "kreativa produktiva centra" skall expandera medan andra svagare regioner får bli s. k. omsorgsområden.

Ansaret för trafikanläggningar — infrastruktur

Trafikanläggningarna — infrastrukturens inriktning avgör i hög grad vilken grundläggande strategi som styr trafikpolitiken. Det är enkelt att se sambandet mellan vägarnas kraftiga utbyggnad och en starkt expanderande biltrafik. När det tillåtna axeltrycket/boggitrycket höjdes till 10/16 ton framhölls från vägverket att vägarnas bärighet inte erhållit motsvarande förstärkning. Den ständigt ökade tunga lastbilstrafiken drev fram detta krav på höjt axeltryck. Ökad trafikvolym, tyngre fordon och överlastning raserade snabbt en betydande del av de mest trafikerade vägarna. Behovet av vägupprustning blev akut inte minst ur säkerhetssynpunkt då t. ex. broarna visade stora slitageskador. I detta läge förslög regeringen ytterligare höjning av högsta tillåtna boggitryck och bruttovikt. Motivet var EG-harmonisering. Risker är klar att vägarna kommer att raseras på "högre nivå" under en ständigt växande tung lastbilstrafik, som därigenom kräver allt högre anslag för att klara renovering och underhåll. Samtidigt ökar luftföroreningarna, förorening och skogsdöd.

Denna vägpolitik välsignas av det bilindustriella komplexet men förstärker givetvis järnvägarnas kris enligt välkänt mönster från USA där 90 % av landets godstransporter går på lastbil. Sverige som nation blir helt beroende av de stora vägarna.

Det måste framhållas som positivt att chefen för miljödepartementet liksom trafik- och jordbruksutskotten uttalat sig för överförande av tung trafik från landsväg till järnväg. *Kombitrafiken* har därvid i någon mån utvecklats bl. a. genom 1985 års trafikbeslut. Resultatet är mycket svagt med tanke på att endast knappt 600 000 ton av den totala godsvolymen överförs från det svenska vägnätet. Den med lastbil totalt transporterade godsmängden uppgår till 350 miljoner ton. Det framstår därför som alltför angeläget att i likhet med länder som Schweiz, Österrike och Tyska demokratiska republiken lagstifta för restriktioner mot ohämdad långväga lastbilstrafik. Propositionens ofta upprepade ord som "konkurrens", "liberalisering", "avreglering", "fri transportmarknad" osv. får inte hindra samhällsnyttiga restriktioner för bättre hushållning i hela landets intresse. Vpk kommer att ånyo aktualisera en råjong-trafik-lagstiftning efter principen "lastbilen på tvären och järnvägen på längden".

Infrastrukturella åtgärder för att förstärka järnvägstrafikens möjligheter hör nära samman med närings- och regionalpolitiken. Vi måste tyvärr konstatera att rådande s. k. utvecklingsidéer betonar betydelsen av stora centra och fokusering mot de största städerna.

Den historiska centreringen av järnvägstrafiken mot huvudstaden måste ersättas av förstärkt infrastruktur på ett sådant sätt att regioner, länsdelar och samhällssektorer samverkar. Ett bra exempel är *ostkustbaneprojektet* som skulle ha betydande positiva regionalekonomiska effekter. Den tidigare nämnda "utvecklingsfilosofin" har istället lett till en debatt om att norra Sverige helt enkelt skulle hamna utanför järnvägskartan, trots att denna landsända i likhet med landet i övrigt behöver en väl fungerande gods- och persontrafik på järnväg. Vi måste notera att trafikpolitiska propositionens hela grundideologi också kännetecknas av en anpassning till EG, till storstadsfokusering och kapitalets koncentrationspolitik och dess ideologiska dekorationer.

Den tekniska utvecklingen och den moderna transportvetenskapen, logistikens idéer, bekräftar integrationens och systemtänkandets metod. Det totalekonomiska tänkandet omfattas och tillämpas redan i produktionen/företagen. På samma sätt är det viktigt att samhället skall styras med en politisk helhetssyn på trafikfunktionen. En sådan social och samhällsekonomisk syn på trafiken kritiseras av arbetarrörelsens motståndare som ett uttryck för bristande affärsmässighet. Men dess grundtanke är solidaritet såväl med svaga grupper som med utsatta regioner och självfallet uteslutes varken teknisk förnyelse eller god ekonomi.

Scanlink, Öresundsbron och Prometheusforskningen är projekt som styr Sverige

Det är anmärkningsvärt att propositionen, trots sitt omfång och trots sina heltäckningsambitioner, inte berör frågorna om Scan Link- och Öresundsbro-

projektet trots att de spelar stor roll i debatten och bevisligen finns med i regeringens överväganden. Vpk:s inställning är väl känd: vi säger nej både till Scan Link och den ideologi som den är uttryck för. Vi säger också nej till bilbro över Öresund men vill fortsätta utreda förutsättningar för och behov av borrhåttåg tunnel.

Visionerna bakom Scan Link-projektet och förklaringen till regeringens hemligstämplade papper om projektet börjar få allt klarare konturer. Miljö- rörelsens tidiga agerande och Vpk:s uppföljning bl. a. i riksdagen har lett till att debatten om och motståndet mot bilindustrins planer blivit allt intensivare.

Bakom ligger stora ekonomiska vinstintressen med utgångspunkt i ett bil- industriellt komplex, i dag utvidgat genom ett nära samarbete med elektronik- industrin och statliga myndigheter i olika västeuropeiska länder. Genom forskning inom EG:s ram pågår ett arbete som i likhet med EG:s vitbok och andra dokument prioriterar ett totalt integrerat transportsystem inom hela Västeuropa. Den svenska regeringen har bl. a. genom finans- och kommuni- kationsdepartementen agerat offensivt för att komma med i integrationen, trots att regeringen uttalat att det strider mot den svenska neutralitetspolitiken att begära formellt EG-medlemskap. Starka krafter arbetar även för detta steg.

Vpk har i bl. a. partimotion 1985/86:T260 beskrivit och analyserat Runda- bordsindustrialisternas bild av det nya Europa — ett Västeuropas Föreanta Stater. I nordisk tappning har ett nära samarbete också skett mellan den sven- ska bilindustrin och regeringstoppar i de olika länderna för att åstadkomma en handlingsplan som innefattade Scan Link, Öresundsbron m. m. Nordiska rådet antog en sådan plan 1985. Inget svenskt riksdagsparti mer än Vpk rös- tade mot handlingsplanen.

Med fler och fler pusselbitar på plats är det lätt att inse att ländernas trafik- politik liksom förändringar i hela Europas infrastruktur med dagens politik är mycket starkt uppknutet till bil- och elektronikindustrins maktapparat. De sö- ker ständigt nya s. k. nischer för att befästa sitt grepp och för att öka sina re- dan stora vinster. Volvokoncernens framgångar är ett konkret bevis på detta. Fusionen mellan ASEA och Brown Boveri ett annat. Den svenska regeringen anpassar sig helt efter deras ritningar.

''Intelligenta fordon på intelligenta vägar''?

Enligt regeringsförslaget i trafikpropositionen om 90-talets trafikpolitik är Sverige på väg in i en ''ny utvecklingsfas'' vad gäller bilismen. Vad innebär detta? Hur ser regeringens planer ut?

Först kan vi konstatera att faser i utvecklingen inte kan komma till ur intet. Bakom finns människor av kött och blod, som antingen har makt och positio- ner eller som saknar inflytande över sin framtid. Om och när en regering, i de- ta fall den socialdemokratiska, är direkt samarbetspartner med koncerner med ekonomisk makt och internationellt inflytande minskar flertalets demo- kratiska inflytande ytterligare. Ju mer Sveriges ekonomi utvecklas på denna grund, desto mer av besluten sker också bakom stängda dörrar utan insyn. Ett antal inofficiella grupper bildas som sekretessbelägger viktiga handlingar och

som mer eller mindre agerar utanför den folkvalda församlingen.

EG:s och bil- och elektronikindustrins Prometheusprojekt subventioneras bl. a. genom vägverket i Sverige, dvs. ur statskassan. I en grupp, utnämnd av regeringen 1987, samarbetar handläggare åt regeringen med representanter från Sveriges största exportföretag. Gruppen, döpt till "IT 4", består av cheferna för Försvarets materielverk, Televerket, STU och Statskontoret samt företrädare från ASEA, Bofors AB, Saab-Scania, Ericsson och Mekanförbundet. Denna herrklubb diskuterar informationsteknologi och Prometheusprojektet. Redan på sitt första sammanträde diskuterades vilka överläggningar som skulle hemligstämplas.

Prometheus syftar till total samordning och satellitstyrning av Västeuropas landsvägstransporter. Utvecklingen skall enligt projektets arkitektur "baseras på det yppersta av vad modern forskning och teknik kan erbjuda". I regeringens proposition om 90-talets trafikpolitik nämns Prometheusprojektet som ett tafiksäkerhetsarbete vilket ger sken av att det handlar om att förbättra villkoren i människornas vardag. Detta är dimridåer för att dölja de verkliga syften som bl. a. bilindustrin har.

Finns det någon utförligare beskrivning av hur projektet lanseras mer i klartext? Ja, och den finns t. o. m. i en av regeringspropositionens underlagsrapporter — i praktiken den enda som har ett övergripande trafikpolitiskt tema: "Sveriges framtida transporter" (DsK 1987: 16). Ansvarig är professor Åke E. Andersson, vilken ofta föreläst i sammanhang där huvudsyftet varit att bilda opinion för Scan Link. Rapporten har ännu inte lämnats över till riksdagens och partiernas trafikansvariga. Enligt kommunikationsdepartementets besked till trafikutskottet är dokumentet inte upptryckt ännu, vilket är anmärkningsvärt med tanke på att den utgör underlagsrapport till den trafikpolitiska propositionen.

Innehållet i Åke E. Anderssons rapport är trots detta känt. Det finns ett litet antal "preliminärrapporter" som nått riksdagsledamöter på icke-officiella vägar. Där finns bakgrunden till kommunikationsministerns ord om "intelligenta fordon på intelligenta vägar". I visionen ingår en tillväxtfanatisk ideologi där massbilismen helt följdriktigt utgör en viktig utvecklingskraft. Det gäller att under 2000-talet fyrdubbla trafiken och detta skall bli möjligt genom en "ekologisk vägtrafik"! För alla som insett att det ekologiska systemet redan satt gränser för bilismen är bilden en skräckvision om framtiden. Det datastyrda bilsamhället kommer däremot att skapa en drömtillvaro för dem som vill göra pengar på att människorna skall tvingas använda bilen som sitt andra hem.

Underlagsrapporten om Sveriges framtida transporter spår att det kan komma att bli lämpligt att låta 14-åringar köra bil, eftersom det blir farligt att köra moped, när biltrafiken blir så tät. Det enda "pris" rapporten anser att människorna behöver betala är att de aldrig klarar sig utan det lilla datakort som är inträdesbiljetten för varje bilist. Med denna tingest utlovas en autopi-lot som träder in om och när bilistens egen hjärna inte klarar trafiken.

EG:s vitbok kommer, om dess förslag kan börja verkställas 1991, att reglera medlemsnationernas politik och människornas vardag. Bakom planerna och drömmarna om ett Nytt Romarrike eller Västeuropas Förenata Stater finns

bilindustrins arbete för landsvägens totala frihet. Där finns också det uttalade kravet på "fria strömmar av kapital, varor, tjänster och människor" över nationernas gränser. Men friheten kommer endast att finnas hos bolagen, medan människorna måste underkasta sig kapitalets diktat och krav på vinster.

Sammantaget utgör Vpk:s analys ovan ytterligare argument för att avbryta den svenska statens engagemang i Prometheus-projektet och för att stoppa Scan Link och planerna på en Öresundsbro. Miljöorganisationernas opinionsbildande arbete har tagit nya steg när aktioner som Trädkramarnas vunnit folkliga sympatier över hela landet. Vpk fortsätter att stödja detta arbete. Därför upprepar vi också kravet på regeringen att motorvägsbyggnationen i Bohuslän, vilket ingår i Scan Link, måste avbrytas.

- * Vpk föreslår att statligt stöd till forskning med anknytning till det bilindustriella komplexet, typ Prometheus, dras tillbaka.

- * Vpk föreslår att satsning på ny teknologi på kommunikationsområdet enbart skall gynna miljövänliga och energisnåla trafiksystem och fordon. Järnvägen måste få motsvarande avancerade resurser som landsvägstrafiken.

- * Vpk föreslår att Sverige tar initiativet till ett all-europeiskt ELPIS-projekt¹ med syfte att samordna och utveckla det spårbundna trafiknätet mellan och inom nationerna.

- * Vpk yrkar avslag på Scan Link-projektets alla delar inklusive Öresundsbro. Motorvägsbygget i Bohuslän måste avbrytas.

- * Vpk föreslår att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att studera förutsättningarna för en borrhad järnvägstunnel under Öresund. Miljökonsekvenserna liksom konsekvenser för hamnverksamheten, färjetrafiken och den regionala arbetsmarknaden på kort och lång sikt måste utredas förutsättningslöst, utan inblandning från Scan Link-konsortiet.

Statsbanan är hela nationens egendom

Statsbanan är hela nationens egendom.

Varje svensk man och kvinna är delägare i statsbaneaffären.

Varje svensk har ett eget intresse av dess framgång eller motgång.

Då de många hjulen i varje fall måste rulla för att fylla statsbanans samhällseliga uppgift, går varje kronas inkomst för ett till densamma uppdraget transportarbete praktiskt taget helt till lättande av bördan för landets skattebetalare; varje fraktinkomst, som berövas densamma, ökar skattebetalarnas börda för statsbanans drift. *Det bör väl då ligga i befolkningens intresse att alltid i främsta rummet bruka sin egen ägandes järnväg!*

Axel Granholm (SJ-chef 1913—1937)

Vägtrafikmodellen

innebär att järnvägstrafiken skall få samma förutsättningar som vägtrafiken vad gäller infrastrukturen. Vpk har upprepade gånger lagt förslag härom och kunde slutligen få stöd även av socialdemokraterna 1985. I årets proposition

¹ ELPIS är enligt mytologin den symbol för hoppet som blev kvar i Pandoras ask (grek. Elpida = hopp). Prometheus hämtade enligt mytologin elden från solen och gav åt människorna.

finns förslag om vägtrafikmodellens genomförande. Regeringen och de borgerliga är överens om ett särskilt banverk *helt skilt från SJ*. Därmed slår man in på en äventyrlig väg som på sikt riskerar att helt upplösa det svenska statliga järnvägsföretaget. Vpk med stöd av den fackliga SF-organisationen anser att banverket skall finnas kvar som en division eller liknande inom SJ, men där den affärsdrivande delen slipper befatta sig med finansieringen av nyinvesteringar/underhåll av bannätet. En fullständig uppdelning mellan banverk och trafikföretag kan befaras leda till kraft- och penningödande gränsdragningsdispyter om sådant som sopor och perronger, orationell användning av lok och icke-optimal anpassning mellan dragfordon, elnät och överbyggnad. Med fortsatt sammanhållning tryggas också en utveckling som hindrar andra stor-entreprenörer inom trafiksektorn att etablera sig som "järnvägsföretag" enligt mönster från USA.

En ny järnvägsorganisation

Propositionens förslag innebär ytterligare krav på "affärsmässighet" genom att skilja ut ännu fler verksamheter. Talet om "marknadsmässig upphandling" liksom "rätt att avyttra egendom" osv. kan låta oförargligt, men i förlängningen öppna för nya strukturer av privatiseringstyp. Sammanslagning Vägverket—Statens Banverk är en av de idéer som lanseras. Argumenteringen härför är minst av allt övertygande och snarast en åtgärd ägnad att upplösa järnvägen som en fast och sammanhållen verksamhet. Det förtjänar allmänt påpekas att järnvägen är ett sammanhållet system med egen teknik och logik men även ideologi. Vpk tror på och vill bygga ut järnvägssystemet som helhet. inte bara söka upp underordnade nischer i ett väg- och flygdominerat totalsystem. Järnvägspolitiken i det borgerligt styrda Schweiz är här ett exempel att beakta.

Persontrafikens ansvarsuppdelning

I konsekvens med Vpk:s strävan till ett *sammanhållet* järnvägssystem motsätter sig partiet den stelbenta ansvarsindelningen av järnvägstrafiken i *stomnät* och s. k. *länsjärnvägar*. I anslutning till större befolkningstäta regioner kan utpräglad lokaltrafik på järnväg i samarbete med ansvariga kommunala organisationer och SJ givetvis formas till ändamålsenliga lösningar även av spårbunden trafik, men att *generellt* lägga över persontrafikansvaret på länens järnvägar till länshuvudmännen är ingen smidig och praktisk lösning. Skulle till äventyrs en organisation enligt propositionens förslag genomföras så krävs en betydande förstärkning av LHM:s administrativa resurser. Detta är faktiskt en förutsättning, om ansvaret skall läggas på LHM. Det finns dessutom en stor risk för kostnadsövertvålning på kommunerna trots försäkringar om statsbidrag. *Järnvägstrafiken bör finansieras helt av staten som i jämförelse med kommunerna har helt andra och varierande möjligheter till inkomster och beskattning*. Kravet på minst fem dubbelturer för att banverket skall ta ansvar för banunderhållet kommer dessutom att leda till krångel, tolknings-

tvister och hinder, varigenom järnvägstrafiken på aktuella linjer ändå definitivt upphör. Det orimliga i hela förslaget framstår tydligt då propositionen föreslår att bandelar som Sundsvall—Härnösand—Långsele, Haparanda—Boden och Göteborg—Uddevalla skall bli länsjärnvägar trots en betydande interregional trafik och exempelvis banornas roll som alternativvägar vid trafik hinder.

Stationshus

Förslaget att utveckla stationshusen till trafikcentra för flera trafikslag, dvs. till ändamålsenliga terminaler för kollektivtrafik kan godtagas. På många platser kan områden i anslutning till stationshusen planeras för busstation och stationshuset disponeras gemensamt för resande och gods. För att möjliggöra och uppmuntra till sådant nyttjande av stationshusen och skapa trafikcentra även på medelstora orter bör kommunerna erhålla gynnsamma villkor såväl vid förvärv av mark och byggnader som i samband med nödvändig ombyggnad för lokalanpassning. I samband med riksdagsbeslutet bör uttalas att kravet på affärsmässighet skall vägas mot samhällets (kommunens) behov att nyttja järnvägsmark och stationshus för samordnade och välplanerade kollektivtrafikanordningar. Detta skall också gälla Inlandsbanan oavsett vem som där får trafikansvaret.

Godstrafiken

Som vi tidigare betonat har lastbilstrafiken gynnats på järnvägens bekostnad bl. a. vad gäller allmänna villkor. Järnvägen har under decennier belastats med kostnader för avskrivning på återanskaffningsvärde och haft orimligt höga kostnader för infrastrukturen i jämförelse med vägtrafiken. Historiskt har härigenom utvecklats en etablerad transportstruktur som medfört att järnvägens naturliga transportuppgifter övertagits av lastbilarna. En följd är att taxorna som tidigare varit låga på järnvägstransport av t. ex. råvaror drivits upp. Följden blir svårigheter att behålla transportvolymen. För att i någon mån bidra till att SJ skall kunna återerövra marknader som genom denna orättvisa statliga belastning förlorats, bör driftersättningen till SJ:s godstrafik t. v. finnas kvar liksom förpliktelsen att upplåta järnvägsstationer för godstrafik även i bygder med relativt svagt underlag som exempelvis på inlandsbanan. Timmerbanor som Arvidsjaur—Jörn, Storuman—Hällnäs och Hoting—Forsmo skall tillföras anslutnings-stomnätet för godstrafik.

Trafiken på inlandsbanan

Inlandsbanetrafiken skall i princip omfatta sträckan Kristinehamn—Gällivare samt de tre tvärbanorna Forsmo—Hoting, Storuman—Hällnäs och Arvidsjaur—Jörn. Den nu uppsplittrade inlandsbanetrafiken bör bli en *sammanhållen operativ enhet inom SJ*. En sådan enhet kan arbeta inom ramen för en offensiv regionalpolitik. Det talas då och då om ett statligt åtgärdsprogram för norra inlandet. Ett sådant program kan inte utesluta den viktiga infra-

struktur som inlandsbanan utgör. Enligt propositionen har inlandsbanan äntligen erkänts som ett klart samhällsintresse — dock endast mellan Mora och Gällivare medan sidolinjerna glöms bort.

Det synes dock främst vara turismen som banan skall tillgodose då det gäller persontrafiken. Enligt vår uppfattning bör ortsbefolkningens och regionalpolitikens behov av banan kraftigare framhållas. Det verkar som om regeringen glömt bort utlovad infrastruktursatsning i norra inlandet, där fortfarande ca 400 000 människor bor kvar i banans influensområde. En kombination av trafiklösningar som klarar såväl lokalbefolkningens som turismens behov är fullt möjlig.

Vpk föreslår att riksdagsbesluten från 1975 och 1979 om upprustning av inlandsbanan ånya bekräftas. Tyvärr har regeringen svikit på denna punkt. Hösten 1983 arbetade SJ fortfarande med utgångspunkt i den upprustningsplan som beslöts av riksdagen 1979. Hållpunkten var då budgetåret 1988/89. Med hänvisning till regeringens besparingsprogram, där SJ-anslaget reducerades med 300 milj. kr. 1984/85, upphörde mer eller mindre arbetet. Då även 1985/86 innebar en nedskärning i jämförelse med SJ:s behov upphörde dessa arbeten praktiskt taget helt. Vi föreslår att i årets budgetbeslut för 1988/89 20 milj. kr. reserveras för fortsatta upprustningsarbeten på inlandsbanan. Det gäller i första hand fortsatt rälsbyte men även en modernisering av säkerhetssystemet i syfte att förenkla och förbilliga tågkontrollen. Målet bör vara det ursprungliga av departementet fastlagda — en bana som medger trafik på 120 km/tim med moderna motorvagnståg — en hastighet med utsikter att höjas ytterligare med hjälp av bl. a. moderna, skonsamma boggityper.

Att som nu uttalas i prop. 1987/88:50 bil. I täcka bandrift, underhåll och investeringar *inom ramen för anslaget till stomjärnvägarna* är närmast ett "lurendrejeri" eftersom därvid inlandsbanan som regional- och kulturbana erfarenhetsmässigt kommer att nedprioriteras i botten.

Skall inlandsbanan ha någon möjlighet måste den få ett standardmässigt och tekniskt verkligt lyft även vad gäller moderna, smidiga och välanpassade fordon och fjärrmanövrerade stationer. Ansvaret för själva tågdriften och trafikutbytet bör läggas på *en särskild division inom SJ* och således bli sammanhållet för hela inlandsbanan. Idén att överlämna trafikeringsrätten till "lokala och regionala intressenter" kan accepteras, men förutsätter att inlandskommunernas samarbetskommitté blir en huvudintressent och får delta i verksamhetens utformning. Denna kommitté arbetar f. ö. hand i hand med Turismutveckling vid Högskolan i Östersund. Det måste understrykas att denna "trafikeringsrätt" inte kan frångå staten ansvaret för ett basutbud av persontrafik på inlandsbanan.

Malmbanan

Vad slutligen gäller malmbanan synes nuvarande organisation med särskild division kunna bibehållas. Vad gäller den utredning om närmare integration mellan LKAB, malmbanan och Ofotenbanan vill vi naturligtvis inte motsätta oss rationaliseringar som kan förbilliga järnmalmstransporterna, men motsätter oss bestämt en utveckling där trafik, banunderhåll och annat helt styrs

av malmtransporternas krav. Organisatoriska garantier måste finnas för att både reguljär persontrafik och charterturisttrafik kan behållas och utvecklas på malmbanan.

Mot. 1987/88
T66

Investeringsbehov och resurser

Vpk understryker vikten av att infrastrukturinvesteringar sker i decentraliserat samarbete med kommuner och andra regionala intressenter i syfte att rätt beakta miljöbehov och balanserad regional utveckling. Under årens lopp har Vpk förordat generösa anslag till SJ. Skälet härtill är att vi kunde förutse de mycket negativa verkningar som nedskärningspolitiken nu bekräftar i praktiken genom eftersläpningen bl. a. i spårstandard och brounderhåll. Vpk är därför beredd att tillstyrka en sådan bidragsvolym på investeringssidan att dessa eftersläpningar kan återhämtas inom rimlig tid. Härjämte tillstyrkes nyinvesteringsbehovet på 350 milj. kr./år under en tioårsperiod samt SL-investeringarna motsvarande 50 milj. kr./år dvs. tillsammans taget för reinvesteringar och nyinvesteringar 17,5 miljarder kronor på 10 år. De i propositionen redovisade framtidsinriktade projekten i storleksordningen 30 miljarder kronor är enligt vår mening ett minimiprogram för utbyggnad på järnvägssidan. Programmet bör kompletteras med de i särskilda motioner nämnda omnämnda objekten för kapacitetshöjande åtgärder Stockholm C—Årsta söder om Stockholm och sammanlänkningen Nykroppa—Kristinehamn. Vidare bör en ny sträckning Karlstad—Vålberg byggas. Denna förkortar restiden Karlstad—Göteborg med uppemot en halv timma. Uppräkningen av angelägna större järnvägsprojekt bör kompletteras med tidigare nämnda upprustningsprogram för inlandsbanan. Arlandabanan berörs närmare i vårt luftfartsavsnitt. Av de alternativa förbindelserna mellan Göteborg och Norge förordar vi upprustning och förlängning av Bohusbanan eftersom den förbindelsen är kortare och snabbare och dessutom tillgodoser viktigare regionala transportbehov. Sälensbanan måste graderas långt högre än vad som gjorts av transportrådet, som närmast har negligerat turisttrafikens stora transportpotential. Beslut om *Götalandsbanan* bör anstå till principbeslut fattats om färdvägar för nästa generation snabbtåg, som måste sikta till hastigheter på 300 km/tim, motsvarande vad som ser ut att bli framtida standard på den europeiska kontinenten.

Ett utbyggnadsprojekt att prioritera är Ostkustbanans nybyggnadsetapp Kramfors—Umeå. En viktig delsträcka är där Husum-spåret (Örnsköldsvik—Husum). Husums cellulosafabrik och pappersbruk är idag Sveriges största industrikombinat utan spåranslutning.

Efter förväntad höjning av tillverkningskapaciteten når årsproduktionen närmare 700 000 ton. Med ett råvaruindex om 4 blir tilltransporten av massaved drygt 250 000 ton. Därtill kommer kemikalier och andra produkter som av miljöskäl borde undanhållas länsvägstrafiken i storleksordningen 500 000 ton. Den totala godsomsättningen — input + output — ca 4 000 000 ton/år kan jämföras med SSAB:s stålverk i Luleå. Genomsnittligt transportear de skogsindustrier som anltar järnväg ca 40% av totalen råvara på detta sätt. Det betyder att en spårförbindelse till Husum spontant skulle kunna öka tilltransporterna med järnväg till 1 000 000 ton. Om härtill lägges nyssnämnda

kemikalier samt enbart en del av uttransporterna, är det fråga om betydande transportmängder. En sådan framtidsinvestering skulle i hög grad ligga i fas med miljösträvandena i landet och även medföra klart vägekonomiska fördelar i berörd region. Vi vill erinra om att detta projekt i den socialdemokratiska programskriften "På nys spår mot framtiden" tas som exempel på det mest intressanta objekt som f. n. finns. I jämförelse med andra objekt bl. a. omnämnda i utredningen om Norrlandstrafiken är detta mest angeläget.

Mot. 1987/88
T66

Trafikavgifter för banutnyttjande

Förslaget bygger på en delning i fasta och rörliga avgifter, varvid de sistnämnda skall motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Dessutom skall dessa rörliga avgifter vara differentierade med hänsyn till fordon och bantyp. Bantyperna är tre till antalet varvid bantyp 3 (skarvspår och grusballast) innebär mycket höga kilometerkostnader i jämförelse med bantyp 1 (skarvfritt spår med fjädrande rälsbefästning och makadamballast). Denna modell har ingen motsvarighet i vägtrafiken där som bekant kilometerskatten inte är differentierad med hänsyn till vägstandard. Ett införande av kilometeravgift för järnvägstrafik i enlighet med förslaget innebär ett klart handikapp för banor i klass 3 jämfört med banor i klass 1. Här finns en utslagningsmekanism inbyggd. Vi har undersökt hur det föreslagna systemet skulle verka i fallet Forsmo—Höting-banan i Norrland. Banlängden är 121 km med en trafikbelastning på 799 000 bruttoton/bankm vagnstrafik och 145 000 bruttotonkm/bankm lok. Kalkylen visar att spårkostnad bantyp 1 stannar på 188 860 kr. medan motsvarande kostnad bantyp 3 kräver 3 219 790 kr. *De rörliga avgifterna i detta konkreta exempel blir alltså 3 030 930 kr. högre på en bana typ 3 i jämförelse med bana typ 1.* Vpk kan inte acceptera förslaget i dess nuvarande form. Hela förslaget måste tagas upp till ny prövning varvid bl. a. *skapandet av incitament för miljö- och energimässigt anpassade skatter och avgifter bör eftersträvas.*

Ett alternativt avgiftssystem måste utformas med grundtanken att stimulera till ökad användning av den miljövänliga och energisnåla järnvägstrafiken. Vi kan inte satsa på ett system som exempelvis innebär att timmertransporter på grusbanor i Norrland tvärt emot alla uttalanden om motsatsen hamnar på ett hårt pressat vägnät och därmed medverkar till höga samhällskostnader.

Exempel på annan konstruktion

1. Avgift per vagnskilometer. Ger SJ anledning att också köra många och mindre tåg i många relationer. Detta stärker järnvägens konkurrenskraft gentemot lastbilstrafiken, vars kanske största fördel för konsumenterna är att den bygger på många och relativt små enheter i ett vittförgrenat nät.
2. En miljöavgift i förhållande till dragfordonets miljöpåverkan. Diesellok: avgift beroende på bullernivå och avgasutsläpp. Ellok: avgift i förhållande till energieffektivitet. Ger SJ anledning att ytterligare satsa på miljöåtgärder.
3. Spårslitageavgift i förhållande till resp. loks slitage på spåret. Påskyndar anskaffning av spårvänligare lok.

Summan på respektive avgifter kan bestämmas av staten varje år. Ger ett instrument med hushållnings- och miljöinslag.

Mot. 1987/88
T66

Ekonomi och tidsplan

Vpk kan inte biträda förslaget att SJ skall bedriva egen finansiell verksamhet i form av lån och placeringar utanför Riksgäldskontoret. Det är f. ö. principiellt fel att statsverken själva går ut på lånemarknaden och konkurrerar med varandra om krediter, varigenom räntorna kan drivas upp. Vad gäller försäljningen av AB Swedcarrier erinras om att Vpk redan vid förberedande överläggningar om SJ:s nya organisation motsatte sig utförsäljning av Swedcarrier. Företaget kan mycket väl fungera som en egen organisation med stor rörelsefrihet inom trafikföretaget SJ:s ram. Sammanhållen organisation utgör tvärtom ett styrkebälte.

Förstärkt styrkebälte

Vpk har sedan lång tid förordat intensivare trafikforsknings- och utvecklingsarbete. De i propositionen redovisade intentionerna för VTI och SJ på FoU-området är positiva. I sammanhanget vill vi understryka kollektivtrafikområdet där bl. a. anropsstyrd kollektivtrafik och bättre trafikmiljö bör aktualiseras genom ny teknik och organisation. Behovet av en ny lättare motorvagn för lokal- och regionaltrafiken framhölls redan i 1985 års trafikbeslut. I synnerhet i Norrland med långa avstånd och relativt svagt resandeunderlag skulle nya snabbtåg t. ex. mellan kust och inland eller mellan de större orterna i en region kunna snabba upp restiderna, förbilliga driften, öka tågtrafikens attraktivitet och dessutom möjliggöra pendling inom en större gemensam arbetsmarknad. Förslag till sådana "regionalsnabbtåg" har konkret utarbetats av Järnvägsfrämjandet. Andra angelägna forsknings- och utvecklingsprojekt gäller nästa generation av snabbtåg med tillhörande banor, modernt elektriskt växel- och lokalgodstågslok samt system för järnvägsfrakt av mindre godsmängder.

Kombitrafik m. m.

Vi har i avsnittet om trafikpolitiken betonat att en styrande lagstiftning bör ske för att hindra långväga tung trafik att i onödan belasta vägarna. Här upprepar vi dessa förslag betingade av ekologiska och samhällsekonomiska skäl. Ökad kombitrafik med målsättning att minska tung långväga lastbilstrafik och använda den samhällsekonomiskt nyttiga järnvägstrafiken har hittills haft begränsad framgång.

Trots vissa ansträngningar genom gynnsamma villkor till trafikförmedlingsföretagen tycks verksamheten tendera att inordnas i lastbilstrafikens strävan till ökad företagsmässig lönsamhet. Pågående nedläggning av industri-spår och delvis övergång till kombitrafik kan också betyda att lastbilstrafiken "kapar åt sig" nya marknadsandelar. *Under åberopande av kombitrafik nedläggs alltså järnvägstrafik.* I vissa fall avstår SJ-ansvariga från möjligheten till

utökade järnvägstransporter under åberopande av "kombitrafik", varvid alltså den förslagna kombitrafiken innebär att trafik föres över från järnväg till lastbilar.

Mot. 1987/88
T66

Självklart är inte avsikten att en satsning på kombitrafik skall leda till nedläggning av godsbanor och industrispår. Avgörande måste vara de samhälls-ekonomiska och miljöpolitiska skälen att i ökad omfattning nyttja järnvägarna. Ytterligare en fara är att kombitrafikorganisationen hamnar i händerna på privata storföretag inom trafiksektorn, vilka drivs i vinstsyfte utan tanke på t. ex. miljön. I förlängningen finns risk för en utveckling av USA-modell där jättelika transportkoncerner t. o. m. övertagit järnvägstrafiken som en del i sin "kombinerade" lönsamma verksamhet såväl med sjö- som landsvägs- och järnvägstransporter baserade på container och andra lastbärare. *Sönderdelningen av SJ innebär att man inte kan utesluta att Sverige — om denna väg också skall gälla i framtiden — inte längre kommer att ha något egentligt järnvägsföretag.* Ett statligt banverk — kanske som "underavdelning" till vägverket, är inget järnvägsföretag. En fortsatt styckning av SJ på gränsen till fragmentisering låter oss ana en ny kapitalistisk struktur med en marginaliserad järnvägstrafik, nyttjad av storföretag inom trafiksektorn i jakten på ökad effektivitet dvs. mera *vinstrika bokslut*. En kraftfull demokratisk opinion fören ekologisk närings- och trafikpolitik — för ett Sverige i regional, social och kulturell balans, kan vrida utvecklingen i samhällsekonomisk riktning.

Bort från det bildominerade samhället!

Propositionen konstaterar att vägtrafiken har en dominerande roll i det svenska transportsystemet. Det är obestridligt. Propositionen ser detta som resultatet av en i huvudsak spontan utveckling. Den bortser därvid från att det funnits mycket starka och medvetna privata aktörer bakom bilismens och vägtrafikens våldsamma expansion, här i landet främst de stora biltillverkarna som nu t. o. m. har förstått att placera en egen man i regeringen. Propositionen inte bara noterar och accepterar detta bilsamhälle utan vill aktivt befästa det genom massiva investeringar i dess infrastruktur.

Vi menar att marschen bort från detta bildominerade samhälle måste inledas. En central slutsats blir att investeringarna i vägnätet måste minska och att ytterligare medel måste föras över till miljövänligare transportsystem, främst järnvägen. De kanske viktigaste motiven för detta handlar om miljön, energin och säkerheten men det finns fler. Bilismen utvecklar genom sin funktion och struktur en individualistisk och även egoistisk attityd, med överslag i ren cowboymentalitet, som inte är förenlig med Vpk:s och socialismens kollektivitet och solidaritetstanke. Ett konkret uttryck för detta är laglösheten inom vägtrafiken vad gäller fartgränser, parkering, arbetstider, överlast och annat. Propositionen noterar dessa avarter men drar fel slutsatser. Den vill lagstifta, reglera och övervaka bort dem. Men erfarenheten visar att detta är allmänt verkningslöst och propositionen anger själv flera exempel. Vi menar att ett så decentraliserat och individinriktat system som vägtrafiken inte kan övervakas i tillräcklig grad — om man inte tar till elektroniska storebrorssystem, som Vpk av principiella skäl är motståndare till.

Med dessa reservationer tillstyrker vi skärpningarna i kontrollen av och åtgärderna mot lagöverträdelse inom lastbilstrafiken. Hastighetsgränserna tar vi upp i annat sammanhang.

Förslaget om ökad kommunal väghållning har sina positiva aspekter, men vi ser det också som ett led i den allmänna övervältringen av kostnader från staten till kommunerna. Även den decentralisering som det särskilda anslaget för investeringar i länstrafikanläggningar är positivt, men vi har i järnvägsavsnittet varnat för att vägtrafikanläggningar kan komma att prioriteras på järnvägens bekostnad.

Ett mycket tungt inslag i de föreslagna väginvesteringarna är ökningen av vägars och broars bärkraft för den tunga trafiken. Vi ser inte harmoniseringen med EG:s regler som något relevant skäl. Satsningen på tyngre laster kommer att utsätta järnvägen för svår konkurrens, och inte minst gäller det virkestransporterna i norra Sverige. Samtidigt kommer godstrafikens mycket stora slitage på vägnätet att fortsätta och binda oss vid ett mycket dyrbart löpande underhåll.

Säkerhets- och miljöhänsyn har nu börjat framföras som huvudargument för stora investeringar i vägnätet. Propositionen gör det i sitt stora program för förbifarter vid tätorter. Sådana förbifarter leder bevisligen till färre trafikolyckor men samtidigt drivs farten upp, vilket gör att de olyckor som ändå inträffar tenderar att bli svårare. Förbifarterna skapar också nya bebyggelse- och servicestrukturer, med externa köpcentra och andra bilorienterade anläggningar, som utarmar och förfular tätorterna. En huvudstrategi för genomfarten i tätorter måste istället vara att sänka hastigheterna, företrädesvis genom fysiska anordningar. Det är också en åtgärd som är ojämförligt mycket billigare än nya förbifarter.

Miljöeffekterna är också tvivelaktiga. Den enskilda bilen ger mindre utsläpp vid jämn fart, men samtidigt ökar farten och förbifarterna genererar erfarenhetsmässigt ny trafik.

Propositionen ger en spottstyver till cykelvägar, 20 milj. kr. Vi föreslår åtminstone en fördubbling.

Ett nytt spår för miljön — en strategi för en hållbar utveckling

Regeringen presenterar i avsnittet om bilismen ett synsätt som står i skarp kontrast till de erfarenheter och kunskaper som de flesta i vårt land har skaffat sig på grund av miljöhoten.

Med dessa vunna erfarenheter är det enligt Vpk:s mening orimligt att, som regeringen gör i prop. 1987/88:50, hänvisa till bilismens utveckling som vore den ödesbunden eller oberoende. Bilismen har genom politiska beslut — eller brist på beslut — växt ohejdat. Ökningen av landsvägstrafiken, speciellt tunga transporter, är enligt Vpk förkastlig. Tätortstrafikens ökning har lett till akuta hälso- och miljöproblem som inte kan önskas bort. De måste åtgärdas och det krävs handlingskraft NU!

Vi ser det som positivt att regeringen nu visar ett så stort intresse för miljön i trafikpropositionen. Det betyder att man trots allt påverkats av den starka

opinionen. Men efter närmare 50 sidor text om hur viktigt det är att begränsa trafikens miljöpåverkan finner vi endast ett konkret förslag: kommunikationsministern vill anslå pengar för att stimulera till inköp av lastbilar och bus-sar med förbättrad avgasrening. I övrigt innehåller propositionen endast fun-deringar över lämpliga åtgärder som skjuts på framtiden.

Mot. 1987/88
T66

Vpk:s förslag till åtgärder

Vi har i särskild motion under allmänna motionstiden tagit upp krav för att minska luftföroreningar och förorening (Vpk 1988:203). Vpk anser att det i dag finns tillräckligt klart dokumenterat hur allvarligt läget är för att samhäl-let skall kunna gå till motangrepp. Därtill kommer att Sverige har en välinfor-merad och stark miljöopinion.

Argumenten som visar *varför* det är viktigt att omedelbart sätta in åtgärder är väl kända. Det gäller nu att koncentrera sig på *hur* det kan ske. Trafikpro-positionen är mycket vag i detta stycke.

Naturvårdsverkets s. k. Aktionsplan 1987 är ett bättre dokument även om detta mynnar ut i allt för otillräckliga åtgärdsförslag i förhållande till de akuta behoven av miljöförbättringar. Den snabba ökningen av landsvägstrafiken har saboterat målsättningen på en 30-procentig minskning av kväveoxidutsläppen (1980—1995) för att ta ett av flera exempel.

Vpk:s utgångspunkt är att både gods- och persontransporter på landsväg måste minskas. Detta betyder att trafikströmmar i största möjliga utsträck-ning skall flyttas över till spårbunden trafik. Bilismen måste minska till fördel för miljövänligare och energisnåla transporter.

Detta behöver inte innebära att trafikvolymen totalt sett begränsas. Däre-mot måste regering och riksdag ta det övergripande ansvaret för att alla regio-ners behov av bra trafiklösningar tillgodoses. Koncentrationen av allt fler verksamheter till Stockholms-, Göteborgs- och Malmö-regionerna sker på öv-riga regioners bekostnad och leder samtidigt till allt svårare problem med tra-fikkaos och hälso- och miljöeffekter som följd i storstadsområdena.

Vpk föreslår att följande åtgärder genomförs under den kommande treårs-perioden:

- * Tunga landsvägstransporter på sträckor över 30 mil förbjuds genom ny lagstiftning i kombination med att järnvägens kapacitet successivt byggs ut för att motsvara kraven på effektivitet i godstrafiken.

Möjlighet till dispenser skall finnas för att underlätta genomförandet.

- * Den s. k. harmoniseringen med EG och förslag i enlighet med vitboken som påverkar den svenska trafikpolitiken i riktning mot ökad massbilism är oacceptabel enligt Vpk. Det kan inte anses förenligt med Sveriges oberoende som nation med en total samordning eller satellitstyrning enligt bilindustrins visioner.

Vpk motsätter sig ändrad lagstiftning enligt denna "EG-modell". Vpk av-slår förslaget att ytterligare höja de högsta tillåtna maxvikterna för tunga fordon.

- * Ändrade bestämmelser för högsta tillåtna hastigheter genomförs så att

110 km/tim sänks till 100 och 90 km/tim sänks till 80 fr. o. m. försommaren 1988. Dispenser skall vara möjliga för olika glesbygdsområden.

Mot. 1987/88
T66

* Införandet av ytterligare skärpta utsläppskrav på bensindrivna personbilar. De utsläppskrav som håller på att införas i Kalifornien innebär en skärpning med ca 60 % jämfört med de tidigare beslutade USA-kraven som införs obligatoriskt fr. o. m. 1989 års modeller i Sverige. Enligt Aktionsplanen skulle dessa krav ge en ytterligare reduktion på 20000 ton NOx cirka 15 år efter införandet, till en kostnad av endast 50 dollar per bil. Vpk föreslår att beslut om att införa kalifornienkraven tas av riksdagen under våren 1988.

* Minskade utsläpp på den befintliga bilparken. Det finns en rad olika åtgärder, t. ex. kan de bilar som går på blyfri bensin utrustas med orgelerad katalysator, vilket beräknas minska utsläppen med ca 50 %. Dessa typer av åtgärder sker i bl. a. Västtyskland och Schweiz. Vpk hemställer om att regeringen tillställer riksdagen ett sådant förslag under våren 1988.

* De i Aktionsplanen föreslagna kraven för lastbilar och bussar bör tidigareläggas och införas parallellt med att de införs i USA. De skärpta kraven för avgasrening på lastbilar och bussar respektive för motorer till tunga (totalvikt över 3,5 ton) måste genomföras i enlighet med Naturvårdsverkets förslag, men i snabbare takt. I båda fallen, dvs. lätta lastbilar och bussar, samt tunga fordon är det USA-kraven som skall gälla. Sverige bör dessutom anpassa tidpunkten då kraven skall börja gälla till det amerikanska beslutet, vilket betyder:

— För lätta lastbilar och små bussar ett obligatorium fr. o. m. 1990 års modeller.

— För s. k. tunga fordon ett obligatorium så tidigt att det sista steget av rening kommer att gälla fr. o. m. 1994.

* Vpk anser inte att det är riktigt att indirekt gynna de redan rika bilföretagen genom en satsning på 450 miljoner kronor för att stimulera till inköp av dieseldrivna fordon. Även om det handlar om förbättrad avgasrening så innebär detta att kollektivtrafikföretagen för lång tid mister incitamenten att satsa på ännu miljövänligare teknik.

Vpk föreslår att motsvarande summa i stället satsas på utveckling av alternativa drivmedel och fordonstyper.

Säkerhet

Tillämpningen av ny teknik behandlas i propositionen. Givetvis kommer denna att ha betydelse för att förmedla information som ökar säkerheten (projekt ARISE tas upp som ett exempel i propositionen), men några snabba effekter kan vi knappast räkna med. Fordonsparken och dess utrustning förnyas trots allt långsamt. Information om t. ex. risker för viltolyckor skulle mycket väl ha en plats, men kommer under lång tid inte att kunna utnyttjas av flertalet trafikanter.

Ny teknik utvecklas heller inte primärt för att öka trafikanterns säkerhet, det är andra — betydligt mer kommersiellt intressanta — aspekter som anger inriktningen. Det västeuropeiska samarbetet mellan industri och myndigheter i PROMETHEUS-programmet gäller i första hand styrning av transportflöden. Detta behandlar vi i avsnitten om bilismen resp. EG. Att ny teknik i sig

ökar säkerheten är ingen självklarhet, om inte samhället aktivt påverkar teknikutvecklingen.

Intervallerna för kontrollbesiktning styrs med nuvarande system inte på ett ändamålsenligt och rättvist sätt. "Frågan studeras f. n." enligt propositionen. Regeringen bör snarast presentera ett förslag i frågan.

Vpk har under flera år haft förslag om sänkning av hastigheterna. De fördelar som finns i en förbättrad laglydnad gäller i än högre grad om hastigheterna sänks. Riksdagen bör alltså besluta om att sänka högsta tillåtna hastighet från 110 km/tim till 100 km/tim, samt från 90 km/tim till 80 km/tim.

Risken för olyckor ökar märkbart redan under den nuvarande gränsen för rattonykterhet (0,5 promille). Prop. anger att förslag om sänkt gräns kan komma under 1988. Vpk anser att förslag ska presenteras snarast, och senast före årsskiftet.

Beträffande barnens säkerhet i trafiken vill Vpk åter föra fram kraven på bilbälteskuddar i taxi och hyrbilar samt standardiserade fästen för skyddsanordningar.

Viltolyckorna minskar inte. Detta är inte bara en trafiksäkerhetsfråga utan handlar också om djurens möjlighet att röra sig på stråk där de faktiskt har historisk företrädesrätt. Viltstängsel är ingen hållbar lösning i längden. Den är dålig för djurens skull och för människornas som i praktiken blir utestängda från den allemansrättsliga terrängen. Den enda hållbara lösningen är sänkta och åttlydda fartgränser, enligt Vpk:s program, och minskad biltrafik. Lastbilstrafikens överlaster skall kontrolleras bättre enligt prop. Straffsatserna bör ses över och skräpas för att få bättre efterlevnad av bestämmelserna.

Trafik i tätorter

Den massiva satsningen på bilar som huvudpersontransportmedel i tätorter har fört med sig en rad allvarliga konsekvenser. Luftföroreningsproblematiken — som för närvarande debatteras såsom varande bilismens enda nackdel — är endast ett av många problem.

Bilens konsekvenser som sällan diskuteras:

Ojämlikhet	Två tredjedelar av hushållen har tillgång till bil i tätorterna. Underlaget för kollektivtrafiken minskar — kvaliteten minskar och kollektivtrafiken blir sämre. Då avstånden ökar, ökar skillnad i transportstandard ännu mer.
Dyrt transportmedel för hushållen	10—20 000 kronor/år för en bil enligt Konsumentverket.
Olyckor	Ca. 800 personer dödade per år.
Dålig användningsgrad	Bilarna används i snitt endast ca 1 timme per dygn.
Ytkrävande	Glesa utspridda förorter. Stora kringytor kring vägar. Bilsystemet ökar avstånden.
Stadsförstörelse	Förfulning genom breddade gator, leder, ytparkeringar och P-hus. Offer av fin gammal bebyggelse.

Mot. 1987/88
T66

För att få till stånd en bra miljö i alla hänseenden och kunna återskapa staden som en fin levnadsform måste biltrafiken i de tätare delarna av våra städer minskas med hälften.

En rad åtgärder är nödvändiga men de viktigaste två är kraftiga allmänna restriktioner på bilanvändningen samt satsning på en kollektivtrafik av en betydligt högre kvalitet än dagens.

Målet skall vara att återskapa staden i något av dess ursprungliga form, dvs. ett rum där människor kan röra sig fritt utan risk för liv och lem och med möjlighet att samtala i vanlig samtalston utan att överröstras av trafikbuller. I bostäderna skall man kunna ha fönstren öppna på somrarna utan att bli störd.

I framtiden bör parkeringshus avsedda för handel och kontor i de centrala delarna av städerna rivas och ersättas med bostäder. Bilutrymmet på de breda stadsgatorna bör återskänkas till fotgängarna genom breddade gångbanor plus mera träd och parkeringsor samt cykelbanor. Genomfartstrafik hänvisas till gator och leder utanför den tätare bebyggelsen. Genom trafikaneringar med avstängningar av det lokala gatunätet fredas bostadsområdena från trafik, som ej har start eller mål just där. Den kraftiga allmänna minskningen av biltrafiken resulterar i att endast någon enstaka kringfartsled behövs. I de flesta tätorter finns redan tillräckligt med dylika vägar varför i framtiden vi vill räkna med mycket ringa nya vägprojekt i våra städer.

Nya leder bör byggas med en kapacitet avsedd endast att ge en ren avlastning av trafiken i störda områden, ej för att uppmuntra till ökat bilåkande.

Avsevärt bättre kollektivtrafik ersätter bilen

Bilens stora fördel för individen är att man kan resa bekvämt från dörr till dörr utan byten, med hög medelhastighet och utan väntetider.

Kollektivtrafiken måste få samma typ av kvaliteter om den skall bli ett intressant alternativ till bilresan. I forskningsrapporter har man visat att det viktigaste för lokal kollektivtrafik är:

- Hög turtäthet
- Hög res hastighet
- Få byten och vid byten bekväma byten
- Bekväma, trivsamma och vackra fordon

Korta gångavstånd till hållplatser är däremot inte lika viktigt. I utredningar har man visat att folk är beredda att gå en längre bit om de sedan erbjuds en bra bekväm kollektivtrafik.

Priset är inte heller så viktigt för om folk väljer kollektivt eller bil för lokalresan. I dag betalar folk 5—10 ggr mer för bilresor än för den lokala kollektivtrafiken. Av sociala skäl och av fördelningspolitiska skäl bör dock kollektivtrafiktaxan hållas låg.

Kollektivtrafiken har också vissa fördelar för individen jämfört med bilismen, något som man bör ta vara på. Kollektivresan kan användas till meningsfull sysselsättning, t. ex. läsa, göra enklare skrivarbeten etc. I en bil kan man inte heller ta en "tupplur" efter en tröttande arbetsdag. Dessa speciella egenskaper hos kollektivtrafiken bör man ta vara på då det gäller att få fler att

överge bilåkandet. Det är därför viktigt att kollektivtrafiken har trivsam inredning och bekväma sittplatser och att det är varmt och ombonat i fordonen. Att resa kollektivt och stå skall i 90-talets Sverige höras till undantagen. För att locka fler till de allmänna färdmedlen och för att ge folk uppfattningen att offentlig konsumtion innebär hög kvalitet bör stor omsorg läggas på att få en fin design av fordon, hållplatser och stationer. Här kan det danska DBS-programmet vara något att ta intryck av.

För att få hög reshastighet bör kollektivtrafiken ges *gena och raka sträckningar*. Bort med de kringelikrokiga sightseeingbusslinjerna. Bussar och spårvagnar skall ej heller hindras av biltrafiken.

Att kollektivtrafikens kvalitet påverkar folks val av färdmedel kan man se om man jämför färdmedelsfördelningen mellan våra 3 största tätorter:

Stockholm 60/70 % koll/bil

Göteborg 30/70 % koll/bil

Malmö 20/80 % koll/bil

Siffrorna är ungefärliga och gäller alla resor under dag och kvällstid. Stockholm har den bästa kollektivtrafiken med en snabb och relativt turtät tunnelbana. Göteborg har ett långsammare och turglesare system med spårvagnar och bussar men spårvagnarna har på sina ställen reshastighet som närmar sig Stockholms tunnelbana tack vare egen banvall. I Malmö däremot bygger kollektivtrafiken nästan uteslutande på bussar som går blandat med den övriga trafiken och underordnat bilarna.

Även biltätheten (antal bilar per 1 000 inv.) påverkas av kollektivtrafikens kvalitet. I Stockholm är den 329 bilar/1 000 inv. I Göteborg 361 bilar/1 000 inv. I en mindre tätort med mycket dålig lokal kollektivtrafik är den ännu högre t. ex. Kristianstad med 441 bilar/1 000 inv. (Gäller 1984. Källa: Vägverket, publikation 1986:35.)

Biltätheten är viktig för resvanorna. Har man en gång investerat i en så dyr ägodel som en bil är och ett stort antal fasta kostnader som försäkringar och skatt så vill de flesta ha valuta för pengarna. Resultatet blir därför att de som har tillgång till bil använder den även i sådana resrelationer där det skulle fungerat bra med en kollektivresa.

Vi anser att kollektivtrafiken i tätorterna skall vara ett verkligt alternativ till bilen. För att kunna bli det så måste den vara heltäckande i både tid och rum. Detta innebär att man skall kunna resa snabbt till alla delar av en tätort alltså även mellan förorter och till arbetsplatser och bostadsområden som ligger halvcentralt utanför "stenstaden". Målet bör vara att *skapa ett kollektivtrafiksystem som ger alla tätbebyggda delar — såväl kontor och industriområden som nya flerkamradsområden — samma åtkomlighet som centrumområdet*.

För det andra måste kollektivtrafiken fungera bra även på kvällar och helger och inte bara i rusningstid. I medelstora orter är det ofta utan mycket stora uppostringar omöjligt att t. ex. på kvällar göra besök i andra delar av tätorten än själva "innerstaden".

Dessa resor på udda tider är viktiga. Det kan vara skiftarbete eller övertidsarbete. Det gäller besök av vänner. Det gäller besök av lokala kulturella arrangemang etc.

Omöjlighet att göra dessa resor "på tvären" och under lågtrafiktid blir ofta incitamentet till att man skaffar sig bil eller att ett flerpersonershushåll skaffar sig en andra eller t. o. m. en tredje bil, detta trots att själva arbetsresorna fungerar bra med de allmänna färdmedlen.

Bilnehävet leder sedan som sagts till att bilen även rullar i relationer där kollektivresa hade gått lika bra.

Vi anser att ett viktigt mål för den framtida trafikpolitiken måste vara att man för att klara sina huvudsakliga vanliga resor skall slippa kravet på att hålla sig med ett dyrt eget transportalternativ.

Biluthyrning

Trots att kollektivtrafiksystemet utvecklas så att en stor del av befolkningen får sitt transportbehov så tillfredsställt att behovet av den egna bilen blir litet, kan ändå behovet uppstå emellanåt, t. ex. för resor till områden utan kollektivtrafik, vid frakt av varor och för semesterresor. I stället för att äga en bil, med allt vad det innebär ur ekonomisk och tidsmässig belastning för den enskilde, bör det finnas möjlighet att hyra bil i varje stadsdel. Biluthyrningen kan företrädesvis vara kommunalt eller kooperativt ägd. Vi anser att staten skall stimulera utvecklingen av denna verksamhet.

Avsevärt bättre kollektivtrafik kräver ny teknik

Den lokala kollektivtrafiken har trampat på i gamla fotspår alltmedan bilismen ökat och ökat. Vanliga bussar, spårvagnar, tunnelbanetåg, lokaltåg och rälsbussar rullar fram med ungefär samma medelhastighet som de gjorde för 40 år sedan. Viktigaste skillnaden är att framdrivningssystemen blivit tekniskt bättre. Men för passagerarna — vars viktigaste krav är att komma fram snabbt — har detta inte varit mycket till hjälp.

Ofta går det flerfaldigt snabbare att ta bil. Och självklart väljer människor detta transportmedel om de har chans. Om bilismens problem skall kunna minskas så måste en helt annan kvalitet på kollektivtrafiken till.

För att åstadkomma detta måste all den nya teknik som finns framtagen inom andra områden tas tillvara, främst datateknik men också nya okonventionella fordon och framdrivningslösningar.

Auto-mini-spårvagn

Då turtätheten är avhängig av förarkostnaderna idag och de utgör hela 70 % av den lokala kollektivtrafikens driftskostnader (ännu dyrare på kvällstid och på helger) måste någon typ av automatiska förarlösa system införas i stora och medelstora tätorter. Dylika system finns redan i drift i Frankrike (Val i Lille) och i Canada (RT i Toronto och Vancouver). En ytterligare fördel med ett automatiserat system är att vagnar, bansystem och stationer kan göras småskaliga samtidigt som en hög kapacitet kan erbjudas. En liten vagn med 20 passagerare varje minut klarar lika mycket som ett stort spårvagnståg i t. ex. Göteborg var 10:e minut! Småskaligheten i systemet gör att det går att passa

in bra i befintlig bebyggelse t. ex. på pelare i förortsområden. Tunnlar, som kan bli intressant i centrala områden kan göras billiga, t. ex. som stora rör som läggs ned i gatorna eller pressas in med hydraulik under bebyggelsen där det inte går att spränga sig fram i berg (billigast).

Den stora fördelen är den höga servicegraden. I Lille kör man 1-minuters- trafik på dagarna och 5-minuterstrafik på kvällarna. Systemet är också mycket flexibelt. Visar det sig att det finns behov av tätare trafik, t. ex. vid något evenemang då många är ute på stan, kan man bara genom att trycka på en knapp i övervakningscentralen mångdubbla turtätheten. I ett konventionellt personalintensivt system hade folk fått "packa in sig som sillar" i fordonen om de överhuvudtaget hade kommit med.

I Lille ökade kollektivresandet med 2,5 ggr utefter den korridor där det nya systemet sattes in. Då personalkostnaderna minskade med 30 % samtidigt som servicegraden avsevärt höjdes jämfört med tidigare spårvagnar och bus-sar bär nu biljettintäkterna driftskostnaderna.

Detta är något unikt då i vanliga fall lokal kollektivtrafik brukar kräva stora subventioner.

Systemen får också högre medelhastighet då man med datorisering kan optimera accelerationer och inbromsningar mycket bättre än vad en förare klarar. Systemen kan även vidareutvecklas så att man — om korta förbifartsspår anlägges — kan låta en del vagnar eller tåg köra förbi andra vid vissa stationer. Det blir då möjligt att höja reshastigheten ännu mer genom att programmera in vissa "snälltåg" blandat med de andra tågen som stannar vid alla hållplatser.

I Sverige bör de automatiska systemen ha vakter på stationerna. Dessa bör se till passagerarnas säkerhet, hålla ordning och ge information.

Vi anser att dylika system snarast bör introduceras i Sverige. Det är enda möjligheten för att skapa ett kollektivt alternativt värdigt att få en större mängd människor i våra städer att ställa upp på en radikal förändring av trafikpolitiken mot ett avsevärt mindre bilåkande.

I första etappen bör de nya systemen anordnas för halvcentrala ring- eller halvringförbindelser som knyter ihop viktiga bostads- och arbetsplatsområden i "stenstädernas" periferi med befintliga radiellt gående buss- och spår-linjer. Här finns ofta mycket arbetsplatser.

Dessa områden — mellan innerstädernas bostadszon och förorterna — är också bra lägen för nya arbetsplatser som alternativ till en fortsatt kontorise-ring av centrumområdena. Det är i dessa tätbebyggda halvcentrala områden med god vägkapacitet och mycket dålig kollektivtrafik (här är ofta miljöstö-rningarna stora), som den första "stöten" måste sättas in. En högklassig kollektivtrafik i dessa zoner och i intim kontakt med de befintliga systemen ökar dessas värde.

Den nya kollektivtrafiken bör ha bekväma och snabba bytesmöjligheter till de existerande systemen. Allt detta leder till att den befintliga kollektivtrafi-ken får en helt ny funktion — en matarfunktion.

De gamla systemen kommer därför att även börja frakta passagerare som tidigare åkt bil till de halvcentrala lägena. De nya systemen får alltså en positiv effekt på de gamla i och med att underlaget för dessa ökar. Detta möjliggör en

högre turtäthet och därmed bättre kvalitet även på de gamla systemen.

I senare skeden byggs de nya systemen in även för den centruminriktade trafiken.

Mot. 1987/88
T66

Taxibus Telebus (Dial a bus; eng)

Detta är små minibussar utan fasta linjer där rutten med en dator optimeras efter passagerarnas önskemål.

Man reser praktiskt taget dörr till dörr men får acceptera smärre omvägar och avstickare på vägen för att ta upp och sätta av andra passagerare.

Detta system används för resor i relationer där det blir för krångligt att resa med vanlig kollektivtrafik (många byten och långa omvägar genom vinkelresor) eller där underlaget är för lågt för att möjliggöra en snabb, gen och turtät trafik.

Systemet passar bra för all trafik i mindre tätorter eller för all trafik i lågtrafiktid i medelstora tätorter samt för tvärtrafik i medelstora och större städer.

Systemet är personalintensivt och får därmed höga driftskostnader. Om det ej subventioneras hamnar man någonstans mellan taxi och vanlig kollektivtrafik.

Det är viktigt att få till stånd dylika system enär det är först då — tillsammans med de andra linjebundna systemen — man kan skapa en heltäckande kollektivtrafik. Det är en förutsättning att en kollektivtrafik måste vara heltäckande om den skall kunna bli ett reellt alternativ till bilen.

Taxibussystemet bör integreras med taxi, färdtjänst och budbilstjänst.

Spårbuss

Detta är bussar som både kan köras som vanligt på väg men också på en bana med betongspår. De styrs i sidled medelst speciella styrskenor.

Fördelen är att man får den spårbundna trafikens fördelar samtidigt som man kan köra fordonet ut i områden där det inte skulle löna sig att lägga ut spår. Passagerarna slipper byta fordon vilket är mycket viktigt för kollektivtrafikens attraktivitet.

Spårbussen tar också liten plats. Viadukter och ev. tunnlar kan göras smala. Detta gör det billigare att ge kollektivtrafiken egna banor i centrala delar och därmed en högre hastighet.

Spårbuss är lämpligt för medelstora tätorter. I 60—70-talens förorter med stora öde ytor mellan husen finns gott om plats för spårsystemet. I innerstäderna borde tunnlar och planskilda passager för bussarna kunna ge avsevärda tidsvinster.

I Tyskland blandas spårbuss med spårvagn (Essen). I Göteborg skulle betongspår kunna läggas ut i de yttre delarna av spårvägssystemet där spårvagnarna har helt eget utrymme. Där spårvagnen sedan närmare centrum går över i gatutrafik skulle spårbussen kunna ta av från spårvägen och via någon av de snabba motorvägarna ta sig in förbi centrum och ut i andra änden av "staden" för att där igen "haka på" en annan spårväg med god standard. Man kan då få snabba resor förort—förort samtidigt som spårvagnens goda infra-

struktur i bostads- och arbetsområdena (ofta väl belägen i bebyggelsen) utnyttjas.

Mot. 1987/88
T66

Spårvagnar

Spårvagn har fördelen att det är lättare att reservera utrymme i trånga innerstäder jämfört med buss (förutsatt att vagnarna görs smala). Spårvagn kan därför bli snabbare än buss. I innerstäder där framkomligheten är dålig för bilarna kan spårvagnen bli ett konkurrenskraftigt alternativ.

Spårvagnssystem får dock ej utnyttjas i företagsekonomisk anda till att skapa stora enheter med många vagnar och låg turtäthet (lägre driftskostnader). Måttligt stora enheter med en hög turtäthet måste vara riktmärket för framtida spårvägssystem.

Tunnelbana

Traditionell T-bana finns endast i Stockholm. Den bör moderniseras genom bl. a. automatisk drift. Man kan då öka turtätheten i lågtrafik genom att dela upp tågen i mindre enheter som kör tätare. Automatisk drift endast vid små tåg. Förbifartsspår. Möjlighet till att blanda direkttåg och vanliga tåg.

Miljövänlig drift

Trådbussar bör introduceras i de tätare delarna av våra städer där något av de mer avancerade kollektivtrafiksystemen ej kan komma på tal. Varianter trådsvinghjul, tråd-batteri, tråd-diesel bör även användas för att man inte skall behöva ha trådar överallt (s. k. hybridbussar). Nya lagringssystem som kan lagra mer än tryckaccumulatorer t. ex. svinghjulssystem bör utvecklas.

Vidareutveckling av befintlig teknik

— Raka linjer. Bort med kringelikrok-sightseeingbussarna. Åstadkommes med strategiskt belägna *bussvägar* som dras genast vägen i och mellan målområdena. Ger möjlighet till färre linjer med tätare och snabbare trafik.

— Sammanhängande och ständigt reserverade bussfiler på gator, på de större gatorna i *gatumitt*.

— Datoriserade trafiksignaler, som ger grönt ljus när bussen kommer fram till en korsning. (Bussprioriterade trafiksignaler.)

— Bekväma bytesstationer mellan spårbundna system och bussar. *Byte över samma perrong* med mycket korta gångavstånd. Om bussföraren har ögonkontakt med tåget kan han köra så fort alla kommit med. Dettager *snabb byten*. Resan upplevs som obruten. Bekväma överskådliga byteshållplatser på torgen.

— Bekväma väl designade fordon och hållplatser och väntutrymmen. Kollektivtrafik skall vara tilldragande.

Nuvarande möjligheter att finansiera kollektivtrafiken med kommunalskatt, avgifter och sjunkande statsbidrag, räcker inte till för att utveckla det konkurrenskraftiga kollektivtrafiksystem som vi eftersträvar. Statsbidraget bör ökas till 75 % av investeringskostnaderna, främst genom omfördelning av bidrag från biltrafik till kollektivtrafik i tätort.

De kollektiva transporterna kan ses som nödvändiga hjälpmedel för företagens produktion. En god tillgång till kollektivtrafik underlättar för företagen att anställa personal som inte har bil. Därför måste företagen bidra ekonomiskt till det transportsystem, som är en av de bidragande orsakerna till att företagen etablerar sig i storstäderna. Det behövs en lagändring som möjliggör uttag av en speciell arbetsgivaravgift för finansiering av kollektivtrafik. Arbetsgivaravgiften bör kompletteras med en lägesavgift, vars storlek bestäms utifrån vilket läge ett företag har i förhållande till kollektivtrafiksystemet. Högst avgift betalas av dem som etablerar sig i perifera lägen dit de anställda måste utnyttja privat biltransport. En hög avgift tas också ut av företag som ligger i överhettade citybildningar för att vända utvecklingen mot färre kontor, affärer, varuhus etc. till fler bostäder i de centrala lägena. Lägesavgiften skall också kunna tas ut av andra intressenter som fastighetsägare och affärsägare. Lägesavgiften skall alltså inte vara ett medel för att få in pengar till kollektivtrafiken. Den skall också göras till ett aktivt styrinstrument för att fördela arbetsplatser, handel och service till många ställen med god kollektiv åtkomlighet i hela staden.

Ett mindre tillskott till finansieringen av kollektivtrafiken kan erhållas genom att staten och kommunerna kräver marknadspris för sina parkeringsplatser. Överskottet kan bli bidrag till kollektivtrafiken. I dag subventioneras parkeringsplatser för statligt och kommunalt anställda, på vissa arbetsplatser är parkeringen gratis. Många privatföretag följer samma mönster. Vi anser att varje bilist själv skall betala för sin parkeringsplats. Måste man ha bil i tjänsten får man skriva reseräkning till arbetsgivaren i vanlig ordning.

Taxis framtida roll

Taxi är idag ett kollektivtrafiksystem som står utanför de vanliga allmänna färdmedlen. Den vanligaste transportuppgiften är att transportera en person eller en sammanhållen grupp från dörr till dörr. Taxi har därför blivit ett dyrt resursslösande individualistiskt transportmedel. För en person som inte har tillgång till bil finns bara valet mellan den vanliga kollektivtrafiken som innebär transport av många på en gång med ofta långa väntetider mellan turerna och flera byten. Alternativt om hon eller han har råd med taxi kan det bli fråga om en omedelbar snabb obruten resa.

Vi anser att det behövs flera "mellanstadier" mellan reell taxitrafik och de allmänna masstransportmedlen. Genom en samordning av ett litet antal personers resor kan man erbjuda dörr-till-dörr-service, visserligen med litet avstickare här och där samt något längre väntetid än vid beställning av vanlig taxi men med en transportstandard som är avsevärt bättre än den vanliga kollektivtrafiken i varje fall i mindre tätorter, glesbygd och särskilt under lågtrafiktid.

Priset hamnar någonstans mitt emellan ren taxi och vanlig kollektivtrafik men det blir avsevärt billigare än att ta en konventionell taxi.

Tidigare har vi beskrivit ett kollektivtrafiksystem kallat "dial a bus". Detta bygger på samordning av människors resor och där rutten för fordonen läggs upp via dator.

Detta bygger på små fordon vars rutter hela tiden ändras och via dator optimeras till flera passagerares önskemål. Taxi bör här ingå som en del i dyliga system.

Taxi bör även i större grad än idag användas som matartrafik till den övriga kollektivtrafiken.

Sammantaget anser Vpk att taxi skall integreras i den övriga samhällskontrollerade kollektivtrafiken. Däremot ej avregleras.

Taxi utnyttjas i dag i hög grad av många kommuner och landsting till bl. a. färdtjänst och skolresor. Denna typ av resor beräknas öka dels p. g. a. det stigande antalet äldre och dels p. g. a. de ökade kraven på rörlighet. Satsningen på ökad kvalitet inom handikapp- och äldreomsorgen med allt högre kvarboende i hemmen medför behov av fler resor då dessa människor måste ha möjlighet att ta del av samhällslivet i stort. Det allmänna, dvs. stat, kommuner och landsting, betalar idag en mycket stor del av taxis intäkter.

Detta är ytterligare ett skäl till att samhället måste ha kontroll och ansvar över taxiverksamheten.

Vpk anser inte att behovsprövningen av taxi kan slopas.

Vi kan se två modeller för det framtida taxiägandet:

1. Helt kommunalt eller landstingsägd taxi naturligt integrerad med övrig kollektivtrafik.

2. Privatägd taxi där kommuner och landsting gör entreprenadavtal med taxiägaren(na). I detta skall ingå krav på en basstandard som inkluderar ut-sättning av vagnar planerat efter det allmännas behov. Utöver detta skall givetvis taxibolagen få köra vanlig taxitrafik som de vill. I avtalen måste dock skrivas in enstaka regler för den "fria" trafikeringen så att resursslösande parallellkörning undviks. I den här modellen skall givetvis flera taxibolag kunna få konkurrera om entreprenaduppgiften och om de "fria" resorna. I medelstora och mindre tätorter bör eftersträvas en beställningscentral. Även i större städer som Stockholm torde med utvecklad datorteknik en central vara bättre än fler då man kan optimera resurserna på ett helt annat sätt (jämför SJ:s datoriserade bokningssystem för hela järnvägsnätet). Det är dock viktigt att taxis beställningscentraler kopplas ihop med den vanliga kollektivtrafikens ledningscentral och ett ev. "dial a bus"-systems dator (i mindre orter gemensam beställningscentral och dator).

Färdtjänsten är idag ett alltför individualiserat system. Detta kostar samhället stora pengar. T. ex. i Stockholmsregionen löper notan på 400 milj. kr./år. Vi anser att — i en situation då den vanliga kollektivtrafiken brottas med svåra ekonomiska problem — det är stort slöseri med resurser att låta färdtjänst innehavare sitta en och en i varsin taxi och resa från ungefär samma område till samma mål (t. ex. sjukhus). Vi anser att färdtjänstresorna bör samordnas där så är möjligt.

Vidare skulle i många fall de tomma stolarna i en färdtjänsttaxi kunna be-

sättas med "vanliga" passagerare t. ex. vid en resa från ett sjukhus i en centralort ut till någon by dit den vanliga kollektivtrafiken är dålig eller obefintlig.

Vpk anser att färdtjänsten bör integreras med den övriga efterfrågestyrda kollektivtrafiken inklusive taxi.

Mot. 1987/88
T66

Handikappfrågor

Handikappanpassningen av kollektivtrafiken måste påskyndas, och handikapprörelsen begär inrättandet av en särskild nämnd för övervakning av detta. Vpk stöder förslaget i en särskild motion. Det bör därutöver understrykas att viktiga förbättringar av kollektivtrafiken som görs för alla resenärer kommer även handikappade till godo. En nyckelfråga är här möjligheterna till direkt omstigning över samma plattform mellan buss och olika spårbundna transportmedel. Men en utbyggnad av järnvägen enligt Vpk:s allmänna intentioner, med fler och snabbare tåg, kräver också stora insatser för att åstadkomma bekväm, planskild övergång mellan olika spår i både fjärr- och lokaltrafik — hissar, rulltrappor, ljusa och inbjudande passager.

Bryt flygets expansion

Den svenska luftfartens snabba expansion måste brytas. Ett viktigt skäl är flygtrafikens sent uppmärksammade men stora miljöskadliga effekter: bullret men kanske främst luftföroreningarna. Det räcker inte med att utgå från miljöeffekter som nu är klart kända. Den globala oron för störningar i stratosfären (ozonskiktet) reser särskilda varningar inför utsläpp som sker på hög höjd. Det kan uppstå en situation då snabbt uppkomna skador och/eller förvärvade insikter framtvingar drastiska restriktioner mot flyget. Finns då inga rimliga alternativ utbyggda kan samhällets omställning bli svår. Men flyget är också hårt kopplat till den miljöskadliga vägtrafikens system — flygbilar, flygbussar, avsides belägna flygplatser.

Det är positivt att regeringen genom förslaget till miljöavgifter på flygtrafiken godtar principen om överföring av medel från flyget till miljövänligare transportsätt, men summorna är snarast symboliska och propositionen förutsätter också en fortsatt stark expansion av inrikesflyget. Den prognosen kan allmänt ifrågasättas om snabbtågen blir en sådan framgång som de enligt internationella erfarenheter har utsikt att bli, men denna expansion kan framför allt inte accepteras av ovan angivna skäl. Vpk vill göra massiva överföringar från flyget till främst järnvägen. Det bör ske genom höjda luftfartsavgifter, mervärdeskatt på flygplan m. m., men också genom starkt minskade investeringar i flygtrafiksystemet.

Central är här den föreslagna utbyggnaden av inrikesterminalen på Arlanda. Med önskvärd stagnation och tillbakagång i flygtrafiken blir utbyggnaden obehövlig. Däremot är det trots minskad flygtrafik nödvändigt med spårförbindelse från Stockholm till Arlanda, av miljöskäl men även av komfortskäl. En sådan förbindelse kan också ges uppgiften att förbättra kollektivtrafikförsörjningen i norra Storstockholm. Huruvida denna spårförbindelse ska byggas

ut som en del av SJ:s tågsystem eller av SL:s lokaltrafiksystem måste skyndsamt utredas.

Mot. 1987/88
T66

En snabbt och väl utbyggd snabbtågstrafik minskar i första hand behovet av flygresor på medellånga distanser. Det innebär till exempel att den föreslagna nya flygplatsen i Karlstad blir obehövlig, särskilt som allvarliga miljöinvändningar har rests mot den nu aktuella lokaliseringen. Men omsorgen om järnvägen och dess utveckling leder också till en restriktiv syn på flygplatsutbyggnaden på orter där passagerarunderlaget knappast motiverar två kvalificerade transportsystem. Särlösningar för de mest köpstarka som privatflyg och helikopterlinjer är utmanande och måste starkt begränsas.

Ett långsiktigt program för sjöfartens utveckling

Den idag avgörande frågan för den svenska sjöfarten är handelsflottans möjligheter att överleva. Vi beklagar att ett så viktigt avsnitt har brutits ut ur det transportpolitiska sammanhanget. Vi vill här göra några principiella markeringar om sjöfarten.

För ett decennium sedan hade det största svenska rederiet lika mycket dödviktstonnage som den samlade svenska handelsflottan hade 1985. I dag är handelsflottan, mätt i tonnage, nere i 1953 års nivå. Efter omfattande utförsäljning och utflaggning finns hos de tre största rederierna inte ett enda svensklagat fartyg. Betecknande är också att efter den största konkursen i Sverige sedan kriget står Salénhuset kvar, men i dag när Salén seglar igen sker det utan fartyg! Den senaste profitabla inriktningen är en satsning på "mjukvaran" inom shipping, dvs. allt som rör sjöfart, utom själva fartygen. Mäklarfirmer blomstrar, medan arbetslösheten bland sjöfolket är större än på årtionden.

Sjöfarten och handelsflottan betyder mycket i ett krisläge. Sveriges beredskap i detta fall kan alltså inte sägas vara god i dag. Ur försörjningssynpunkt är läget närmast katastrofalt. Överstyrelsen för civil beredskap har uppmärksammat detta, medan regeringar av olika kulörer passivt åsett utarmningen av handelsflottan.

Den internationella sjöfarten går mot en utveckling i protektionistisk riktning. Regeringarna ingriper till skydd för de egna rederierna. Sverige ligger i den internationella statistiken långt ned på bruttotonlistan. Men statistiken ger inte hela bilden, den visar enbart fartyg med svensk flagga i aktern. Redareföreningens egna siffror visar att allt utom en tredjedel av den svenska handelsflottan är utflaggad. Ekonomiskt sett är bilden annorlunda för redarna. Nya företagsformer växer fram på marknaden, och redare som främst satsar på klipp gör strålände affärer. Rederikapitalets intressen har kommit i direkt motsättning till svenska samhällsintressen.

Riksdagsbeslutet 1980 innebar inget annat än att den svenska sjöfartens framtid helt och villkorslöst överlämnades till sjöfartsmarknadens fria spel. I dag erkänner även representanter för regeringen den för näringen dramatiska utvecklingen där fartyg i många fall ses enbart som spekulationsobjekt.

Liksom Vpk tidigare framfört hävdar vi återigen att den framtida sjöfartspolitikerna måste utgå från ett långsiktigt program, som har sin grund i sam-

hållsekonomiska sysselsättningspolitiska aspekter och tar hänsyn till vårt lands försörjningsberedskap. Detta bör i sin tur ingå i ett industripolitiskt program som omfattar hela den svenska industrins utveckling. Vpk anser att den framtida sjöfartspolitiken måste innebära samhälleligt ägande av fartygen och ökat inflytande för de anställda.

Efter en stark opinion för en sjöfartspolitisk insats där staten tar ett ansvar för att långsiktigt säkra sjöfart under svensk flagg tvingades regeringen i ett riksdagsbeslut till att återkomma med en proposition senast i början av mars månad 1988. Vpk har under lång tid agerat för detta. Vi anser att regeringen dessutom måste tillmötesgå krav som leder till nödvändiga akutåtgärder för sjöfarten. I detta sammanhang motsätter vi oss bestämt att Sverige tillmötesgår de redarintressen som nu öppet kräver ett *s. k. öppet register*. Redarnas hårda attityd är ett svar på den socialdemokratiska regeringens långvariga undfallenhet för dessa intressen. Agerandet är en utmaning mot det svenska sjöfolket och ett tecken på att starka krafter är beredda att sälja ut Sveriges oberoende. Vpk återkommer i denna fråga i anslutning till aviserad proposition om sjöfart.

Finansiering

Vpk har i olika avsnitt i denna motion diskuterat trafikens kostnadsansvar, bilismens och flygets utbredning samt vår syn på behovet av ett nationellt samhällsansvar för järnvägsnätet.

Vi ser det som anmärkningsvärt att regeringen på ett tidigt stadium inte agerat utifrån den *s. k. KAA*-utredning som visar de enorma kostnader som framför allt den tunga trafiken på väg åsamkar samhället. Även SJ har underlåtit att använda utredningen trots att SJ med den som underlag kan visa att järnvägen skulle gått med *flera miljarder kronor i vinst* om företaget haft samma förutsättningar som vägtrafiken. SJ:s ledning under Bengt Furbäck gick i stället under våren -87 ut till massmedia med tal om "SJ:s akuta kris". Ledningen bär ansvaret för att högerkrafter fått vind i seglen i sin offensiv mot järnvägens bristande "effektivitet". Sanningen är att Statens Järnvägar, trots vissa brister i service och utnyttjande av materiel, leder lönsamhetsligan i Europa.

Enligt Vpk är det ett nationellt ansvar att göra nödvändiga ny- och reinvesteringar i järnvägsnätet. Genom försummelser har regeringar och riksdagsmajoriteter under de senaste decennierna skapat ett uppdämt investeringsbehov. Det står i skarp kontrast till krav och löften om livsviktiga satsningar på energisnåla och miljövänliga transporter.

Vpk gör uppskattningen att förslagen i denna motion motsvarar ett investeringsbehov på mellan 40 och 50 miljarder kronor för järnvägs- och kollektivtrafiken fram till år 2000. Satsningarna skulle samtidigt spara energi och miljö till stor nytta för samhället.

Vpk anser inte att EG eller skogsbolagen skall kunna ge direktiv till hur de svenska vägarna skall rustas upp. Vi motsätter oss därför att lagstiftningen skall ändras till förmån för ännu tyngre fordon samt att bärigheten skall ökas utifrån detta. Däremot finns det p. g. a. eftersatt underhåll och för stort slitage från tunga fordon många broar och vägar i olika landsändar som är i be-

hov av upprustning. Med Vpk-förslagen, som leder till att mer av tunga transporter kan flyttas över till järnväg, kommer väginvesteringsbehoven att kunna hållas på en lägre nivå än dagens. Därtill kommer att vi motsätter oss satsningar på de dyrbaraste projekt som någonsin diskuterats i Sverige.

Bensinpriset i Sverige kommer även efter den höjning med 25 öre per liter som föreslagits av regeringen att vara det lägsta jämfört med andra länder i Europa. Vpk anser att höjningen är motiverad också med hänvisning till de kostnader som biltrafiken belastar samhället med.

För att finansiera de re- och nyinvesteringar vi föreslår på framför allt järnvägssidan bör skatt på företagens utlandsinvesteringar införas med 6 %.

Skatt på företagens utlandsinvesteringar

De transnationella bolagen i Sverige ökar ständigt sitt revir. Satsningarna på EG-marknaden och investeringar i medlemsländerna sker i allt snabbare takt.

Svenska företags investeringar har nu överskridit den gräns där de investerar mer utanför Sveriges gränser än inom. Främst gäller detta företag inom storfinansgruppen.

I slutet av 1970-talet låg denna kapitlexport, såsom den redovisas i Riksbankens statistik, på några tusentals miljoner kronor. År 1986 hade denna ökat till drygt 23 400 miljoner kronor.

Detta utgör dock inte hela verkligheten. En inte försumbar del sker i det fördolda genom dubbelfakturerings etc.

Genom kapitlexport undandras inte enbart kapital för beskattning i Sverige, även investeringar för arbete och infrastruktur minskar.

Det finns enligt vår mening skäl att uppmärksamma denna trafik av kapital och tvinga företagen till investeringsinsatser på hemmaplan. Ett sätt är att uttaxera en avgift eller skatt på den kapitlexport som nämnts ovan. Denna kan användas till investeringar av nödvändig karaktär, t. ex. järnvägar.

Vpk föreslår ett uttag om 6 %, i likhet med vad Vpk kräver i omsättnings-skatt på aktier, för att tillföra medel för investeringar på uppemot 1 500 miljoner kronor årligen och sannolikt även i stigande grad. Dessa skall även kunna nyttjas till att bekosta räntor för statlig upplåning till investeringar i infrastruktur som Vpk för fram i denna motion.

Övriga finansieringskällor:

Vpk anser att arbetsgivaravgifter och lägesavgifter skall kunna användas för att finansiera kollektivtrafiken på liknande sätt som bl. a. sker i Frankrike. Vi hemställer därför om ett utarbetat förslag som enligt Vpk bör kunna tillämpas fr. o. m. nästa budgetår.

Vpk avslår förslaget om nya satsningar på Arlanda flygplats med hänvisning till motionsavsnittet "Bryt flygets expansion". Därmed kan ekonomiska resurser föras över till miljövänligare transporter i enlighet med motionens förslag.

Med tanke på de miljöskador som flygtrafiken orsakar måste högre uttag kunna göras än i regeringsförslaget. Vpk upprepar därför kravet om en skatt på flygbränsle motsvarande biltrafikens. Det skulle ge ytterligare drygt 2 miljarder kronor per år.

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikpolitiken ska ha en inriktning med samhällsekonomiska och sociala förtecken,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikpolitiken ska förändras i samklang med en ny närings- och regionalpolitik med antikapitalistiska och demokratiska förtecken,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att krav om säkerhet, god miljö och regional balans ska vara det bärande i trafikpolitiken,

4. att riksdagen hos regeringen begär att pris- och taxeinstrumentets effekter klarlägges,

5. att riksdagen hos regeringen begär att forskning om bilen och bilindustrins roll i framtiden startas,

6. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att stoppa tunga landsvägstransporter över 30 mil,

7. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att organisera Sveriges trafikpolitik efter principen "lastbilen på tvären och järnvägen på längden",

8. att riksdagen beslutar att banverket skall finnas kvar inom SJ men organiserat som en särskild division eller liknande,

9. att riksdagen beslutar att järnvägstrafiken bör finansieras helt av staten samt att järnvägen även i fortsättningen skall vara en fast och sammanhållen verksamhet,

10. att riksdagen beslutar att avslå förslaget om ansvarsindelning i stornät och s. k. länsjärnvägar,

11. att riksdagen, om propositionen bifalles av riksdagen, beslutar anslå medel till betydande förstärkning av LHM:s administrativa resurser,

12. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att möjliggöra och uppmuntra stationshusens användning till ändamålsenliga terminaler för kollektivtrafik och godstrafik,

13. att riksdagen beslutar att upplåta järnvägsstationer för godstrafik även i bygder med relativt svagt trafikunderlag,

14. att riksdagen beslutar att Inlandsbanetrafiken ska omfatta sträckan Kristinehamn—Gällivare samt de tre tvärbanorna Forsmo—Höting, Storuman—Hällnäs och Arvidsjaur—Jörn,

15. att riksdagen beslutar anvisa 20 miljoner kronor för fortsatta upprustningsarbeten på Inlandsbanan,

16. att riksdagen beslutar anvisa 40 miljarder kronor för utbyggnad av järnvägen fram till år 2000,

17. att riksdagen beslutar att upprustning och förlängning av Bohusbanan förordas som förbindelse mellan Göteborg och Norge,

18. att riksdagen beslutar att som utbyggnadsprojekt prioritera Ostkustbanans nybyggnadsetapp Kramfors—Umeå,

19. att riksdagen beslutar avslå propositionens förslag vad gäller trafikavgifter för banutnyttjande,

20. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att utforma ett alternativt avgiftssystem som stimulerar till ökad användning av den miljövänliga och energisnåla järnvägstrafiken,

21. att riksdagen hos regeringen begär förslag om att på sikt massiva överföringar av persontransporter bör ske från flyget till främst järnvägen,

22. att riksdagen beslutar avslå förslaget om utbyggnad av inrikes-terminalen på Arlanda och ytterligare utbyggnader vid Arlanda,

23. att riksdagen hos regeringen begär ett skyndsamt förslag om en utbyggnad av spårförbindelse mellan Stockholm och Arlanda,

24. att riksdagen avslår förslaget om ny flygplats i Karlstad,

25. att riksdagen beslutar att säga nej till ett öppet register för sjöfarten,

26. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om sänkt gräns för rattonykterhetsbrott före årsskiftet 1988/89,

27. att riksdagen beslutar att avvisa statligt stöd till forskning typ Prometheus,

28. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att satsningar på ny teknologi ska gynna miljövänliga och energisnåla trafiksystem och fordon enligt vad i motionen anförts,

29. att riksdagen hos regeringen begär att Sverige tar initiativ till ett europeiskt järnvägsprojekt — ELPIS-projektet,

30. att riksdagen beslutar att avbryta alla planer på Scan Link-projektet inklusive Öresundsbron,

31. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att studera förutsättningarna för en borrh järnvägstunnel under Öresund,

32. att riksdagen till cykelvägar beslutar anvisa 20 miljoner kronor utöver regeringens förslag,

33. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att svensk lagstiftning ej ska anpassas till EG:s,

34. att riksdagen beslutar att sänka högsta tillåtna hastighet till 100 km/tim resp. 80 km/tim,

35. att riksdagen beslutar skärpa utsläppskraven för olika fordons-typer i enlighet med vad i motionen anförts,

36. att riksdagen beslutar anvisa 450 miljoner kronor för utveckling av alternativa drivmedel och fordons-typer,

37. att riksdagen beslutar avslå förslaget gällande en satsning med 450 miljoner kronor för att stimulera till inköp av dieseldrivna fordon,

38. att riksdagen beslutar att malmбанan även i framtiden skall användas för gods-, person- och chartertrafik,

39. att riksdagen beslutar avslå förslaget om att SJ ska bedriva egen finansiell verksamhet,

40. att riksdagen beslutar avslår förslaget om utförsäljning av AB Swedcarrier,

41. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder för att halvera biltrafiken i de tätare delarna av städerna i enlighet med vad som i motionen anförts,

42. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vikten av att stimulera biluthyrning i kommunal och kooperativ regi,

43. att riksdagen beslutar att Taxi skall integreras i den övriga av samhället organiserade kollektivtrafiken,

44. att riksdagen beslutar avslå förslaget gällande slopandet av behovsprövning för Taxi samt förslag gällande avreglering av den yrkesmässiga trafiken,

45. att riksdagen beslutar att införa ny skatt på företagens utlandsinvesteringar med 6 % för att finansiera nödvändiga re- och nyinvesteringar till framför allt järnvägen, vilket innebär en intäkt på ca. 1,5 miljarder kronor årligen,

46. att riksdagen hos regeringen begär förslag om arbetsgivaravgifter och lägesavgifter för att finansiera kollektivtrafiken,

47. att riksdagen beslutar införa skatt på flygbränsle motsvarande biltrafikens drivmedelsskatt, vilket innebär en intäkt på drygt 2 miljarder kronor årligen.

Stockholm i februari 1988

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Nils Berndtson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Jörn Svensson (vpk)

Inga Lantz (vpk)

Jan Jennehag (vpk)

Innehållsförteckning

Mot. 1987/88

T66

Framtidens trafikpolitik	1
Scan Link, Öresundsbron och Prometheus-forskningen	
är projekt som styr Sverige	4
Statsbanan är hela nationens egendom	7
Bort från det bildominerade samhället	14
Ett nytt spår för miljön — en strategi för en hållbar utveckling	15
Säkerhet	17
Trafik i tätorter	18
Taxis framtida roll	25
Handikappfrågor	27
Bryt flygets expansion	27
Ett långsiktigt program för sjöfartens utveckling	28
Finansiering	29
Hemställan	31

