Trafikutskottets betänkande 1987/88:23

om miljö och energi (prop. 1987/88:50 bil. 1)

TU
1987/88:23

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet samtliga de riktlinjer som förordas i propositionen beträffande miljö och energi.

Ett av de allra viktigaste målen inom trafikpolitiken är att kraftigt begränsa trafikens miljöpåverkan. Ett annat viktigt mål är att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. Miljövänliga och energieffektiva transportförsörjningar bör därför utvecklas och stimuleras.

Utskottet anser det viktigt att kostnaderna för de skadeverkningar som trafiken åsamkar skall ingå i trafikens kostnadsansvar. Härigenom bör en utveckling av trafiken i miljövänlig riktning stimuleras.

Skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp och buller bör begränsas i första hand redan vid "källan". Därför bör högre miljökrav ställas på fordonen. Utskottet finner det lämpligt att köpare av nya bussar och lastbilar under en frivilligperiod genom ekonomiskt stöd inom en bidragsram på 450 milj.kr. stimuleras att anskaffa fordon som uppfyller skärpta avgaskrav. Även äldre bussar bör få en bättre avgasrening.

Särskilt i de större tätorterna bör åtgärder sättas in för att begränsa trafikens skadeverkningar på människors hälsa och på miljön. Utskottet delar föredragandens uppfattning att en utredning bör tillsättas med uppgift att ta fram ett samlat underlag angående möjligheterna att begränsa trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsregionerna.

Utskottet finner det också riktigt att åtgärder sätts in för att åstadkomma bättre efterlevnad av hastighetsgränserna, bl.a. i syfte att minska avgasutsläppen. Miljöskäl bör beaktas vid fastställande av hastighetsgränser för enskilda vägsträckor.

Utskottet föreslår att samtliga motioner avslås eller lämnas utan särskild åtgärd.

Med anledning av utskottets ställningstagande har 14 reservationer och fem särskilda yttranden avgivits.

Enligt m-ledamöterna bör särskild vikt läggas vid att en förnyelse av bilparken uppmuntras och att trafiken planeras för att undvika stopp och ryckig körning. C-ledamöterna betonar att åtgärder måste vidtas för att få bort den "onödiga" trafiken. Den övriga trafiken måste förmås att utnyttja effektiva och energisnåla liksom miljövänliga alternativ. Vpk-ledamoten framhåller vikten av att bilismen minskar till fördel för miljövänliga

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 23*

alternativ. Tunga landsvägstransporter över 30 mil bör förbjudas.

Vpk-ledamoten motsätter sig förslaget att satsa 450 milj.kr. för att stimulera till inköp av nya dieseldrivna fordon. Motsvarande summa bör i stället användas för utveckling av alternativa drivmedel och fordonstyper. C-ledamöterna vill att stimulansbidraget skall få användas även för byte av motorer på befintliga dieseldrivna fordon.

C-ledamöterna framhåller att Sverige bör ha förutsättningar för att inta en tätposition när det gäller att ta fram nya bränslen och nya motorer. Vpk-ledamoten betonar vikten av en planmässig satsning på ny teknologi på kommunikationsområdet med inriktning på miljövänliga och energisnåla trafiksystem och fordon.

I fråga om alternativa drivmedel vill c-ledamöterna ha försöksverksamhet med etanol som dieselersättning i bussar. Även skattebefrielse vid etanolanvändning bör ifrågakomma.

M-ledamöterna framhåller de miljöproblem som härrör från den dieseldrivna järnvägstrafiken.

Beträffande storstädernas trafik- och miljöfrågor framhåller c-ledamöterna att privatbilismen bör begränsas genom en stark förbättring av kollektivtrafiken och genom regleringsåtgärder. Den nyttotrafik som är ofrånkomlig bör göras så miljövänlig som möjligt. Vpk-ledamoten vill att biltrafiken halveras i de större städerna.

För att bl.a. begränsa kväveoxidutsläppen bör enligt c- och vpk-ledamöterna den högsta tillåtna hastigheten på vägarna sänkas från 110 km/tim till 100, resp. från 90 km/tim till 80.

Fp-, c- och vpk-ledamöterna vill ha en tillståndsprövning enligt miljöskyddslagen för vägprojekt. Regeringen bör därför utreda frågan och återkomma till riksdagen med ett lagförslag.

Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)

Regeringen har i kapitel 6. Miljö och energi (s. 49–95) berett riksdagen tillfälle

1. att yttra sig över vad föredragande departementschefen anfört beträffande bidrag till inköp av avgasrenade lastbilar och bussar inom en total ram av 450 milj.kr.,

2. att ta del av vad föredragande departementschefen i övrigt anfört om miljö och energi.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T27 av Berit Löfstedt m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av trafikpoliser,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sänkta hastighetsgränser i vissa delar av landet.

1987/88:T48 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om insatser genom lagstiftning, ekonomiska stimulanser till bilister, stöd till teknisk forskning och formulering av krav på biltillverkare i syfte att minimera bilismens inverkan på miljön,

6. att riksdagen begär att regeringen verkar för internationella överenskommelser som underlättar utvecklingen av nya fordonsmotorer i enlighet med vad som anges i motionen,

7. att riksdagen beslutar att bidraget för byte till miljövänligare fordon också skall kunna utgå till motorbyte i befintliga fordon.

1987/88:T66 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

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

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

36. att riksdagen beslutar anvisa 450 milj.kr. för utveckling av alternativa drivmedel och fordonstyper,

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

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 anförs,

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

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

1987/88:T69 av Karl-Erik Persson m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om ett långsiktigt forsknings- och åtgärdsprogram i syfte att introducera vätgastekniken i Sverige,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vätgas som biprodukt inte får ventileras bort utan skall ställas till förfogande för Sveriges kollektivtrafik,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att möjliggöra för kommuner eller länstrafikbolag som vill introducera vätgasdrivna fordon att få statliga lån för detta.

1987/88:T75 av Börje Stensson och Karl-Göran Biörsmark (båda fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stöd till alternativa drivmedel.

1987/88:T79 av Jan Sandberg (m) vari yrkas att riksdagen anslår 80 000 000 kr. från anslaget I5. Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken m.m. till en sänkning av vägtrafikskatten med 300 kr. för bilar av årsmodell 1989.

1987/88:T84 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstrafikens miljöeffekter.

1987/88:T85 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts som åtgärder för att minimera bilismens negativa miljöpåverkan,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en generell sänkning av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet inte bör komma i fråga,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafikplaneringen bör inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm,

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att s.k. trängselavgifter för trafik genom storstädernas centrala delar ej skall införas,

1987/88:T89 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

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

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

1987/88:T95 av Mats Odell (c) vari yrkas

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sänkta hastigheter på vägarna.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:Jo701 av tredje vice talman Bertil Fiskesjö (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära åtgärder mot avgasföroreningar från flygplan i enlighet med vad som angetts i motionen.

1987/88:Jo714 av Eva Johansson och Sylvia Pettersson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att rädda miljön kring Arlanda flygplats.

1987/88:Jo767 av Olof Johansson m.fl. (c) vari yrkas

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafik och miljö.

1987/88:T202 av Bengt Westerberg m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Jo719 (fp) anförts om miljöskyddsprövning av vägar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Jo719 (fp) anförts om en skärpt fartkontroll på vägarna.

1987/88:T206 av Torgny Larsson och Marianne Carlström (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder så att det blir möjligt att av hälsovårdsskäl med kort varsel stoppa eller begränsa biltrafiken inom ett tätortsområde.

1987/88:T215 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas

6. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett fungerande vägnät i Dalarna.

1987/88:T227 av Stig Josefson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:N335 (c) anförts om kollektivtrafiken i Malmö och Helsingborgs kommuner.

1987/88:T321 av Elving Andersson och Eva Rydén (båda c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koncessionsnämndens prövning av planerade motorvägar och andra större trafikleder enligt miljöskyddslagen.

1987/88:T410 av Alf Svensson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Jo735 (c) anförts om hastighetsbegränsningar.

1987/88:T416 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att sänka hastighetsgränserna på 90- och 110-vägar till 80 km/tim. resp. 100 km/tim. i ett första steg för att minska utsläppen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna bohovet av en satsning på utveckling av nya motortyper, miljövänligare drivmedel och bränslesnåla fordon.

Motiveringen till yrkandena finns i motion 1987/88:Sk533 (vpk).

1987/88:T427 av Karl-Erik Svartberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sänkta hastighetsgränser regionalt för västra Sverige.

1987/88:T933 av Pär Granstedt m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ett program för att få till stånd en miljövänligare fordonstrafik i storstäderna.

Yttrande från annat utskott

Trafikutskottet har berett jordbruksutskottet tillfälle att yttra sig över *dels* proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet, såvitt avser bilaga 1, *dels* de med anledning av propositionen väckta motionerna 1987/88:T27 (s), T48 (c), T65 (fp), T66 (vpk), T69 (vpk), T75 (fp), T83 (m), T84 (m), T85 (m), T89 (m) och T95 (c), allt såvitt propositionen i nämnda del och de angivna motionerna i de delar de berör jordbruksutskottets beredningsområde. Yttrandet har tagits in som bilaga till detta betänkande.

Utskottet

1 Strategi för en bättre miljö

I ett inledande avsnitt, benämnt Strategi för en bättre miljö, anger föredragande departementschefen att ett av de allra viktigaste målen inom trafikpolitiken är att kraftigt begränsa trafikens miljöpåverkan. Andelen

luftföroreningar som härrör från transportsystemet har successivt ökat, medan utsläppen från andra källor minskat. För att uppfylla grundläggande hälsokrav och begränsa skogsskador och försurning måste trafikens miljöbelastning minskas radikalt. Frågan om hur trafikens skadeverkningar på miljön skall kunna begränsas är således av strategisk betydelse vid utformningen av 1990-talets transportsystem.

Ett annat viktigt delmål är att minska energiförbrukningen inom transportsektorn. Dess andel av oljeförbrukningen har ökat och uppgår i dag till nära hälften.

Miljö- och energieffektiva transportlösningar bör därför utvecklas och stimuleras. Ett viktigt inslag i strategin för en bättre miljö tar sikte på fördelningen av trafiken på olika transportslag. Föredraganden hänvisar bl.a. till angelägenheten av att det sker satsningar på snabbtåg, utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i storstäderna samt utveckling av kombitrafiken och nya godstrafiksystem.

En annan viktig del är att kostnaderna för de skadeverkningar som trafiken åsamkar skall ingå i trafikens kostnadsansvar. Härigenom bör en utveckling av trafiken i miljövänlig riktning stimuleras. Som en del av strategi för en bättre miljö anges också att skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp och buller bör begränsas i första hand genom rening vid källan, dvs. det enskilda fordonet. Därför bör högre miljökrav ställas på fordonen.

Vidare anges beträffande trafiken i de större tätorterna att framför allt där måste såväl omedelbara som långsiktiga åtgärder sättas in för att begränsa trafikens skadeverkningar på människors hälsa och på miljön. Slutligen framhålls att Sverige bör arbeta internationellt för att minska trafikens miljöstörningar.

Miljömålet i trafikpolitiken diskuteras i flera motioner. Sålunda framhålls i motionerna T89 (m) yrkande 7 och T85 (m) yrkande 3 att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till att reducera trafikens miljöpåverkan. Bl.a. bör en förnyelse av bilparken uppmuntras och trafiken planeras för att undvika stopp och ryckig körning. Enligt motion Jo767 (c) yrkande 16 bör man anlägga en helhetssyn på samhällets trafikpolitik och den långsiktiga utvecklingen samt främja miljövänliga transportsystem, som inte rubbar den ekologiska balansen.

Utskottet har tidigare i sitt av riksdagens godkända betänkande över trafikpolitikens mål och inriktning (prop. 1987/88:50 bil. 1, TU 13, rskr. 159) betonat vikten av ett så långt möjligt heltäckande kostnadsansvar för trafiken. Utskottet vill nu – i likhet med föredraganden – fästa särskild vikt vid att trafikslagen belastas med kostnaderna för den miljöpåverkan de ger upphov till. Förutom att denna princip ger en större rättvisa mellan de olika trafikslagen bör den kunna utgöra ett viktigt incitament för att minska trafikens negativa miljöpåverkan. Utsläppen av föroreningar från trafiken måste begränsas för att minska försurningen och för att förbättra miljön för människorna. Även arbetet med att minska förbrukningen av energi inom transportsektorn måste fortsätta. Det är därför viktigt att miljö- och energieffektiva transportlösningar utvecklas och stimuleras. Inriktningen bör också vara att på sikt övergå till alternativa drivmedel.

Trafikutskottet ställer sig – i likhet med jordbruksutskottet – därmed

bakom de övergripande målen för trafikpolitiken på miljöområdet som anges i den trafikpolitiska propositionen. Trafikutskottet har sålunda inte någon erinran mot vad föredraganden anfört om en strategi för en bättre miljö.

Vad som sägs i motion Jo767 (c) överenstämmer i stort med den strategi för en bättre miljö på trafikområdet som trafikutskottet ansluter sig till. Den bör därför i denna del lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet kan också konstatera att motionerna T89 (m) yrkande 7 och T85 (m) yrkande 3 om trafiken och miljön har en likartad inriktning. De framhåller bl.a. att trafikgrenarna bör belastas med kostnaderna för sin miljöpåverkan. Utskottet kan dock inte ansluta sig till den betoning av biltrafiken som dessa motioner uttrycker. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

I motion T66 (vpk) yrkande 6 anges att riksdagen bör hos regeringen begära ett förslag om att förbjuda *tunga landsvägstransporter över 30 mil*. Bakom detta yrkande ligger en kritisk inställning till propositionen, vars förslag enligt motionärerna kan leda till ytterligare överflyttning av trafik från järnväg till bilar, lastbilar och bussar med ökade avgasutsläpp som följd.

Utskottet anser att krav på säkerhet, god miljö och regional balans skall vara centrala inslag i trafikpolitiken. Det är i hög grad angeläget att skapa sådana villkor för den framtida utvecklingen av inte minst vägtrafiken att de miljö- och hälsoproblem som denna trafik medför kan övervinnas. Fördelar från miljösynpunkt står därför att vinna genom att föra över långväga vägtransporter till järnvägen. Att däremot ange ett maximiavstånd för landsvägstransporter, som föreslås i motionen, ter sig däremot orealistiskt och skulle kunna vara till stor nackdel för de delar av landet där förutsättningar saknas för snabba och direkta vagnslasttransporter med järnväg. En utveckling av kombitrafiken, vilket utskottet förordat i annat sammanhang, är enligt utskottets mening en viktig åtgärd som syftar till att begränsa omfattningen av långväga direkttransporter på landsväg (TU 1987/88:19).

Med hänvisning till det anförda avstyrks motion T66 (vpk) yrkande 6.

Även i motion T215 (vpk) yrkande 6, som behandlar vägnätet i Dalarna, framförs långtgående *krav på överflyttningar av vägtrafik till järnvägstrafik*. Huvuddelen av motionsyrkandet handlar emellertid om att vägstandarden i länet är dålig och att en upprustning av ett antal namngivna vägar därför måste ske. Betydande insatser måste, enligt motionären, göras inom vägområdet. Särskilda vägbyggnads- och vägunderhållsresurser måste därför riktas till länet.

Utskottet har i det föregående uttalat sig för att det ur miljösynpunkt är önskvärt att flytta över långväga lastbilstrafik till järnvägstrafik. Beträffande behovet av vägbyggnadsåtgärder är detta något som bör prövas inom ramen för det decentraliserade planeringssystem som gäller. Härvid beaktas bl.a. miljöfrågorna.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen i nu behandlad del.

2.1 Miljövänligare vägtrafik

Trafikutskottet vill inledningsvis hänvisa till vad som framhålls i jordbruksutskottets yttrande JoU 1987/88:3 y om miljöaspekter på trafikpolitiken. Jordbruksutskottet erinrar om att det i riksdagen är detta utskott som svarar för beredningen av avgasreningsfrågor. Dessa frågor kommer jordbruksutskottet att ta ställning till i samband med behandlingen av den miljöpolitiska propositionen (prop. 1987/88:85). Därvid behandlas också motionsyrkanden om avgasrening, vilka avgivits med anledning av den trafikpolitiska propositionen och som överlämnats till jordbruksutskottet. Trafikutskottets betänkande behandlar i föreliggande avsnitt 2.1 främst frågor om motorutveckling, energieffektivitet och vägtrafikbuller m.m. Dessa frågor återfinns i avsnitten 6.3.1–6.3.3 i den trafikpolitiska propositionen.

I den trafikpolitiska propositionen föreslås att köpare av nya bussar och lastbilar under en frivilligperiod – till dess att lagkrav på förbättrad avgasrening kan ställas – bör stimuleras att anskaffa fordon som uppfyller skärpta avgaskrav. Detta skall ske genom ekonomiskt stöd inom en bidragsram på 450 milj.kr. Behov av medel för detta ändamål uppkommer fr.o.m. budgetåret 1989/90 genom tillämpning av bidragsreglerna på 1990 års modeller vad avser lätta lastbilar och bussar. För tyngre fordon bör bidrag kunna utgå fr.o.m. 1992 års modeller. För att nå effekter också på kort sikt föreslås att ägare till äldre bussar ges bidrag för ombyggnad av motorerna så att de miljöfarliga avgasutsläppen kan begränsas. Vidare föreslås åtgärder som möjliggör att äldre bussar av mindre storlek kan skrotas tidigare. Även för dessa ändamål bör bidrag kunna utgå enligt det statsbidragssystem för stöd till byggande av länstrafikanläggningar som utskottet i sitt betänkande TU 1987/88:20 godtagit.

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

Enligt motion T48 (c) yrkande 7 bör det av regeringen föreslagna stimulansbidraget för miljövänliga fordon få användas också för byte av motorer i befintliga dieselfordon.

Utskottet finner det angeläget att åtgärder vidtas för att begränsa avgasutsläppen och att arbetet med detta sker både på kort och på lång sikt. Det är viktigt att samhället ger besked om framtida kravnivåer för utsläpp så tidigt som möjligt och därvid beaktar den tekniska utvecklingen. Redan nu bör man emellertid frivilligvägen genom stimulansåtgärder få fram fordon med lägre mängd farliga avgasutsläpp än vad dagens fordon har. Utskottet har således inget att erinra mot vad föredraganden anfört om ekonomiska stimulansåtgärder för förbättrad avgasrening på nya lastbilar och bussar.

Utskottet avstyrker därmed motion T66 (vpk) yrkandena 36 och 37.

Utskottet som inte är berett att förorda att bidraget skall få användas för byte av motorer på begagnade dieselfordon avstyrker även motion T48 (c) yrkande 7.

Som tidigare nämnts framhåller föredraganden vikten av att det sker en *begränsning av energiförbrukningen och av skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp*. Den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet bör syfta till en minskning av energiförbrukningen, ett minskat oljeberoende och en övergång till alternativa drivmedel och drivsystem, som på längre sikt kan baseras på inhemska förnyelsebara råvaror. Skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp bör begränsas genom "rening vid källan" och genom att högre miljökrav bör ställas på fordonen.

I motion T416 (vpk) yrkande 2 begärs en satsning på utveckling av nya motortyper, miljövänligare drivmedel och bränslesnåla fordon. I motion T48 (c) yrkandena 4 och 6 efterlyses insatser i form av lagstiftning, ekonomiska stimulanser till bilister, stöd till teknisk forskning samt formulering av krav på biltillverkare i syfte att minimera bilismens inverkan på miljön. I motionen erinras om att Sverige rymmer två internationellt välkända biltillverkare. Det är därför rimligt att Sverige intar en tätposition när det gäller att ta fram nya bränslen och nya motorer. För att främja övergång till renare motorer behövs enligt motionärerna stimulanser och internationella överenskommelser.

Utskottet finner det angeläget att det utvecklas nya motortyper som ger mindre negativ miljöpåverkan än dagens. Det är särskilt utsläppen från dieselmotorerna som inger oro. Även om de senaste årsmodellerna avger utsläpp, som är betydligt mindre hälsofarliga än vad som var fallet med dem som producerades under början av 1980-talet, kvarstår ändå att även de senaste generationerna av dieselmotorer, som finns på marknaden, släpper ut bl.a. mutagena kolväten och partiklar. Särskilda ansträngningar bör därför göras för att stimulera fram en trafik som är mindre miljöfarlig än den dieseldrivna. Detta bör som framhålls i motion T48 (c) bl.a. ske genom internationellt samarbete på forsknings- och utvecklingsområdet. Överenskommelser inom ramen för arbetet i internationella organ kan också visa sig behövligt.

Utskottet vill erinra om att utskottet i sitt betänkande TU 1987/88:20 om bilismen, lastbilstrafiken och vägarna tillstyrkt att anslaget B4. Byggande av länstrafikanläggningar får användas också för utveckling och anskaffande av miljövänliga och energieffektiva fordon för kollektivtrafik. Utskottet vill också hänvisa till att 100 milj.kr. genom riksdagens beslut anvisats till anslaget I5. Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken (prop. 1987/88:50 bil. 1, TU 18, rskr. 202). Även härigenom bör en utveckling av en trafik kunna stimuleras som blir mer miljövänlig än dagens. De försök som hittills gjorts visar på att stora vinster kan uppnås genom modern framdrivningsteknik på bussar, t.ex. med eldrift i olika former, gasdrift, tryckackumulatorer m.m. Genom att en särskild del av anslaget skall användas för utveckling av spårbunden trafik skapas förutsättningar för en ökad energieffektivitet även för detta trafikslag.

Utskottet vill också, i likhet med jordbruksutskottet, erinra om att riksdagen i 1987 års forskningspolitiska beslut anslog närmare 140 milj.kr. under en treårsperiod för FoU rörande alternativa drivmedel, motorer m.m. Sedermera har transportforskningsberedningen, STU och statens energiverk fått i uppdrag att utarbeta program för energirelaterad forskning med anknytning till transportsektorn.

Utskottet finner att syftet med motionerna således till betydande del är tillgodosett. Det innebär att motionsyrkandena bör kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Beträffande frågan om *alternativa drivmedel* hänvisar föredraganden bl.a. till 1985 års riksdagsbeslut om energipolitiken, varvid framhölls att det var angeläget med mer omfattande erfarenheter av användning av alternativa drivmedel genom försök i större skala. Bl.a. mot den bakgrunden tillsattes i mars 1985 en parlamentarisk kommitté (Dir. 1985:14) för att klarlägga förutsättningarna för låginblandning av motoralkoholer i drivmedel m.m. Kommittén överlämnade i december 1986 sitt slutbetänkande (SOU 1986:51) Alkoholer som motorbränsle. Betänkandet har remissbehandlats och bereds för närvarande inom regeringskansliet.

I ett par motioner tas upp frågan om alternativa drivmedel. Enligt motion T69 (vpk) yrkande 1 bör ett långsiktigt forsknings- och åtgärdsprogram startas i syfte att introducera vätgastekniken i Sverige. Vidare anges i yrkande 2 att vätgas som biprodukt inte får ventileras bort utan bör i stället stå till förfogande för kollektivtrafiken. I yrkande 3 begärs förslag i syfte att möjliggöra för kommuner och länstrafikbolag att få statliga lån för kostnader för introduktion av vätgasdrivna fordon. I motion T75 (fp) yrkande 2 begärs stöd för försök med etanol som dieselersättning i stadstrafik. Med hänvisning till avgasproblemen i Malmö och Helsingborg begärs i motion T227 (c) yrkande 1 att dessa kommuner inom några år åläggs att övergå till etanoldrivna bussar i stadstrafiken.

Problematiken kring vätgas som energikälla är som jordbruksutskottet framhåller i sitt yttrande föremål för omfattande diskussion, framför allt utanför Sverige. Trafikutskottet vill tillägga att även transportforskningsberedningen har anslagit medel till en studie beträffande vätgasdrift. Någon ekonomiskt tillfredsställande lösning förutses, enligt vad utskottet erfarit, inte inom överskådlig tid. Frågan om etanol som dieselersättning har som nämnts behandlats av bl.a. motoralkoholkommittén i betänkandet Alkoholer som motorbränsle (SOU 1986:51). Kommittén har där föreslagit att olika tekniska lösningar för alkoholdrift bör prövas och utvärderas. Bl.a. bör tätortsbussar ingå i försöken. Betänkandet har remissbehandlats och bereds för närvarande i regeringskansliet. I detta sammanhang kan noteras att en lägesredovisning beträffande introduktionsproblemen för alternativa drivmedel, utarbetad inom miljö- och energidepartementet, införts som bilaga 4.10 (s. 342 ff) i proposition 1987/88:85 om miljöpolitiken inför 90-talet.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att riksdagen bör lämna utan erinran vad föredraganden anfört om alternativa drivmedel och avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena.

Enligt den trafikpolitiska propositionen skall en del av anslaget B4. Bidrag till byggande av länstrafikanläggningar kunna få användas för att stimulera investeringar i lokal och regional kollektivtrafik som främjar miljö och energieffektivitet. Anslaget skall således kunna användas för anskaffning av nya fordon men också för *avgasrening på äldre bussar*. Bidrag skall således kunna ges för ombyggnader av motorer på äldre tunga dieselbussar samt för tidigarelagd utskrotning av mindre bussar genom snabbare byte av fordon. Dessa båda sistnämnda åtgärder har bedömts ge icke oväsentliga minskningar av avgasutsläppen till måttliga kostnader.

Utskottet lämnar utan erinran vad föredraganden anfört om en sådan statsbidragsgivning.

I motion T79 (m) begärs att riksdagen anslår 80 milj.kr. från anslaget I5. Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken för att möjliggöra en *sänkning av vägtrafikskatten* med 300 kr. för bilar av årsmodell 1989. I motionen hänvisas till att en målsättning bör vara att underlätta inköp av nya bilar. Detta anges vara extra viktigt inför modellåret 1989, då accisrabatten på avgasrenade bilar upphör.

Utskottet finner för sin del det olämpligt att använda anslaget I5: för några andra ändamål än stöd för kollektivtrafiken. Utskottet kan inte ställa sig bakom förslaget att det skall kunna användas för en sänkning av vägtrafikskatten för personbilar. Motionen avstyrks följaktligen.

I den trafikpolitiska propositionen tas också upp *bullerproblem i vägtrafiken*. Föredraganden framhåller vikten av att reducera vägbanebuller och däcksbuller. Även buller från bilar, mopeder och motorcyklar bör minska. Som ett led i detta arbete bör Sverige verka internationellt för skärpta bullernormer för fordon av olika slag.

Utskottet har inte något att erinra mot dessa målsättningar.

2.2 Miljövänligare flygtrafik

I propositionen förordas att åtgärder vidtas för att minska de miljöproblem som härrör från flygtrafiken. Sverige bör verka internationellt för åtgärder som syftar till en övergång till flygplanstyper med lägre buller och med lägre mängder skadliga avgasutsläpp. Luftfartsverket bör utarbeta förslag som syftar till att successivt minska den miljöpåverkan som utsläpp från flygplan förorsakar. Arbetet bör ske i samråd med naturvårdsverket.

För att beakta de samhällsekonomiska marginalkostnader som kan hänföras till inrikesflygets avgasutsläpp föreslås som ett komplement till luftfartsavgifterna att en särskild miljöavgift införs. Utskottet har i sitt betänkande 1987/88:TU 22 tillstyrkt införandet av en sådan miljöavgift.

I motion Jo701 (c) begärs åtgärder mot avgasföroreningar från flygplan. Det hänvisas till att en mycket stor del av kväveoxidutsläppen över Sverige kommer från flygplan. Frågan om krav på avgasrening måste därför tas upp för behandling. Ett förberedande arbete bör inledas med kartläggning av utsläppens sammansättning, totala omfång och effekter på människor och totalmiljö. Forskare och konstruktörer inom flygteknik måste enligt motionären redan nu engageras för att ta fram tekniska lösningar på avgasproblemen.

Beträffande de problem som anförs i motionen vill utskottet hänvisa till vad som sägs i propositionen om luftfartsverkets ansvar för att minska utsläppens miljöpåverkan. Det bör också framhållas att statens naturvårdsverk har enligt vad utskottet erfarit påbörjat en undersökning av den miljöpåverkan som de utsläpp som görs på hög höjd ger upphov till. Av den trafikpolitiska propositionen framgår också att utvecklingen av nya flygplan och flygplansmotorer har lett till en minskning av bullret samt utsläppen av koloxider och kolväten. Däremot har det inte skett en motsvarande reducering av kväveoxidutsläppen. De nordiska miljöministrarna kommer enligt propositionen att i det internationella arbetet verka för att påskynda utvecklingen och införandet av miljövänligare flygplanstyper. Med hänvisning härtill och till det uppdrag luftfartsverket och övriga berörda myndigheter fått att särskilt bevaka hithörande frågor påkallar motionen enligt utskottets mening inte någon åtgärd från riksdagens sida. Den avstyrks följaktligen.

Utskottet lämnar utan erinran vad som anförs i den trafikpolitiska propositionen om en miljövänligare flygtrafik.

2.3 Miljövänligare tågtrafik

I den trafikpolitiska propositionen konstateras att SJ arbetar med ett miljöprogram. Det är framför allt problemen med *bullerstörningar från tågtrafiken* som är besvärande.

Föredraganden anför att järnvägen bör ha lika hög ambition i detta avseende som andra trafikgrenar. Det är därför angeläget att en ambitionsnivå för åtgärder mot buller fastställs. Av propositionen framgår vidare att regeringen har för avsikt att ge SJ i uppdrag att i samråd med statens naturvårdsverk utreda järnvägens miljöeffekter vad gäller buller, vibrationer och nedskräpning från tågtrafik. I uppdraget skall ingå att redovisa förslag till åtgärder.

Utskottet lämnar utan erinran vad som anförs i den trafikpolitiska propositionen om bullerstörningar från tågtrafiken.

I motion T84 (m) yrkande 17 tas upp vissa problem kring järnvägstrafikens miljöeffekter. Enligt motionärerna är *avgasutsläpp från dieseldrivna rälsfordon* hälsofarliga och bidragande till en försämrad miljö. De bör därför reduceras. Det anges också att SJ:s trafik med diesellok och dieseldrivna motorvagnar stimuleras genom att SJ slipper att betala vanliga oljeskatter.

I den trafikpolitiska propositionen behandlas de problem som anges i motionen. Föredraganden framhåller att SJ bör arbeta med att minska utsläppen av luftföroreningarna. Särskilt bör uppmärksammas att de dieseldrivna motorvagnar som allmänt används på de trafiksvaga banorna är mycket energikrävande för sina trafikuppgifter.

Utskottet instämmer i denna bedömning och vill framhålla att inte heller ur miljösynpunkt kan dagens dieseldrivna motorvagnar anses vara lämpliga. De drar sålunda mer än dubbelt så mycket dieselolja per mil som en landsvägsbuss. Det är därför angeläget att det så snart som möjligt tas fram en lättare motorvagn, som kan användas i den lokala och regionala järnvägstrafiken men också på längre sträckor såsom på inlandsbanan.

Utskottet vill i sammanhanget hänvisa till riksdagens beslut att anvisa 100 milj.kr. till Stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken (prop. 1987/88:50 bil. 1, TU 18, rskr. 202). En del av dessa medel skall användas till järnvägsforskning, med inriktning bl.a. på utveckling av en mera energieffektiv och därmed mera miljövänlig motorvagn.

I motionen tas också upp det förhållandet att järnvägstrafiken inte betalar energiskatt, vilket skulle kunna innebära en viss stimulans för SJ att bedriva järnvägstrafik med dieseldrivna fordon.

Utskottet vill för sin del konstatera att järnvägstrafik över huvud taget är befriad från energiskatt, således också den eldrivna trafiken. Någon ekonomisk stimulans åt det ena eller andra framdrivningssystemet föreligger därför inte. Däremot finns det en bristande konkurrensneutralitet så till vida att det inom transportområdet i dag utgår energiskatt endast för den energi som förbrukas inom vägtrafiken. Järnvägstrafik, sjöfart och luftfart är således befriade från energiskatt.

I denna fråga hänvisar föredraganden till att chefen för finansdepartementet tillkallat en kommitté med uppgift att se över den indirekta skattens omfattning och utformning. Enligt direktiven (Dir. 1987:30) skall kommittén behandla bl.a. frågan om energiskattens framtida utformning och frågan om införandet av mervärdeskatt på energiområdet.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandet och lämnar utan erinran vad föredraganden anfört om avgasutsläppen från dieseldrivna rälsfordon.

2.4 Miljövänligare sjöfart

I den trafikpolitiska propositionen framhålls att fortsatt uppmärksamhet bör ägnas sjöfartens vattenföroreningar. Ett annat problemområde är luftföroreningarna från fartygstrafiken. Dessa bör minska. Särskilt nämns de luftföroreningar som kan uppstå då fartyg ligger vid kaj. En strävan bör vara att förse sådana fartyg med elström från land, vilket minskar luftföroreningarna men också bullret.

Utskottet lämnar utan erinran vad föredraganden anfört om en miljövänligare sjöfart.

3 Tätortsmiljö

I den trafikpolitiska propositionen framhålls att trafiktillväxten i landets tre storstadsregioner, Stockholm, Göteborg och Malmö, har utvecklats i en sådan riktning att transportsystemen inte längre förmår klara av de växande transportbehoven. Nyinvesteringar och reinvesteringar i transportsystemen har varit otillräckliga, samtidigt som trafiken ökat. Särskilt allvarligt är det att kollektivtrafiken visat sig otillräcklig med påföljd att biltrafiken ökar. Trängsel, dålig framkomlighet, försämrad trafiksäkerhet och allvarliga miljöstörningar har blivit följden. Miljöproblemen består dels i luftföroreningarnas allmänt försurande inverkan och de hälsofarligt höga föroreningskoncentrationerna i trånga gaturum, dels i bullerstörningar för dem som bor och vistas i storstäderna.

Ansvaret för utformningen av trafik och transporter lokalt och regionalt i

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

En utredning bör enligt propositionen därför tillsättas med uppgift att ta fram ett samlat underlag angående möjligheterna till en begränsning av trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsregionerna. Vidare måste särskilda fordonsåtgärder vidtas i landets tätorter för att skyndsamt begränsa trafikens hälso- och miljöeffekter. Utveckling och anskaffande av miljövänliga tätortsfordon för kollektivtrafik bör stimuleras.

Jordbruksutskottet tillstyrker i sitt yttrande att regeringen tillsätter *en utredning kring storstädernas trafik- och miljöfrågor*. De problem som skall lösas omfattar enligt jordbruksutskottet både åtgärder som bör vidtas på mycket kort sikt och åtgärder som innefattar långsiktiga investeringar. Därför är det angeläget att utredningen arbetar skyndsamt.

Enligt trafikutskottets mening håller miljöproblemen i storstäderna på att ytterligare förvärras. Den år efter år ökade biltrafiken har lett till överbelastningar i vägtrafiksystemet. Miljöproblem som luftföroreningar och försurning, söndervittrande kulturminnesmärken, hälsofarligt höga föroreningskoncentrationer i trånga gaturum och bullerstörningar måste enligt utskottets mening angripas och nedbringas. Kväveoxidutsläppen kommer visserligen att minska efter hand som den katalytiska avgasreningen införs för personbilar, men den pågående tillväxten av biltrafiken riskerar att omintetgöra reduceringen. Härtill kommer att ännu så länge kvarstår problemen med utsläpp av mutagena kolväten och partiklar från den dieseldrivna trafiken.

Som anförs i propositionen är bl.a. de styrmedel som nu finns otillräckliga. Olika former av avgifter för att styra trafikflödet och utgöra den finansiella grunden för investeringar kan behöva aktualiseras. Regeringen har den 5 maj i år tillsatt den i propositionen aviserade utredningen om storstädernas trafik- och miljöfrågor. Utskottet ser positivt på detta. Kraftfulla åtgärder måste vidtas för att minska biltrafiken, framför allt i de större städerna. Samtidigt kommer en utveckling av fordon och drivmedel med låg miljöpåverkan och en utbyggnad av kollektivtrafiksystemet att vara helt nödvändiga.

Enligt motion Jo767 (c) yrkande 16 bör vissa stadskärnor befrias från biltrafik. I särskilt belastade tätorter bör miljöavgifter prövas. Liknande synpunkter förs fram i motion T933 (c), där ett program för att få till stånd en *miljövänligare fordonstrafik i storstäderna* efterlyses.

Utskottet finner att flera av de frågor som tas upp i motionerna kommer att ytterligare beredas inom ramen för den nu tillsatta storstadsutredningen. Motionerna bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T66 (vpk) yrkande 41 begärs förslag till åtgärder för att åstadkomma *en halverad biltrafik i de tätare delarna av städerna*. Resurserna bör i stället satsas på en kollektivtrafik av hög kvalitet.

Som föredraganden framhåller behöver biltrafiken i storstäderna begränsas. Vilka åtgärder som behöver vidtas kommer att belysas av den ovan angivna utredningen. Utskottet är inte berett att förorda att biltrafiken i vissa områden skall halveras. Motionen avstyrks därför i denna del.

I likalydande yrkanden i motionerna T85 (m) yrkande 22 och T89 (m) yrkande 11 krävs att s.k. *trängselavgifter* för trafik i storstädernas centrala delar inte skall införas. Det hänvisas bl.a. till att beskattningen av bilismen redan finansierar direkt och indirekt byggande och drift av vägnätet.

Den fråga som motionärerna tar upp har ett samband med trafikens kostnadsansvar. I den trafikpolitiska propositionen framhålls att vägtrafikens marginalkostnader är betydligt högre i storstadsområdena än i andra delar av landet. Det gäller inte bara kostnaderna för olyckor och försämrad miljö utan också de s.k. trängselkostnaderna. Med dessa menas inte bara den enskilde trafikantens kostnader till följd av låg framkomlighet i trafiknätet utan också de merkostnader som han orsakar för andra trafikanter som får en sämre framkomlighet. Det blir alltså ökade marginalkostnader även för dessa.

Med utgångspunkt i en samhällsekonomisk marginalkostnadsprissättning är det enligt utskottets mening rimligt att beakta även trängselkostnaderna i avgiftssystemet. Utskottet konstaterar att storstadsutredningen har möjlighet att ta upp frågor om olika ekonomiska styrmedel, innefattande även en avgiftssättning med hänsyn till trängselkostnader. Av det anförda följer att motionsyrkandena avstyrks.

I motion T206 (s) påtalas behovet av *tillfällig begränsning av biltrafik i tätorter*. Det skall enligt motionärerna vara möjligt att av hälsovårdsskäl med kort varsel stoppa eller begränsa biltrafiken inom ett tätortsområde. Det anförs att arbetet på att förbättra miljön måste föras på en bred front och på lång sikt. När luftförhållandena akut blir mycket ohälsosamma kan dock snabba åtgärder bli nödvändiga. Några lagliga medel för att tillfälligt begränsa biltrafiken kraftigt finns emellertid inte.

Det är som utskottet ser det ett viktigt problem som motionärerna tar upp. Även om åtgärder vidtas för att begränsa avgasutsläppen kan det vid vissa tillfällen uppstå situationer då det på grund av väderförhållanden, topografi m.m. blir en särskilt hög koncentration av hälsofarliga luftföroreningar. Detta gäller framför allt i storstäderna med deras stora trafikmängder på en koncentrerad yta.

Även efter det att alla personbilar utrustats med modern avgasrening kvarstår betydande luftkvalitetsproblem. Detta hänger bl.a. samman med att många personbilar som är försedda med katalysator kör korta körsträckor och att avgasreningen då fungerar mindre väl. Studier som gjorts för Stockholmsområdet visar att hälso- och miljöproblemen kommer att öka ytterligare, om inte några åtgärder vidtas. För Göteborgsområdet medverkar topografin med regionens starkt kuperade terräng till att problemen med luftföroreningarna förvärras i de trånga dalgångar där de stora trafiklederna går fram. I Malmöområdet medför närheten till kontinenten att mängden luftföroreningar från biltrafiken får ett tillskott till skada för människors hälsa och miljö.

I regeringens miljöpolitiska proposition (prop. 1987/88:85) finns ett förslag till ändring av miljöskyddslagen innebärande att regeringen får förklara ett visst område som miljöskyddsområde. Det innebär att regeringen föreslås få meddela generella föreskrifter inom områden som är särskilt belastade av förorenande och annan miljöfarlig verksamhet. Med det förslaget synes motionärernas önskemål kunna bli tillgodosett. Motionen bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T66 (vpk) yrkande 42 begärs ett införande av *biluthyrning i kommunal eller kooperativ regi*. Staten bör enligt motionärerna stimulera utvecklingen av en sådan verksamhet. Motivet är att även vid en väl utbyggd kollektivtrafik kan det för många människor uppstå behov av att kunna använda bil för resor t.ex. till områden utan kollektivtrafik, vid frakt av varor eller för semesterresor. I stället för att äga en bil bör det kunna finnas en möjlighet att hyra en bil i varje stadsdel.

Enligt vad utskottet erfarit har det gjorts försök att introducera bilandelsföreningar i landet. En sådan förening finns sedan fem år tillbaka i Örebro. Introduktionen av föreningen har beskrivits i en rapport från transportforskningsberedningen (TFB rapport 1984:30). Dåvarande kollektivtrafikberedningen anslog medel till verksamheten och till en utvärdering av densamma.

Några efterföljare synes föreningen emellertid inte ha fått. Verksamheten bedrivs i relativt liten skala med sammanlagt fyra bilar som är tillgängliga för föreningens medlemmar samt även för viss uthyrningsverksamhet till andra.

Några lagliga hinder för att bilda motsvarande föreningar i andra delar av landet finns inte. Utskottet är inte berett att förorda statliga bidrag för att stimulera ytterligare verksamhet med biluthyrning i kommunal eller kooperativ regi. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

I motion T66 (vpk) yrkande 46 begärs att riksdagen hos regeringen begär förslag om *arbetsgivaravgifter och lägesavgifter* för att finansiera kollektivtrafiken.

Motivet för ett införande av arbetsgivaravgifter som ett sätt att finansiera kollektivtrafiken anges vara att god tillgång till kollektivtrafik underlättar för företagen att anställa personal som inte har bil. En sådan avgift bör enligt motionärerna kompletteras med en lägesavgift, vars storlek bestäms utifrån vilket läge ett företag har i förhållande till kollektivtrafiksystemet. Högsta avgift bör betalas av dem som etablerar sig i perifiera lägen. Hög avgift bör emellertid också tas ut av företag i överhettade citybildningar.

Frågan om alternativa finansieringskällor har ingående belysts av dåvarande kollektivtrafikberedningen inom ramen för ett övergripande projekt, Den lokala och regionala kollektivtrafiken om 10–20 år. Därvid behandlades även de båda avgiftssystem som nämns i motionen. Det konstaterades att de skulle kunna användas för att finansiera underskotten för kollektivtrafiken utom i storstadsområdena. Några entydigt positiva effekter av annan art jämfört med nuvarande avgiftssystem förelåg inte.

Som framgår av den tidigare redovisningen förutsätts att den särskilda utredningen kring storstädernas miljöproblem skall analysera olika ekonomiska styrmedel för att åstadkomma framkomlighets- och miljöförbättringar

liksom också olika finansieringskällor för investeringar i trafikleder och kollektivtrafikanläggningar.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

4 Regional miljö

I den trafikpolitiska propositionen framhålls att åtgärder bör sättas in för att åstadkomma bättre efterlevnad av hastighetsgränserna. Vidare bör miljöskäl kunna beaktas vid fastställande av hastighetsgränser för enskilda vägsträckor. I denna sistnämnda fråga aviseras en regeländring så att länsstyrelserna vid sin sammanvägda bedömning av olika faktorer, som är av betydelse vid fastställandet av en hastighetsgräns på en vägsträcka, uttryckligen kan beakta även buller- och luftföroreningseffekterna på denna sträcka.

Med anledning av propositionen föreligger ett antal motioner som kan sägas ha tre olika inriktningar. I några motioner yrkas sålunda på generellt sänkta hastighetsgränser. Det gäller motion Jo767 (c), yrkande 16 i denna del, där det begärs att gränserna bör sänkas från 110 km/tim till 100, resp. från 90 km/tim till 80. Undantag bör dock göras för de minst föroreningsdrabbade Norrlandslänen. Sänkningen motiveras främst av miljöskäl men också av säkerhetsskäl. Med hänsyn till miljön yrkas i motion T410 (c) att hastigheten på vägarna bör vara högst 100 km/tim.

Även i motionerna T66 (vpk) yrkande 34 och T416 (vpk) yrkande 1 begärs att hastigheterna bör sänkas till 100 km/tim på nuvarande 100-vägar och till 80 km/tim på nuvarande 90-vägar. Ytterligare sänkningar kan komma i fråga vid annan tidpunkt.

I motionerna T427 (s) och T27 (s) yrkande 2 förordas sänkning av hastighetsgränserna regionalt, inom västra Sverige resp. inom de mest försurningsdrabbade länen. Även i motion T95 (c), yrkande 11, förordas regionalt inriktade sänkningar av hastigheterna på vägarna.

Enligt motion T85 (m) yrkandena 6 och 7 bör riksdagen begära en översyn av hastighetsgränserna för motorfordon. De bör utformas så att trafikanterna i större utsträckning upplever dem som motiverade. På vissa sträckor bör hastighetsgränserna höjas, på andra sänkas. En generell sänkning av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet bör enligt motionärerna icke ifrågakomma, utan trafikplaneringen bör inriktas på att åstadkomma en jämnare trafikrytm.

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det föreligger ett antal olika uppgifter om hastighetens betydelse för mängden kväveoxidutsläpp. Jordbruksutskottet har i sitt yttrande gjort en sammanställning av ett antal utredningsresultat. I likhet med jordbruksutskottet finner trafikutskottet att en viktig del av förklaringen till att så olika värden redovisas torde ligga i skilda utgångspunkter beträffande efterlevnaden av gällande hastighetsgränser. Naturvårdsverket utgår från den verkan ett fullständigt iakttagande av bestämmelserna skulle få, medan VTI gör vissa antaganden om vilken efterlevnad man *reellt* bör räkna med. Naturvårdsverket och VTI använder även i viss mån olika beräkningsmetoder och olika antaganden om trafikarbetets framtida storlek och fördelning på olika väg- och gatutyper m.m.

Trafikutskottet finner i likhet med föredraganden det angeläget att göra

trafikanterna medvetna om betydelsen av sambandet mellan hastighet, utsläpp och miljöpåverkan. Genom ett mera strikt hållande av hastighetsgränserna kan en minskning av vägtrafikens negativa miljöpåverkan ske.

Sedan den katalytiska avgasreningen genomförts kommer avgasutsläppen att påverkas i mindre utsträckning av hastigheterna. Det informationsarbete som för närvarande pågår bör således inriktas särskilt på nödvändigheten av att på kort sikt anpassa hastigheten på vägarna till gällande fartgränser. En viktig åtgärd blir också som anges i propositionen att länsstyrelserna föreslås få möjlighet att vid *fastställande av hastigheten för enskilda vägsträckor* göra sådana avvägningar att – förutom säkerhetsaspekten – även miljöeffekten beaktas. Därmed kan lokala miljöproblem som härrör från höga hastigheter på en vägsträcka begränsas.

Samma bedömning gör jordbruksutskottet i sitt yttrande men vill dock utvidga länsstyrelsernas befogenhet genom att även regionalt betingade faktorer skall kunna ligga till grund för ett beslut om hastighetsbegränsning. Genom samarbete mellan länsstyrelser skall hastighetsnedsättningar kunna ske även över större områden än det enskilda länet. Jordbruksutskottets uppfattning innebär att man tar fasta på de förslag som framförs i motionerna T27 (s) och T427 (s).

Trafikutskottet vill i likhet med föredraganden betona att länsstyrelsens bedömning bör röra sig om enskilda, väl avgränsade sträckor, för vilka avvägningar om en hastighetsbegränsning bör göras. En nedsättning av hastigheten bör enligt utskottet vara ett resultat av en sammanvägd bedömning, i vilken miljöfaktorerna bör vara en av flera utgångspunkter. Det betyder att utskottet ställer sig avvisande till de motioner i vilka det föreslås att länsstyrelserna skall få befogenhet att införa regionalt differentierade hastighetsnedsättningar för hela län eller för flera län tillsammans. De motionsyrkanden som avstyrks är således T27 (s) yrkande 2, T427 (s) och T95 (c) yrkande 11. Utskottet lämnar därmed utan erinran vad som sägs i den trafikpolitiska propositionen om att miljöskäl skall kunna beaktas vid fastställandet av hastighetsgränser för enskilda vägsträckor.

Enligt utskottets mening är väl avpassade hastighetsgränser av central betydelse för att trafikanternas förståelse för skyltade hastighetsgränser skall kunna vinnas. En viktig uppgift är därför att hos trafikanterna inskärpa betydelsen av respekt för hastighetsgränserna. En sådan inriktning har som utskottet ser det större möjlighet att bli framgångsrik än *generellt sänkta hastighetsgränser*. Samma uppfattning har jordbruksutskottet i sitt yttrande. Trafikutskottet vill också hänvisa till det tidigare behandlade förslaget om att länsstyrelserna bör få uttrycklig befogenhet att vid fastställande av hastigheten på en enskild sträcka kunna beakta även buller- och luftföroreningseffekten på sträckan.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandena Jo767 (c) yrkande 16 såvitt nu är i fråga, T410 (c), T66 (vpk) yrkande 34, och T416 (vpk) yrkande 1 om generellt sänkta hastighetsnedsättningar.

Vad utskottet anfört innebär att syftet med motion T85 (m) yrkande 6 tillgodoses. I detta yttrande framhålls att någon generell sänkning av

hastighetsgränserna inte bör komma i fråga. Motionsyrkandet bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet delar motionärernas mening i motion T85 (m) yrkande 7 att trafikplaneringen bör inriktas på att åstadkomma en *jämnare trafikrytm*. Som kommunikationsministern anför är åtgärder som kan medverka till en lugnare trafikrytm och bättre anpassning till hastighetsgränserna nödvändiga kompletteringar till effektivare avgasrening på fordon och andra långsiktiga åtgärder. Utskottet anser att motionsyrkandet till väsentlig del är tillgodosett med det anförda. Yrkandet bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motionerna T27 (s) yrkande 1 och T202 (fp) yrkande 3 tas upp frågan om *skärpt fartkontroll på vägarna*. Det hänvisas till att om bilisterna strikt skulle hålla hastighetsgränserna skulle utsläppen reduceras högst avsevärt. I motion T27 (s) framhålls att de personella resurserna för trafikövervakning är otillräckliga.

Utskottet instämmer i motiveringarna för en skärpt fartkontroll och vill i sammanhanget hänvisa till regeringens förslag beträffande medel till drift av statliga vägar. För att minska antalet överträdelser av hastighetsbestämmelserna behöver de tekniska möjligheterna att övervaka bestämmelserna förbättras. För detta behövs utrustning för kontroll av hastigheten.

Utskottet har i sitt betänkande (TU 1987/88:20) tillstyrkt förslaget att av anslaget Drift av statliga vägar anvisa 5 milj.kr. för anskaffning av sådan utrustning och att polisen bör få tillgång till denna för kontroll av hastigheten. Utskottet finner motionsyrkandena i huvudsak vara tillgodosedda och anser att de bör lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

5 Trafikverken och miljön

Enligt propositionen bör trafikverken ges i uppdrag att i samråd med statens naturvårdsverk utreda resp. trafikslags miljöeffekter och ge förslag till åtgärder för att begränsa störningarna. Alla trafikverk bör upprätta beskrivningar av åtgärdernas miljökonsekvenser.

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

Vidare framhålls att utredningar av de olika trafikslagens miljöeffekter bör göras och att miljökonsekvensbeskrivningar av olika åtgärder skall upprättas av alla trafikverk. Bakgrunden är bl.a. att energianvändningen och miljön inom transportsektorn påverkas i hög grad av investeringar i infrastrukturen,

för vilka de statliga trafikverken svarar för en stor andel.

Utskottet anser att riksdagen bör lämna utan erinran vad föredraganden anfört om trafikverken och miljön.

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

Som framgår av den tidigare redovisningen anser föredraganden att det är angeläget att spridningen av kemikalier för avisning av landningsbanor och flygplan minskar. Ett arbete med detta syfte pågår inom luftfartsverket. Enligt vad utskottet erfarit är arbetet för Arlandas del inriktat bl.a. på en anläggning av ett avloppssystem, i vilket kemikalier för avisning kan tas till vara.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet att motionen till väsentlig del är tillgodosedd. Den bör därför lämnas utan särskild åtgärd.

Enligt motion T202 (fp) yrkande 1 bör *tillståndsprövning enligt miljöskyddslagen för vägprojekt* införas. Den praktiska utformningen bör enligt motionen utredas ytterligare. Särskilt bör därvid beaktas Svenska naturskyddsföreningens förslag om att alla vägprojekt skall anmälas till naturvårdsverket, som sedan avgör om tillståndsplikt skall gälla. Ett motsvarande yrkande återfinns i motion T321 (c) yrkande 3, vari efterlyses koncessionsnämndsprövning enligt miljöskyddslagen av planerade motorvägar och andra större trafikleder. Det hänvisas bl.a. till att den samlade effekten av sådana anläggningar ofta är svår att överblicka.

Jordbruksutskottet uttalar i sitt yttrande att det ansluter sig till vad som anförs i motionerna T202 (fp) och T321 (c) om miljöskyddsprövning av väg- och gatubyggnadsföretag. Enligt utskottets mening bör regeringen utreda frågan och snarast återkomma till riksdagen med ett lagförslag med utgångspunkt i miljöskyddsutredningens förslag och de nu berörda motionerna.

Frågan om byggande av allmän väg prövas enligt väglagen (1971:948, omtryckt 1987:459). Bestämmelserna i lagen innebär bl.a. att hänsyn till miljön skall tas vid vägbyggande. Så gäller enligt 4 § att vid väghållning, vilket innefattar byggande av väg, tillbörlig hänsyn skall tas till allmänna intressen, däribland miljöskydd, naturvård och fornminnesvård. Enligt 13 § skall också vid byggande av väg tillses att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet vinns med minsta intrång och olägenhet och utan oskälig kostnad.

Dessa bestämmelser i väglagen har genom flera olika riksdagsbeslut helt nyligen fått ett innehåll som ytterligare främjar miljöintressen.

Sålunda skall en samordning av väglagen ske med den nya plan- och bygglagen (1987:10), PBL, och lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m., NRL, vilka trädde i kraft den 1 juli 1987.

Samordningen innebär att hushållningsbestämmelserna om bl.a. en god miljö i NRL skall tillämpas vid prövning av ärenden enligt väglagen, t.ex. ärenden om arbetsplaner. I förhållande till PBL innebär samordningen bl.a. att en väg inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser i princip inte får byggas i strid mot planen eller bestämmelserna.

Vidare har miljöintressena i samband med vägbyggen i väsentlig mån stärkts genom riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition (prop. 1986/87:135) om ändring av miljöskyddslagen (1964:387). I denna proposition framhålls bl.a. att det från miljösynpunkt är särskilt viktigt att miljökonsekvenserna av ett planerat vägbyggnadsföretag blir belysta på ett så tidigt stadium som möjligt, eftersom det då i allmänhet finns störst möjligheter att vidta effektiva åtgärder till skydd för miljön. Så t.ex. bör möjligheterna att ändra vägens sträckning fortfarande vara ganska stora i de tidiga planeringsskedena. Erfarenheterna visar också att rena skyddsåtgärder vid utformningen av vägen måste övervägas på ett tidigt stadium om bästa resultat skall uppnås. Är redovisningen av miljöeffekterna bristfällig, försvårar det också för miljövårdsmyndigheterna att tillvarata miljöskyddsintressena.

Genom ändring (1987:745) i väglagen har därför gjorts obligatoriskt att miljökonsekvensbeskrivningar skall göras av en arbetsplan för ett vägbygge. Härmed regleras innehållet i arbetsplanen. Föredragande departementschefen betonade att hon hade svårt att tänka sig att en arbetsplan över huvud taget läggs fram som enligt miljökonsekvensbeskrivningen inte är acceptabel från miljösynpunkt.

Genom riksdagsbeslutet kompletterades också väglagen med uttryckliga krav på samråd med de naturvårdsmyndigheter som berörs vid upprättande av arbetsplanen. För att ytterligare förstärka miljöskydds- och naturvårdsintressena i de tidigare planeringsskedena beslöt riksdagen vidare att också upprättandet och fastställandet av de tioåriga flerårsplanerna i fortsättningen skall ske efter samråd med naturvårdsverket och med rätt för verket att överklaga sådana planer.

Utskottet kan konstatera att ändringen i väglagen beslöts av riksdagen så sent som våren 1987 och att en formaliserad ordning med miljökonsekvensbeskrivningar hunnit verka under endast kort tid. Utskottet finner det därför mindre lämpligt att nu börja utreda frågan om koncessionsprövning av vägbyggen. Genom framför allt ändringen i väglagen men också genom tillkomsten av PBL och NRL finns enligt utskottets mening goda förutsättningar för att miljöfrågorna blir allsidigt belysta i vägplaneringens olika faser, såväl vid upprättande av arbetsplaner som vid fastställande av flerårsplaner.

Beträffande de önskemål som framförs i de båda motionerna om tillståndsprövning enligt miljöskyddslagen för vägprojekt vill utskottet därutöver peka på de betydande praktiska problem som därvid skulle uppstå, något som också riksdagen framhållit (prop. 1986/87:135, JoU 25, rskr. 319).

För trafikutskottet framstår det som en betydande risk att en omfattande byråkrati kan uppstå genom att ett och samma vägbyggnadsärende kan komma att överprövas av regeringen enligt tre olika lagbestämmelser, nämligen om skyldighet till prövning hos koncessionsnämnden föreligger eller inte, beträffande koncessionsnämndens beslut och också beträffande vägverkets och länsstyrelsens beslut enligt väglagen om arbetsplanen som sådan. Risk för onödiga förseningar av genomförandet av de ca 100 arbetsplaner som fastställs varje år är således uppenbar. Med anledning av jordbruksutskottets yttrande förutsätter trafikutskottet att regeringen noga

följer och vid lämplig tidpunkt utvärderar den år 1987 beslutade ordningen för miljöfrågornas behandling i samband med de olika planeringsfaser som föregår ett vägbygge. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet de båda motionsyrkandena.

6 Transport av farligt gods

Problemen kring *transporter av farligt gods* har under senare år rönt en allt större uppmärksamhet. Området är komplicerat och svåröverskådligt. Lagstiftningen bygger i stor utsträckning på internationella konventioner. På den statliga sidan är flera olika myndigheter engagerade i arbetet. Dessutom berörs många enskilda organisationer och företag.

Föredraganden gör den bedömningen att det intensifierade arbete som pågår inom ett flertal myndigheter och organisationer för att minska problemen med transporter av farligt gods bör fullföljas.

Utskottet har för sin del inte någon erinran mot vad föredraganden anfört om transporter av farligt gods.

7 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *strategi för en bättre miljö*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 3 och 1987/88:T89 (m) yrkande 7 lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört samt lämnar motion 1987/88:Jo767 (c) yrkande 16 i denna del utan särskild åtgärd,

2. beträffande *tunga landsvägstransporter över 30 mil*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 6;

3. beträffande *krav på överflyttningar av vägtrafik till järnväg*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T215 (vpk) yrkande 6 i denna del,

4. beträffande *stimulanser för inköp av nya bussar och lastbilar*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 7 och 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 36 och 37 lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

5. beträffande *begränsning av energiförbrukningen och av skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört samt lämnar motionerna 1987/88:T48 (c) yrkandena 4 och 6 och 1987/88:T416 (vpk) yrkande 2 utan särskild åtgärd,

6. beträffande *alternativa drivmedel*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T69 (vpk), 1987/88:T75 (c) yrkande 2 och 1987/88:T227 (c) yrkande 1 lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört;

7. beträffande *avgasrening på äldre bussar*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

8. beträffande *sänkning av vägtrafikskatten*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T79 (m),

9. beträffande *bullerproblem i vägtrafiken*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

10. beträffande *en miljövänligare flygtrafik*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:Jo701 (c) lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

11. beträffande *bullerstörningar från tågtrafiken*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

12. beträffande *avgasutsläpp från dieseldrivna rälsfordon*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T84 (m) yrkande 17 lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

13. beträffande *miljövänligare sjöfart*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

14. beträffande *en utredning kring storstädernas trafik- och miljöfrågor*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

15. beträffande *miljövänligare fordonstrafik i storstäderna*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:Jo767 (c) yrkande 16 i denna del och 1987/88:T933 (c) utan särskild åtgärd,

16. beträffande *en halverad biltrafik i de tätare delarna av städerna*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 41,

17. beträffande *trängselavgifter*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 22 och 1987/88:T89 (m) yrkande 11,

18. beträffande *tillfällig begränsning av biltrafik i tätorter*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T206 (s) utan särskild åtgärd,

19. beträffande *biluthyrning i kommunal eller kooperativ regi*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 42,

20. beträffande *arbetsgivaravgifter och lägesavgifter*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 46,

21. beträffande *fastställande av hastigheten för enskilda vägsträckor*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T27 (s) yrkande 2, 1987/88:T95 (c) yrkande 11 och 1987/88:T427 (s) lämnar utan erinran vad föredragande deprtementschefen härom anfört,

22. beträffande *generellt sänkta hastigheter*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:Jo767 (c) yrkande 16 i denna del, 1987/88:66 (vpk) yrkande 34, 1987/88:T410 (c) och 1987/88:T416 (vpk) yrkande 1 och lämnar motion 1987/88:T85 (m) yrkande 6 utan särskild åtgärd,

23. beträffande *jämnare trafikrytm*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T85 (m) yrkande 7 utan särskild åtgärd,

24. beträffande *skärpt fartkontroll på vägarna*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:27 (s) yrkande 1 och 1987/88:T202 (fp) yrkande 3 utan särskild åtgärd,

25. beträffande *trafikverken och miljön*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört,

26. beträffande *miljön vid Arlanda flygplats*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:Jo714 (s) utan särskild åtgärd,

27. beträffande *tillståndsprövning enligt miljöskyddslagen för vägprojekt*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T202 (fp) yrkande 1 och 1987/88:T321 (c) yrkande 3,

28. beträffande *transporter av farligt gods*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen härom anfört.

Stockholm den 10 maj 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Jarl Lander (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Yngve Wernersson (s), Anders Andersson (m), Anneli Hulthén (s) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Strategi för en bättre miljö (mom. 1)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet har" och på s. 7 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Utskottet har – – – (= utskottet s. 6) – – – alternativa drivmedel.

Utskottet vill emellertid ge en delvis annan inriktning för *en strategi för en bättre miljö* än vad som anges i den trafikpolitiska propositionen. Utskottets utgångspunkt är att inom samtliga samhällsområden måste värnandet av miljön prioriteras och då inte minst inom kommunikationsområdet. Ett väl fungerande transportsystem är viktigt för samhällets funktion och utveckling. Detta går mycket väl att kombinera med en framsynt miljöpolitik.

Bilismens negativa miljöpåverkan måste minimeras. Detta kan ske bl.a. genom att uppmuntra förnyelse av bilparken, genom att nyanläggning och underhåll av vägnätet ges hög prioritet, genom att kringfartsleder kring tätorter anläggs, genom att trafikplaneringen inriktas på att undvika stopp och ryckig körning samt genom att i övrigt stimulera en teknisk och

miljövänlig utveckling av bilparken. Den industriella tekniken bör medverka till att ta fram miljövänligare transportmedel.

Vidare vill utskottet framhålla att den enskilda människan måste ta ett ökat miljöansvar. En sådan utveckling underlättas bl.a. av en god ekonomisk utveckling, som t.ex. möjliggör en stor försäljning av nya bilar utrustade med avgasrening.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T85 (m) yrkande 3 och T89 (m) yrkande 7 tillstyrks och att syftet med motion Jo767 (c) yrkande 16 såvitt nu är i fråga till viss del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *strategi för en bättre miljö*

att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 och motion 1987/88:Jo767 (c) yrkande 16 i denna del samt med bifall till motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 3 och 1987/88:T89 (m) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Strategi för en bättre miljö (mom. 1)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet har" och på s. 7 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Trafiken är i dag den dominerande föroreningskällan i tätorterna. Också när det gäller försurningen och långvariga effekter av luftföroreningen är den av stor betydelse.

Ett av målen för en ny trafikpolitik måste därför vara att minska mängden miljöfarliga utsläpp. Miljövänliga och energisnåla motorer och fordon måste utvecklas. För att ytterligare klara minskningen måste alla åtgärder vidtas för att få bort den "onödiga" trafiken. Den övriga trafiken måste förmås att utnyttja effektiva och energisnåla liksom miljövänliga alternativ.

En strategi för en bättre miljö kan enligt utskottets mening sammanfattas i följande punkter:

1. Utveckla miljövänliga bilmotorer.
2. Krav på bästa avgasrenande teknik för lätta resp. tunga lastbilar och bussar bör införas.
3. En förbättrad avgasteknik för den äldre bilparken måste införas.
4. Överför godstransporter till järnväg. Begränsa transittrafiken med bil genom Sverige.
5. Flera "bilfria" stadskärnor. Pröva miljöavgifter för bilismen i särskilt belastade tätorter.
6. Miljöpröva nya trafikanordningar.
7. Sänk hastighetsgränserna.

Trafikens miljöproblem är nu så hotande och fordrar så genomgripande insatser och beslut att frågan om vägtrafikens framtida struktur liksom de krav och begränsningar på bilismen som en lindring av miljöskadorna medför enligt utskottets mening inte kan anstå.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion Jo767 (c) yrkande 16 i denna del tillstyrks och att syftena med motionerna T85 (m) yrkande 3 och T89 (m) yrkande 7 till viss del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *strategi för en bättre miljö*

att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 och motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 3 och 1987/88:T89 (m) yrkande 7 och med bifall till motion 1987/88:Jo767 (c) yrkande 16 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Strategi för en bättre miljö (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet har" och på s. 7 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Propositionen ägnar många sidor text åt miljöfrågorna. Enligt utskottet hjälper det emellertid inte att i ord ange problemen eller att ange målet om radikala förslag till åtgärder saknas. Miljöavsnittet innehåller endast ett konkret förslag.

En grundläggande utgångspunkt för insatser på miljöområdet är enligt utskottets mening att både gods- och persontransporter på landsväg måste minskas. Detta betyder att trafikströmmar i största möjliga utsträckning flyttas över till spårbunden trafik. Bilismen måste minska till fördel för miljövänligare och energisnåla transporter.

Detta behöver inte innebära att trafikvolymen totalt sett begränsas. Däremot måste regering och riksdag ta det övergripande ansvaret för att alla regioners behov av bra trafiklösningar tillgodoses. Koncentrationen av allt fler verksamheter till Stockholms-, Göteborgs- och Malmöregionerna sker på övriga regioners bekostnad och leder samtidigt till allt svårare problem med trafikkaos och hälso- och miljöeffekter som följd i storstadsområdena.

Utskottet kan definitivt inte dela den ideologi och ovetenskapliga utvecklingsoptimism, som tar sig uttryck i begrepp som "intelligenta fordon på intelligenta vägar". Inte heller delar utskottet den syn på bilismen och dess förväntade tillväxt som i propositionen framställs på följande sätt: "Den teknologiska utvecklingen och den fortsatta välståndstillväxten i vårt samhälle leder till att bilismen kommer att växa ytterligare. Bilismen kommer alltså i högsta grad att vara en del av det framtida transportsystemet".

Regeringens uppfattning är oförenlig med de grundläggande hälso- och miljökrav som nu snabbt måste få ett genomslag. Utskottet anser för sin del att utvecklingen kan och måste styras mot ett minskat bilberoende. Detta kan ske med hjälp av en restriktiv lagstiftning i kombination med kraftfulla satsningar på spårbundna trafikslag och kollektivtrafik.

Projekt som Öresundsbron och ScanLink främjar bilismen och leder till en ökning av biltrafiken som leder till en förödelse av skogen, vattnet och luften. Investeringar måste i stället satsas på att bygga ut och rusta upp järnvägen.

Inrikes- och kustsjöfarten är i likhet med spårbundna transporter ett miljövänligt och energisnålt alternativ till tunga landsvägstransporter. Järnväg och sjöfart är därför enligt utskottet de samhällsekonomiskt bästa områdena att utveckla.

Utvecklingen med en snabbt ökande flygtrafik måste stoppas. Som ett medel för att uppnå detta bör ett införande av en flygbränsleskatt övervägas. Detta skulle ytterligare gynna järnvägen.

Hela samhällets planering, med inriktning på regional rättvisa, arbete åt alla, goda bostadsmiljöer osv. måste enligt utskottet utgöra grunden även för en vettig trafikplanering. Såväl tunga landsvägstransporter som personbilismen måste av miljöskäl minskas. Detta blir möjligt när trafikpolitiken sätts in i en helhetssyn som rör samhällsplaneringen i stort. Enligt utskottet är det omöjligt att bedriva en ekologiskt inriktad trafikpolitik med bil- och vägbyggnadsindustrierna som styrorgan. På motsvarande sätt kommer alla goda miljöpolitiska ambitioner att misslyckas om konkurrensen skall släppas än friare än i dag inom transportområdet. De ekonomiskt starka maktgrupper som i dag styrt Sverige in i ett farligt beroende av massbilismen har redan nu ett för stort inflytande. Miljöorganisationernas krav på systemskifte i trafikpolitiken bygger på denna insikt.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionerna T85 (m), T89 (m) och Jo767 (c) i nu behandlade delar.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *strategi för en bättre miljö*

att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 samt med avslag på motionerna 1987/88:T85 (m) yrkande 3, 1987/88:T89 (m) yrkande 7 och 1987/88:Jo767 (c) yrkande 16 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskotte härom anfört,

4. Tunga landsvägstransporter över 30 mil (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "motion T66 (vpk) yrkande 6" bort ha följande lydelse:

Utskottet ser det som positivt att regeringen nu visar 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 utskottet endast ett konkret förslag, nämligen att kommunikationsministern vill anslå pengar för att stimulera till inköp av lastbilar och bussar med förbättrad avgasrening.

En grundläggande utgångspunkt för insatser på miljöområdet är enligt utskottets mening att både gods- och persontransporter på landsväg måste minskas. Detta betyder att trafikströmmar i största möjliga utsträckning flyttas över till spårbunden trafik. Bilismen måste minska till fördel för miljövänligare och energisnåla transporter.

Detta behöver inte innebära att trafikvolymen totalt sett begränsas.

Däremot måste regering och riksdag ta det övergripande ansvaret för att alla regioners behov av bra trafiklösningar tillgodoses. Koncentrationen av allt fler verksamheter till Stockholms-, Göteborgs- och Malmöregionerna sker på övriga regioners bekostnad och leder samtidigt till allt svårare problem med trafikkaos och hälso- och miljöeffekter som följd i storstadsområdena.

Som ett konkret uttryck för denna miljö- och trafikpolitiska inställning bör tunga landsvägstransporter på sträckor över 30 mil förbjudas genom lagstiftningsåtgärder 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.

Regeringen bör snarast återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning i enlighet med utskottets riktlinjer.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) yrkande 6 tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *tunga landsvägstransporter över 30 mil*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Stimulanser till inköp av nya bussar och lastbilar (mom. 4)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet finner" och på s. 9 slutar med "motion T48 (c) yrkande 7" bort ha följande lydelse:

Utskottet finner – – – (= utskottet s. 8–9) – – – yrkandena 36 och 37.

Utskottet finner att en förbättrad avgasteknik även för den äldre bilparken måste införas. Ekonomiska stimulanser bör införas för komplettering med reningsteknik i den befintliga bilparken. Detta kan väsentligt minska utsläppen och kan kombineras med åtgärder för att effektivisera förbränningen.

Detta är särskilt viktigt för dieselfordon med deras stora mängd utsläpp av mutagena kolväten och partiklar. Denna fråga behandlas i motion T48 (c) yrkande 7, där det föreslås att stimulansbidraget skall få användas inte bara för nyanskaffning av miljövänligare fordon utan även för motorbyte i befintliga dieselfordon. Utskottet finner en sådan användning av stimulansbidraget lämplig och framåtsyftande, särskilt för dieseldrivna lastbilar, som kan ha ett högt restvärde även sedan motorn slitits ut.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T48 (c) yrkande 7 tillstyrks och att motion T66 (vpk) yrkandena 36 och 37 avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *stimulanser till inköp av nya bussar och lastbilar*

att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1, med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 7 samt med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 36 och 37 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet finner" och på s. 9 slutar med "motion T48 (c) yrkande 7" bort ha följande lydelse:

Utskottet är av den åsikten att bestämda krav nu måste ställas för att minska luftföroreningarna och försurningen. Det är tillräckligt dokumenterat hur allvarligt läget är för att samhället skall kunna gå till motangrepp.

Mot den bakgrunden anser utskottet det inte vara riktigt att indirekt gynna de redan rika bilföretagen genom att införa ett bidrag på 450 milj.kr. 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.

Utskottet anser att motsvarande summa i stället bör satsas på utveckling av alternativa drivmedel och fordonstyper.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) yrkandena 36 och 37 tillstyrks och att motion T48 (c) yrkande 7 avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

> 4. beträffande *stimulanser till inköp av nya bussar och lastbilar*
> att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1, med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 36 och 37 samt med avslag på motion 1987/88:T48 (c) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Begränsning av energiförbrukningen och av skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp (mom. 5)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

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

Utskottet vill – – – (= utskottet s. 9–10) – – – till transportsektorn.

Sammanfattningsvis anser utskottet att samhället måste vara berett att använda hela medelsarsenalen – lagstiftning, ekonomiska stimulanser till bilister, stöd till teknisk utveckling, krav på fabrikanterna osv. – för att åstadkomma förbättringar av miljön. Det är nödvändigt om bilismen i framtiden skall kunna tillåtas spela en framträdande roll i transportsystemet.

Sverige rymmer två internationellt välkända biltillverkare. Det är därför rimligt att Sverige intar en tätposition när det gäller att ta fram nya bränslen och nya motorer. Sådana framtidssatsningar kommer dock att kräva internationella överenskommelser mellan stater, eftersom hela energi- och transportstrukturen påverkas. Sverige bör i internationella organ verka för gemensamma miljökrav på framtidens motorer. Det bör exempelvis vara möjligt att satsa betydligt mer på eldrift särskilt för servicefordon som körs mycket inom ett begränsat geografiskt område. Det skulle medverka till att minska föroreningarna i våra mest utsatta miljöer. Vad som här sagts om

elbilar är också tillämpligt på gasdrift. Denna skulle också i dag vara användbar för kollektivtrafikens fordon i våra tätorter. Dieselbussar, som i dag ger betydande föroreningar i stora och medelstora städer, bör så snart som möjligt ersättas med miljövänligare fordon.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T48 (c) yrkandena 4 och 6 tillstyrks och att syftet med motion T416 (vpk) yrkande 2 i huvudsak blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

> 5. beträffande *begränsning av energiförbrukningen och av skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp*
> att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 och motion 1987/88:T416 (vpk) yrkande 2 samt med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkandena 4 och 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

8. Begränsning av energiförbrukningen och av skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp (mom. 5)

Viola Claesson (vpk) anser

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

I propositionen ställs upp många vackra mål om en miljövänlig och energieffektiv trafik. De föreslagna åtgärderna är emellertid alldeles otillräckliga, vilket hänger samman med en ensidig inriktning av forsknings- och utvecklingsresurserna mot framför allt vägtrafiksidan.

Vad som enligt utskottets mening är särskilt viktigt är en planmässig satsning på ny teknologi på kommunikationsområdet, vilken gynnar miljövänliga och energisnåla trafiksystem och fordon. Järnvägen måste få motsvarande resurser som landsvägstrafiken.

För att kunna åstadkomma en begränsning av luftföroreningarna är naturvårdsverkets rapport 3379 en viktig utgångspunkt. Tyvärr har faktorer som en kraftig biltrafikökning visat att åtgärdsförslagen är otillräckliga t.o.m. i förhållande till den blygsamma målsättningen om en 30-procentig minskning av kväveoxidutsläppen (1980–1995).

Utskottet, som finner de miljö- och hälsoproblem som vägtrafiken orsakar som klart alarmerande, föreslår som en första åtgärd att omfattningen av vägtransporterna bör minska.

Därutöver bör uttalade krav ställas på fordonstillverkarna i syfte att begränsa utsläppen av kväveoxider från bensindrivna personbilar. Det gäller både nya bilar och de befintliga.

Vidare bör de i aktionsplanen föreslagna kraven för lastbilar och bussar tidigareläggas.

Över huvud taget finner utskottet att samhället på ett helt annat sätt än vad som sägs i den trafikpolitiska propositionen bör medverka till att det sker en målmedveten satsning på utveckling av nya motortyper, miljövänligare drivmedel och bränslesnåla fordon.

Utskottet anser att fler alternativa energikällor och tekniker måste komma

till användning. Vätgasen är ett exempel som kan komma att spela en viktig roll i världens framtida energiförsörjning. Sverige bör enligt utskottet ha en beredskap med inriktning på bl.a. detta alternativ.

De förslag som förs fram i motionerna T69 (vpk) samt T75 (fp) yrkande 2 och T227 (c) yrkande 1 är intressanta. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer den internationella utvecklingen på dessa olika områden.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T416 (vpk) yrkande 2 tillstyrks och att syftet med motion T48 (c) yrkandena 4 och 6 i huvudsak blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

> 5. beträffande *begränsning av energiförbrukningen och av skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp*
>
> att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 och motion 1987/88:T48 (c) yrkandena 4 och 6 samt med bifall till motion 1987/88:T416 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. Alternativa drivmedel (mom. 6)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Problematiken kring" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att arbetet med att minska förbrukningen av energi inom transportsektorn är mycket viktigt. Statens stöd till experiment och fullskaleförsök för att ta fram alternativa drivmedel och användningen av desamma är emellertid alltför litet.

För att kraven på en bättre miljö skall ges ökad tyngd i trafikpolitiken bör konkreta åtgärder vidtas. En sådan åtgärd kan vara att ge klartecken för utökad försöksverksamhet med *etanol* som dieselersättning i bussar för reguljär stadstrafik.

Statligt stöd till användning av etanol kan också ske exempelvis genom skattebefrielse.

Vissa undersökningar ger vid handen att miljöeffekterna av en generell etanolinblandning i bensin under de närmaste tio åren skulle vara väl så bra som den förbättring av miljön som väntas ske genom att nya bilar förses med katalysatorer.

Utskottet finner vidare att de förslag som tas upp i motion T69 (vpk) om introduktion av vätgasteknik är intressanta. Utskottet finner dock att det ännu inte finns underlag för att ur teknisk och ekonomisk synpunkt kunna ta ställning i frågan. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer den internationella utvecklingen på området.

Utskottets ställningstagande innebär att motion T75 (fp) yrkande 2 tillstyrks, att syftet med motion T227 (c) yrkande 1 och motion T69 (vpk) till väsentlig del blir tillgodosett, resp. till en del blir tillgodosett.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till åtgärder som överensstämmer med de riktlinjer som utskottet angivit.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *alternativa drivmedel*

att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 och motionerna 1987/88:T69 (vpk) och 1987:88 T227 (c) yrkande 1 samt med bifall till motion 1987/88:T75 (fp) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Avgasutsläpp från dieseldrivna rälsfordon (mom. 12)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet instämmer" och på s. 13 slutar med "dieseldrivna rälsfordon" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer i denna bedömning och vill framhålla att inte heller ur miljösynpunkt kan dagens dieseldrivna motorvagnar anses vara lämpliga. Den järnvägstrafik som sker på det elektrifierade järnvägsnätet är däremot generellt sett miljövänlig. Samtidigt bör dock betonas att när alltmer kol, enligt regeringens planer, kommer att ersätta kärnkraft för att utnyttjas vid produktion av elkraft kommer denna trafiks negativa inverkan på miljön att öka.

De negativa miljöeffekterna är redan i dag betydande från trafiken på det icke elektrifierade nätet. Åtgärder bör därför vidtas även inom denna del av vårt lands trafikförsörjning i syfte att reducera dess skadliga miljöeffekter. Staten stimulerar SJ:s trafik med diesellok och dieseldrivna rälsbussar genom att företaget slipper att betala sedvanliga oljeskatter. Det bör övervägas om denna ordning bör bestå, bl.a. inom ramen för den nyligen tillsatta utredningen med uppgift att se över den indirekta skattens omfattning och utformning (dir. 1987:30).

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T84 (m) yrkande 17 tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beträffande *avgasutsläpp från dieseldrivna rälsfordon*

att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 och med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkande 17 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. Miljövänligare fordonstrafik i storstäderna (mom. 15)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 14 börjar med "Utskottet finner" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

För att råda bot på de rådande problemen krävs en rad åtgärder. Dit hör insatser för att begränsa privatbilismen genom en stark förbättring av kollektivtrafiken och genom regleringsåtgärder. Samtidigt är det viktigt att den nyttotrafik som är ofrånkomlig görs så miljövänlig som möjligt. För

fordon som i huvudsak rör sig i storstadsområdena borde det vara möjligt med pionjärinsatser med miljövänliga drivmedel.

Regeringen bör därför ta initiativ till ett program för att få nyttofordon i storstadsområdena att gå över till miljövänlig teknik som eldrift, gasdrift, etanol eller metanoldrift. Aktuella fordonstyper är bussar, taxi och distributionsfordon av olika slag. Tänkbara styrmedel är investeringsbidrag, befrielse från energibeskattning, andra skatteförmåner och, efter en övergångstid, miljövänliga motorer som villkor för att använda kollektivfiler. Det finns alltså möjligheter att angripa storstädernas miljöproblem genom många olika åtgärder.

Vad utskottet nu anfört innebär att motion T933 (c) tillstyrks. Genom vad utskottet anfört torde syftet med motion Jo767 (c) yrkande 16 såvitt nu är i fråga till viss del bli tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *miljövänligare fordonstrafik i storstäderna*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T933 (c) och med anledning av motion 1987/88:Jo767 (c) yrkande 16 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. En halverad biltrafik i de tätare delarna av städerna (mom. 16)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Som föredraganden" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

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

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

Målet skall vara att återskapa staden till 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 överröstas av trafikbuller. I bostäderna skall man kunna ha fönstren öppna på somrarna utan att bli störd.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) yrkande 41 tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *en halverad biltrafik i de tätare delarna av städerna*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 41 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 19 slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

På sikt kan kraftiga sänkningar av kväveoxidutsläppen från fordon åstadkommas med tekniska åtgärder och vid nuvarande hastigheter. För att åstadkomma en sådan minskning av utsläppen bör emellertid *generellt sänkta hastigheter* omedelbart genomföras. De förorenade utsläppen från biltrafiken har ett tydligt samband med hastigheten. Vid sidan av miljöfrågorna är det belagt att sänkt hastighet har en dramatiskt sänkande effekt på antalet trafikolyckor med allvarlig utgång.

Enligt utskottets mening bör hastighetsgränserna därför sänkas från 110 km/tim. till 100 resp. från 90 km/tim. till 80. Undantag bör göras för de minst försurningsdrabbade Norrlandslänen.

Sänkningen bör kopplas till en intensiv informationskampanj som motiverar bilförarna att hålla hastighetsgränserna.

En förnyad prövning av vilka hastighetsgränser som ur trafiksäkerhetssynpunkt bör gälla bör ske när hela personbilsparken försetts med katalytisk avgasrening.

Med hänsyn till de uttalanden som finns i motion T85 (m) yrkande 6, att en generell sänkning av hastighetsgränserna icke bör ifrågakomma, avstyrks detta motionsyrkande.

Vad utskottet nu anfört innebär att motion Jo767 (c) yrkande 16 såvitt nu är i fråga, motionerna T66 (vpk) yrkande 34 och T416 (vpk) yrkande 1 tillstyrks och att syftet med motion T410 (c) i allt väsentligt blir tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

> 22. beträffande *generellt sänkta hastigheter*
>
> att riksdagen med anledning av proposition 1987/88:50 bilaga 1 och motion 1987/88:T410 (c), med bifall till motionerna 1987/88:Jo767 (c) yrkande 16 i denna del, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 34 och 1987/88:T416 (vpk) yrkande 1 samt med avslag på motion 1987/88:T85 (m) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

14. Tillståndsprövning enligt miljöskyddslagen för vägprojekt (mom. 27)

Olle Grahn (fp), Hugo Bergdahl (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Utskottet kan" och på s. 22 slutar med "båda motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Personbilars utsläpp kommer att minska kraftigt efter hand som katalytisk

avgasrening införs. Kväveoxidutsläppet från en katalysatorbil beräknas i bästa fall vara i genomsnitt 70 % mindre än vad det är från dagens bilar.

Det dröjer dock till en bit in på 2000-talet innan alla bilar har katalytisk rening. Innan dess kommer trafiken att öka med 40 % enligt prognoserna. Samtidigt ökar utsläppen från lastbilar med ca 25 000 ton per år och från flyget med drygt 40 000 ton enligt gällande trafikprognoser.

För att begränsa skadeverkningarna av kväveoxidutsläppen från kommunikationssektorn räcker det således inte med katalytisk avgasrening. Vad som enligt utskottets mening är särskilt viktigt är att det, i enlighet med vad som framförs i motionerna T202 (fp) yrkande 1 och T321 (c) yrkande 3, sker en miljöskyddsprövning av väg- och brobyggnadsföretag. Utskottet vill också hänvisa till motion Jo26 (vpk) yrkande 19 där det begärs att vägar och trafikleder skall omfattas av miljöskyddslagen. Detta yrkande behandlas av jordbruksutskottet.

De sammanlagda miljöeffekterna av byggande av motorvägar och andra stora trafiksystem är ofta svåra att överblicka. Olika experter har ofta olika uppfattningar. Av den anledningen är det nödvändigt att koncessionsnämnden för miljöskydd får pröva utbyggnaden av t.ex. motorvägar och andra stora trafikleder enligt miljöskyddslagen.

Den praktiska utformningen bör utredas ytterligare, särskilt Naturskyddsföreningens förslag om att alla vägprojekt skall anmälas till naturvårdsverket som sedan avgör om tillståndsplikt skall gälla. I samband med en sådan reform bör också möjligheter införas att tillämpa miljöskyddslagens förbudsbestämmelser.

Vad trafikutskottet nu anfört innebär att utskottet ansluter sig till vad som sägs i jordbruksutskottets yttrande JoU 1987/88:3 y, nämligen att regeringen bör utreda frågan och snarast återkomma till riksdagen med ett lagförslag med utgångspunkt i de båda nu berörda motionsyrkandena och i miljöskyddsutredningens förslag i dess betänkande Bättre miljöskydd II (SOU 1983:20). Trafikutskottets ställningstagande innebär därmed att syftet med motionerna T202 (fp) yrkande 1 och T321 (c) yrkande 3 torde bli tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

> 27. beträffande *tillståndsprövning enligt miljöskyddslagen för vägprojekt*
>
> att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T202 (fp) yrkande 1 och 1987/88:T321 (c) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilda yttranden

1. Strategi för en bättre miljö (mom. 1)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Trafiken utgör en av de dominerande källorna till luftföroreningar. Trafikpolitiken blir därmed nära sammanflätad med miljöpolitiken. Problemen är

störst i tätorterna men betydligt mindre i glesbygden, där biltätheten är låg och avgasutsläppen små.

Avgaserna från fordonstrafiken innehåller en lång rad ämnen med effekter på människors hälsa och på miljön. Långt ifrån alla är klarlagda. Kolväten, dioxiner, partikulära föroreningar som bly, damm och sot är några av de ämnen som orsakar problem. Dessutom skapar vägtrafiken bullerproblem i tätorter och längs stora vägar, liksom flygtrafiken gör det kring de största flygplatserna.

Vi delar utskottets uppfattning att miljöbelastningen från transportsystemet måste minska. Därigenom kan man bidra till att uppfylla sådana grundläggande hälso- och miljökrav som kampen mot luftföroreningar och försurning ställer. Målet måste vara att kraftigt minska de skadliga utsläppen från transportsystemet, begränsa bullerstörningarna och minska fordonens energiförbrukning.

Vi ansluter oss därmed till den allmänna syn på trafikpolitikens utformning i miljöhänseende som utskottet anlägger men vill – i likhet med jordbruksutskottet – ytterligare betona betydelsen av både rening vid källan och infrastrukturella förändringar av trafiksystemen.

2. Begränsning av energiförbrukningen och av skadeverkningarna av trafikens avgasutsläpp (mom. 5)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Av de inhemska föroreningarna från trafiken står vägtrafiken för ca 70 % av kväveutsläppen, mer än 50 % av kolväteutsläppen och en ansenlig del av tungmetallerna.

Riksdagen har slagit fast att kväveutsläppen måste minska med 30 % under perioden 1980–1995. Illavarslande är att utsläppen har ökat under de allra senaste åren bl.a. på grund av vägtrafiken och flygtrafiken. Mätningar visar att minskningen för hela perioden 1980–1995 inte kommer att överskrida 20 %.

Vi vill i sammanhanget erinra om vad som sägs i folkpartiets miljöpolitiska partimotion som behandlas av jordbruksutskottet. I denna motion framhåller vi det nödvändiga i att kväveutsläppen minskar med 50 % under tjugoårsperioden mellan 1980 och fram mot sekelskiftet. Detta kan bl.a. ske genom katalytisk avgasrening även på äldre vägtrafikfordon.

3. En miljövänligare flygtrafik (mom. 10)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anför:

Vi vill – i likhet med utskottet – fästa särskild vikt vid att trafikslagen belastas med kostnaderna för den miljöpåverkan de ger upphov till. Förutom att denna princip ger en större rättvisa mellan de olika trafikslagen bör den kunna utgöra ett viktigt incitament för att minska trafikens negativa miljöpåverkan.

Även flyget bör sålunda betala en miljöavgift som står i proportion till det enskilda flygplanets avgasutsläpp. Vi anser att detta är ett steg i rätt riktning.

Det är angeläget att miljöavgiften är så hög och så utformad att den stimulerar övergången till miljövänligare flygplan. Som vi framhåller i reservation 6 i anslutning till trafikutskottets betänkande TU 1987/88:22 om luftfart är det viktigt att miljöavgiften är differentierad. Vi anser att hela poängen med miljöavgifter går förlorad, om de som anpassat sin utrustning drabbas i samma utsträckning som dem som inte gjort det. Användande av miljöförbättrande motorer och av moderna och mera miljövänliga flygplan bör sålunda medföra lägre avgifter.

4. En miljövänligare flygtrafik (mom. 10)

Viola Claesson (vpk) anför:

I en reservation i anslutning till trafikutskottets betänkande TU 1987/88:13 om trafikpolitikens mål och inriktning har jag framhållit att 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 heller 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 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.

5. Miljön vid Arlanda flygplats (mom. 26)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

Vi delar utskottets bedömning att det är angeläget att spridningen av kemikalier för avisning av landningsbanor och flygplan minskar. Det är tillfredsställande att ett arbete i detta syfte pågår inom luftfartsverket.

Det är också riktigt att en miljöavgift skall få tas ut på flygtrafiken. Avgiften bör som föreslås i motionerna T18 (m) och T83 (m) få användas i sin helhet till miljöförbättrande åtgärder inom luftfartens område. Inkomster av en miljöavgift bör alltså kunna användas direkt till åtgärder som minskar riskerna för miljön vid användning av glykol och urea på flygplatserna.

Sådana problem har uppmärksammats för Arlandas del men gör sig också gällande i anslutning till andra flygplatser i landet.

Jordbruksutskottets yttrande 1987/88:3 y

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

Till trafikutskottet

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

I yttrandet behandlar utskottet följande fristående motioner 1987/88:

Jo701 av tredje vice talman Bertil Fiskesjö (c),

Jo714 av Eva Johansson och Sylvia Pettersson (s),

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

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

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

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

T410 av Alf Svensson (c),

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

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

T933 av Pär Granstedt m.fl. (c),

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

T95 av Mats Odell (c) yrkande 11.

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

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

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

Regeringens förslag

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

Utskottet

Trafikpolitikens mål

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

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

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

föroreningar skall begränsas, nationellt och internationellt, till vad naturen tal.

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

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

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

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

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

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

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

Fordonsutveckling

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Miljövänligare flygtrafik

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

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

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

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

utskottet förslaget om att intäkterna från avgiften skall specialdestineras.

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

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

Miljövänligare tågtrafik

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

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

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

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

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

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

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

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

Storstadstrafiken

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

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

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

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

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

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

Utskottets överväganden

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

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

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

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

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

Regional miljö

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

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

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

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

Utskottets överväganden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverken och miljön

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stockholm den 15 mars 1988

På jordbruksutskottets vägnar

Karl Erik Olsson

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

Avvikande meningar

1. Trafikpolitikens mål

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

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

2. Trafikpolitikens mål

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

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

3. Trafikpolitikens mål

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

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

4. Fordonsutveckling

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

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

5. Fordonsutveckling

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

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

6. Fordonsutveckling

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

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

7. Alternativa drivmedel

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

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

8. Miljövänligare flygtrafik

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

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

9. Miljövänligare flygtrafik

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

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

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

10. Miljövänligare tågtrafik

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

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

11. Miljövänligare tågtrafik

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

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

12. Storstadstrafiken

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

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

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

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

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

13. Storstadstrafiken

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

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

14. Storstadstrafiken

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

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

15. Hastighetsgränserna

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

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

16. Motorvägsbygget i Bohuslän m.m.

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

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning 1
Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet) 2
Motionerna 2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 4
Yttrande från annat utskott 5
Utskottet 5
1 Strategi för en bättre miljö 5
2 Fordonsutveckling 8
2.1 Miljövänligare vägtrafik 8
2.2 Miljövänligare flygtrafik 11
2.3 Miljövänligare tågtrafik 12
2.4 Miljövänligare sjöfart 13
3 Tätortsmiljö 13
4 Regional miljö 17
5 Trafikverken och miljön 19
6 Transport av farligt gods 22
7 Hemställan 22
Reservationer 24
Särskilda yttranden 35
Jordbruksutskottets yttrande JoU 1987/88:3 y om miljöaspekter på trafikpolitiken 38

gotab Stockholm 1988 15278