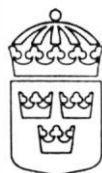


Motion till riksdagen

1988/89: T215

av Olof Johansson m. fl. (c)

Trafikpolitik



Mot.
1988/89
T215

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Centerns mål för trafikpolitiken	3
Långsiktig kommunikationsutveckling	3
Utvecklingen	3
Sverige, Norden och EG	4
Sveriges förbindelser med kontinenten	4
”Just-in-time”	5
Främja miljövänligare trafik	5
Transportrådets roll	7
Järnvägen	7
Investeringar i järnvägen	8
Dubbspårsutbyggnad på Väst kustbanan	9
Utvidga stomjärnvägsnätet	9
Utveckling av länsjärnvägarna	10
Inlandsbanan	10
Köp av järnvägstrafik	11
Länstrafikanläggningar	12
SJ Gods	12
Vagnslasttrafik och industrispår	13
Satsa på vägarnas underhåll	13
Enskilda vägar	15
Storstädernas trafikproblem	15
Transportstöd för Norrland	16
Luftfart	16
Miljövänligare flygtrafik	16
Koncessioner	16
Hemställan	17

I denna partimotion om trafikpolitiken lyfter centern särskilt fram miljöaspekterna på kommunikationssystemet.

Bland annat framförs följande förslag:

- Fram till sekelskiftet bör 40 miljarder kronor satsas på att bygga ut och modernisera järnvägsnätet i Sverige. Finansiering bör ske på lånemarknaden genom att järnvägsobligationer ges ut.
- Bohusbanan och banan mellan Haparanda och Boden skall tillhöra stomjärnvägsnätet för att ge en bättre anknötning till det övriga nordiska järnvägsnätet. En järnvägsbro bör byggas vid Svinesund.
- Inlandsbanans framtid måste säkerställas.
- 70 milj. kr. ytterligare bör anslås för inköp av interregional persontrafik på järnväg.
- 300 milj. kr. bör satsas nästa år på utbyggnad av länsjärnvägarna. 7 milj. kr. ytterligare bör anslås för stöd till länshuvudmännens persontrafik på järnväg.
- Transportrådets miljökompetens måste förstärkas.
- Insatserna för att underhålla och modernisera vägnätet måste förstärkas med 400 milj. kr. Ett tioårsprogram för asfaltering av grusvägarna i länsvägnätet måste tas fram. Redan för nästa år bör 500 milj. kr. avdelas för beläggning.
- 100 milj. kr. ytterligare bör gå till byggande och drift av enskilda vägar.
- Tio procent nybilsrabatt bör införas för bilar som uppfyller särskilt högt ställda miljökrav. Framtagning av alternativa drivmedel måste främjas. Utbyte av dieselmotorer i bussar och lastbilar bör stimuleras.
- Miljöavgifter bör införas också i internationell flygtrafik.
- Sjöfarten, som är energisnål och miljövänlig, bör vara en integrerad del av det svenska transportsystemet. Aktuella sjöfartsfrågor behandlas i en särskild kommittémotion.

Centerns mål för trafikpolitiken

Trafikpolitiken får en alltmer central roll i diskussionen om den framtida miljön. Trafiken är en av våra främsta miljöpåverkare. Föroreningarna från drivmedel – framför allt fossila bränslen – är betydande. Vidare gör själva kommunikationssystemet – vägen, flyplatsen osv. – stora ingrepp i landskapet. Trafiksystemets utformning kan således ha avgörande betydelse för det ekologiska systemets balans.

Centern vill utforma trafikpolitiken så att den leder fram till det samhälle centern vill ha: ett decentraliserat, miljövänligt, mindre sårbart, näringspolitiskt starkt, effektivt och konkurrenskraftigt.

Samhällsforskare talar idag om de tre K:na som villkor för en effektiv regionalpolitik: kunskaper, kreativitet och kommunikationer. De verksamheter som lyder under kommunikationsdepartementet har den största betydelsen för infrastrukturen i vårt land.

Trafiken har en omfattande inverkan på vår miljö- och energipolitik. I en partimotion om miljöfrågorna belyser centern utförligt flera av

trafikens miljöaspekter. En framåsyftande trafikpolitik måste främja miljövänliga transportsystem som inte rubbar den ekologiska balansen. Ur energisynpunkt måste transportsystemet i så stor utsträckning som möjligt baseras på rena och förnyelsebara energikällor.

En framåsyftande trafikpolitik måste beakta beredskaps- och sårbarhetsaspekter. Kommunikationerna måste kunna fungera också när påfrestningar drabbar systemet.

Televerkets snabba utbyggnad av tele- och datatjänster kommer i hög grad att påverka näringslivets struktur och lokalisering. Centerpartiet anser att näringslivet, den offentliga förvaltningen och medborgarna i övrigt skall ha tillgång till telekommunikationer på lika villkor sett över landet som helhet. Detsamma bör gälla postens service.

Transportpolitiken måste utformas så att den främjar ett decentraliserat näringsliv. Goda datakommunikationer, bra vägar och god postservice är nödvändiga för alla företag, oberoende av var de är lokaliserade. I vissa fall gäller detta också tillgång till vagnlasttrafik och/eller industrispår, flygplatser, hamnar och transportstöd.

Trafikpolitiken har en betydelsefull social roll. Kommunikationerna måste utformas så att de medverkar till att skapa goda levnadsförhållanden och bryta isoleringen för enskilda eller grupper av människor.

Riksdagen behandlade våren 1988 mycket ingående frågan om den framtida trafikpolitiken. Detta innebär inte att alla betydelsefulla frågor på detta område har nått ett slutligt avgörande och att de konkreta handlingslinjerna till alla delar är fastlagda. 1988 års trafikbeslut var till betydande delar av principiell karaktär. När man nu går in i ett skede där principerna skall förverkligas möter man ständigt nya frågeställningar som måste lösas. Det beslut riksdagen fattade är mot denna bakgrund inte att se som en slutpunkt för den trafikpolitiska debatten. På många betydelsefulla områden kan tvärtom våren 1988 ses som startpunkten för viktiga diskussioner med vital betydelse för utformningen av det framtida trafiksystemet i vårt land.

Långsiktig kommunikationsutveckling

Utvecklingen

Under de två årtionden som följde omedelbart efter andra världskriget avsattes en relativt stor andel av den svenska bruttonationalprodukten till investeringar i vår infrastruktur, inte minst i våra vägar. Vare sig förr eller senare har vi haft en så målinriktad satsning på vårt vägsystem. Trots detta kan vi konstatera att vi inte lyckats skapa ett sammanhängande stamvägnät av hög standard. Satsningarna räckte inte heller till att rusta våra glesbygdsvägar, som än idag på många håll har samma standard som under 1940-talet.

Sedan början av 1970-talet har dessutom en allt mindre del av landets resurser använts till satsningar på våra vägar. Väginvesteringarnas andel har således sedan 1968 fallit mycket kraftigt. Under de senaste åren har inte mer än cirka en halv procent av BNP avsatts för väginvesteringar, och

då i huvudsak på våra högratifierade vägar. I 1988 års trafikproposition visades att en så låg investeringstakt medför att landets samlade vägkapital redan har börjat att minska. Om den utvecklingen fortsätter kommer det svenska vägkapitalet att minska med en fjärdedel fram till nästa sekelskifte.

Denna utveckling är oroväckande. Inte minst mot bakgrund av den kraftiga trafikutvecklingen vi har och har haft på samma vägnät. Både person- och godstrafiken har ökat mycket kraftigt under efterkrigstiden. Persontrafiken har t.ex. ökat med över 40% sedan 1970. Det enskilda resandet mätt i antal mil per person har ökat från 800 mil per år 1970 till 1 250 mil per år 1987.

Enligt de senaste trafikräkningarna som vägverket utfört är den årliga ökningen av trafiken på vägarna över fem procent de senaste tre åren. Detta innebär att vi redan idag har passerat de prognoser till år 2000 som Transportrådet upprättade för några år sedan, vilket i sin tur indikerar att rörligheten i Sverige ökar både när det gäller människor och gods.

För den framtida utvecklingen går det inte att bara göra prognosmässiga framskrivningar av transportbehoven och de olika transportslagens andel av det totala transportarbetet. Det är istället av stor vikt att planeringen inriktas på att de transportmedel som är bäst ur miljö-, energiåtgångs- och trafiksäkerhetssynvinkel får en ökad andel av kommunikationssektorn. Det är också viktigt att samhällsplaneringen sker utifrån målsättningen att minska transportbehoven.

Sverige, Norden och EG

Inom ramen för det översynsarbete som föregick regeringens trafikpolitiska proposition gavs vissa positionsbestämningar, bl. a. beträffande Sverige och EG. Denna fråga blev dessutom föremål för en egen utredning (DsK 1987:1).

Sveriges beroende av import från och export till Europa, i första hand av högförädlade produkter, har hittills spelat en undanskymd roll i trafikdebatten. Den snabba utvecklingen på informationsteknologins område och utbyggnaden av de snabba nätverken för kommunikation och transporter har ökat EG:s ambitioner att skapa en inre marknad utan gränser i Europa.

Utvecklingen i EG kommer att ha stor betydelse för utvecklingen också i vårt land. Det är därför nödvändigt för oss att vi noga följer utvecklingen och även aktivt deltar i transportdebatten för att nå ekonomisk effektivitet och jämlikhet med EG-länderna.

Det är också viktigt att de nordiska länderna kan samordna sin trafikpolitik för att därefter gemensamt marknadsföra miljövänliga transportsystem. Sverige bör därför ta initiativ i detta syfte i nordiska sammanhang.

Sveriges förbindelser med kontinenten

Under sensommaren 1987 lade de svenska och danska Öresundsbrodelegationerna fram sitt material. Det förslag som deras överväganden ledde fram till var en fast förbindelse för såväl bilar som tåg mellan Malmö och Köpenhamn.

För närvarande pågår ett arbete med att ta fram ytterligare material för att bl. a. belysa ett alternativ med enbart en borrhad järnvägstunnel mellan Malmö och Köpenhamn.

Centern har för sin del tidigare klart avvisat förslag med en bro över Öresund. Miljöpåverkan vad gäller såväl utsläpp från trafiken som ingrepp i landskapet skulle bli helt oacceptabla. Broförslaget innebär också att man för lång tid bygger fast sig i trafiklösningar, som medför en ökad bilism på bekostnad av andra mer energi- och miljövänliga trafiklösningar.

Vi anser således att det fortsatta utrednings- och förhandlingsarbetet om en fast förbindelse helt bör inriktas på alternativ med en borrhad järnvägstunnel.

”Just-in-time”

Transporter av gods enligt den s. k. Just-in-time-principen (JIT) växer i omfattning. JIT innebär att företagen minskar sin lagerhållning av komponenter och insatsvaror för produktionen. I stället förlitar man sig på snabba och säkra transporter från sina leverantörer.

JIT har utvecklats för såväl landsvägstransporter som järnvägstransporter. Detta ställer stora krav på kommunikationssystemen.

Av banverkets anslagsframställning framgår (sid.11) att JIT-systemet gör att allt fler godstransporter går på dagtid, vilket innebär en ökad konkurrens om tillgänglig kapacitet med persontrafiken. Denna konkurrenssituation får inte utvecklas så att det angelägna arbetet på att utveckla persontrafiken på järnväg förhindras.

Den mycket snabba utvecklingen av JIT har emellertid inte föregåtts av någon analys av samhällseffekterna – t. ex. kostnader, energiåtgång, miljöeffekter – vid en mer allmän övergång till detta transport- och produktionssystem.

Det är angeläget att en sådan belysning nu kommer till stånd. Bland annat måste olika typer av sårbarhetsaspekter analyseras, liksom de samhällsekonomiska konsekvenserna. Det bör också övervägas om skattesystemets lagervärderingsregler medverkar till att framkalla företagsekonomiska beslut som leder till samhällsekonomiska kostnader och snedvridna prioriteringar.

Främja miljövänligare trafik

I och med de växande miljöproblemen har förutsättningarna för trafikpolitiken ändrats radikalt under senare år. De skador som uppkommit i naturen i form av bl. a. försurning, skogsskador och döende hav, visar hur farliga vissa föroreningar är för miljön. Dessa miljöskador innebär också enorma kostnader för samhället.

Trafiken står för en stor del av de miljöskadliga föroreningarna, men utsläppen – och därmed belastningen på samhällsekonomin i form av miljöskador och ohälsa för människor – fördelar sig mycket olika mellan de olika trafikmedlen. Detta måste man ta hänsyn i den samhällsekonomiska bedömningen som görs vid beslut om investeringar i olika transportslag.

Det är framför allt vägtrafiken och flyget som svarar för de stora miljöskadliga utsläppen från trafiksektorn. Som exempel kan nämnas att vägtrafiken svarar för 73 procent av koloxidutsläppen i Sverige, 57 procent av kväveoxidutsläppen och 50 procent av utsläppen av kolväten.

Det är mot denna bakgrund centern har drivit kravet på katalytisk avgasrening. Det är viktigt att detta nu följs upp genom skärpta krav på förbättrad rening i den befintliga fordonsparken. Det finns idag tekniska lösningar som kan medverka till att föroreningsnivån sänks avsevärt. I första hand bör ekonomiska stimulanser tillskapas för de bilister som anskaffar reningsutrustning.

Det är också utomordentligt angeläget att arbetet med att ge renare utsläpp från dieselfordon drivs med kraft. Här gäller det att stimulera tekniskt utvecklingsarbete men också att ställa krav som klargör för fordonstillverkarna att samhället inte kommer att acceptera de nuvarande miljöföroreningarna. Stimulans av utvecklingen på detta område är särskilt angelägen. Dieselfordonen kommer att stå för en växande del av föroreningarna när bensinfordonen förses med katalytisk rening.

Sammanfattningsvis anser centern att samhället måste vara berett att använda hela medelsarsenalen — lagstiftning, ekonomiska stimulanser och miljöavgifter, stöd till teknisk utveckling, stöd till alternativa drivmedel, krav på fabrikanterna o.s.v. — för att åstadkomma förbättringar av miljön.

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 idag vara användbar för kollektivtrafikens fordon i våra tätorter. Dieselmotorer, som med dagens teknik ger betydande föroreningar i stora och medelstora städer bör så snart som möjligt ersättas med miljövänligare alternativ.

Centern anser att följande åtgärder bör genomföras:

- Alla bilar som uppfyller bestämda krav på bränsleförbrukning, miljövänlighet och anpassning till förnybara bränslen bör få nybilsrabatt på t. ex. 10% genom reducering av accis och/eller moms.
- Skattefrihet eller skattelättnader för inhemska förnybara bränslen så att industrin och bilisterna vågar göra den kraftfulla satsning som krävs. Vi vill i detta sammanhang ytterligare understryka vårt förslag om fullskalanläggning för framställning av etanol baserad på inhemska råvaror
- Inte bara byte till nya fordon utan också motorbyte i dieselfordon bör stimuleras. Samhällets stödåtgärder bör få användas här för.

Centern har tidigare krävt att TRP skall avskaffas. Denna ståndpunkt har inte vunnit gehör hos riksdagen. Eftersom det finns majoritet för rådets fortbestånd finner vi det angeläget att rådet tillförs erforderlig kompetens på miljöområdet. Detta bör vara en utgångspunkt för den översyn som nu skall ske. Transportrådet bör dessutom ges i uppdrag att ta fram en ny modell för beräkningar av den samhällsekonomiska nyttan av olika investeringar och vid beslut om upphandling av järnvägstrafik.

Det saknas i dag relevanta beräkningsmodeller för att göra en fullständig samhällsekonomisk analys av olika investeringar. Generellt kan man påstå att miljökostnader/miljövinster inte väger tillräckligt tungt. då t. ex. lönsamheten av investeringar i nya järnvägar undersöks.

Järnvägen

En samhällsekonomiskt underbyggd upprustning av spårburen trafik skulle radikalt förbättra järnvägens konkurrenskraft för både passagerare och gods. Oljeförbrukningen inom transportsektorn har ökat med 20% medan den totala oljekonsumtionen minskat med 40% sedan 1973. Det innebär att transportsektorns andel av oljeförbrukningen fördubblats från 18 till 36%. Skulle den nedan föreslagna satsningen bli verklighet ger den en energibesparing om ca 13 TWh, vilket motsvarar 1,5 miljarder kronor i oljeimport. Beträffande miljön försvinner 40000 ton kväveoxid eller 20% av transportsektorns totala kväveoxidutsläpp. Det förtjänar också att påpekas att en överföring av 1% av personbilismen till järnvägen skulle reducera kväveoxidutsläppen med 1000 ton per år.

Målsättningen bör vara att öka SJ:s persontrafik med minst 20–25% och att minst 25–35% av godstrafiken på väg kan styras över till järnväg. Det kräver en aktiv insats ifråga om prissättning, rabatter och marknadsföring.

Det trafikpolitiska beslutet 1988 innebar att det tidigare ansvaret för järnvägarna i landet fördelades på tre parter:

1. Ett banverk inrättades med uppgift att ansvara för själva bannätet.
2. SJ renodlades till att bli ett trafikföretag med ansvar för själva trafiken på det så kallade stomjärnvägsnätet
3. Länshuvudmännen på trafikområdet fick ansvar för persontrafiken på länsjärnvägarna.

Avsikten är att SJ skall kunna finansieras genom de intäkter som trafikutövning ger när en konsolideringsfas har passerats. SJ får också vidgade möjligheter att agera på rent affärsmässiga grunder för att täcka kostnader och investeringar. Därtill kommer att staten av SJ köper trafik av framför allt regionalpolitiska skäl.

Länshuvudmännens trafikarbete finansieras dels genom intäkter i trafikverksamhet genom tillskott från landsting och kommun och i viss mån genom statliga bidrag.

Banverket skall finansiera sin verksamhet med dels avgifter från trafikföretagen, dels direkta statsanslag för den långsiktiga investeringsverksam-

heten i infrastrukturen. Ca tio miljarder är det enligt riksdagsbeslutet tänkt att investeras under en tioårsperiod.

Mot. 1988/89
T215

Investeringar i järnvägen

Miljöskalet talar för att kraftfulla satsningar görs under de närmaste åren för att ge vårt land ett modernt och effektivt järnvägsnät, anpassat till dagens och morgondagens situation. Inför det trafikpolitiska beslutet framfördes en rad projekt, som om de genomfördes skulle kunna bidra till en sådan modernisering. Denna diskussion har fortsatt eftersom riksdagsbeslutet inte innebar något slutligt ställningstagande till vilka projekt som bör genomföras.

Den fortsatta diskussionen har emellertid gjort det än mer tydligt att den medelsram som regeringen då tänkte sig inte ger utrymme för den mycket kraftfulla förnyelse som erfordras om järnvägen som nationellt kommunikationssystem skall kunna hävda sig i framtiden. En summering av de femton nya projekt som i propositionen angavs finnas med i diskussionen slutade på närmare 30 miljarder kronor. Banverket har i sin anslagsframställning pekat på att enbart slutförandet av redan pågående storprojekt (SL-paketet, västkustbanan, norra stambanan samt om- och tillbyggnad i Helsingborg) kommer att ta i anspråk 7,5 miljarder. De fyra projekt som ingår i den av verket högst prioriterade gruppen (fortsatt dubbelspårutbyggnad på västkustbanan, Arlandabanan, Mälardalen och ytterligare spår genom Stockholm) beräknas kosta ytterligare ca 9,5 miljarder. Läget är således att huvuddelen av investeringsutrymmet tas i anspråk av redan pågående projekt. Vid en investeringsnivå i enlighet med riksdagsbeslutet kan därför flera av de mest lönsamma och intressanta projekten för att förnya järnvägsnätet fullbordas först under senare delen av det första decenniet under nästa årtusende.

Enligt centerns mening är det angeläget att riksdagen redan nu klart anger att målsättningen bör vara att betydligt fler storprojekt på järnvägsområdet bör realiseras före sekelskiftet. Investeringsnivån bör ökas till ca 40 miljarder under denna tidsperiod. Riksdagen bör ge regeringen detta till känna som vägledning för det arbete som bedrivs i banverket.

En så kraftig vidgning av investeringsramen, som vi här föreslår, kräver också att frågan om finansieringsformen tas upp till förnyad prövning.

Centern vill ta upp följande förslag:

- Verket får tillgodogöra sig medel från försäljningar av mark och andra anläggningar för nyinvesteringar
- Verket undersöker möjligheterna att genom samverkan med kommuner och landsting och/eller enskilda företag åstadkomma delfinansiering
- Möjligheter bör åstadkommas att finansiera investeringar av denna långsiktiga karaktär genom upplåning.

Kapitalmarknaden visar att det bör vara möjligt att genom emission av järnvägsobligationer finansiera ett betydligt ambitiösare investeringsprogram än vad direktfinansiering via statsbudgeten medger.

I detta sammanhang bör noteras att en ansenlig volym av premie- och sparobligationer – ca 30 miljarder – kommer att förfalla till inlösen

under budgetåret 1989/90. Tiden för introduktion av järnvägsobligationer kan därför anses vara särskilt väl vald. Det är mot denna bakgrund angeläget att riksdagen redan i vår anger en högre ram för investeringar i större järnvägsprojekt till ledning för banverket i arbetet med utredningarna av större nysatsningar. Parallellt med att banverket bereder tekniska frågor och gör kostnadsbedömningar bör regeringen bereda frågan om introduktion av nya finansieringsformer i enlighet med vad som ovan skisserats.

Dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan

På Väst kustbanan genomförs f. n. dubbelspårsutbyggnader enligt den s. k. Nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning. Tidigare har medel avsatts för dubbelspårsutbyggnad på vissa delsträckor.

Fortsatt utbyggnad av dubbelspår på norra delen av västkustbanan tillhör de högst prioriterade nysattningsprojekten enligt banverket.

För detta ändamål har banverket äskat ett anslag på ytterligare 147 milj. kr., vilket dock avvisas av regeringen i budgetpropositionen.

Från centerns sida ser vi det som mycket angeläget att utbyggnaden kan fortsättas utan avbrott, inte minst med tanke på järnvägens möjlighet att konkurrera med en utbyggd och förbättrad E 6.

Utvidga stomjärnvägsnätet

Centern godtog vid riksdagbehandlingen våren 1988 uppdelningen av järnvägsnätet i ett stomlinjenät och ett nät av länsjärnvägar. I fråga om två bansträckor föreslog emellertid centern en annan inplacering. Syftet var att knyta samman det nordiska järnvägsnätet. Det gällde dels Bohusbanan som genom byggande av en järnvägsbro vid Svinesund kan knytas samman med det norska järnvägsnätet och dels banan Boden—Haparanda som har en direkt knytning till det finska järnvägsnätet. Sedan riksdagen beslutade i dessa frågor har Nordiska ministerrådet i november 1988 enats om en ekonomisk handlingsplan kallad "Ett starkare Norden". I denna plan lyfts särskilt gränssamarbetet på Nordkalotten och i Väst-Sverige/Oslo-området fram.

Mot bl. a. denna bakgrund vill centern att två banor, som enligt 1988 års beslut skall överföras till länsjärnvägsnätet, återförs till stomnätet. Det gäller dels Bohusbanan, som bör knytas samman med det norska järnvägsnätet via en bro över Svinesund för att banan skall bli en viktig del av Norges förbindelser med kontinenten, dels banan Boden—Haparanda.

Beträffande Bohusbanan är det nödvändigt att en kraftig satsning görs på järnvägstrafiken i Västsverige. För närvarande passerar nästan 600 långtradare per dygn över den svensk/norska gränsen vid Svinesund. En mycket stor del av dessa är trafik mellan Norge och kontinenten och utnyttjar bara Sverige för transitering. En snabb utbyggnad av kombitrafiken skulle underlätta en snabb överflyttning av transporter från landsväg till järnväg.

Miljösituationen i Västsverige med försurade skogar och döende hav gör det viktigt att en överföring av trafik från landsväg till järnväg kan ske. En utbyggd Bohusbana kan tillsammans med järnvägen till Norge över Dalsland ge erforderlig kapacitet för en sådan överföring. Enligt centerns mening måste därför Bohusbanan ses som en viktig del i det nationella och internationella järnvägsnätet, och skall följaktligen tillhöra stomjärnvägsnätet.

I banverkets planering för framtida nysatsningar bör därför en upprustning av Bohusbanan och en ny järnvägsbro över Svinesund ingå.

Beträffande banan Boden—Haparanda utgör även denna en del i ett internationellt system genom sin direkta knytning till det finska järnvägsnätet. Detta motiverar, enligt centerns uppfattning, att den i Sverige skall tillhöra stomnätet.

Utveckling av länsjärnvägarna

Länshuvudmännens arbete med att utveckla trafiken på de s. k. länsjärnvägarna pågår för närvarande i flertalet län. Diskussionerna har redan lett fram till konkreta resultat i bl. a. Västmanland där trafik inleddes den 9 januari 1989.

Det är angeläget att banverkets investeringsbehov i länsjärnvägarna snarast kan klarläggas. Vi vill i detta sammanhang upprepa vårt krav att anslaget till länsjärnvägarna skall utgöra en särskild delpost, som fastställs av riksdagen under anslaget till länstrafikanläggningar. För budgetåret 1989/90 bör järnvägsdelen fastställas till 300 milj. kr.

I många län finns ett betydande intresse från länshuvudmännens sida att kunna trafikera även delar av stomlinjenätet för att kunna erbjuda framtidsinriktade trafiklösningar. Det är angeläget att riktlinjer för banverkets taxa på stomlinjenätet för länshuvudmännen snarast utformas i syfte att underlätta framväxten av en livskraftig spårbunden lokal och regional trafik.

De medel som i framtiden skall kunna utgå för att stödja länshuvudmännens drift av trafiken skall endast kunna användas till tågtrafik. Någon möjlighet att flytta medlen till busstrafik bör inte finnas.

Inlandsbanan

Det trafikpolitiska beslutet 1988 innebar att inlandsbanan fick en särskild ställning. Den infogades inte i stomjärnvägsnätet men överfördes inte heller till berörda länshuvudmän. Det är enligt centerns mening angeläget att banans ställning snarast klarläggs. Transportpolitiska, försvarspolitiska, regionalpolitiska, näringspolitiska, miljöpolitiska och turistmässiga skäl talar för att banan nu slutgiltigt ges en permanent ställning genom att inordnas i stomjärnvägsnätet.

Att göra det till en uppgift för berörda länshuvudmän att rusta upp denna bana, som utgör en betydelsefull länk i ett nationellt järnvägssystem till modern standard kan inte vara rimligt. Inlandsbanan har stor försvarspolitisk betydelse och rätt utnyttjad kan den få stor betydelse för gods-

transporterna i mellersta och norra Sveriges inland. I stället för att flytta över gods från banan till lastbil, som skett bl. a. i Brunflo och Arvidsjaur, bör man gå den motsatta vägen.

Mot. 1988/89
T215

Köp av järnvägstrafik

SJ och TPR har i dagarna kommit överens om upphandling av icke företagsekonomiskt lönsam men regionalpolitiskt viktig trafik på stomlinjenätet. Staten har skjutit till ca 580 milj. kr. och SJ har förskottat 120 milj. kr. att avräknas mot den avkastning som SJ ska inleverera till staten för år 1993.

Den upphandling som de 120 miljonerna gett möjlighet till kallas i budgetpropositionen "rådrumsbeställningar". Det är knappt ett år sedan riksdagen fastställde omfattningen av stomjärnvägsnätet. I centerns trafikpolitiska motion 1987/88:T48 skrev vi bl.a.: "Den nu föreslagna uppdelningen av järnvägsnätet bör äga giltighet under lång tid och kunna ligga till grund för den framtida järnvägspolitiken. När betydelsen av en bana i kompletteringsnätet växer på grund av strukturförändringar i samhället bör det vara möjligt att genom riksdagsbeslut att föra över den till stomnätet. Om det någon gång eventuellt skulle bli fråga om att föra en bana från stomnätet till kompletteringsnätet måste detta anses vara en åtgärd av sådan betydelse att beslutet bör fattas av riksdagen."

Vi står fast vid denna uppfattning och anser att omfattningen av stomjärnvägsnätet skall ligga fast. Nätet får inte minska.

Vid förhandlingarna mellan SJ och TPR beslöts att följande turer *inte* skulle köpas:

- Nattågstrafiken till övre Norrland: Lapplandspilen och sovvagn Sundsvall – Luleå
- En enkeltur Storlien – Östersund
- Sovtåget till Oslo mellan Kil och Charlottenberg (här räknar transportrådet dock med att SJ och norrmännen skall komma överens om en lösning)
- Fyra dagsturer mellan Jönköping och Nässjö
- Vissa turer på kust-till-kustbanan mellan Kalmar/Karlskrona – Göteborg
- 12 dagsturer Kristianstad – Hässleholm
- 2 dagsturer Östersund – Sundsvall.

Att köpa dessa turer skulle kosta 70 milj. kr. ytterligare. Skall järnvägen kunna konkurrera med landsvägstrafik måste järnvägspolitiken vara positiv och framtidsinriktad. 70 milj. kr. bör alltså anslås ytterligare under H 6.

H 7 gäller Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg. TPR äskar 105 milj. kr. Föredraganden föreslår 97 650 000. Enligt vår uppfattning har TPR aldrig hitintills tagit till för mycket då det gällt satsning på järnvägar. Vi föreslår därför att anslaget under H 7 räknas upp med 7 milj. kr. till 104 650 000 kr.

Regeringen föreslog förra året att ett nytt anslag *B 4. Byggnade av länstrafikanläggningar* skulle inrättas. Regeringen ville ha rätt att fördela medlen på de olika ändamål anslaget skall täcka. Detta blev också riksdagens beslut.

Enligt centerns mening rör den inbördes fördelningen av dessa medel mycket centrala politiska frågeställningar. Det är därför rimligt att riksdagen tar ställning till huvudinriktningen genom att anslaget delas på specificerade delanslag.

Nytt för i år är att pengarna under B 4 även skall användas till länsjärnvägar. Som vi förut upprepade gånger framhållit är elektrifierad järnvägstrafik miljövänligare, energisnålare och betydligt trafiksäkrare än biltrafik. Vi vill därför ge länshuvudmännen en rejäl chans att satsa på sina järnvägar och föreslår att anslaget till länsjärnvägar blir 300 milj. kr. Vid fördelning av medel till statskommunvägar måste miljömässigt fördelaktiga projekt prioriteras.

Anslaget B 4. Byggnade av länstrafikanläggningar bör således enligt centerns mening fördelas på följande delposter:

1. Länsvägar	400 000 000
2. Länsjärnvägar	300 000 000
3. Statskommunvägar	100 000 000
4. Kollektivtrafikanläggningar	300 000 000
5. Miljövänliga trafikmedel	85 000 000
6. Cykelleder	20 000 000

Anslaget bör således uppföras med sammanlagt 1 205 milj. kr.

SJ Gods

En mycket stor samhällsekonomisk potential för järnvägen är ökade gods-transporter. Vi tänker då inte minst på en kraftig utbyggnad av kombitrafiken (väg, järnväg i kombination) som i dag bara utgör ca 10% av SJ:s godstransporter men bör bli 30 – 40% om 10 år. Största delen av dagens bilburna transittrafik bör också kunna gå med tåg.

I övriga Europa är det stopp för en ohämmad expansion av en tung landsvägstrafik. EG-länderna kvoterar transittrafiken på väg. Schweiz och Österrike har direkta restriktioner mot långtradare i form av begränsad vikt och begränsningar av körtider under dygnet. Dessa länder försöker också med hjälp av skattelättnader styra långtradare eller släpen upp på specialbyggda järnvägsvagnar. Sverige är en integrerad del i dessa internationella trafikflöden och måste anpassa sig till omvärldens förutsättningar.

I budgetpropositionen föreslås att 455 milj. kr. anslås till Ersättning till statens järnvägar för utveckling av gods trafik. Vi har inte något emot varken själva anslaget eller summan. Pengarna skall enligt uppgift bl. a. användas till investeringar i terminaler. Samtidigt har SJGods meddelat att man ämnar lägga ned ett 30-tal terminaler. Det betyder att bortsett från sekundärterminalen i Östersund finns det i de inre delarna av Sverige från Karlstad till Gällivare ingen godsterminal. Allt gods på dessa 150 mil

måste alltså forslas med bil söderut till Karlstad, inom Jämtland till Östersund samt från Hoting, Storuman, Arvidsjaur, Gällivare ned till kusten. Om man till detta lägger alla nedläggningshotade terminaler i de tätbefolkade södra delarna av landet, då kan vi verkligen tala om miljöförstöring, vägslitage och energislöseri. Centerpartiet är medvetet om att vissa terminaler kan behöva läggas ned och vissa byggas nya. Vi anser dock inte att det nu skisserade nedläggningsprogrammet bör genomföras i sin helhet. Nya terminaler bör läggas utanför tätorterna av tillgänglighets- och miljöskäl.

Vagnslasttrafik och industrispår

SJ har, som nämnts i budgetpropositionen, fått 455 milj. kr. för kommande budgetår till utveckling av godstrafik. Samtidigt räknar SJ med en kraftig nedläggning av vagnslasttrafik och indragning av industrispår.

Vagnslasttrafik är ca 7–8 gånger energisnålare än lastbilstrafik och i motsvarande grad miljövänligare.

När man nu ger kraftiga subventioner till kombitrafiken men låter vagnslasttrafiken klara sig så gott som utan stöd från staten riskerar man att vagnslasttrafik överförs till kombi. Erfarenheterna av kombitrafiken hittills visar att en hel del är f.d. vagnslasttrafik. Detta är inte önskvärt ur miljösynpunkt, eftersom miljövinster med att en viss långväga lastbilstrafik flyttas över till kombi då äts upp av att vagnslasttrafik blir kombitrafik i ungefär lika stor utsträckning.

Om syftet från statens sida är att erhålla miljövinster borde en del av statens stöd till SJ:s godstrafik gå till att utveckla vagnslasttrafiken så att den kan bibehållas på relativt trafikstarka godstrafikbanor som t. ex. Skövde—Karlsborg, Falköping—Tidaholm, Mellerud—Bengtfors, Armhem—Lilla Edet, Åmål—Svanskog, Bollnäs—Edsbyn, etc.

I stället för att genom "piska och morot" tvinga över vagnslasttrafik till lastbil borde SJ stödja regionalpolitiskt viktig och/eller utvecklingsbar vagnslasttrafik som annars hotas av nedläggning. Stödet till kombitrafiken bör inte få användas till att i första hand lägga om vagnslasttrafik till kombitrafik.

En viktig bit i godstransportflödet är industrispåren. I England t. ex. utgår statsbidrag till industrispår. I Sverige tvingas de ofta till nedläggning genom SJ:s godspolitik. Centerpartiet anser att SJ i stället bör uppmuntra industrispår eftersom godset på dessa industrispår då inte hamnar på vägarna. En satsning på vagnslasttrafik och industrispår innebär alltså en förbättring av miljön och ett mindre vägslitage.

Satsa på vägarnas underhåll

Riksdagen har lagt fast sex delmål för vägpolitiken:

1. Ansvaret för väghållning ska vara lämpligt avgränsat.
2. Vägkapitalet måste säkras.
3. Åstadkomma en god miljö.
4. Trafiksäkerheten måste förbättras.

5. Vagnätet ska bidra till ett effektivt resursutnyttjande.

6. Säkerställa en tillfredsställande standard i landets alla delar, även på det lågtrafikerade vagnätet.

Vägverket har genom beslut den 26 september 1988 fastställt ekonomiska ramar som skall ligga till grund för länsstyrelsernas beslut beträffande investeringar i länstrafikanläggningar — länsvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar — de närmaste åren.

Den fördelning som gjorts överensstämmer enligt centerns mening inte med riksdagens uttalade målsättning att bedriva en aktiv regionalpolitik. Den överensstämmer inte heller med det nyss citerade sjätte delmålet.

Den socialdemokratiska regeringen bedriver en koncentrationspolitik. Den befolkningskoncentration som blir en följd av denna politik tas till intäkt för att lägga största delen av vägmedlen i de tre storstadsregionerna. I stället är det den del av Sveriges befolkning som har ingen eller liten tillgång till någon järnvägstrafik som bäst behöver en upprustning av sina vägar.

Med anledning av vad vi ovan anfört bör riksdagen ge regeringen till känna att kommande fördelningsplan ges en bättre regionalpolitisk profil med en rättvisare fördelning mellan länen.

Diskussionerna i fråga om utvecklingen av det svenska vagnätet har under det senaste året kommit att koncentreras till frågan om den kapitalförstörelse som uppstår till följd av det eftersatta underhållet. Enligt centerns mening måste nu insatser som syftar till att återställa det samlade nationella vägkapitalet ges företräde framför andra åtgärder. Detta kräver att anslagssystemet till byggande och underhåll av vägar ses över och att vissa förändringar görs.

De medel som under senare år anslagits för drift av statliga riksvägar och länsvägar måste anses klart otillräckliga för att för att någon snabb modernisering av vagnätet skall komma till stånd. Det är därför angeläget att ett nytt underhållsbegrepp som samtidigt inrymmer möjligheter till modernisering och bättre standard formuleras. Enligt vår mening bör i detta underhållsbegrepp ingå bland annat följande åtgärder:

1. Asfaltering av grusvägar. Särskilt angeläget är det att de 3 000 mil länsvägar (av sammanlagt 8 000 mil) som nu saknar beläggning kan få sådan. Ett tioårsprogram för sådana insatser bör upprättas. Vi anser att minst 500 milj. kr. skall användas för förstärkning och samtidig beläggning.
2. Bärighetshöjande åtgärder. Tioårsprogrammet för bärighetshöjande åtgärder bör inrymmas i det vidgade underhållsbegreppet.
3. Öka framkomligheten. För att åstadkomma ett jämnare trafikflöde bör insatser göras för att öka framkomligheten exempelvis genom anläggande av stigningsfiler och dubbla filer vid korsningar. Även tydligare och effektivare skyltning kan medverka till att öka såväl framkomlighet som trafiksäkerhet.

Centern har förut kritiserat hur bärighetsanslaget använts. Vägverket påpekar också att detta anslag, som enbart går till broar, inte kommer att bidra till någon nämnvärd förbättring av bärigheten på vägarna. Riskerna

är uppenbara att vägsträckorna på ömse sidor om broarna inte kommer att tåla den ökade belastning bron byggs för.

Ur anslagssynpunkt innebär den av oss föreslagna handlingslinjen att anslagen B 2. Drift av statliga vägar och B 9. Vägverket: Vissa bärighets-höjande åtgärder förs samman till ett anslag förslagvis benämnt B 2. Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar. För budgetåret 1989/90 bör anslaget föras upp med 6 482 milj. kr. vilket innebär en förstärkning med 400 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag. Dessa medel bör framför allt användas för beläggning av grusvägar i länsvägnätet, vilket automatiskt medför en viss bärighetsförstärkning samtidigt som underhållskostnaderna på sikt blir lägre.

Enskilda vägar

Sverige har 7 000 mil enskilda vägar med statsbidrag. Så gott som varenda skogstransport börjar på enskild väg. Skolskjutsar, lantbrukets alla transporter, färdtjänst, oljetransporter, sommarstugeägare och turister skall fram på det enskilda vägnätet.

Den förändring av bidragsnormerna som regeringen genomförde för några år sedan har centern aldrig accepterat. Vi anser att bidragsprocenten bör återställas till vad den var före 1983. Vidare anser centern att det är viktigt att intagningen av nya vägar kan ske i större utsträckning och att bärigheten även på detta vägnät kan ökas. Centern föreslår att ytterligare 100 milj. kr tillförs anslaget B 6.

Storstädernas trafikproblem

I våra tre storstadsområden Stockholm, Göteborg och Malmö bor ca 3 miljoner människor. Den snabba befolkningstillväxten som skett, framför allt i Stockholm, har skapat problem genom ökad trängsel, ökade miljööföroeningar och större krav på utbyggnad av trafikapparaten. Pendlingen är dessutom särskilt markant i dessa områden. En utredning som tillsattes 1988 arbetar just nu med dessa frågor.

Enligt vår uppfattning är det viktigt att mer trafik förs över till det spårbundna nätet från bilar och bussar. Banverket har här en stor uppgift. Exempelvis finns i Göteborg fem järnvägslinjer som går in till Centralen. Ett bättre utnyttjande av dessa genom att förse samtliga med dubbelspår, (i dag finns det bara på västra stambanan), skulle öka möjligheterna till en pendling på spår inom regionen och avlasta vägarna från mycket trafik och därmed ge en bättre miljö. Ur samhällsekonomisk synvinkel skulle ökade investeringar via banverket snabbt bli lönsamma.

Utbyggda parkeringsmöjligheter vid pendelstationerna skulle öka möjligheten för allt fler invånare i våra storstadsregioner att använda sig av kollektivtrafiken.

Det är också viktigt att antalet trafikstopp i den täta storstadstrafiken är så få som möjligt. Numera kan man med elektronikens hjälp få trafiken signalreglerad så den ger färre miljöstörningar. Investeringar i kring- och förbifarter måste prioriteras.

Övergången till andra drivmedel såsom etanol, el och naturgas har särskilt stor betydelse för våra storstadsområden. Regeringen bör därför uppmuntra till att sådana initiativ tages bl. a. genom en annorlunda beskattning på dessa alternativa drivmedel. Satsningar på spårvagnar, trådbussar och anropstaxi bör främjas.

Det är viktigt att se till att arbetsplatser, bostäder och service av olika slag samplaneras bättre och att man därigenom kan minska behovet av trafik. Trafik får aldrig bli ett självändamål utan skall betjäna människor när de behöver förflytta sig. Vi vill i detta sammanhang erinra om vårt förslag om investeringsavgifter i storstadsområdena, vilket kan ge resurser för miljöinsatser i storstäderna på bl. a. trafikområdet.

Transportstöd för Norrland

Under denna rubrik tar föredraganden upp bl. a. persontransportstödet. Centerpartiet anser att även egenföretagare bör omfattas av detta stöd.

Luftfart

Flyget torde vara vårt snabbast expanderade persontransportmedel. Framför allt gäller detta inrikesflyget. Regionalflyget spelar en allt större regionalpolitisk roll.

Det är emellertid viktigt att flyget inte tillåts expandera på andra miljövänligare trafikslags bekostnad.

Miljövänligare flygtrafik

Det är inte bara den kraftiga trafikökningen inom flyget som gör det nödvändigt att granska miljöeffekterna. Dessvärre är det så att flygets andel av luftföroreningarna är avsevärt större än dess andel av trafiken. Det är framför allt utsläppen av kväveoxider och kolväten som är betydande. Det är därför bra att riksdagen har beslutat om miljöavgift på flyget. Detta har centerpartiet krävt i många år.

En allvarig brist är dock att miljöavgiften endast kan läggas på inrikesflyget. Internationella överenskommelser hindrar att avgift tas ut på internationell trafik. Sverige bör därför verka för att denna begränsning i möjligheterna att ta miljöavgift snarast avskaffas.

Koncessioner

Centerpartiet föreslår att de flyglinjekoncessioner som inte utnyttjas av SAS eller Linjeflyg tilldelas andra intresserade flygbolag. Det faktum att det redan finns flygtrafik till en angränsande region skall inte få utgöra hinder. Även helt nya koncessioner bör beviljas i motsvarande fall. Härigenom ökar förutsättningarna att få till stånd flygförbindelser mellan regioner i Sverige men också direkta internordiska flyglinjer.

Med hänvisning till det anförda hemställs

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

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

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

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om förbindelserna över Öresund,

5. att riksdagen hos regeringen begär en analys av hur utvecklingen av Just-in-time-system påverkar samhällsstrukturen med avseende på bl. a. sårbarhet, energiåtgång, miljöeffekter och regional fördelning av arbete och näringsliv samt korrelationen mellan "Just-in-time" och företagsbeskattning,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande insatser genom lagstiftning, ekonomiska stimulanser, stöd till teknisk forskning och formulering av krav på biltillverkare i syfte att minimera bilismens inverkan på miljön,¹⁾

[att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till skattelättnader och stimulanser i syfte att främja övergång till renare motorer i enlighet med vad som anges i motionen,²⁾

[att riksdagen beslutar begära att regeringen verkar för internationella överenskommelser som underlättar utvecklingen av nya fordonsmotorer i enlighet med vad som anges i motionen,³⁾

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

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om förstärkning av transportrådets kompetens på miljöområdet,

8. att riksdagen hos regeringen begär att transportrådet får i uppdrag att utarbeta en ny modell för beräkningar av den samhällsekonomiska nyttan av olika investeringar och vid beslut om upphandling av järnvägstrafik,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande järnvägens roll i det framtida transportsystemet,

10. att riksdagen beslutar att planeringen av investeringar i järnvägens infrastruktur skall inriktas på en omfattning om 40 miljarder fram till år 2000 varvid finansiering söks enligt de riktlinjer som anges i motionen, samt att planeringen föreläggs riksdagen,

11. att riksdagen beslutar öka anslaget D 4 Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar med 147 milj. kr. för fortsatt dubbelspårsutbyggnad på Västkustbanan,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om Bohusbanan,
13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om banan Boden – Haparanda,
14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande banverkets taxesättning i förhållande till länshuvudmännen,
15. att riksdagen beslutar att driftmedel som tillförs länshuvudmännen för järnvägstrafik endast skall få användas för detta ändamål,
16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om Inlandsbanan med bibanor,
17. att riksdagen beslutar att en eventuell framtida flyttning av bana mellan stornätet och kompletteringsnätet skall ske genom riksdagsbeslut,
18. att riksdagen beslutar öka anslaget H 6 Köp av interregional persontrafik på tåg med 70 milj. kr. i enlighet med vad som anförts i motionen,
19. att riksdagen beslutar öka anslaget H 7 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg med 7 milj. kr.,
20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande utveckling av kombitrafik och utveckling av terminaler i hela järnvägsnätet,
21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om vagnlasttrafik och industrispår,
22. att riksdagen beslutar att anslaget B 4 Byggande av länstrafikanläggningar skall uppföras med sammanlagt 1 205 milj. kr., d.v.s. en höjning med 235 milj. kr. utöver regeringens förslag samt att riksdagen fastställer den fördelning av anslaget på delposter som föreslås i motionen,
23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om fördelningen av medel för investeringar i länstrafikanläggningar,
24. att riksdagen beslutar att anslagen B 2 Drift av statliga vägar och B 9 Vägverket Vissa bärighetshöjande åtgärder förs samman till ett anslag benämnt B 2 Drift, underhållning och modernisering av statliga vägar, samt att detta anslag förs upp med 6 482 milj. kr., vilket innebär en förstärkning med 400 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag,
25. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande program för beläggning av länsvägar,
26. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande inriktningen av de bärighetshöjande åtgärderna,
27. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om statsbidrag till enskilda vägar,

28. att riksdagen beslutar att öka anslaget B 6 Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar med 100 milj. kr.,

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

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anføres rörande inriktningen av tillståndsgivning för nya flyglinjer,

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att persontransportstöd för Norrland skall omfatta även egenföretagare i enlighet med vad som anförts i motionen,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om miljöavgifter på internationell flygtrafik.²]

Stockholm den 20 januari 1989

Olof Johansson

Karl Erik Olsson (c)

Görel Thurdin (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Karin Söder (c)

Gunnar Björk (c)

Gunilla André (c)

Pär Granstedt (c)

Börje Hörnlund (c)

Karin Israelsson (c)

Agne Hansson (c)

Per-Ola Eriksson (c)

Larz Johansson (c)

¹ 1988/89: N231

² 1988/89: Sk628

³ 1988/89: Jo751

