

Motion till riksdagen

1987/88: T75

av Börje Stensson och Karl-Göran Biörsmark (fp)

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

I propositionen framhålles att den framtida trafikpolitiken står inför minst fem stora uppgifter. Dessa kan rubriceras enligt följande:

1. Att genom långsiktiga och omedelbara åtgärder kraftigt begränsa trafikens miljöpåverkan.
2. Att minska antalet dödade och skadade i trafiken.
3. Att utveckla infrastrukturen för 2000-talet.
4. Att höja effektiviteten inom såväl transportsystemet som helhet som inom de olika trafikslagen.
5. Att tillförsäkra en tillfredsställande trafikförsörjning i alla delar av landet.

Vi vill till alla delar instämma i vikten av att dessa målsättningar snarast blir riktningsgivande för konkreta åtgärder i den statliga trafikpolitiken.

I vår motion vill vi belysa viktiga trafikfrågor som har en särskild anknytning till vårt eget hemlän, Östergötlands län.

Katalytisk rening

Sverige har över tre miljoner bilar. Tillsammans släpper bilarna ut mer av koloxid, kväveoxider och kolväten än all annan verksamhet i landet. Folkpartiet har motionsvägen sedan början av 1980-talet sökt få hela riksdagens stöd för lag om katalytisk rening på personbilar. Först i slutet av detta årtionde träder sådan lag i kraft för nya bilar. Äldre bilar kommer för lång tid framöver att vara mycket förorenande. Östergötland är ett län med mycket hög intensitet i biltrafiken. Vidare är det ett viktigt jordbrukslän med hög produktion av brödsäd. För många bilister är hastighetsbegränsningar ett rött skynke. Men det är helt klart att bränsleåtgång och föroreningsgrad ökar vid höga hastigheter.

Hastighetsgränser

Åtgärder för att öka efterlevnaden av hastighetsgränser är av stor vikt ur miljösynpunkt, men det har också minst lika stor betydelse för att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Skärpt hastighetsövervakning med nya metoder bör provas. Med hänvisning till att Väg- och Trafikinstitutet är lokaliserat till Linköping borde särskilda undersökningar kunna komma till stånd i sam-

verkan mellan länets vägverk, trafikpolis och länsstyrelsens naturvårdsenhet och VTI. Nedsatta hastigheter med utomordentligt skärpt övervakning och speciella mätningar i natur och vägslitage m. m. skulle åtföljas på tex. sträckan E4 Jönköping—Nyköping.

Mot. 1987/88
T75

Etanol som drivmedel

Arbetet med att minska förbrukningen av energi inom transportsektorn är mycket viktigt. Statens stöd till experiment och fullskaleförsök i att ta fram alternativa drivmedel och användningen av desamma är alltför litet. Gäller i hög grad statsmakernas inställning till motorgas. Vi har i annat sammanhang motionerat om att till Östergötland lokalisera en fullskaleanläggning för tillverkning av etanol som drivmedel.

Etanol kan som drivmedel användas antingen för låginblandning i bensin (5 procent) eller som rnebränsle för dieseldrivna fordon. Låginblandning innebär att en mindre del etanol — i detta fall 5 procent — blandas i bensinen. En sådan inblandning ryms inom svensk och europeisk standard som finns för bensin. I USA blandar man in 10 procent etanol. Som tidigare framhållits kommer jämsides med 1989 års bilmodeller, som enligt lag måste ha katalytisk rening, i 10—15 år en stor del av svensk bilpark köras utan sådan rening.

Vi vill understryka vikten av att genom skattebefrielse, eller på annat sätt, ge statligt stöd till användning av etanol för en bättre miljö. Vissa undersökningar ger vid handen att miljöeffekterna av en generell etanolinblandning i bensin under de närmaste 10 åren skulle vara väl så bra som den förbättring av miljön som väntas ske genom nyregistrerade bilar med katalysatorer.

Kraven på bättre miljö skall ges ökad tyngd i trafikpolitiken enligt regeringens förslag. Då måste konkreta åtgärder till snabbt. En sådan åtgärd kan vara att ge klartecken för utökad försöksverksamhet med etanol som dieselsätsning i bussar för reguljär stadstrafik. Så sker nu i Örnsköldsvik och Göteborg. Sakerligen finns kommuner i Östergötland som skulle kunna vara intresserade av att medverka i sådan försöksverksamhet.

Spårvagnar

Norrköping är en av de få kommuner som har spårbunden trafik på sina gator. För att bibehålla och vidareutveckla sådan spårbunden trafik vore det angeläget med ett större statligt stöd. De samhällsekonomiska miljöbesparingarna är svåra att mäta. Det torde dock stå helt klart att ett garanterat stöd för utveckling av miljövänligare transporter i stadstrafik är långsiktigt lönsamt.

Länsvägarna

I propositionen föreslår kommunikationsministern att anslag till byggande av statliga vägar fördelas på dels riksvägar, dels länsvägar. Viss samordning skall ske för prioritering av länsvägar, statskommunvägar (som inte är riksvägar), länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar. Det har antytts att det samlade anslaget till länsvägar är relativt bra. Ett noggrannare studium ger vid handen att medel till förbättring av länsvägar blir litet.

Det är väldigt många ändamål det "nya" anslaget skall räcka till. Vi menar att i den avvägningen är det av största betydelse att t. ex. de mest perifera delarna av Östergötlands län, som i många budgetår haft låg prioritet vad gäller förbättringar av länsvägar, inte på nytt åsidosätts. I många fall har boende/pendlare dröjt sig kvar på mindre fastigheter i tro på löften om bättre vägar skulle infrias. Det ligger nära till hands att befara att vidgade områden för "länsvägsanslagets" användning ytterligare nerprioriterar avlägsna länsvägar med hänvisning till låg trafikintensitet. Även om länsmyndigheten har att göra de direkta avvägningarna torde skrivningar i riksdagsbehandlingen ha betydelse. Ur regionalpolitisk synpunkt är bra vägar det viktigaste för både boendet och för sysselsättningen.

Mot. 1987/88
T75

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpt hastighetsövervakning,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stöd till alternativa drivmedel,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om spårbunden trafik i stadskärnor,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att länsvägsanslaget i erforderlig utsträckning går till förbättringar av länsvägar i glesbygden.

Stockholm den 1 februari 1988

Börje Stensson (fp)

Karl-Göran Biörsmark (fp)