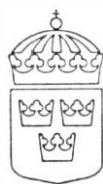


Motion till riksdagen

1987/88:T23

av Åke Wictorsson och Oskar Lindkvist (s)

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



Mot.
1987/88
T23–28

Som en följd av gynnsamma konjunkturer, en positiv välfärdsutveckling och i reala termer låga transportpriser har person- och godstransporterna ökat kraftigt de senaste åren. För storstadsområdena innebar 1970-talet en stagnation för biltrafiken och en kraftig utveckling för kollektivtrafiken. Ökningen var 7 % respektive ca 50 %. Från början av 1980-talet har dock utvecklingen markant förändrats. Således förväntas motsvarande tillväxtfaktorer för detta decennium vara 20 % för biltrafiken respektive endast 5 % för kollektivtrafiken.

Trafikökningarna har skett på ett väg- och spårsystem som i huvudsak tillkommit under en 20-årsperiod från mitten av 1950-talet. De sedan mitten av 1970-talet snabbt ökande behoven av nyinvesteringar har inte kunnat tillgodoses på grund av starkt begränsade investeringsramar.

Med ett fortlöpande slitage och åldrande äventyras anläggningarnas funktion, om inte erforderliga medel tillskjuts för att klara ökande underhållskostnader och ett växande reinvesteringsbehov. Det alltmer tilltagande glappet mellan eftersatta transportsystem och en ökande transportefterfrågan kan t. ex. åskådliggöras med de äldre T-banelinjerna i Stockholm, vilka varken kan attrahera eller möta nya resandeströmmar. Kollektivtrafiksystemets andel av persontrafiken i storstadsregionerna har också visat sig minska.

Biltrafikens miljöstörningar, hög olycksbelastning med en oroande olycksfallsutveckling, dålig framkomlighet och kollektivtrafikens svarigheter att attrahera och möta ett ökande resebehov är yttringar av de alltmer bekymmersamma trafikförhållandena i våra storstadsregioner.

Överbelastningarna på gatunäten medför kostsamma tidsförluster, inte minst för busstrafiken och distributionstrafiken. Biltrafiken söker sig till mindre trafikerade gator, varigenom såväl trafiksäkerhetsproblemen som miljöproblemen sprids även till bostadsområden som man genom olika trafiksaneringsåtgärder försöker skydda. Buller och luftföroreningsproblem berör på detta sätt snarare hela regioner än enstaka gatuavsnitt. Mer än hälften av alla i Sverige som är kraftigt störda av vägtrafikbuller återfinns i storstadsregionernas centrala delar.

Luftföroreningarna i storstadsregionerna har en skadlig inverkan på växtlighet, mark och vatten samt på byggnader och kulturminnen. De höga föroreningskoncentrationerna i trånga gaturum kan också medföra hälsorisker för boende, sysselsatta och trafikanter.

Den nyligen införda avgasreningen av personbilar tillsammans med ett framtida beslut om avgasrening även av dieselfordon kommer att medföra

väsentliga förbättringar men bedöms inte vara tillfyllest för att komma till rätta med luftföroreningsproblemen. I första hand vid ogynnsam väderlek kan det bli aktuellt att vidta långt gående begränsningar av biltrafiken. Varje sådan inskränkning riskerar dock att få andra icke önskade samhällseffekter till följd. Därför måste stora insatser göras för att kunna möta dessa störningar och begränsa de negativa verkningarna.

Konsekvenserna av bristen på resurser för investeringar i transportsystem som förmår att möta storstädernas transportefterfragan blir för var dag allt allvarligare.

Storstadsregionerna har hittills, som en följd av kraven på en regionalpolitiskt rimlig resursfördelning, inte tilldelats de investeringsresurser som en strikt effektivitetsvärdering skulle ge. De regionalpolitiska hänsynen har vidare lett till att nödvändiga vägbyggnadsåtgärder i de yttre delarna av storstadslänen fått stå tillbaka för väginvesteringar i andra delar av landet och i ännu större utsträckning till följd av de inre områdenas eftersläpande behov. Det är därför nödvändigt att se storstadslänen som sammanhängande planeringsområden för den framtida trafikpolitiken.

För att komma till rätta med de redovisade problemen är det nödvändigt att utveckla åtgärdsprogram som gör det möjligt att uppnå målen förbättrad miljö, förbättrad trafiksäkerhet, förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik och förbättrade betingelser för den biltrafik som är nödvändig för regionernas varuförsörjning.

De viktigaste medlen för att uppnå dessa mål är: upprustning och bättre utnyttjande av nuvarande väg- och kollektivtrafiksystem, avlastning av stadskärnorna från sådan trafik som varken har start- eller målpunkt där genom att anordna erforderliga kringfarter, utvecklande av de kollektiva transportmedlen samt skapandet av säkrare och mera attraktiva gång- och cykelvägnät så att privatbilismens tryck på stadskärnorna minskar, skapande av rationella trafiklösningar för den person- och lastbilstrafik till och från stadskärnorna som är nödvändig för att klara varuförsörjningen, vidtagande av direkta miljöskydds- och trafiksäkerhetsåtgärder och utnyttjandet av ekonomiska styrmedel för att uppnå en rimlig avvägning i utnyttjandet av transportsystemen. Det blir med andra ord nödvändigt att anlägga ett helhetsperspektiv på transportsystemen för att åstadkomma samordnade lösningar i storstadslänen.

Enligt den fastställda flerårsplanen för byggande av länsvägar och riksvägar för åren 1988–1997 anslås ca 100 milj. kr. per år för investeringar i statsvägnätet i Stockholms län. Enligt vägverkets förslag till fördelningsplan för bidrag till statskommunvägar och kollektivtjänstgöringar anslås ca 100 milj. kr. i bidrag under samma period. Dessa investeringar är klart otillräckliga för att tillgodose resande- och transportbehoven på ett tillfredsställande sätt. Med hänsyn till rådande trafiksituation bör planerna genomföras i en snabbare takt än vad nuvarande anslag möjliggör. Medlen till AB-län behöver minst fördubblas så att planerna kan genomföras under de närmaste fem åren i stället för under en tioårsperiod.

Effekterna av flerårsplanerna för byggandet av riks- och länsvägar i Stockholms län under perioden 1988–1997 visar att dessa investeringar är extremt lönsamma på det sätt kalkylerna är upprättade. Från trafiksäkerhets synpunkt beräknas 207 färre olyckor per år, vilket värderas till 58 milj. kr. I resti-

derna beräknas en tidsvinst på 3 140 000 timmar per år, vilket värderas till 154 milj. kr. per år. För fordonen beräknas kostnaderna minska med 98 milj. kr. per år. Därtill kommer att ett stort antal personer blir mindre störda av buller och avgaser. Den sammanlagda investeringskostnaden uppgår till 1 996 000 000 kronor, vilket beräknas ge en samhällsekonomisk avkastning av minst 310 milj. kr. per år.

Mot. 1987/88

T23

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av investeringar i transportanläggningar i Stockholms län.

Stockholm den 29 januari 1988

Åke Victorsson (s)

Oskar Lindkvist (s)