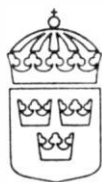


Motion till riksdagen

1987/88:T48

av Olof Johansson m. fl. (c)

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



Mot.
1987/88
T48

Centerns mål för trafikpolitiken

Centern anser att trafikpolitiken måste tillgodose en helhetssyn på samhällsutvecklingen, präglad av god miljö och regional balans. Detta ger ett nära samband med andra politiska områden som hela tiden måste beaktas när trafikverksamheten planeras och utvecklas. Snabba, effektiva och rationella kommunikationer är ett medel att effektivt betjäna och utveckla andra verksamheter. Däremot har transportbehov sällan något egenvärde.

Trafikfrågorna är centrala i samhällsplaneringen. Samhället skall planeras så att transportarbetet kan minimeras vad gäller såväl omfattning som tid och avstånd. En framsynt trafikpolitik skall främja utveckling av lokalsamhället med närhet mellan arbete, bostäder och service.

En framtidsytande trafikpolitik måste inriktas på att effektivt betjäna alla landets delar, dvs. utgöra en av de främsta stöttepelarna för regionalpolitiken. I centerns regionalpolitiska arbete intar därför trafikfrågorna en central plats. Detta kommer bl. a. till uttryck i den regionalpolitiska partimotion vi lagt under den allmänna motionstiden. Trafikpolitiken skall främja regional balans.

Effektiva transporter är nödvändiga för att producera och distribuera varor och tjänster. För näringspolitiken har således kommunikationerna såväl inom Sverige som mellan Sverige och utlandet en stor betydelse vilket måste beaktas i en framsynt trafikpolitik.

Trafiken har en omfattande inverkan på vår miljö- och energipolitik. I en partimotion om miljöfrågorna har centern utförligt belyst flera av trafikens miljöaspekter. En framtidsytande 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 framtidsytande trafikpolitik måste beakta beredskaps- och sårbarhetsaspekter. Kommunikationerna måste kunna fungera också när påfrestningar drabbar systemet.

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. En framtidsytande trafikpolitik måste beakta detta.

I nära nog alla beslut som rör trafikpolitiken måste i allmänhet flera av de ovan nämnda aspekterna vägas in. Inte sällan blir resultatet en kompromiss där målkonflikterna hjälpligt bryggas över. Det är dock viktigt att utvecklingen av kommunika-

tionssystemet inte sker på sådant sätt att någon av de ovan nämnda aspekterna varaktigt och ensidigt missgynnas. Detta gäller särskilt i avvägningen mellan satsningar på olika trafikslag.

För att förverkliga centerns övergripande politiska mål om decentralisering och ekologisk balans är det särskilt viktigt att de regionalpolitiska aspekterna och miljöaspekterna får tillåtas spela en stor roll och ofta avgörande roll när trafikpolitiken skall formuleras. Det är avgörande utgångspunkter för ställningstaganden som presenteras i denna motion.

Långsiktig kommunikationsutveckling

I varje modernt samhälle spelar snabba, effektiva och säkra kommunikationer en växande roll. Det är en naturlig uppgift för framför allt staten, men också för kommunerna, att aktivt främja utvecklingen av goda kommunikationer. De utgör ett av de viktigaste inslagen i landets infrastruktur. På kommunikationsområdet har under åttiotalet betydande investeringar gjorts i utvecklingen av de nya elektroniska kommunikationsnäten. Här har vårt land hållit sig väl framme. Investeringsintensiteten för utvecklingen av de mer traditionella kommunikationslederna — vägar och järnvägar — har samtidigt varit mer blygsamma. Som exempel kan nämnas att televerkets årliga investeringar ligger på 10-miljardernivån medan investeringarna på vägområdet är ca 15—20 % därav. I det svenska järnvägsnätet har investeringarna varit närmast obefintliga under flera decennier.

Det är självfallet viktigt att betydande investeringar sker i nya kommunikationssystem, exempelvis för dataöverföring. Det är emellertid ett misstag att tro att dessa investeringar, mer än i sällsynta fall, kan ersätta de kommunikationer som vägar och järnvägar står för. Det kan till och med vara tvärtom. Utvecklingen av elektroniska kommunikationer leder också till nya kontaktbehov där människor träffas i samtal eller för service. Den moderna varuproduktionen ställer ständigt växande krav på effektiva kommunikationer dels för transport av insatsvaror under själva produktionsprocessen och dels för att snabbt kunna nå kunden ute på en vidare marknad.

Olika kommunikationsgrenar måste självfallet drivas så effektivt som möjligt ur företagsekonomisk synpunkt. Det faktum att kommunikationerna är en av det moderna samhällets viktigaste infrastrukturer innebär att också de samhällsekonomiska aspekterna är mycket betydelsefulla. Även företagsekonomiskt optimala lösningar kan leda till samhällsekonomiska förluster. Slutligen kan kommunikationernas sociala roll inte värderas i ekonomiska termer. När kommunikationssatsningar sker för att främja regional balans grundas dessa på såväl samhällsekonomiska som sociala skäl. Sammanfattningsvis anser centern att kommunikationspolitiken måste ta sin utgångspunkt i såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska och sociala överväganden.

Just-in-time

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

De långsiktiga effekterna på transportsystemet och samhället i övrigt måste analyseras. JIT-principernas inverkan på de olika transportgrenarna måste belysas. Det är också angeläget att sårbarhetsaspekterna analyseras. Lagervärderingsreglernas inverkan i detta sammanhang måste också studeras.

Mot. 1987/88
T48

Miljövänligare trafik

Trafiken är en av våra främsta miljöpåverkare. Själva kommunikationssystemet, vägen, flygplatsen osv., gör stora ingrepp i landskapet. Föroreningarna från drivmedel, framför allt fossila bränslen, är betydande.

De olika trafikslagen är inte neutrala ur miljösynpunkt, tvärtom. Konflikterna mellan utrymmesbehovet för vägar och andra anläggningar för bilismen och behovet av natur och en rekreativevänlig närmiljö för framför allt tätortsbefolkningen växer hela tiden. Trafiken och särskilt bilismen är vår främsta inhemska källa till förorening av luften. 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 i dag 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 fordonsstillverkarna att samhället i längden 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 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. Diesalbussar, som i dag ger betydande föroreningar i stora och medelstora städer bör så snart som möjligt ersättas med miljövänligare fordon.

Centern anser att följande åtgärder bör provas för genomförande:

- ★ 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 påminna om vårt förslag om fullskaleanläggning för framställning av etanol baserad på inhemska råvaror.

- ★ Stimulans till motorbyte i dieselfordon. De föreslagna stödåtgärderna bör få användas härför.

Järnvägarna

Statens järnvägar befinner sig i en svår kris. Symtomen på denna kris har varit uppenbara länge. Det har nu gått så långt att järnvägen som nationellt och vittförgrenat kommunikationssystem i själva verket är hotat. Propåer under det senaste året om att exempelvis lägga ned all persontrafik norr om Sundsvall är ett av många exempel härpå. Andra exempel är att endast 12 % av platserna i personvagnarna är utnyttjade och att de dyra moderna Rc-loken utnyttjas endast till 39 % av sin kapacitet.

Hela efterkrigstiden präglas inte minst i vårt land av en kraftigt expanderande transportsektor. År 1950 svarade järnvägarna för knappa 10 mdr persontransportkilometer. Trafikutvecklingen har därefter minskat. Bilismen svarade för 6 mdr 1950 och är nu uppe i 76 mdr persontransportkilometer. Detta visar att det är bilismen som under de gångna decennierna har stått för den helt överväldigande delen av expansionen. Socialdemokratisk politik under 60-talet och i början av 70-talet har inte förmått påverka utvecklingen. Under 80-talet har den socialdemokratiska regeringens hantering av järnvägsfrågorna präglats av handlingsförlamning. Under några år kring 1980 kunde järnvägens negativa utveckling brytas för en tid. Bl. a. under centerns medverkan i regeringen tillskapades rabatter i persontrafiken som ökade resandet med ca 30 procent och nya moderna vagnar beställdes. Det arbete som då inleddes har emellertid inte fullföljts under den socialdemokratiska regeringstiden. I stället har man inte förrän helt nyligen varit villig att ta tag i den växande järnvägs krisen fastän den varit fullt möjlig att konstatera under en längre tid. SJ:s ekonomiska kris har hela tiden förvärrats och borde har föranlett ett ingripande för flera år sedan.

Enligt centerns mening har järnvägen en mycket viktig roll att fylla också i framtidens transportsystem. I en tid då miljöaspekterna på transportsystemet blir allt mer betydelsefulla framträder framför allt de eldrivna järnvägstransporterna som ett verkligt utvecklingsbart reformalternativ som har framtiden för sig. Detta konstaterande bör utgöra en av grunderna för den framtida trafikpolitiken.

Uppdelning på SJ och banverk

Centern har redan tidigare krävt att SJ skall delas i huvudsak på det sätt som regeringen nu föreslår. Enligt vår mening bör emellertid säkerhetsfunktionerna även fortsättningsvis tillhöra SJ-delen med tanke på deras nära samhörighet med själva tågdriften.

Uppdelning på stamnät och länsjärnvägar

Enligt centerns mening kan den föreslagna uppdelningen av det svenska järnvägsnätet i ett stamnät och ett kompletteringsnät som rätteligen bör kallas länsjärnvägar

accepteras i princip. Denna är bättre än den nuvarande uppdelningen i affärsbane-nät och ersättningsberättigat nät.

Ifråga om två bansträckor vill centern föreslå en annan placering än den rege- ringen presenterat. Bohusbanan kan efter byggande av en järnvägsbro vid Svine- sund knytas samman med det norska järnvägsnätet. Den blir då en viktig del av Norges kontinentförbindelser och bör som sådan rimligen ingå i det svenska nätet av stomjärnvägar. Banan Boden—Haparanda har en direkt knytning till det finska järnvägsnätet vilket motiverar att den i Sverige skall höra till stomnätet.

Med dessa förslag om tillägg till stomnätet vill vi markera vikten av att järnvägs- trafiken planeras i ett nordiskt helhetsperspektiv. Under allmänna motionstiden har vi lagt förslag om Sveriges kontinentförbindelser. Där behandlas bl. a. frågan om järnvägsförbindelserna med Danmark.

Den nu förslagna 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 genom riksdagsbeslut att föra över den till stomnätet. Om det någon gång eventuellt skulle bli fråga om att föra en bana från stomnätet till komplette- ringsnätet måste detta anses vara en åtgärd av sådan betydelse att beslutet bör fattas av riksdagen.

Inlandsbanan ges en särskild status. Trots att banan nu skall drivas i ett särskilt bolag måste enligt centerns uppfattning eventuella förändringar av verksamhetens omfattning beslutas av riksdagen. Centern utgår ifrån att satsningar nu görs som medverkartill att utveckla denna bana till gagn för turism och näringsliv i en mycket utsatt del av vårt land.

Utveckling av länsjärnvägarna

Regeringens förslag innebär att banverket skall ha ansvar för att sköta hela det svenska järnvägsnätet. Persontrafiken på stomjärnvägarna skall drivas av SJ. På kompletteringsnätet skall länshuvudmännen ha trafikeringsrätten. SJ skall ansvara för godstrafiken på hela nätet.

Centern anser att den föreslagna ordningen kan godtas om följande avtalsvillkor, som är ägnade att främja utvecklingen av järnvägstrafiken, kan uppfyllas. Vi gör den bedömningen att länshuvudmännen för närvarande är den trafikanordnare som kan förväntas lägga störst engagemang i utvecklingen av den framtida järnvägstra- fiken på kortare sträckningar av lokal eller regional betydelse. Erfarenheterna från bl. a. Stockholms, Jönköpings och Malmöhus län samt Göteborgsregionen ger konkreta belägg för att denna bedömning är riktig.

Vi anser således att avtalen med länshuvudmännen skall uppfylla följande villkor:

- Det verkliga investeringsbehovet måste snarast klargöras och ligga till grund för framtida medelstilldelning. Inriktningen på standardförbättringarna skall vara att länsjärnvägarna skall erbjuda snabbare och komfortablare resor än bil och buss.
- 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. Längre fram i denna motion föreslår vi ett särskilt stöd till busstrafik på landsbygden.

— Banverket skall vara skyldigt att upprätthålla banan om länshuvudmannen kör det antal dubbelturer per vardag som SJ nu kör, dock minst tre. Regeringens förslag om fem dubbelturer som krav avvisas därför.

— Taxan för länshuvudmannens utnyttjande av banan bör sättas till ett lågt, närmast symboliskt belopp. Den får inte innehålla kvalitetsklassificeringar som innebär att de sämsta bandelarna också blir de dyraste att trafikera för länshuvudmännen.

Det är under förutsättning att dessa villkor kan uppfyllas som centern kan acceptera att länshuvudmännen får ansvar för driften av persontrafiken på kompletteringsnätet. Dessa krav innebär att förutsättningarna att inte bara driva trafiken vidare utan kanske också utveckla den förbättras. Överföringen till länshuvudmännen bör då kunna ske utan att vi riskerar omfattande nedläggningar av bandelar i det kommande kompletteringsnätet.

Investeringar i järnvägens infrastruktur

Som en förberedelse till det beslut om den framtida trafikpolitiken som riksdagen nu skall fatta har en omfattande diskussion kommit igång i hela landet om framtida tänkbara och önskvärda investeringar i järnvägens infrastruktur. Flera av projekten tar sikte på att göra järnvägen som transportsystem modernare och bättre anpassat till landets befolkningsstruktur. Följande investeringsobjekt har enligt propositionen kartlagts och utgör enligt centern ett led i att skapa en modern och effektiv järnvägstrafik i olika delar av Sverige.

(Tabell ur prop sid 123)

Projekt	Milj. kr.
Ostkustbanan (nybyggnad Sundsvall—Luleå)	9 500
Snabbtåg Stockholm—Sundsvall	160
Sälenbanan (elektrifiering och delvis återuppbyggnad Borlänge—Sälen)	740
Bergslagspendeln (elektrifiering och upprustning Ludvika— Västerås)	140
Svealandsbanan (om- och delvis nybyggnad Södertälje— Eskilstuna—Karlstad)	3 200
Bohusbanan (delvis nybyggnad Göteborg—Halden)	1 900
Göteborg—Mellerud—Kornsjö (spårförbättring)	800
Västkustbanan—Nord (dubbelspår Göteborg—Halmstad)	2 100
Västkustbanan—Syd (dubbelspår Halmstad—Malmö)	1 300
Götalandsbanan (nybyggnad Borås—Tranås)	4 500
Kust till kustbanan (upprustning Göteborg—Kalmar/Karlskrona)	200
Blekinge kustbana (elektrifiering och upprustning Karlskrona— Kristianstad)	470
Malmö—Ystad (elektrifiering)	45
Arlandabanan (nybyggnad)	1 300
Mälardalensbanan (om- och delvis nybyggnad Stockholm—Västerås— Örebro)	2 800
Summa	29 155

Vid en mera omfattande inventering av järnvägsnätet kan en rad andra investeringar också bli angelägna att pröva för genomförande.

Det är rimligt att anta — med tanke på järnvägens krissituation — att såväl SJ som banverket i första hand vill genomföra sådana projekt som snabbt ger ekonomisk

lönsamhet och en snabb ökning av passagerarantalet. Det torde framför allt vara investeringar för SL-trafiken, Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan som kan uppfylla dessa krav. Man har mot denna bakgrund anledning befara att den investeringsram — 10 miljarder kronor på tio år — som regeringen anger inte kommer att räcka till annat än dessa nämnda investeringar. Presentationer som SJ har gjort visar detta. Enligt centerns mening är emellertid samtliga projekt väl värda att närmare studeras och tidsplaneras. Investeringsramen fram till sekelskiftet bör snarare få ligga på nivån 20—25 miljarder enligt vår mening. Om denna vidgning inte sker kommer själva investeringsverksamheten att medverka till förstärkt regional obalans under lång tid. Det är emellertid få av de presenterade objekten som just nu förts fram till ett sådant planeringsläge att beslut om genomförande behöver påverka förslaget till medelsanvisning redan för budgetåret 1988/89. Det är först i ett senare skede som en mer ambitiös investeringsnivå än den regeringen föreslagit kommer att föranleda krav på ökad medelstilldelning.

I detta sammanhang vill vi också peka på att det är rimligt att söka kompletterande finansieringskällor vid sidan av den egentliga statsbudgeten. Centern har i annat sammanhang föreslagit att statliga företag säljs ut på den öppna marknaden helt eller delvis. När sådana försäljningar har till syfte att avyttra verksamheter som inte nödvändigtvis behöver drivas i allmän regi för att i stället skapa utrymme för investeringar i den infrastruktur som har till ändamål att hålla samman och utveckla landet är de särskilt välmotiverade. Centern föreslår därför att medel från utförsäljning av statlig verksamhet i storleksordningen 1—2 miljarder per år fram till sekelskiftet används för investeringar i den svenska järnvägens infrastruktur.

Det bör undersökas om vissa av de presenterade projekten har en sådan förmodad lönsamhet att privata intressenter, exempelvis genom teckning av obligationer, kan vara villiga att bidra till finansieringen. Ett särskilt stort intresse härför bör finnas bland företag i kommunikationssektorn som härigenom får intressanta referensobjekt att presentera. Regeringen bör ta upp överläggningar med svenskt näringsliv härom. Det bör också vara möjligt för kommuner och landsting att engagera sig i utveckling av delar av järnvägsnätet som dessa anser särskilt angelägna. Det gäller särskilt i storstadsområdena där utvecklingen av den spårbundna trafiken kan ge avsevärda miljöfördelar som motiverar också ett kommunalt ekonomiskt engagemang som möjliggör ett snabbare genomförande av vissa projekt.

Genom att försälja fastigheter, som ofta ligger i attraktiva centrumlägen i våra större tätorter, kan SJ och banverket också skaffa resurser som kan komma själva trafiken till del.

Det är betraktat i detta övergripande perspektiv som vi kan acceptera lösningen att redan uppkomna underskott i det nuvarande SJ finansieras genom utförsäljningen av bl. a. Swedcarrier.

Bättre komfort, tidhållighet och snabbare tåg

För att tågen också skall kunna utvecklas till ett mer attraktivt kommunikationsmedel i framtiden kommer också att krävas satsningar på komfort och snabbhet. Genom satsningarna på snabbtåg förstärks järnvägens konkurrenskraft i förhållande till flyget avsevärt. Med tanke på de stora avstånden i vårt land är det rimligt att man redan nu börjar studera vad som skall bli nästa utvecklingssteg efter det att snabbtågsintroduktionen har fullföljts. I Italien provkörs redan nu snabbtåg som

skall kunna gå i 300 km. Sådana studier kan med fördel ske på gemensam nordisk eller europeisk bas. För att nå en snabb introduktion av ny teknik kan det komma att visa sig lämpligt att köpa från andra stater och andra järnvägsföretag. Ofta kan det ske genom licenstillverkning.

Regeringens förslag innebär att sovvagnstrafiken på övre Norrland skall säkerställas. Det är mycket angeläget att insatser görs för att erbjuda högre komfort under dessa och andra sovvagnsresor. Målsättningen bör vara att ge kunderna ett såväl pris- som komfortmässigt attraktivt alternativ till hotellövernattning. Att det går att åstadkomma god komfort för övernattning på kommunikationsmedel visar erfarenheter från såväl färjetrafiken som utländska förebilder. Sovvagnstrafiken till kontinenten måste också utvecklas.

Insatser måste också göras för att underlätta tågresandet för handikappade och äldre. Nya vagnar måste kunna ta rullstolar. Stationerna måste handikappanpassas. Bagagehanteringen måste underlättas och personlig assistans ges.

Parkeringsplatser för dem som vill ta tåget måste byggas ut — gärna med flygplatserna som förebild.

Kombi-trafiken och godstrafiken

Genom utveckling av kombitrafiken sker direkt en avlastning av det svenska vägnätet. Enligt centerns mening bör inriktningen vara att kombitrafiken redan år 1995 når ca 10 milj. ton. Det krävs betydande insatser för att utveckla punktlighet och säkerhet i transporterna om transportköparna skall finna detta vara ett attraktivt alternativ.

Sverige kan inte stå vid sidan av den omläggning av transportpolitiken som sker ute i världen. Ute i Europa är det stopp för en ohämmad expansion av landsvägs- trafik. Dessa länder försöker styra långtradarna eller släpen över till specialbyggda järnvägsvagnar. Sverige är en integrerad del i dessa internationella trafikflöden och måste ta hänsyn till omvärldens förutsättningar.

Utveckling av en omfattande kombitrafik kommer att kräva byggande av attraktiva terminaler som av miljöskäl förläggs utanför tätortskärnorna. Det är angeläget att banverket, SJ och kommunerna snarast inleder studier av lämpliga lägen för denna typ av terminaler i hela järnvägsnätet. Särskilt lägen där en järnväg redan nu korsar en större väg är självfallet intressanta i detta sammanhang.

Ifråga om övrig godstrafik är det angeläget att denna upprätthålls i ett så vittförgrenat nät som möjligt. SJ bör samråda med kommunen innan större förändringar sker.

Vägarna

Väginvesteringarnas andel av BNP låg på 60-talet på ca 1,5 %. Under 80-talet har denna andel sjunkit till 0,5 %. Under senare år har dessutom underhållet eftersatts kraftigt. Det är nu angeläget att åter kunna öka insatserna för att förbättra vägnätet.

Betydande delar av väginvesteringarna har styrts till några storskaliga projekt. Byggande av en kilometer motorväg vid Uddevalla kostar lika mycket som flera län tilldelats för länsväginvesteringar under en hel tioårsperiod.

Enligt centerns mening är det särskilt angeläget att göra satsningar på länsvägnätet. Detta belastas i dag av omfattande tunga transporter framför allt för skogsnäringens behov men också för andra näringar. Ca 3 000 mil av de sammanlagt 8 000 milen länsvägar saknar i dag beläggning. Centern föreslår därför att anslaget till länstrafikanläggningar tillförs ytterligare 355 miljoner kronor som anvisas till byggande av länsvägar. 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. Ett tioårsprogram härför bör utarbetas där bl. a. vinsterna ur underhållssynpunkt analyseras.

Bärighetshöjande åtgärder

Det så kallade bärighetspaketet presenterades förra året bl. a. efter krav från centern. Användningen av medlen finns det emellertid anledning att ifrågasätta. I exempelvis AC-län används hela ca 90 % av de tilldelade medlen för brobyggen i den jämförelsevis expansiva kustregionen i länet. Enligt centerns mening är det angeläget att prioritera åtgärder i de mest utsatta bygderna. Även utanför skogslänen finns vägar som uppvisar liknande problem. Det är angeläget att också dessa län kan få en betydande del av insatserna för att höja bärigheten.

Enskilda vägar

Anslaget till enskilda vägar bör räknas upp med 60 miljoner kronor utöver vad regeringen föreslagit. Härigenom kan en återgång till de ursprungliga bidragsreglerna, dvs. 70-procentiga bidrag, ske. I de mest utpräglade glesbygderna är denna del av vägnätet mycket betydelsefull. Det kan därför ses som ett sätt att fullfölja de stolta uttalandena i Landsbygd 90-kampanjen om en bred riksdagsmajoritet stöder den förstärkning som centern här kräver.

Kommunernas ansvar

Enligt centerns mening är det riktigt att renodla ansvaret för vägar och gator mellan staten och kommunerna. Kommunikationsleder som utgör betydelsefulla delar i riks- eller länsomfattande vägsystem bör handhas av staten. Vägar och gator av enbart lokal betydelse bör kommunerna ansvara för.

Luftfart

Flyget torde vara vårt snabbast expanderande persontransportmedel. Framför allt utvecklas inrikesflyget mycket gynnsamt. Det s. k. regionalflyget tycks spela en alltmer betydelsefull roll. Utvecklingen av detta flyg innebär för allt fler snabbare förbindelser med omvärlden.

Den kraftiga ökningen av flygverksamheten gör det angeläget att dess miljöeffekter granskas ingående. Det visar sig därvid dessvärre att flygets andel av föroreningarna är betydande i förhållande till dess andel av trafiken. Det är framför allt utsläppen av kväveoxider och kolväten som är betydande. Det är därför riktigt att man nu lägger en miljöavgift på flyget, vilket centern krävt redan tidigare. Det är beklagligt att denna avgift enbart kan läggas på inrikesflyget på grund av internationella överenskommelser. Mot denna bakgrund bör Sverige verka i berörda internationella fora till förmån för sådana regelförändringar att även den internationella flygtrafiken kan belastas med miljöavgifter.

Resultatutjämning

Regeringen föreslår ett system som innebär att de kommunala flygplatshuvudmännen tillförs 30 miljoner för resultatutjämning under fem år. Kravet är att passagerarvolymen är minst 100 000 per år. Enligt centerns mening kan det vara väl så angeläget för flygplatser med mycket små passagerarvolymen att få del av resultatutjämningen. Om denna nedre gräns tas bort ur systemet kan centern acceptera det som ett provisorium. Det är dock angeläget att regeringen före 1990 framlägger förslag om ett permanent system för resultatutjämning mellan flygplatser. Ett sådant bör utgå från den självklara insikten att också de små flygplatserna medverkar till att generera passagerarunderlag på de stora.

Koncessioner

Enligt centerns mening är det angeläget att de flyglinjer som inte trafikeras av SAS eller Linjeflyg kan upplåtas för andra flygbolag. Det faktum att det redan finns en linje till en agränsande region bör inte få utgöra hinder för etablering av en ny linje av företag utanför SAS/LIN-kombinationen. Detta kan öppna snabba förbindelser för regioner som i dag saknar sådana.

Det finns på många håll i landet önskemål om direkta internordiska flyglinjer. Enligt centerns mening bör statsmakterna pröva sådana förslag i en positiv anda.

Storstädernas trafikproblem

I våra tre storstadsområden Stockholm, Göteborg och Malmö bor ca 3 mil. människor. Enligt centerns uppfattning har dessa områden haft en alltför stor befolkningstillväxt, som i sig skapar problem genom ökad trängsel, ökade miljöföroreningar och större krav på utbyggnad av trafikapparaten. Pendlingen är dessutom särskilt markerad i dessa områden. I propositionen föreslås att en utredning tillsätts med uppgift att ta fram ett samlat underlag angående möjligheterna att begränsa trafikens hälso- och miljöeffekter i storstadsregionerna. Vi tillstyrker det förslaget.

Enligt vår uppfattning är det viktigt att mer av trafiken förs över till de spårbundna näten från bilar och bussar. Det är också viktigt att man i stadsplaneringen söker åstadkomma bilfria gator och torg. Buller är ett stort miljöproblem i dessa städer. Mycket av den trafik som i dag finns i storstadsregionerna beror på att man tidigare

planerat felaktigt med bostadsområden för sig och sysselsättning för sig. Externa kommersiella anläggningar alstrar också trafik. Därför bör man nu söka rätta till detta såväl vid ombyggnad som vid ny planering. Det är viktigt att bostadsområdena i en storstad har såväl kommersiell som kulturell service. På så sätt kan mycket trafik undvikas. Trafik får aldrig bli ett självändamål utan skall vara till för att betjuna människor när de behöver förflytta sig.

I dessa sammanhang vill vi erinra om vårt förslag om investeringsavgifter på tillkommande lokaler, vilket ger resurser för miljöinsatser i storstäderna på bl. a. trafikområdet.

Landsbygdens kollektivtrafik

Enligt centerns mening måste statsmakterna ta ett övergripande ansvar för att en grundläggande service med kollektivtrafik kan upprätthållas på den svenska landsbygden. Vi har därför vid upprepade tillfällen motsatt oss avvecklingen av statsbidraget till regional kollektivtrafik. Det är emellertid angeläget att statsmakterna nu åter ikläder sig ett ansvar för att åtminstone landsbygdens kollektivtrafik ges en viss grundstandard. En sådan åtgärd skulle kunna ses som ett värdefullt praktiskt och konkret inslag i den Landsbygd 90-kampanj som regeringen åtminstone verbalt driver. Enligt centerns mening bör riksdagen anvisa sammanlagt 100 miljoner till detta ändamål.

När bidraget till landsbygdstrafik utvecklas i den form vi här har skisserat är det angeläget att reglerna blir sådana att servicen kan erbjudas i flexibla former. Det innebär att medlen exempelvis bör kunna användas för taxiservice där underlaget för busstrafik är bräckligt.

I detta sammanhang vill vi också belysa utvecklingen av taxiservicen på landsbygden rent allmänt i ett läge då en i princip efterlängtat avreglering kommer till stånd. Det är i det nya läget angeläget att kommunerna känner ansvar för att också glesbygden får del av taxiservice. Kommunerna är en stor kund hos taxi för upphandling av färdtjänst och skolskjutsar. Det är viktigt att kommunerna tar tillvara möjligheterna att inom ramen för sina omfattande tjänsteköp också inrymma utveckling av glesbygdsservice. Det är rimligt att lägga detta ansvar på kommunen eftersom det är där man är förtrogen med de vitt skilda lokala förhållandena.

Som framgått av ovanstående ansluter vi oss till förslaget om avreglering av taxi. För att tillgodosätta glesbygdens behov av viss taxiservice bör det vara möjligt att få bedriva taxikörning som en bisyssla till annan verksamhet. Självfallet blir underlaget för denna typ av trafiktjänst mycket svagt varför möjligheterna att utrusta en taxi exempelvis med kvittoskrivande taxameter inte ter sig rimligt ur ekonomisk synpunkt. Länsstyrelsen bör ha möjlighet att ge dispenser från dessa och andra liknande krav om det kan anses nödvändigt för att garantera vissa utpräglade glesbygder en ur social synpunkt nödvändig grundläggande persontransportservice. Härvid bör också beaktas den trygghet som ligger i den lokalkännedom som ortens folk kan förväntas besittajämfört med om tjänsten fullgöres av på mer urbana förhållanden inriktade taxi företag. Vi kommer att väcka förslag med denna inriktning i anslutning till den särskilda propositionen om yrkestrafikfrågor som förlagts riksdagen.

Regeringen föreslår att en särskild tjänstemannagrupp skall förbereda länsstyrelsens beslut om fördelning av medel till länstrafikanläggningar. Enligt centerens mening har beslut av denna art så stor betydelse för medborgarna att en förtroendemannaberedning är naturlig. Denna uppgift bör åvila länsvägnämnden som bör ombildas till en länskommunikationsnämnd. Den bör liksom nu valjas av landstinget.

Sammanställning av anslagsfrågor

Regeringen föreslår att ett nytt anslag *B 4. Byggnad av länstrafikanläggningar* inrättas. Regeringen vill ha rätt att fördela medlen på de olika ändamål anslaget skall täcka. Enligt centerens 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, framför allt när det fr. o. m. nästa budgetår kommer att handla om att fördela insatserna mellan vägar och järnvägar. Anslaget *B 4. Byggnad av länstrafikanläggningar* bör således enligt centerens mening fördelas på följande delposter:

1. Länsvägar	500 000 000
2. Statskommunvägar	100 000 000
3. Kollektivtrafikanläggningar	300 000 000
4. Miljövänliga trafikmedel	85 000 000
5. Cykelleder	20 000 000

För budgetåret 1989/90 bör Läns järnvägar uppföras som en särskild delpost. Som ett övergående provisorium för budgetåret 1988/89 bör regeringen bemyndigas att använda medel ur delanslagen 1—3 för sådana länsjärnvägsinvesteringar som kan tänkas bli aktuella redan innan analys och planering av hela investeringsbehovet har fullbordats.

Anslaget bör således uppföras med sammanlagt 1 005 000 000 kronor.

Anslaget till *B 6. Bidrag till drift och byggnad av enskilda vägar* bör tillföras 60 miljoner utöver vad regeringen föreslagit.

Slutligen anser centern att ett nytt anslag *Bidrag till landsbygdstrafik* inrättas och tillförs sammanlagt 100 miljoner.

Finansieringsfrågor

En radikal reformering och utveckling av trafikpolitiken kräver en stabil finansiering på både lång och kort sikt. Det är viktigt att finansieringsmetoden inte i sig motverkar trafikpolitikens syften, t. ex. på det regionalpolitiska området. SJ:s kris beror delvis på att företaget under hela efterkrigstiden svultits ut vad gäller investeringar. Detta gör det nödvändigt att skapa långsiktiga finansiella förutsättningar och att ta igen vad som förlorats.

Centerpartiet avvisar regeringens förslag om höjd skatt på bensin och höjd kilometerskatt. Vi har beaktat detta i vår ekonomiska motion i anledning av budgetpropositionen. Vi har där i stället förordat uranskatt och höjd skatt på olja och kol. Enligt vår mening innebär en sådan förändring av finansieringen avgörande regio-

nalpolitiska och miljöpolitiska fördelar. Dessutom har vi föreslagit särskilda åtgärder för att stimulera bättre avgasrening.

Mot. 1987/88
T48

Det omfattande investeringsprogrammet som vi föreslagit på främst järnvägssidan innebär enligt vår mening en möjlighet att utveckla statens tillgångar. Det kapital som frigörs genom att staten avyttrar vissa företag och verksamheter bör utnyttjas för investeringarna. Det är först då det blir möjligt att inom den statliga sektorn finansiera en så omfattande satsning som centerpariet förordar. Vi är beredda att pröva också andra finansieringsförslag som kan främja en trafikpolitik för god miljö, regional balans och hög service.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en helhetssyn på samhällets trafikpolitik och den långsiktiga utvecklingen på området.

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

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

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.

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag till skattelättnader och stimulanser i syfte att främja övergång till renare motorer i enlighet med vad som anges i motionen.

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.

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägens roll i det framtida transportsystemet.

9. att riksdagen beslutar att säkerhetsfunktionerna i det nuvarande SJ skall tillhöra SJ vid den kommande delningen.

10. att riksdagen beslutar att Bohusbanan och banan mellan Boden och Haparanda skall tillhöra stomjärnvägsnätet.

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nordisk samverkan på järnvägsområdet.

12. att riksdagen beslutar att en eventuell framtida flyttning av bana mellan stomnätet och kompletteringsnätet skall ske genom riksdagsbeslut.

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av kombitrafik och utveckling av terminaler i hela järnvägsnätet.

14. att riksdagen beslutar att SJ skall ha skyldighet samråda med kommunerna innan större förändringar av godstrafiken sker,

15. att riksdagen beslutar avvisa regeringens förslag om möjlighet att omfördela investeringsmedel mellan järnvägs- och vägsatsningar inom det framtida länstrafikanlaget,

16. att riksdagen beslutar att driftsmedel som tillförs länshuvudmännen för järnvägstrafik endast skall kunna användas för detta ändamål,

17. att riksdagen beslutar att banverket skall driva banan så länge länshuvudmannen upprätthåller minst det antal dubbelturer per vardag som SJ för närvarande driver, dock lägst tre,

18. att riksdagen beslutar att banverkets taxesättning i förhållande till länshuvudmännen skall ske efter de principer som anges i motionen,

19. att riksdagen beslutar att planeringen av investeringar i järnvägens infrastruktur skall inriktas på en omfattning om 20—25 miljarder fram till år 2000 varvid finansiering sökes enligt de riktlinjer som anges i motionen, samt att planeringen föreläggs riksdagen,

20. att riksdagen begär att regeringen upptar överläggningar med svenska tillverkare av järnvägsmateriel om medverkan i finansiering av utvecklings- och referensobjekt,

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om handikappanpassning, utveckling av komfort, service och snabbhet i järnvägstrafiken,

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om program för beläggning av länsvägar,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av de bärighetshöjande åtgärderna,

24. att riksdagen hos regeringen begär insatser i syfte att åstadkomma sådana regelförändringar att det blir möjligt att belägga även utrikesluftfarten med miljöavgifter,

25. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett permanent system för resultatutjämnning mellan flygplatser enligt de riktlinjer som anges i motionen,

26. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av tillståndsgivningen för nya flyglinjer,

27. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunernas ansvar för taxiservice i glesbygden,

28. att riksdagen beslutar att till ett nytt anslag *Bidrag till länstrafikanläggningar* anvisa 100 000 000 kronor att fördelas efter de principer som anges i motionen,

29. att riksdagen beslutar att till *B 4. Byggnad av länstrafikanläggningar* anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 355 000 000 kronor förhöjt anslag på 1 005 000 000 kronor att fördelas på delposter 1—5 i enlighet med vad som anges i motionen samt att regeringen bemyndigas att göra vissa omfördelningar mellan delanslagen 1—3 för att tillgodose eventuella medelsbehov för länsjärnvägar,

30. att riksdagen beslutar att till *B 6. Bidrag till drift och byggande av enskilda vägar* anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med

60 000 000 kronor förhöjt **anslag** på 482 000 000 kronor att fördelas enligt de regler som anges i motionen.

Mot. 1987/88
T48

31. att riksdagen beslutar avslå regeringens förslag om höjd bensinskatt,

32. att riksdagen beslutar avslå regeringens förslag om höjd kilometer-skatt.

Stockholm den 1 februari 1988

Olof Johansson (c)

Karl Erik Olsson (c)

Karin Söder (c)

Nils G Åsling (c)

Gunnar Björk (c)

Britta Hammarbacken (c)

Pär Granstedt (c)

Karin Israelsson (c)

Gösta Andersson (c)

Görel Thurdin (c)

Gunnel Jonäng (c)

Bertil Fiskesjö (c)

Gunilla André (c)

Per-Ola Eriksson (c)

Börje Hörnlund (c)

Agne Hansson (c)

