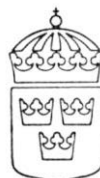


Motion till riksdagen

1987/88:T95

av Mats Odell (c)

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



Mot.
1987/88
T95

Planeringen och utformningen av trafikpolitiken är i flera avseenden en för samhällsutvecklingen central och betydelsefull fråga. Trafikpolitikens inriktning påverkar många andra samhällssektorer: miljön, fritiden, företagens utvecklingsmöjligheter, möjligheten för människor att bo på den plats som de önskar och för människor med funktionsnedsättningar att vara delaktiga i samhället etc.

Trafikpolitikens mål

Det övergripande målet för samhällets trafikpolitik föreslår regeringen vara "att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhälls-ekonomiska kostnader".

I 1979 års trafikpolitiska beslut angavs målsättningen vara "att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader".

Skilnaden mellan målsättningen i 1979 års trafikpolitiska beslut och den nu föreslagna är sålunda att begreppen "säker" och "miljövänlig" tas med i målformuleringen. Kristdemokratiska samhällspartiet har inget att invända mot den föreslagna målformuleringen. Att de nya begreppen förs in är naturligt eftersom de speglar de två allvarigaste negativa effekterna av nuvarande trafikpolitik: det stora antalet dödade och skadade samt de utomordentligt negativa följderna för miljön.

Delmålen

Utifrån den föreslagna målsättningen preciseras fem delmål:

- Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses.
- Transportsystemet skall utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet.
- Transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.
- Transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och hushållningen med naturresurser främjas.
- Transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans.

Även när det gäller de olika delmålen instämmer Kds i stort sett i regering-

ens förslag. När det gäller delmålet miljö krävs dock insatser utöver de av regeringen förordade. Det räcker inte med formuleringar om att "transportsektorn skall bidra till att målet om att minska kvävedioxidutsläppen med 30 % mellan 1980 och 1995 kan uppnås".

Merparten av kväveoxiderna i Sverige kommer från bilarna. De svarar för 70 % av utsläppen. Det beslutande handlingsprogrammet som förutsätter en reduktion av kväveoxiderna med 30 % är i fara trots att målsättningen är låg i förhållande till problemens omfattning. Under 1985 ökade kväveoxidutsläppen istället för att minska. De inhemska utsläppen av kväveoxider borde minska med hälften fram till år 1995. Kds förslag i syfte att nå denna målsättning redovisas nedan.

Trafikens kostnadsansvar

Trafikens kostnadsansvar som den principiellt kommer till uttryck i propositionen är att trafiken skall bära sina kostnader. De rörliga trafikavgifterna skall motsvara de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. De fasta trafikavgifterna skall i princip motsvara mellanskillnaden mellan marginalkostnaderna och trafikens totala samhällsekonomiska kostnader. Kds anser att principen är riktig. Olika trafikslags miljöpåverkan bör återspeglas i avgiftssystemet på så sätt att beskattning och avgifter bör stå i relation till olika transporters och transportsätts miljöpåverkan. Här bör beaktas att miljöpåverkan är olika stor i olika delar av landet. Således påverkar utsläppen av kväveoxid till följd av större nedfall mera i södra delen av landet än i den norra delen. I stadstrafik blir bilens miljöpåverkan större än i glesbygd. Trafiksäkerhetsaspekterna bör också beaktas. Här är flyg, järnväg och sjöfart sårbara än landsvägstransporter. Regionalpolitiska aspekter bör beaktas när kostnadsansvaret fördelas.

Miljö och energi

Utsläppen av föroreningar skall begränsas till vad naturen långsiktigt kan tåla. Här anser kristdemokraterna att regeringens målsättning är för låg. Minskningen av kväveutsläppen från 1980 års nivå bör vara 50 % fram till 1995 istället för den tidigare beslutade målsättningen på 30 %.

Vägrafiken svarar för en betydande del av miljöbelastningen när det gäller utsläpp av kolmonoxid, kväveoxid och kolväten. Således kommer drygt 70 % av utsläppen av kolmonoxid från biltrafiken. Andelen i utsläppen av kväveoxider är drygt 50 % och för kolväten knappt 50 %. När det gäller koloxid och kolväten svarar personbilarna för ca 90 % av denna andel. För kväveoxiderna gäller att personbilstrafiken svarar för ca 60 % och dieseldrivna tunga lastbilar och bussar för ca 30 % av trafikens andel. När det gäller koloxid och kolväten kommer dessa att reduceras genom katalytisk avgasrening. Det kommer dock att gå några år in på 2000-talet innan åtgärden får full effekt om det inte kommer till stånd någon avgasrening på den äldre bilparken. Det finns ca 700 000 bilar i den befintliga personbilsparken som går att köra på blyfri bensin. Fordonsägarna till denna borde stimuleras att installera katalytisk avgasrening på sina fordon. I en motion väckt under den allmänna motionstiden

har Kds föreslagit att dessa bilägare stimuleras att installera katalytisk avgasrening. Denna stimulans skulle bestå i att alla ägare till äldre bilar som eftermonterade katalytisk avgasrening skulle befrias från bilskatt på den bilen under två år. För de fordonsägare som har nedsatt fordonsskatt bör motsvarande bidrag utbetalas.

Hastighetsbegränsningar

Kvävebelastningen är störst i södra Sverige. Här bör hastighetsnedsättningar ingå som ett led i att begränsa kväveutsläppen. Kds anser att högsta tillåtna hastighet på motorvägar av miljöskäl bör vara 100 km/tim. När en större andel av fordonsparken installerat katalytisk avgasrening kan man återgå till nuvarande hastighet. Propositionen belyser något hastighetens betydelse för miljö, energiåtgång och trafiksäkerhet. Statens naturvårdsverk anger att vägtrafikens kväveoxidemission skulle minska med 7 % år 1995 om man strikt följde hastighetsgränserna. Trafiksäkerhetsverket anger att personska- deolyckorna skulle minska med 13 % och bränsleförbrukningen med ca 3 % om hastighetsgränserna följdes. För närvarande beaktas inte miljöskäl när hastighetsgränserna sätts på vägarna. Denna aspekt bör vägas in i miljökänsliga områden. Eftersom vissa av dessa uppgifter är omtvistade vore det lämpligt med en utredning om hur mycket kväveutsläppen skulle minska vid en hastighetsbegränsning till 80 km/timme i stället för 90 km/timme.

Transportsektorns energisystem

I propositionen talas om en övergång till alternativa drivmedel och drivsystem som på längre sikt kan baseras på inhemska förnyelsebara råvaror. 1985 års energipolitiska beslut innebär att transportsektorns ensidiga oljeberoende bör brytas. Detta skulle ske genom en ökning av persontrafiken med kollektiva transportmedel samt en övergång från landsvägstrafik till spårbunden trafik för godstransporter. Utvecklingen sedan dess har snarare gått åt andra hållet. Skall SJ kunna ta över godstrafik av någon betydelse krävs omfattande satsningar för att utveckla SJ:s service så att leveranserna kan ske från dörr till dörr och det till en kostnad som är konkurrenskraftig i jämförelse med lastbilstrafiken. Olika trafiksystem måste också samverka på ett smidigt sätt. I Sverige finns två biltillverkare av världsklass. Vill man nå framgångar och utveckla mera miljöanpassade drivsystem krävs en samverkan mellan dessa och staten för att utveckla en annan bilmotor. Utvecklingen av el och gasdrivna fordon bör stimuleras.

I avvaktan på detta måste avgaskraven skärpas på dieseldrivna bussar och lastbilar i nivå med Californienkraven. Propositionen vill anvisa 450 miljoner kronor för att stimulera till köp av nya bussar och lastbilar för att ersätta äldre sådana som har högre utsläpp. Miljövinsten skulle bli större om man väntade med denna stimulansåtgärd till skärpta bestämmelser antagits.

Trots att spårbunden trafik kräver lägre energiinsatser än vad landsvägs-transport gör avslöjas i propositionen att de dieseldrivna motorvagnar som allmänt används på de trafiksvaga banorna inte är särskilt effektiva vare sig från energisynpunkt eller miljösynpunkt eftersom de drar dubbelt så mycket

dieselolja per mil som landsvägsbuss. Detta utgör ännu ett bevis på en bristande miljömedvetenhet bland beslutsfattare på nyckelpositioner i privat och statligt näringsliv. Riktade informationsinsatser är nödvändiga liksom ordentliga resurser till de miljövårdande myndigheterna.

Mot. 1987/88
T95

Övrigt

Freonhaltiga isoleringsmaterial används i vägbankar och järnvägsbankar. Med tanke på freonets påverkan på ozonskiktet i stratosfären skall enligt Kds mening annan teknik användas. I avvaktan på mera ofarliga isoleringsmedel kan den beprövade tekniken grus användas.

En framtidsinriktad järnvägspolitik

Trafikpolitiken skall syfta till att på ett miljövänligt, säkert och på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt erbjuda enskilda personer och näringslivet trafikförsörjning. Kristdemokratiska samhällspartiet anser att järnvägen utgör en av de viktigaste delarna i en sådan trafikpolitik. Inte minst miljö- och säkerhetsskäl talar för järnvägstrafik.

Utveckling

På persontransportsidan har järnvägstrafiken svarat för 6,4 miljarder personkilometer under 1986. Det var en ökning från 4,6 miljarder 1970. Som jämförelse kan nämnas att personbilen svarat för ca. 57 miljarder personkilometer och flyget för knappt 3 miljarder under 1986. På längre avstånd, över 100 mil, svarar bilen för 40 procent av resorna. Här har järnvägstrafiken tappat marknadsandelar sedan 1980 medan framför allt flyget ökat sin andel.

Liksom persontransporterna är godstrafiken beroende av den allmänna ekonomiska utvecklingen. Under hela efterkrigstiden har framför allt lastbilstrafiken ökat sin andel och tagit hand om den växande godstrafikmarknaden. Järnvägstrafiken, som tidigare svarat för en stor del av de tyngre och längre godstransporterna, har tappat marknadsandelar successivt, inte minst beroende på att efterfrågan minskat av produkter från basindustrier, t. ex. malm, stål- och skogsprodukter. För transporterna av de alltmer bearbetade varorna har lastbilstrafiken anlitats. Servicenivån för godstrafik på järnväg har inte utvecklats i samma takt som inom lastbilstrafiken.

När det gäller den framtida utvecklingen har transportrådet (TPR) utarbetat en prognos. Det totala transportarbetet beräknas öka med nästan 20 procent fram till år 2000. Det innebär en ökning från dagens 102 miljarder personkilometer till 120 miljarder vid sekelskiftet. Det totala godstransportstödet beräknas öka med i genomsnitt knappt 1 procent per år fram till sekelskiftet, vilket är en lägre ökningstakt jämfört med 1970-talet. Malm-, energi- och byggtransporter stagnerar, men bortsett från dessa transporter beräknas ökningstakten bli 1–2 procent per år för inrikestransporter och 2–3 procent för utrikestransporter. Den långväga lastbils- och järnvägstrafiken bedöms öka snabbast, eller med 25–30 procent fram till år 2000.

Samhällets utveckling, materiella standardhöjning och näringslivets om-

strukturering och utveckling har förändrat transportbehovet. Snabbhet, service och flexibilitet är idag långt viktigare än tidigare. För att järnvägstrafiken skall kunna bibehålla och stärka sin ställning som transportmedel krävs därför anpassning, affärsmässighet och nya investeringar. Järnvägstrafiken har som transportorgan också en oerhört viktig regionalpolitisk uppgift. Järnvägen ska möjliggöra goda kommunikationer mellan alla landsdelar för person- och godstransporter. Utan väl fungerande järnväg i glesbygder omöjliggörs samhällets övergripande regionalpolitiska ambition att möjliggöra boende i hela landet.

SJ:s problem

Statens järnvägar (SJ) har stora problem. Problemen består i minskade marknadsandelar, växande ekonomiska underskott samt otillräcklig investerings- och underhållstakt. För att komma till rätta med dessa problem har SJ effektiviserat och rationaliserat sin verksamhet. Bl. a. har personalstyrkan minskat från 37 500 anställda 1979 till ca 35 000 för närvarande. För 1986 redovisades ändå ett ekonomiskt underskott på drygt 200 miljoner kr. och en total resultatbrist på 430 miljoner kr. Prognoserna pekar entydigt på en fortsatt snabb försämring av resultatet.

Ny organisation

För att ge järnvägen förutsättningar att spela en viktig roll som ett energisnålt, miljövänligt och konkurrenskraftigt transportmedel och vända den ekonomiska utvecklingen föreslås en rad åtgärder i den trafikpolitiska propositionen. SJ ska delas in i ett affärsverk och ett banverk. Det innebär att samma organisationsmodell som används inom vägtrafiken ska tillämpas inom järnvägstrafiken. Banverket svarar för underhållet och investeringarna i ban nätet. Mot en fast och en rörlig avgift får sedan SJ och andra huvudmän, i första hand länstrafikbolagen, nyttja rälsen för persontransporter.

Godstrafiken kommer enligt förslaget att skötas av SJ. Investeringar och fastställande av avgifter för utnyttjande av rälsen ska ske med samhällsekonomiska hänsyn. Järnvägsnätet delas upp i stomjärnvägar (stomnät) och länsjärnvägar. Trafikhuvudmännen (länstrafikbolagen etc.) får trafikeringsrätten för persontrafik på länsjärnvägarna. Staten skall köpa sådan interregional persontrafik på stomnätet som är regionalpolitiskt önskvärd men som inte kommer till stånd på rent företagsekonomiska grunder. Dessutom skall SJ koncentrera sin verksamhet mer till den rena järnvägstrafiken, järnvägsstationerna utvecklas till trafikcentra för all kollektivtrafik på orten och järnvägsforskningen utökas. SJ kommer att restaureras, bl. a. genom utförsäljning av vissa fastigheter och dotterbolag samt genom ökade statliga bidrag i olika former.

Kds delar i huvudsak regeringens syn på inriktningen av järnvägstrafiken som kommer till uttryck i propositionen. Inte minst den starka betoning av järnvägens betydelse och fördelar som kommer till uttryck i kommunikationsministrarnas skrivningar om järnvägstrafiken finns det all anledning att se positivt på. Konstruktionen med att dela upp SJ i affärsverk och banverk

framstår också som intressant och skapar möjligheter för en framtidsinriktad järnvägstrafik i Sverige. Hur järnvägstrafiken i praktiken kommer att skötas beror dock på hur regeringen handlar när de många praktiska frågorna skall lösas. Propositionen förutsätter att en hel del bemyndiganden görs till regeringen, vilket vi kristdemokrater i detta läge anser befogat. Samtidigt ligger ett stort ansvar på regeringen för att järnvägstrafiken i praktiken skall få det stöd och resurser, personellt, kompetensmässigt och ekonomiskt som krävs.

Det finns ett antal punkter där Kds har synpunkter och förslag som inte stämmer överens med de som regeringen redovisar i propositionen. I och med uppdelningen av SJ i ett affärsverk (SJ) och ett banverk heter det i propositionen att "SJ skall sträva efter att få så stor marknadsandel av person- och godstransporterna i landet som möjligt, men det skall ske inom ramen för en tågtrafikrörelse som drivs på sunda företagsekonomiska förutsättningar. SJ skall utvecklas till ett modernt, effektivt och kundinriktat tågtrafikföretag med sådan lönsamhet att det kan överleva av egen kraft." Kds delar denna inriktning och tror att det är möjligt med ett företagsekonomiskt sunt SJ. Förutsättningen är då att staten via banverket tar ett samhällsekonomiskt ansvar för infrastrukturen samtidigt som trafikpolitiken i övrigt strävar efter att styra transporterna mot miljövänligare, energisnålare och säkrare transportsätt.

När det gäller uppdelningen mellan vad som ska hänföras till infrastruktur och till affärsrörelse är det rimligt att regeringen efter ytterligare studier fastställer detta. Det är dock viktigt att uppdelningen sker på ett sådant sätt att inte slutresultatet blir att det i de fasta kostnaderna inryms så hög standard på järnvägarna så att det för länstrafiken, som ofta har en relativt låg turtäthet, blir så höga fasta avgifter att trafik omöjliggörs.

Järnvägsinspektion

Kds intar den standpunkten att det är lämpligt att en självständig järnvägsinspektion bildas. Därmed blir inte SJ eller banverket sin egen trafiksäkerhetsövervakare på det sätt som för närvarande är fallet. I praktiken kanske detta inte innebär någon skillnad i säkerhetsfrågor, men det kan uppstå situationer då en särskild järnvägsinspektion bättre kan bevaka konsumenternas intressen och inte påverkas av att tillhöra det företag man ska övervaka.

Frihet

SJ bör i hög grad få frihet att själv välja organisationsstruktur, arbetsformer och marknadsmetoder. Genom klara målformuleringar och ekonomiska ramar ska riksdag och regering dra upp riktlinjerna. Styrelsen och generaldirektörerna har sedan att ta ansvar för verksamheten. Uppstår missnöje med dessa får inte regeringen vara senfärdig att vidta åtgärder. Frihet under ansvar kräver också att de som utser de ansvariga personerna tar sitt ansvar och ger klara riktlinjer och markerar på vilka premisser dessa personer har fått sitt uppdrag.

Det vore också önskvärt om riksdagen kunde få dels en utförlig redogörelse över hur banverket och SJ:s organisation, ekonomi och strategi för framtiden ser ut, dels anordna en riksdagsdebatt och/eller öppet utskottsförhör om

läget inom järnvägstrafiken något är efter riksdagsbeslutet. Därmed förs frågan upp till offentlig debatt och eventuella korrigeringar kan ske med förankring i riksdagen.

Mot. 1987/88
T95

Regionalpolitiska aspekter

De regionalpolitiska aspekterna på trafikens utformning är viktiga. I den organisationsmodell som skisseras i propositionen skapas, enligt Kds uppfattning, stora möjligheter att ge järnvägstrafiken den regionalpolitiska profil som i vissa avseenden saknats i den hittills förda trafikpolitiken. Tanken i propositionen är att staten ska köpa, vilket man redan gör i viss mån, sådan persontrafik på stornätet som är regionalpolitiskt önskvärd, men som inte kan komma till stånd på företagsekonomiska grunder. För första halvåret 1989 anslås 274 miljoner kr. för detta ändamål. I detta belopp skall köp av sovvagnstrafik på övre Norrland inrymmas.

Denna modell innebär att staten avgör vilken trafik av den som SJ inte anser vara företagsekonomiskt lönsam som är regionalpolitiskt önskvärd. Detta innebär att för sådan trafik på järnvägar utanför stornätet som inte är företagsekonomiskt lönsam kan kommuner och landsting, om man anser trafiken angelägen, gå in och stödja. Det innebär vidare en risk för att SJ, utan att anstränga sig särskilt mycket, hävdar att ytterligare trafik är företagsekonomiskt olönsam, och regeringen får då ta ställning till om man vill köpa denna trafik, i annat fall läggs den ned. Den modell som således föreslås i propositionen rymmer en hel del faror. Dessutom är den inte i linje med strävan att låta marknadskrafterna på samhällsekonomiska grunder få utrymme att fungera. Godtycke och ekonomiska förhandlingar kan bli effekten av den lösning på det regionalpolitiska problem som otvivelaktigt existerar.

Kristdemokratiska samhällspartiet anser att de regionalpolitiska hänsynen skall beaktas genom en annan modell. Det innebär att staten via banverket sköter de regionalpolitiska styrningarna. Banverket fastställer de fasta och rörliga avgifter som behövs för att kunna sköta och utveckla järnvägsnätet. Utifrån en diskussion med regeringen och riksdagen differentieras de fasta och/eller de rörliga avgifterna så att det företagsekonomiskt sett blir lönsamt att hålla person- och godstrafik i hela landet. I extrema undantagsfall kan staten gå in och köpa trafik av SJ. En modell som ovan skisserats skulle göra det intressant för SJ, läns trafik huvudmännen och andra intressenter att finna mer effektiva, rationella och flexibla transportlösningar på banor som i första hand ser ut att vara olönsamma att driva trafik på. Därmed utnyttjas prismekanismerna och initiativrikedomen hos de enskilda människorna för att skapa ett heltäckande nät av person- och godstransporter. I propositionen föreslås att TPR i samråd med SJ ska "utarbeta förslag till principer för hur statens köp av persontrafik bör ske". I detta sammanhang bör de regionalpolitiska styrmedlen för järnvägstrafiken enligt den skisserade modellen noggrant utredas.

Trafikavgifter

I propositionen görs en del kostnadsberäkningar för hur de rörliga trafikavgifterna kan se ut för SJ och andra huvudmän som trafikerar järnvägen. Där-

emot är finns inga exempel på hur de fasta avgifterna skall utformas. Likaså saknas all form av konsekvensanalys för vilka effekter det nya avgiftssystemet får på nuvarande trafik. Detta är en allvarlig svaghet i propositionen.

Mot. 1987/88
T95

Trafikhuvudmännen

När det gäller uppdelningen av järnvägstrafiken och järnvägsnätet i ett stornät och länsjärnvägstrafik ser Kds principiellt positivt på detta. Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen har också i en principöverenskommelse med staten godkänt uppdelningen. Mycket talar för att länsrafikhuvudmännen kommer att engagerat arbeta för att skapa goda betingelser för kollektivtrafiken. Samordningen mellan buss och tåg bör genom den nya uppdelningen kunna utvecklas betydligt, till gagn för kunder och skattebetalare. Kunskapen om lokala förhållanden talar också för denna uppdelning.

Det är viktigt att trafikhuvudmännen intar en öppen och flexibel hållning när det gäller trafikens praktiska utformning. Trafikhuvudmännens huvuduppgift måste vara att samordna trafiken inom länet, inte att till varje pris driva trafiken i egen regi. Privata bolag, enskilda buss-, tåg- och taxibolag bör på entreprenadbasis kunna sköta en stor del av trafiken.

Det är vidare viktigt att det i samband med förändrad ansvarsfördelning inte sker någon kostnadsövertäring från staten till kommunerna. Eftersom detta är markerat i uppgörelsen mellan staten och Kommunförbundet, Landstingsförbundet och Lokaltrafikföreningen är det osannolikt att uppgörelsen skulle brytas formellt. Däremot är riskerna uppenbara att det sker en successiv, indirekt kostnadsövertäring på kommunerna för de kostnader statsmakterna i dag har för järnvägstrafiken. Det är viktigt att alla sådana tendenser motverkas.

När det gäller fördelningen mellan stornätet och länsrafiknätet måste det finnas en vilja från statens sida att finna lösningar som inte får allvarliga effekter på den framtida trafiken. Den trafik som idag sker på sträckan Boden–Gällivare–Kiruna–Narvik, inlandsbanan m. fl. längre sträckor, som sträcker sig över länsgränser, måste staten via banverket ta ansvar för. Turismen och totalförsvaret är starka skäl för detta, förutom de regionalpolitiska aspekterna. Dessa banddelar med tillhörande sidobanor måste finnas kvar. Genom en regionalpolitisk differentiering av de fasta och rörliga avgifterna bör det finnas ett intresse för att driva tågtrafik på dessa banddelar.

Antalet turer

Kravet på att en bandel skall ha minst fem dubbelturer måndag till fredag för att banan skall underhållas anser vi vara alltför högt. Om inte godstrafiken är av betydlig omfattning ska banverket upphöra med underhållet och banan läggas ned inom tre år, heter det i propositionen. Troligen kommer detta att innebära att tågtrafik på många av landets järnvägsbanor slås ut till förmån för busstrafik och/eller personbilstrafik. Kds hävdar att denna regel måste förändras till att gälla fyra dubbelturer per dag under tiden måndag till fredag, vilket innebär 20 turer per hel vecka.

Regeringen vill i sin trafikproposition att stationshusen skall bli något av trafikcentra för all kollektivtrafik. Denna ambition stöder Kds. Det är mycket angeläget att resenärerna vid dessa trafikcentra kan få all den information och service de behöver när det gäller lokal, regional och interregional buss- och järnvägstrafik. För att öka servicenivån och samtidigt utöka möjligheterna till öppethållande på dessa trafikcentra vore det angeläget om taxi kunde inordnas i centrat, antingen genom utrymmen i stationshuset eller i omedelbar närhet.

Investeringar

När det gäller investeringsbehovet anser kristdemokraterna att större ansträngningar bör göras för att modernisera och utveckla tågtrafiken. Med tanke på det eftersatta underhållet och den under senare decennier låga nyinvesteringstakten krävs krafttag för att göra järnvägstrafiken till det slagkraftiga kommunikationsalternativ som det borde vara. Förutom de reinvesteringar och nyinvesteringar som regeringen föreslår för 10 miljarder kronor under en tioårsperiod krävs enligt vårt förmenande ytterligare nyinvesteringar i storleksordningen 10 miljarder kronor under de närmaste tio åren.

De investeringar som förordas i propositionen består av reinvesteringar i stomnätet för 839 milj. kr. under 1989 och 846 milj. kr. 1990. För nyinvesteringar i stomnätet föreslås 461 milj. kr. under 1989 och 569 milj. kr. under 1990. För utbyggnad av västkustbanan anslås 60 milj. kr. under 1989. Till detta kommer särskilda investeringar i Stockholmsområdet på 760 milj. kr. under 1989 och 645 milj. kr. under 1990. Dessa pengar, och övriga inom ramen för de 10 miljarder kronorna under tio år, kommer att användas för att så snabbt som möjligt återhämta eftersläpningar i såväl underhåll som reinvesteringar, skriver regeringen i propositionen.

Utöver detta diskuteras i propositionen ett antal intressanta projekt. Det är en fortsatt utbyggnad av norra stambanan och västkustbanan, snabbtåg Stockholm–Sundsvall, med anslutning till Arlanda och utbyggnad av spåren kring Mälaren. Inga bestämda besked ges, utan kommunikationsministern vill ingående pröva de olika alternativen som finns.

Vidare finns en rad intressanta projekt som skulle förbättra tågets konkurrenskraft om de kom till stånd. Det är projekt som kan vara strikt företagsekonomiskt lönsamma, vartill medel kan lånas, och det är projekt som olika samhällsorgan kan bidra till, kanske tillsammans med näringslivet. Det finns också projekt som har klara regionalpolitiska och miljömässiga fördelar. Följande projekt med kostnadsberäkningar redovisas i propositionen.

Projekt:	Kostnad milj. kr.
Ostkustbanan (nybyggnad Sundsvall-Luleå)	9 500
Snabbtåg Stockholm-Sundsvall	160
Salenbanan (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-Körsjö (spärförbättring)	800
Väst kustbanan-Nord (dubbelspår Göteborg-Halmstad)	2 100
Väst kustbanan-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
Mälardbanan (om- och delvis nybyggnad Stockholm-Västerås-Örebro)	2 800
Summa	29 155

Mot. 1987/88

T95

Utöver dessa projekt finns det ytterligare projekt som är intressanta bl. a. förbättrad kapacitet vid Stockholm Central-Årsta, det s. k. Nykroppaprojektet, som innebär en sammanlänkning av Bergslagsbanan och inlandsbanan samt banupprustning och elektrifiering på sträckan Nykroppa-Kristinehamn.

Kds menar att de flesta av dessa nyinvesteringar måste genomföras eller påbörjas inom den kommande tioårsperioden. Därför krävs också en höjd ambitionsnivå i vad gäller nyinvesteringensvolym.

Kombitrafik

En kraftfull satsning på kombitrafik är nödvändig för att järnvägen skall kunna ta igen marknadsandelar som förlorats till lastbilstrafiken. På kortare sträckor har tåget svårt att konkurrera på grund av att det krävs omlastningar vid stationerna. Kombitrafiken kan i vissa fall göra järnvägstrafiken mer konkurrenskraftig på kortare avstånd. Men den stora möjligheten ligger på fjärrtrafiken. Trafiksäkerhets-, miljö- och energiskäl talar för en aktiv styrning av transporterna till järnvägen. Regeringens ambitioner på denna punkt delas därför av Kds.

Det finns all anledning att påminna om de perspektiv för järnvägstransporter som öppnas om riksdagen istället för en bro över Öresund beslutar om en borrad järnvägstunnel under Öresund. En sådan tunnel i kombination med det pågående byggandet av en tunnel under Engelska kanalen ger kombitrafiken till Europa och Storbritannien, en av våra absolut största handelspartners, stora potentialer. I takt med att produkter från basindustrierna minskar sin transportvolym är kombitrafiken den modell som gör att järnvägen återigen kan bli det dominerande transportmedlet, medan lastbilstrafiken sköter de kortare transporterna och transporterna till/från järnvägsstationerna.

Ett intimt samarbete måste utvecklas mellan de nordiska länderna för att stärka järnvägens betydelse när det gäller godstransporter. Trafiken till/från Norge och Finland ned till Europa kan med fördel ske genom Sverige om transportpriserna och servicenivån blir konkurrenskraftig.

Regeringen får inte tveka att tillskapa banverket och SJ de investeringsre-

surser som krävs för att kombitrafiken och andra former av godstransporter på järnväg på allvar ska kunna konkurrera med lastbilstrafiken. Att detta är regeringens och riksdagens målsättning måste klart markeras så att akeribranschen omedelbart kan struktureras efter de framtidsperspektiv som det innebär.

Mot. 1987/88
T95

Bilismen, lastbilstrafiken och vägarna

I propositionen förutsätts att "Vägrafiken även under 1990-talet kommer att ha en dominerande roll i det svenska transportsystemet."

Idag sker drygt 85 % av allt resande, uttryckt i personkilometer, på vägarna. Enligt vägverkets prognos kommer bilinnehavet att öka med drygt 15 % fram till år 2000. Utvecklingen hittills har visat att trafiken har ökat i takt med antalet bilar.

Transportrådet har räknat med några alternativa utvecklingsmöjligheter. Det ena innebär att den snabba utvecklingen av bilismen som under de senaste åren kommer att fortsätta. Det innebär i så fall, enligt transportrådet, att biltrafiken skulle öka med ca 30 % och det totala transportarbetet med ca 25 % fram till år 2000 med minskande kollektivresandandelen som följd. Det andra alternativet innebär en kraftfull satsning på att åstadkomma en hög kollektivtrafikstandard och på att minska bilismens miljöproblem i de större tätorterna. Transportarbetet skulle då inte öka lika snabbt.

Omkring 75 % av allt resande uttryckt i personkilometer sker på vägarna med bil. Större delen av biltrafiken sker på landsbygden. Omkring 30 % är tätortstrafik. Om persontrafiken med järnväg fördubblades genom en omfördelning från biltrafiken, skulle detta maximalt leda till att bilens andel av det totala resandet minskade från 75 % till knappt 70 %. En fördubbling av personresandet på järnväg skulle inte ens ha varit tillräcklig för att ta hand om det ökade resandet med bil under de två senaste åren, som uppgått till 10–12 %. Av detta räkneexempel ur regeringens proposition dras slutsatsen att "det inte – i varje fall utanför storstäderna – framstår som realistiskt att planera för ett transportsystem utan bilar eller ens för en radikal minskning av personbilsresandet om dagens och 1990-talets transportbehov skall kunna tillgodoses".

De långväga transportererna med lastbil har ökat. Ökningen under de senaste 15 åren har uppgått till närmare 15 %. Godstransportererna med lastbil mätt i tonkilometer har därmed ökat till 24 miljarder trots minskade godsmängder. Enligt den av transportrådet framtagna godstransportprognosen kommer lastbilarnas transportarbete att uppgå till mellan 29 och 34 miljarder tonkilometer.

Den utveckling som ovan beskrivits har varit möjlig genom att avgifter och investeringar relativt ensidigt gynnat vägrafiken. Att få till stånd radikala förändringar på några korta år kommer som tidigare beskrivits inte att låta sig göras. För att få en trafikpolitik som även fortsättningsvis innebär goda kommunikationsmöjligheter måste dock en förändring av inriktningen ske i och med detta trafikpolitiska beslut. Genom att använda samma instrument som lett utvecklingen till nuvarande punkt kan en förändring ske så att trafiken i

framtiden mer anpassas till t. ex. de krav som av miljöskäl måste ställas och som invånarna i glesbygd har rätt att ställa när det gäller goda förbindelser.

Mot. 1987/88
T95

Väghållningen

Trafikanterna har rätt att förvänta sig att vägnätet håller en tillfredsställande standard. Under senare år har underhållet av vägarna blivit eftersatt. Det är därför positivt att regeringen nu markeraren vilja att förbättra vägnätets kvalitet och säkra vägkapitalet. Kds förordar en kraftfull satsning på förbifarter i syfte att förbättra miljön i tätorterna.

I propositionen föreslås att staten, genom vägverket, liksom skall nu vara väghållare för de allmänna vägarna på landsbygden. I större tätorter skall staten, genom vägverket, ha ansvaret för de övergripande allmänna vägarna. I propositionen föreslås vidare att kommunerna ges ett ökat ansvar för väghållningen i de större orterna. Ytterligare 80 kommuner skall förordnas till väghållare enligt väglagen (1971:948). Kds delar regeringens förslag i detta avsnitt.

Regeringen föreslår att angelägna vägbyggnadsobjekt skall kunna finansieras genom vägavgifter eller bidrag från andra intressenter när det gäller vägar som inte inom rimlig tid kan finansieras över statsbudgeten. Kds välkomnar detta förslag. Metoden praktiseras sedan länge i många andra länder med gott resultat.

Byggande av cykelvägar

Varje år dödas ca 80 cyklister i trafiken. Ca 20 000 skadas årligen varav 4 000 skadas svårt. I propositionen föreslås ett stimulansbidrag till byggande av cykelvägar m. m. För budgetåret 1988/89 anslås 20 milj. kr. för ändamålet. Det är angeläget att de oskyddade trafikanternas säkerhetssituation uppmärksammas och att åtgärder vidtas. Inte minst är byggande av vägar skilda från biltrafiken mycket angeläget. Detta kan också bidra till att fler väljer att cykla i stället för att ta bilen vid t. ex. resor till och från arbetet.

Dubbdäck

I propositionen framhålls att de kraftigt ökade kostnaderna för beläggningsarbeten bl. a. har sin grund i det ökade användandet av dubbdäck. Merkostnaden genom dubbdäcken har uppskattats till ca 400 milj. kr. per år. Kds anser i likhet med regeringen att användningen av dubbade däck bör begränsas till tiden 1 november–31 mars och att det bör införas ett förbud mot dubbdäck på tunga fordon. Dock anser Kds att det i Norrlandslänen skall vara tillåtet att använda dubbdäck under tiden 1 oktober–30 april.

Saltning

Ca 200 000 ton salt sprids årligen på våra vägar för att hålla desamma fria från snö och is. Saltet är det mest effektiva medel som i dag står till buds i detta syfte. Saltet har dock en rad negativa effekter: miljöpåverkan, korrosion på for-

don och nedsmutsning. Saltning bör på sikt ersättas med andra metoder. Forsknings- och utvecklingsprojektet Minsalt som påbörjades 1985 syftar till att finna nya metoder och tekniker för att helt eller delvis ersätta vägsaltet. De försök som pågår på Gotland, i Dalarna och Västerbotten bör utvärderas, och till det att nya metoder utvecklats bör salt användas med stor restriktivitet.

Mot. 1987/88
T95

Säkrare trafik

Sverige tillhör föregångsländerna när det gäller trafiksäkerhetsarbete. Genom detta har många liv räddats, mycket lidande undvikits och stora kostnader sparats. Fortfarande sker dock alltför många olyckor med personskador, och ytterligare åtgärder måste därmed sättas in.

Under första hälften av 1980-talet minskade antalet polisrapporterade trafikolyckor. Därefter följde en uppgång under 1975 och 1976 för att sedan fram till 1982 ligga på en relativt konstant nivå – ca 60 000. Under åren 1982–1986 ökade dock återigen antalet rapporterade trafikolyckor med ca 20 %. Under år 1986 omkom 844 personer i vägtrafiken och 21 614 skadades, varav 5 804 svårt.

Hastighetsanpassning

Propositionen innehåller förslag om fortsatta informationsinsatser för förbättrad hastighetsanpassning. Vidare föreslås att trafikpolisen inom sitt verksamhetsområde bör prioritera hastighetsövervakningen och desutom få tillgång till modern övervakningsutrustning. Den marginal som i dag används vid polisens hastighetsmätning bör minskas, och i propositionen sägs också att bötesbeloppen för fortkörning bör höjas och ytterligare differentieras. Till sist föreslås också i denna del att körkortet i större utsträckning bör kunna omhändertas omedelbart vid överträdelser av väsentliga trafikregler.

Hastigheten har en avgörande betydelse för både olycksfrekvensen och olyckans effekter. Enligt uppgifter i propositionen utförs mer än 50 % av all motorfordonstrafik i otillåtna hastigheter. Det batteri av åtgärder som föreslås i propositionen bör sammantaget kunna leda till en större respekt för de fastställda hastighetsbegränsningarna. Grundläggande är att en attitydförändring kan komma till stånd. Informationsinsatser i skolor, i samband med körkortsutbildning och mer allmänt spelar här en viktig roll.

Bilhastigheten spelar också en betydelsefull roll när det gäller miljöeffekterna. Om hastighetsbegränsningarna respekterades skulle utsläppen av kväveoxider minska med ca 14 000 ton 1988 och ca 9 000 ton 1995. Detta motsvarar ca 9 respektive 7 % av de beräknade totala kväveoxidutsläppen från vägtrafiken. Kds förordar en regional sänkning av hastigheterna på vägarna, främst av miljöskäl men också i syfte att åstadkomma en minskning av de allvarliga trafikolyckorna.

Nyblivna bilförare

Olycksfrekvensen för nyblivna körkortsinnehavare är betydligt större än för andra, mer erfarna, bilister. I propositionen hänvisas till rapporten Nyblivna

personbilsförare – Trafiksäkerhetsproblem och åtgärder där det redovisas att de nyblivna förarna löper 7–9 gånger större risk än mer erfarna förare att råka ut för olyckor.

Regeringens förslag i syfte att nedbringa olycksfrekvensen innebär att de nyblivna förarna får ett körkort som under två år är provisoriskt. Om föraren under dessa två år inte gör sig skyldig till annat än bagatellartade förseelser skall det provisoriska körkortet ersättas av ett permanent. I annat fall återkallas det provisoriska körkortet och föraren får genomgå ny utbildning och nytt prov. Trafiksäkerhetsverket har i ett expertförslag förordat en kraftigt förstärkt grundutbildning för körkortsaspiranter. Det har beräknats att kostnaden för varje elev skulle öka med 1 600 kr. TSV har vidare föreslagit att en bil som används vid privat grundutbildning bl. a. måste vara utrustad med dubbelkommando. Regeringen har inte varit beredd att tillstyrka TSV:s förslag. Kds anser att de av regeringen föreslagna åtgärderna för att minska olycksriskerna bland de nyblivna bilförarna är väl avvägda.

Trafikonykterhet

Rattonykterhet och rattfylleri är ett betydande samhällsproblem. Det leder till mängder av mänskliga tragedier, onödigt lidande och stora kostnader för samhället. Årligen dödas 150–200 personer i trafikolyckor som är alkoholrelaterade. Ca 15 000 svenskar straffas årligen för att ha kört bil i alkoholpåverkat tillstånd. Det beräknas att ca 3,5 miljoner brott mot lagen om alkohol och trafiken begås varje år. Alla torde vara överens om att alkohol och bilkörning inte hör ihop. Omdöme och reaktionsförmåga blir kraftigt nedsatt redan efter ett mycket litet alkoholintag.

I regeringens proposition redovisas att mellan 600 000–800 000 rutinmässiga utandningsprov genomförs av polisen årligen. Trafiksäkerhetsrådet anser att en fördubbling av antalet utandningsprov är realistiskt i ett första steg. Detta skulle enligt Kds förmenande vara utomordentligt positivt och göra sannolikheten för upptäckt avsevärt större.

Bland dem som avslöjas som rattonyktra är en stor del alkoholmissbrukare. För att de inte skall fortsätta att dricka alkohol i samband med bilkörning måste i dessa fall personen komma till rätta med sina alkoholproblem. Den nya möjligheten att döma till vård i stället för fängelse, s. k. kontraktsvård, och projekt som "Rattfällan" är exempel på åtgärder som går i rätt riktning.

För att öka de blivande bilisternas kunskaper om alkoholens effekter i samband med bilkörning och påverka attityder måste kraftfulla insatser göras. I körkortsutbildningen måste också undervisning och diskussion om alkohol och bilkörning få ett utökat utrymme i enlighet med trafiksäkerhetsrådets förslag.

Kds har i en separat motion förordat att den högsta tillåtna promillegränsen för bilkörning skall sänkas. Försök som gjorts, t. ex. av tidningen Vi Bilägare, visar att personer som konsumerat avsevärda mängder alkohol och som är att betrakta som klart olämpliga bilförare i lagens mening är nyktra, alltså har en alkoholhalt i blodet som understiger 0,5 promille. Detta visar med all önskvärd tydlighet att en ny högsta promillegräns måste fastställas.

I betänkandet (SOU 1987:43) Snabbare körkortsingripande m. m. har det

föreslagits att det skall ankomma på den körkortssökande som dömts för trafiknykterhetsbrott att visa att han eller hon inte missbrukar alkohol. Detta skulle enligt utredningen ske med metoder som finns tillgängliga och som är vetenskapligt accepterade. Alkoholmissbruk kan med mycket hög grad av säkerhet konstateras med en kombination av biokemiska och psykologiska undersökningar. Kds har principiellt en positiv inställning till det av utredningen framförda förslaget.

Mot. 1987/88
T95

Trafikanternas möjlighet att inhämta information

Propositionen förordar förenklingar i utmärkning med vägmärken utmed gator och vägar. Detta är angeläget. Kds tillstyrker förslaget i denna del. Även när det gäller förslaget om ändringar i fordonskungörelsen innebärande att personbilar fr. o. m. 1991 års modell som komplement till sådana bromslykta tillstyrks. När det gäller frågan om kravet på reflexselar anser Kds det vara angeläget att säkerheten för yrkeschaufförerna bör förstärkas men i detta avseende är det inte rimligt att föreskriva att samtliga lätta och tunga lastbilar skall medföra en särskild reflexsele. TSV bör i stället få i uppdrag att informera om och rekommendera användande av denna nya säkerhetsanordning.

Kollektivtrafik

Länstrafikreformen, som beslutades 1978, har ökat det kollektiva resandet på regional nivå. För samhället som helhet har reformen inneburit lägre energiförbrukning, bättre miljö genom mindre avgasutsläpp samt färre trafikolyckor. Därtill kommer att antalet arbetstillfällen inom kollektivtrafiken ökat och att människors möjligheter att utan egen bil förvärvsarbeta och studera på annan ort förbättrats. Underskotten för trafikhuvudmännen har dock vuxit från 2,7 miljarder kronor 1980 till 5,0 miljarder kronor 1986, utan hänsyn till penningvärdesförsämringen.

Trafikhuvudmännens ansvarsområde kommer, enligt propositionen, att utvidgas till att även omfatta taxi och lokal och regional järnvägstrafik. Detta ökar samordnings- och effektivitetsmöjligheterna för kollektivtrafiken, vilket torde kunna bidra till att nedbringa underskotten. Kds ställer sig bakom detta vidgade ansvarsområde för trafikhuvudmännen.

I nuvarande lagstiftning krävs att kommuner och landsting gemensamt svarar för huvudmannaskapet. I propositionen föreslås att antingen kommunerna eller landstingen ensamma ska kunna stå som huvudman. Så fungerar det redan i dag i Stockholm och på Gotland. Denna ökade flexibilitet för kommuner och landsting som regelförändringen innebär finns det anledning att stödja. Enligt ett kristdemokratiskt synsätt är det dock svårt att förstå varför inte privata intressenter (företag, stiftelser, samhällsorgan etc.) skulle kunna bli delägare i ett länstrafikbolag, om de så skulle önska. Eftersom svaret för den kollektiva trafiken skall ligga i demokratiska och samhällsägda organ skall aktiemajoriteten i dessa bolag innehas av kommuner och/eller landsting. Det är svårt att se en rimlig anledning till att behålla andra intressenter att bli minoritetsägare i bolagen.

I propositionen föreslås en avreglering av taxiverksamheten. Behovsprovningen av taxi och hyrverk avskaffas fr. o. m. den 1 juli 1990, och taxitaxan släpps fri. En ökad företagsekonomisk frihet för taxitrafiken skall kombineras med att lämplighetsprovningen skärps. En fortlöpande uppföljning av tillståndsinnehavarnas lämplighet skall göras och åtgärder skall vidtas mot olaga trafik. Dessutom föreslås i propositionen att alla taxibilar skall ha ett yrkes- trafikmärke, att alla taxibilar skall utrustas med kvittoskrivande och registrerande taxameter och att den taxa som tillämpas skall kunna vara känd före resan. Till sist föreslås också att det sker en närings- och konsumentpolitisk övervakning.

Det finns all anledning att se positivt på propositionen i detta avseende. Inte minst i storstäderna kommer en avreglering att få positiva effekter på service, priser och tillgänglighet. Kommunikationsministerns önskan, i motsats till en del remissinstanser, att genomföra avregleringen i ett enda steg anser Kds vara rimlig då regelsystemen intimt hänger ihop med varandra. Tidsperioden fram till 1 juli 1990 för taxinäringen, myndigheter och övriga samhällsorgan som är inblandade får anses vara tillräcklig.

Debatten om taxinäringens situation och framtid riskerar att generaliseras allt för kraftigt. Problem som diskuteras i medierna gäller nästan uteslutande storstädernas taxiproblem, medan situationen i mindre tätorter och glesbygd inte uppmärksammas lika mycket. Mycket tyder på att problemen med taxi i första hand gäller storstadsregionerna. Där har också regleringarna de största negativa effekterna. Myndighetsbeslut, central detaljplanering och byråkrati hindrar en anpassning av utbudet till efterfrågan. I mindre orter och glesbygd är allt mer överblickbart, och det är lättare att lösa problem på ett smidigt sätt.

En annan viktig skillnad är att taxinäringen i storstadsregionerna i betydligt högre utsträckning försörjer sig på tjänsteresor och privatresor, medan taxi i andra områden är proportionellt sett mer beroende av samhällsbetalda resor, såsom skolskjutsar, sjuktransporter, färdtjänst och avtal med kollektivtrafikbolag. Av taxinäringens totala omsättning 1984 på 3.2 miljarder kronor utgjorde 1.7 miljarder kronor samhällsbetalda resor. Ungefär en fjärdedel av den totala omsättningen var tjänsteresor av olika slag.

Kombinationen mellan buss/tag och taxi är en möjlighet som inte i tillräckligt stor omfattning utnyttjats för att öka servicenivån i kollektivtrafiken och pressa ned kostnaderna.

Ett slopande av behovsprovningen för taxi möjliggör en ökning av antalet fordon och tillståndshavare. För konsumenterna skulle detta vara positivt då det innebär ökad konkurrens och förbättrad service. Inte minst situationen i Stockholm tyder på att det skulle vara positivt. I glesbygden och på de mindre orterna kan två problem av litet mer allvarlig karaktär uppkomma.

För det första kan ett fåtal tillståndshavare på en ort driva upp taxenivån och/eller minska utehållandet av fordon. Kommunikationsministern anser att den risken undanröjs i och med att kommuner och landsting är stora kunder och därmed kan säkerställa en tillfredsställande servicenivå också i vad gäller allmänhetens behov av taxiresor. I propositionen föreslås också att

landsting och kommuner ska ges uttrycklig befogenhet att vid upphandling av taxitjänster ta hänsyn, inte bara till det bjudna priset, utan även till om ett taxiföretag åtar sig att hålla en viss servicenivå och en för kunden gynnsam taxa vid vanliga transporter. Kds delar kommunikationsministerns uppfattning att detta är tillräckliga styrmedel för att upprätthålla en sund service- och prisnivå även i områden som inte har något större antal tillståndshavare. Samtidigt innebär detta i praktiken att en sorts maximitaxa fastställs för dessa taxiägare och att en del av avregleringens frihet försvinner.

Det andra problemet, som propositionen förbiser, är risken för att den fria-re taxitrafiken utnyttjas på ett sätt som allvarligt skadar de seriösa heltidsar-betande taxiförarna. Det kan gälla taxiägare som gemensamt står för huvud-delen av transporterna i en kommun. Taxiförarna håller en tillfredsställande servicenivå och utehållande av fordon men tvingas se hur konkurrensen hård-nar vid de mest lönsamma körtiderna, exempelvis kring storhelger och kväl-lar. Konkurrenterna är inte anslutna till någon beställningscentral, ingår inte i något körschema etc. Dessa taxichaufförer kan betraktas som, i och för sig seriösa, hobbyåkare som vid sidan om ordinarie arbete kör taxi för att öka in-komsterna och kunna göra skatteavdrag för sin nya bil. Dessa taxichaufförer kan vara godkända av tillståndsmyndigheterna, stå utanför samhällsbetalda körningar, men på små orter vara ett stort ekonomiskt problem för de heltids-arbetande taxichaufförerna. Resultatet kan bli att taxiägare slås ut och den totala servicenivån sjunker. Detta problem av avregleringen belyses dock icke i propositionen.

Kds menar att regeringen måste se över denna fråga så att den får en till-fredsställande lösning. Förslaget om att dessa hobbyåkare måste tillhöra nå-gon form av beställningscentral förordas inte av Kds då det innebär att en allt-för stor del av vinsten med en avreglering skulle försvinna, samtidigt som ett sådant krav kan bli fullständigt orimligt i glesbygden. I stället bör vissa krav på tillståndshavarnas omsättning, antal timmar av utehållande av taxifordo-net eller liknande övervägas.

Avregleringen kommer att medföra ökade frestelser för s. k. svart taxi. Det är viktigt att resurser sätts in för att motarbeta svart taxiverksamhet. In-förandet av ett obligatoriskt yrkestrafikmärke är ett sätt som kan förbättra si-tuationen. Det är viktigt att information förs ut till taxikunderna om att det bara är bilar med yrkestrafikmärke som är laglig taxi. Dessutom måste resur-ser finnas för att kontrollera att denna lag efterföljs.

Luftfart

Inrikesflyget har närmast fördubblat sitt resandetal under 1980-talet. För ett land av Sveriges storlek är en effektiv flygtrafik nödvändig. Flyget erbjuder snabba och säkra förbindelser såväl nationellt som internationellt. Flygtrafi-ken har tillåtit öka mycket kraftigt, inte minst på grund av eftersatta investe-ringar på järnvägstrafikens område. På korta och medellånga sträckor bör tå-gen effektivt kunna konkurrera med flygtrafiken för de allra flesta resenärer-na. Kds instämmer i regeringens förslag i vad gäller inriktningen på flygtrafi-ken.

I propositionen anges att åtgärder för den svenska handelsflottan övervägs. Detta är mot bakgrund av utvecklingen för den svenska sjöfarten en alltför passiv hållning. Den svenskflaggade handelsflottans andel av världshandelsflottan har sjunkit från 2 % år 1975 till dagens 0,5 %. Räknas den svenskägda utlandsflaggade flottan med utgör andelen drygt 1 %. Den utlandsflaggade är tonnagemässigt ungefär dubbelt så stor som den svenska. Åtgärder borde vidtas för att större delen av den utlandsflaggade åter kan gå under svensk flagg. I en särskild motion om sjöfarten under den allmänna motionstiden har Kds föreslagit åtgärder för att förbättra sjöfartens situation. Det bör därvid beaktas att sjöfarten är ett energisnålt transportsystem för tunga frakter. Miljömässigt behövs en del åtgärder, som avgasrening och möjlighet för färjetrafik att i hamn fås en elförsörjning ordnad från elnätet istället för som nu via sin egen dieseldrivna elproduktion. Handelsflottans situation skulle förbättras om personal som arbetar ombord på fartyg i fjärtrafik befriades från inkomstskatt. För motsvarande kategori borde de sociala avgifterna sänkas.

Finansiering och medelsbehov

För att SJ skall utvecklas så att det motsvarar den servicenivå som krävs för att företaget skall kunna överta en större andel av både persontrafik och godstrafik krävs omfattande investeringar. De i propositionen aviserade anslagen framstår som otillräckliga för att målet skall nås. Halvhjärtade satsningar är närmast att betrakta som kapitalförstöring. Banverket bör tillföras 3 miljarder kronor per år om förväntningarna skall infrias. Medlen för investeringar kan erhållas genom utförsäljning av annan statlig verksamhet.

Projekten Ostkustbanan, Sälénbanan, Bergslagspendeln, Bohusbanan, västkustbanan och kustbanan framstår som angelägna om målsättningarna skall nås. Till dessa vill Kds lägga dubbelspår Boden–Luleå. Projekten Arlandabanan, Mälärbanan och snabbtåg Stockholm–Sundsvall torde bli lönsamma så att medel för dessa borde kunna finansieras genom lån på öppna marknaden.

Bensinpriset föreslås höjas från 1 april 1988 med 25 öre per liter. Den avtappning av resenärer som skett från kollektivtrafiken torde till en del bero på relativa kostnadsförskjutningar. I jämförelse med en del andra närbelägna länder är bensinpriset förhållandevis lågt i vårt land. Bensinpriset har en ogynnsam påverkan för dem som bor i glesbygd där det inte finns några kollektiva färdmedel. Kds har därför föreslagit differentierade bensinskatter så att bensinskatten skulle vara 45 öre lägre i stödområde A, 30 öre lägre i stödområde B och 15 öre lägre i stödområde C, allt räknat per liter bensin. Kds anser vidare att fordonsskatten för personbilar bör avskaffas och att denna bör bakas in i bensinpriset. I avvaktan på att denna motion leder till något resultat kan nu föreslagen bensinhöjning accepteras utanför stödområdena. Inom stödområdena bör bensinskattehöjningen avvisas.

Biltrafiken har högre miljökostnader i tätorterna. För att skapa ett direkt samband mellan förorsakande och ersättande av miljökostnader framstår tankarna på områdesavgifter som värda att utveckla. I orter med utvecklad

kollektivtrafik kunde dessa lämpligen också inkludera rätt att utan ytterligare kostnader använda kollektivtrafiken i området.

Förslaget innebär vidare en höjning av kilometerskatten för tunga lastbilar, bussar och släpvagnar, vilket tillsammans beräknas ge 825 miljoner kronor. Även här kan regionalpolitiska aspekter framläggas. Höjningarna är mycket kraftiga. För folk som bor i stödområdenas glesbygder finns ingen valmöjlighet. Det framstår därför inte lika angeläget att höja dessa avgifter lika mycket i stödområdena. Dessa borde ha fått en något lindrigare höjning.

Hemställan

Mot bakgrund av ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny järnvägsorganisation,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsinspektionen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de regionalpolitiska aspekterna och differentiering av de fasta och rörliga avgifterna för järnvägstrafiken,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikhuvudmännen och uppdelningen av järnvägstrafiken i stamnät och länstrafiknät,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kravet på antalet clubbelturer för att underhålla järnvägsbanan,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikcentra,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringsvolymen i järnvägsnätet under kommande tio år,
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kombitrafiken,
9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om huvudmannaskapet för länstrafikbolagen,
10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avregleringens effekter för taxinäringen på mindre tätorter och i glesbygd,
11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sänkta hastigheter på vägarna,
12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tid för förbud mot dubbdäck i Norrlandslänen,
13. att riksdagen avvisar regeringens förslag om obligatorisk reflexsele i alla lastbilar,
14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpta avgaskkrav på dieseldrivna bussar och lastbilar.

Stockholm den 1 februari 1988

Mats Odell (c)

Mot. 1987/88
T95

