

Motion till riksdagen

1988/89:T235

av Claes Roxbergh m.fl. (mp)

Väganslagen m.m.

Den här motionen behandlar miljöpartiets förslag till budgetförändringar för kommunikationsdepartementet. Den kompletterar andra partimotioner om bl.a. trafik och trafiksäkerhet.

Vägväsende

Många vägar i landet har blivit svårt nerslitna på grund av den kraftigt ökande bilismen och godstrafiken på väg. Det är angeläget att hålla en god vägstandard i hela landet. Därför instämmer vi i regeringens förslag till höjda anslag till drift av statliga vägar. Därtill föreslår vi ytterligare 100 miljoner kronor.

Även länsvägar och länsjärnvägar behöver, enligt vår mening, ett ytterligare tillskott. Vi föreslår 200 miljoner utöver regeringens förslag.

Vi anser också att ett särskilt anslag ska inrättas till länsjärnvägar. Vi finner det oacceptabelt att det ska stå länsstyrelserna fritt att använda stöd till trafik på länsjärnvägar till busstrafik i stället. Busstrafiken är ju regelmässigt subventionerad över skattsedlarna med ca 50 %, under det att järnvägstrafiken måste bära hela sin kostnad. Dessutom är miljökostnaderna för dieseldrivna bussar mycket höga, i synnerhet i jämförelse med eldrivna motorvagnar på järnväg. Vi föreslår därför att anslaget B 4 till länstrafikanläggningar ska delas upp i tre delar:

- länsjärnvägar 625 milj. kr.
- länstrafikanläggningar, trafikmedel m.m. 420 milj. kr.
- cykelvägar m.m. 125 milj. kr.

Av ovanstående framgår också att vi vill ha en kraftig satsning på utbyggnader av cykelvägar m.m. Det är en ökning med 105 milj. kr. jämfört med regeringens förslag.

Däremot anser vi inte att vägnätet i landet behöver byggas ut med nya vägar, i synnerhet inte motorvägar. Det skulle gynna en fortsatt vägtrafikökning med ytterligare miljöproblem och flera skadade och döda människor i trafikolyckor. Tvärtom vill vi minska bilismen med 25 % fram till år 1995 för att kunna klara centrala miljöpolitiska målsättningar: för att rädda skogen, sjöarna, havet och många människor! Därför föreslår vi en minskning av anslaget till byggande av riksvägar med 1 000 milj. kr.

Vi vill heller inte öka lastbilarnas högsta tillåtna vikt, eftersom det kommer att leda till att godstrafik överförs från järnväg till väg – helt i strid med ambitionerna i t.ex. riksdagens trafikpolitiska beslut från 1988. Det skulle naturligtvis leda till ett ytterligare slitage på vägarna och stora utsläppsökningar av giftiga och miljöfarliga ämnen främst i luften. Därmed vill vi helt ta bort anslaget till särskilda bärighetshöjande åtgärder.

Med anledning av det minskade byggandet av nya vägar m.m. behövs enligt vår mening inte heller så mycket medel till vägverket. Vi föreslår en minskning med 2 miljoner kronor.

Reningsutrustning på gamla personbilar

Miljöpartiet de gröna anser att det är bra att ett anslag för detta ändamål finns med i årets budget. Vi finner det dock väl snålt tilltaget och föreslår att ytterligare 50 milj. kr. tillförs. Naturligtvis förväntar vi oss också aktiva informationskampanjer som lockar bilisterna till att utnyttja bidraget och därigenom skaffar sig rening på sina bilar.

Järnvägstrafik

Vi i de gröna anser att tiden är mogen för omfattande nyinvesteringar i järnvägsnätet. Vi föreslår ett investeringsprogram på ca 65 000 milj. kr. fram till sekelskiftet, varav 40 000 milj. kr. till nya banor. I årets budget föreslås en ökning av anslaget för drift av statliga järnvägar med 420 milj. kr. Anslaget för nyinvesteringar i stomjärnvägar föreslår vi ska utökas med 1 500 milj. kr. Om inte hela denna ökning kan utnyttjas för nyinvesteringar i stomjärnvägar ska det stå banverket fritt att kunna använda dessa medel dels till investeringar i länsjärnvägar och inlandsbanan, och dels till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar.

Det är vår bedömning att godstrafiken måste utvecklas och förbättras avsevärt på järnvägarna. Därför föreslår vi en utökning med 200 milj. kr. till utveckling av godstrafiken.

Kollektivtrafik

För att relativt snabbt kunna öka järnvägstrafiken är det viktigt att under återuppbyggnadsskedet upprätthålla befintlig persontrafik. I vissa lägen kan det också vara motiverat att förstärka trafiken. Särskilda lågprissatsningar för att locka över fler till järnvägen är också motiverade. Därför föreslår vi att anslaget till köp av interregional persontrafik på järnväg ska ökas med 300 milj. kr.

Vägrafikökningen sker till stor del i städerna eller stadsområden. Här är redan biltrafiken ett stort buller-, säkerhets-, miljö- och hälsoproblem som därmed fördjupas. Här finns samtidigt de bästa förutsättningarna att kunna konkurrera med kollektivtrafiken. Den mest miljövänliga och energieffektiva kollektivtrafiken är den eldrivna – pendeltåg, spårvagnar, tunnelbana, trådbussar, duobussar etc. Visserligen är det främst en kommunal angelägenhet att ordna med kollektivtrafiken i städerna, men eftersom det

ligger i hela nationens intresse att minska bilismen och bilismens negativa effekter, är det motiverat att under en övergångsperiod stödja verksamheten med även statliga medel.

Vi föreslår ett tio-årigt statligt investeringsprogram som ska stödja de kommunala satsningarna. Vi har bedömt att 15 miljarder av statliga budgetmedel behövs under hela perioden. För kommande budgetår föreslås 500 miljoner till ändamålet, som alltså utgör ett nytt anslag H 8 Bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer.

Mot. 1988/89
T235

Transportforskning

Det är nödvändigt att utveckla miljövänligare, energieffektivare och säkrare transportmetoder. Det kan gälla drift med vätgas eller biogas, eller det kan gälla system som spårtaxi eller kanske nya reningsmetoder. Nuvarande katalytiska avgasrening är utmärkt, men räcker inte i det långa perspektivet – utsläppen av dikväveoxid ökar, koldioxidutsläppen påverkas inte alls osv. Särskilt viktigt är det att fullskaleprojekt genomförs.

Därför vill vi att ett nytt anslag I 5 Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transportsystem införs. Vi föreslår att 100 milj. kr. anslås kommande budgetår.

SMHI:s utrustning

SMHI står för en viktig del av de mätningar och undersökningar som måste göras för att få relevant kunskap om miljöförändringar. Det gäller bl.a. mätningar av vattenföroreningar som bildar underlag till kunskapen om hur vattenföroreningar sprids till havet.

Beredskapen för översvämningar behöver enligt SMHI:s anslagsäskande förbättras, vilket vi kan instämma i.

Därför vill vi öka anslaget J 3 SMHI: Utrustning med 10 milj. kr. jämfört med regeringens förslag.

Hemställan

Med anledning av vad vi ovan anfört föreslår miljöpartiet de gröna angående proposition 1988/89:100, bilaga 8, sjätte huvudtiteln

1. att riksdagen minskar anslaget B 1 Vägverket till 9 105 000 kr., vilket innebär en minskning med 2 000 000 kr.,
2. att riksdagen ökar anslaget B 2 Drift av statliga vägar till 5 560 000 000 kr., vilket innebär en ökning med 100 000 000 kr.,
3. att riksdagen minskar anslaget B 3 Byggande av riksvägar till 417 900 000 kr., vilket innebär en minskning med 1 000 000 000 kr.,
4. att riksdagen ökar anslaget B 4 Byggande av länstrafikanläggningar till 1 170 000 000 kr., vilket innebär en ökning med 200 000 000 kr., och vidare att detta anslag delas upp i tre delar, varav 625 000 000 kr. ska gå till länsvägar, 125 000 000 kr. ska gå till cykelvägar m.m., och 420 000 000 kr. ska gå till övriga länstrafikanläggningar, trafikmedel m.m.,

5. att riksdagen avskaffar anslaget B 9 Särskilda bärighetshöjande åtgärder, vilket innebär en besparing med 622 000 000 kr.,

6. att riksdagen ökar anslaget C 5 Reningsutrustning på gamla personbilar till 100 000 000 kr., vilket innebär en ökning med 50 000 000 kr.,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om särskilda insatser för att förmå bilägare att installera avgasrening,

8. att riksdagen ökar anslaget D 1 Drift- och vidmakthållande av statliga järnvägar till 3 015 000 000 kr., vilket innebär en ökning med 420 000 000 kr.,

9. att riksdagen ökar anslaget D 2 Nyinvesteringar i stomjärnvägar till 2 083 300 000 kr., vilket innebär en ökning med 1 500 000 000 kr.

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om viss samordning av anslagen D 1, D 2 och B 4,

11. att riksdagen ökar anslaget D 8 Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik till 655 000 000 kr., vilket innebär en ökning med 200 000 000 kr.,

12. att riksdagen ökar anslaget H 6 Köp av interregional persontrafik på järnväg till 883 800 000 kr., vilket innebär en ökning med 300 000 000 kr.,

13. att riksdagen beslutar införa ett nytt anslag H 8 Bidrag till eldriven kollektivtrafik i städer med 500 000 000 kr., och föreskriver att detta anslag ska användas på det sätt som anges i motionen,

14. att riksdagen beslutar införa ett nytt anslag I 5 Forskning och utveckling av miljövänliga och energisnåla transporter med 100 000 000 kr., och föreskriver att detta anslag ska användas på det sätt som anges i motionen,

15. att riksdagen ökar anslaget J 3 SMHI: Utrustning till 30 000 000 kr., vilket innebär en ökning med 10 000 000 kr.

Stockholm den 24 januari 1989

Clues Roxbergh (mp)

Inger Schörling (mp)

Birger Schlaug (mp)

Roy Ottosson (mp)