

## Motion

1980/81:1895

av Rolf Sellgren

om kartläggning av bilismens kostnader för samhället, m. m.

Bilen är ett på många sätt bra transportmedel. I många fall är den utmärkt, kanske t. o. m. oundgänglig. Det gäller i stora delar av landet främst glesbygden, där underlaget för kollektiv transportservice är alltför ringa. Nyttan av bilen är också särskilt stor vid vissa tillfällen eller för vissa ändamål – att frakta barn och saker, att komma till otillgängliga utflyktsmål eller att åka vid udda tidpunkter på dygnet. Bilen har givit många en ökad frihet och rörlighet.

Men bilen skall användas där den passar. I större tätorter är den inte lika oundgänglig. Det är kanske bekvämt för bilisten själv, men mängden bilar ger åt invånarna ofta grava problem i vad gäller avgaser, buller, trafikolyckor och en inte oväsentlig försämring av den stadskulturella miljön. Samhälls-ekonomiskt är det också tveklaktigt att inte ta vara på möjligheterna till satsningar på kollektiva transporter.

### Bilism i glesbygd och tätort

Vi måste erkänna bilismens både för- och nackdelar. Hittills behandlas alla bilister lika. De fasta kostnaderna, såsom bilskatt och försäkring, skiljer sig inte nämnvärt, inte heller bilens rörliga kostnader, främst literpriset på bensin, olja och reparationer. Vid den senaste bensinskattehöjningen gjordes ett första försök att "korrigera" genomslaget i regionalpolitiskt mer acceptabel form: en viss reducering av skatten beslutades av riksdagen för de nordligaste länen, dvs. regioner där bilen ofta är till stor nytta och där dess nackdelar blir mindre synliga, regioner där transportererna ofta också gäller mycket långa sträckor. Detta är en princip som bör användas i ökad utsträckning. En differentiering av bilkostnaden ger ett för samhället vettigare utnyttjande av bilen som transportmedel.

I de större tätorternas inre delar blir bilismens negativa effekter särskilt märkbara. *Bilavgaserna och bullret* tillhör de mest uppmärksammade miljöproblemen. Bly och koloxid drabbar särskilt barnen. Produktkontroll-nämnden har konstaterat att barn absorberar bly ca fem gånger så effektivt i mag-tarmkanalen som vuxna. I Stockholm skulle trafiken på flera innerstadsgator behöva sänkas med 50 % för att nå ner till de värden för koloxid som WHO bedömer som maximala. För att uppfylla de bullernormer som definierats i bl. a. trafikbullerutredningen måste trafiken minska med ännu större andel.

*Olyckorna* är ett annat problem. Värst utsatta är också här de svaga grupperna, barnen och de gamla. Den intensiva biltrafiken innebär stress, rädsla och ångslan, en faktor lika svårsmätbar men verklig som den *kulturella miljöförstörelsen* i landets stadskärnor. På flera håll i landet finns städer som halvvägs förvandlats, stadskärnor som nybyggs för kommersiell service, städer som varken är bra för bilarna eller människorna. Det kulturarv vi redan förstört i bilismens namn får vi inte tillbaka. Efter citysaneringarna kom sedan de stora, vidsträckt villaområdena som permanentar beroendet av bilen och som undandras möjligheten till goda kollektiva transporter.

Att bygga in ett beroende av privatbilismen får också *fördelningseffekter*. Dessa uppmärksammas ofta mindre än t. ex. avgaser och buller. Men bland de billösa återfinns främst kvinnor, pensionärer, ungdomar, ensamstående och lågavlönade. Statistiken bekräftar detta faktum. En undersökning i Stockholms län har dessutom visat att det är de mest välbeställda av bilisterna som starkast bidrar till bilismens nackdelar – de gör arbetsresorna med egen bil, de jobbar i city, färdas mestadels i själva rusningstiden. Och när kollektivtrafiken i brist på resurser försämras är det främst de svagaste grupperna som drabbas av sämre turtäthet, fler byten, lägre standard.

Under 1970-talet har diskussionen tagit fart i syfte att dämpa tätortsbilismen. Hälso-, miljö- och olycksriskerna har börjat tas på allvar. Politiken på detta område är ett samspel mellan stat och kommun. Det är kommunerna som kan vidta många av de åtgärder som skulle kunna minska privatbilismen. I vissa fall hindrar dagens lagstiftning kommunerna att vidta åtgärder som de kanske önskar – tullavgifter är ett exempel, boendeparkering har varit det. Bidragssystemen styr kommunernas investeringar, t. ex. i vad gäller cykelvägar och alternativa vägkonstruktioner. Skatte- och avdragsfrågor har stor betydelse.

Det är inte främst genom politiska beslut som vissa nu konstaterade minskningar kommit till stånd. Det är de snabbt stigande bensinpriserna som beräknas ha haft den största effekten. Antalet fordon som passerat Stockholms infarter har nu minskat bortåt 8 % sedan 1976. Men ännu är det långt till det av kommunen uppsatta målet, en 20-procentig dämpning till 1982.

Det finns undersökningar gjorda där styrmedlen för att begränsa tätortsbilismen diskuteras. Fördelningen av arbetsplatser, bostäder och service är ett exempel på hur samhällsplaneringen på sikt kan medverka till en minskning av transportbehovet. Förbättringar på fordonen är ett annat exempel på "långsiktig" metod. På kort sikt kan styrmedel av fysiskt eller ekonomiskt slag sättas in. Trafiksaneringar med enkelriktade gator, zonindelningar, hastighetsbegränsningar, kollektivtrafikfiler, "gupp" i gatan m. m. är en metod som prövats i många större städer. Parkeringspolitiken är en metod man försökt att konsekvent utnyttja i de större tätorternas cityområden.

### Färdavgifter

Men för att nå verkligt betydande resultat krävs nya möjligheter. Stockholms kommun har nyligen beslutat att temporärt avbryta sin trafiksanering, eftersom trafiken enbart pressades ut från bostadsgatorna till genomfartsgatorna med orimliga miljöstörningar på dessa som följd. Volymen måste minskas för att andra metoder skall lyckas. Nuvarande lagstiftning hindrar kommunerna att pröva ett system med skärpt ekonomisk styrning av biltrafiken. Möjligheter bör nu öppnas till utvidgade parkeringsavgifter och till att ta ut färdavgifter (tull- eller trängselavgifter). Frågan om lagändring diskuterades i trafikpolitiska utredningen men blev aldrig verklighet i det trafikpolitiska beslut riksdagen fattade i juni 1979. Frågan behandlades av riksdagen även våren 1980, men också denna gång utan att möjligheten öppnades. Trafikutskottet hänvisade då till den i mars 1980 tillsatta översynen av Stockholmsregionens trafikproblem. I direktiven understryks behovet av samordning. Värdet av förbättrade förutsättningar för den kollektiva trafiken understryks också. Utredningsarbetet inriktas på att få till stånd överläggningar mellan berörda statliga, landstingskommunala, kommunala och andra parter. Enligt min mening borde redan nu en försöksverksamhet med färdavgifter kunna inledas. Om möjligheten öppnades för kommunerna kunde en uppföljning och utvärdering ske inom ramen för den ovan nämnda utredningen eller i annan form som regeringen bestämmer.

Trafikpolitiska utredningen diskuterade flera alternativa färdavgifter. Systemet med tullavgift har såvitt bekant prövats endast i en enda storstad i världen – nämligen Singapore. Där minskade det totala antalet bilar. Samtidigt skedde en omfördelning i tiden och en ökad samåkning. Liknande effekter kunde säkert uppnås i Stockholm, där ett system med infartsavgift på 10 kr. under förmiddagen diskuterats.

Ett annat alternativ är att inom parkeringspolitikens ram ta ut den avgift man önskar för att styra det faktiska utnyttjandet av hårt belastade gator. I Stockholm har nyligen förslag om att få höja felparkeringsavgiften till 500 kr. framställts.

Med de ekonomiska styrmedlen sammanhänger även rätten att vid beskattning göra avdrag för bilarbetsresor m. m. Denna avdragsrätt brukar framhållas som omistlig av bl. a. regionalpolitiska skäl. Men att sätta skärpta villkor för avdragen och att ge möjlighet till avgifter gentemot tätortstrafiken är båda ett led i en regionalisering av bilkostnaden. För bilavdragen kan krävas större tidsvinster, längre avstånd eller viss brist på alternativa transportsätt. Lika väl som "tilläggsavgifter" tas ut i större tätortsområden kan "rabatter" ges i glesbygd – och det är då bättre att differentiera t. ex. bensinskatten än fordonsskatten.

### Bilismens samhällskostnader

Nära sammanhängande med de problem som utmärker bilismen i tätorterna är de bristande möjligheterna att kvantifiera de miljökostnader som uppstår. Trafikpolitiska utredningen behandlade frågan om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Kostnaderna för vägdrift, trafikövervakning, trängsel, trafikolyckor samt miljöförstöringar togs upp. Att beräkna trängselkostnaderna var ett nytt försök men fick främst en teknisk utformning. Även försöken att kvantifiera olyckskostnaderna var nya. Här inräknades bl. a. vårdkostnader och produktionsbortfall. Någon kvantifiering av "humanvärdet" ansåg sig inte utredningen kunna göra, inte heller någon kvantifiering av de miljökostnader bilarna ger upphov till.

I debatten kom utredningens kvantifiering av de samhällsekonomiska kostnaderna att användas som argument för påståendet att bilismen betalar *mer* än de kostnader den *å* samkar samhället. Bensin- och trafikskatter hade enligt motorsällskap och bilproducenter visats ge ett "överskott". Så var naturligtvis inte fallet. Bl. a. fanns inga miljökostnader med i kalkylen. Problemen med tätortstrafiken är i mycket en fråga om just miljökostnader. Utredningen menade 1978 att man inte med dåvarande kunskap och med rimliga insatser kunde få fram en sådan kvantifiering.

Riksdagen behandlade även denna fråga våren 1980. Trafikutskottet hänvisade till att ett betydande och viktigt underlag redan tagits fram och att pågående utrednings- och forskningsarbete kunde förväntas ge ytterligare belysning. En samlad överblick och utvärdering av detta material kan kanske vara möjlig redan 1981.

Något ytterligare material som belyser dessa frågor har emellertid inte redovisats. Det är angeläget att en sådan bred kartläggning nu kommer till stånd. Uppmärksamheten bör därvid främst riktas mot miljökostnaderna i vid mening. Det är även angeläget att kartläggningen utgår från ett regionalt perspektiv, inte minst eftersom miljökostnaderna och därmed de samhällsekonomiska kostnaderna är olika i t. ex. tätortsområden och glesbygdsområden.

### Trafikbuller

Som ovan nämnts är trafikbullret ett av de allvarigaste miljöproblemen i de större tätorterna. Bullret måste i första hand behandlas vid källan, dvs. man måste få ned utsläppen från varje bullerkälla. De svenska reglerna för bullerutsläpp knyter an till de europeiska. De är inte särskilt krävande. Det är angeläget att utsläppsbestämmelserna skärps ytterligare. I första hand bör detta ske genom internationella överenskommelser. Sverige bör här driva på. Visar det sig att detta arbete går alltför långsamt, bör Sverige kunna införa egna hårdare normer.

Det finns dock tekniska och ekonomiska gränser för hur långt det går att

pressa ned bullerutsläppen. Det är svårt att komma åt t. ex. däcksbullret. Utsläppsnormerna måste därför kombineras med normer eller riktvärden för högsta tillåtna bullernivåer i olika miljöer.

I budgetpropositionen föreslås vissa riktvärden för buller. Det är angeläget att en sådan formalisering kommer till stånd, även om flertalet kommuner redan nu i sin planering tillämpar liknande riktlinjer baserade på trafikbullerutredningens förslag.

Förslagen i budgetpropositionen är tillfredsställande när det gäller nybyggnad av vägar och vid ny- och ombyggnader av bostadsfastigheter intill befintliga trafikleder. Däremot är det angeläget att nå längre när det gäller ny- eller ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse. Det är här fråga om investeringar med lång livslängd. Det bör därför vara en stark strävan att nå väsentligt under de föreslagna riktvärdena 70 dBA utomhus och 40 dBA inomhus.

De största problemen föreligger i befintliga miljöer. Det är viktigt att ambitionsnivån också här hålls på en hög nivå. Större kommuner, t. ex. Stockholm, har redan egna planeringsmål. De nivåer på 70 dBA resp. 40 dBA som antagits i Stockholm bör gå att upprätthålla också i andra tätorter. Strävan bör även här vara att söka komma väsentligt under dessa nivåer, vilket i stor utsträckning kan åstadkommas genom begränsningar och regleringar av trafiken. På sikt bör även för den befintliga miljön fastläggas riktlinjer.

Det är alltså angeläget att ansträngningarna att minska bullerproblemen fortsätter. De nu föreslagna riktvärdena får därför inte ses som en slutpunkt i detta arbete.

Med hänvisning till det anförda hemställs\*

1. att riksdagen hos regeringen anhåller om närmare kartläggning av bilismens samhällskostnader, varvid särskilt bör uppmärksammas de s. k. miljökostnaderna samt regionala skillnader.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande åtgärder mot trafikbuller.

Stockholm den 27 januari 1981

ROLF SELLGREN (fp)

\* Se även motion 1980/81:1896.