

# Motion till riksdagen

1988/89: T233

av Rolf Clarkson m. fl. (m)

Förbättring av det svenska vägnätet

---

## Väggkapitalet minskar kraftigt

Under 1950- och 1960-talen ökade investeringarna i det svenska vägnätet, men trots att en större del av nationalprodukten avsattes till bättre vägar kom aldrig något helt sammanhängande nät till stånd.

Sedan början av 1970-talet har däremot en allt mindre del av vårt lands ekonomiska resurser använts för att knyta samman Sverige i ett transportnät. Under de senaste åren har inte mer än en halv procent av BNP avsatts för väginvesteringar. I 1988 års trafikproposition konstaterades att en så låg investeringstakt medför att landets samlade väggkapital minskar. Om den här tendensen fortsätter kommer Sveriges väggkapital att minska med en fjärdedel fram till sekelskiftet.

Trafikförhållandena på Sveriges vägar kommer 1989 att bli sämre till följd av de knappa resurser som föreslås anvisade till vägverket.

Under kommande tioårsperiod behövs 50 miljarder kronor för att vidmakthålla vägnätets värde. Med nuvarande medelstilldelning kommer vägverket bara att kunna tillgodose en tredjedel av de behov som landets länsstyrelser och kommuner redovisar fram till 1997.

Regeringen föreslår en otillräcklig ökning av underhållsanslagen. Följderna av regeringens förslag blir försämrade vinterväghållning, ökad spårbildning i vägarna och ökat antal potthål, vilket sammantaget leder till kapitalförstöring, sämre trafiksäkerhet och sämre miljö.

## Trafiksäkerhet och miljö

För kommunerna är situationen allvarlig. Allra störst är problemen i de tre storstadsregionerna.

Sedan väl katalysatorintroduktionen kommit i gång finns det ytterligare en åtgärd som kan ge mycket stora miljöförbättringar, speciellt när det gäller biltrafik i stadsmiljö. Fordon som kan köra i jämn fart släpper ut bara en bråkdel av de avgaser som blir resultatet vid dåligt planerat trafikmiljö och stopp/kör/stopp-körning vid bilköer, trafikljus osv.. Därför gäller det att underlätta för trafiken i tätorter och framför allt att se till att den trafik som inte vill/behöver köra in i städerna också ges möjlighet att slippa göra detta.

Anslaget för investeringar i vägar föreslås i budgetpropositionen öka med ca 200 miljoner kronor budgetåret 1989/90. Dessa pengar skall enligt

propositionen i huvudsak satsas på kringfartsleder runt de större tätorterna. Behovet av sådana kringfartsleder är störst i de större städerna. 200 miljoner kronor är emellertid helt otillräckligt. Det räcker inte till en enda kringfartsled i t. ex. Stockholmsregionen. Problemen med tätortstrafiken skulle öka under 1990-talet, inte minska.

Utbyggnaden av Sveriges vägar, som skulle förbättra trafiksäkerheten och ge jämnare hastighet och därmed betydligt bättre miljö, har försenats. Och det är vägar som under lång tid varit planerade och förberedda. Det är vägar där både boende i närheten och trafikanterna väntar på att få en förbättring till stånd. Detta skulle medverka till en minskning av de 400 000 trafikolyckor som inträffar varje år och där omkring 800 människor omkommer och cirka 17 000 skadas.

Personbilstrafiken kommer att fortsätta att öka. Personbilarnas andel av transportererna är omkring 75 procent av den totala trafiken. De totala personbilstransportererna uppgick 1987 till 102,9 miljarder personkilometer.

Biltätheten och trafiken kommer med all sannolikhet att fortsätta att öka kraftigt under de närmaste decennierna. Enligt en prognos från transportrådet kommer vägtransporterna att öka med 50 procent till år 2020 och det är främst i storstäderna som bilismen väntas öka.

Det s. k. transportarbetet – den sammanlagda mängden av transporter i landet – har sedan 1986 ökat lavinartat.

Spådomar från början av 1980-talet om en enprocentig ökning per år har helt kommit på skam. För åren 1986, 1987 och 1988 har ökningen varit 5,5, 4,4 respektive 4,2 procent per år.

Att med skattevapnet eller andra tvångsåtgärder överföra personbilstransporter till kollektivtrafiken med miljöargument är inte hållbart så länge som merparten av kollektivtrafiken är diesel driven. Dieselavgasor är betydligt mer problematiska ur miljösynpunkt än vad som är fallet med avgaser från bensindrivna fordon. En jämförelse mellan katalysatorutrustade bilar och t. ex. dieseldrivna väg- eller rälsbussar är ännu mera ofördelaktiga för dieselfordonens del. Kollektivtrafiken skall byggas ut när denna är miljövänligare och i stort sett lika servicekapabel som tätortsbilism och dessutom bär sina egna kostnader. Dagens kollektivtrafik uppfyller inte dessa krav. Ett utvecklingsarbete och ett nytänkande måste till inom detta område. SJ använder för närvarande lastbil i en femtedel av sina transporter, bortsett från malmtågstrafiken. SJ använder diesellok och SJ använder fjärrbussar. SJ har alltså ett mycket starkt behov av fungerande vägar för sina transporter och många olösta miljöfrågor.

## Vägfordon och rörlighet

Det finns idag över tre miljoner vägfordon i Sverige. De gör den helt dominerande transportinsatsen för svensk produktion, handel och arbetsresor. Huvuddelen av dessa transporter är resor som har produktiva syften. En ringa andel kan undvaras utan att produktion och sysselsättning drabbas.

Vägfordonen är geografiskt anpassbara på ett sätt som inga spårbundna

system kan klara. Befolkning och produktion skulle behöva koncentreras till ett litet fåtal stora regioner, om spårbunden trafik skulle klara kommunikationerna.

Mot. 1988/89  
T233

Människors rörlighet ökar snabbt, troligen med femtio procent från nu och till år 2020. En viktig tendens är att bilinnehav och bilresande övergår från att vara en hushållsvara, som framför allt kontrolleras av männen, till att bli en individvara. Kvinnor och pensionärer ökar sin rörlighet snabbt.

När de rörliga fyrtiotalisterna blir pensionärer kommer ålderskillnaden i bilism och annan kommunikation att försvinna.

Bilen kommer under hela 1990-talet att vara dominerande för persontransporter. Vi har de senaste åren haft en mycket snabb tillväxt men ökningen kommer i framtiden att variera med konjunkturen.

## Skatterna

Växande samverkan genom bättre kommunikationer leder till växande rörlighet för varor, tjänster och produktionsfaktorer. Det medför på lång sikt att välfärden ökar i systemet som helhet och att priserna utjämnas. I den dynamiska kvalitetskonkurrensen ökar varuvärdena och det ställer större krav på transportmedlen.

- Höjda kilometerskatter – produktionsfaktorskatter – drabbar direkt industrins transportkostnader och får i sista hand betalas av konsumenterna. 95 procent av allt gods som transporteras på lastbil går under 30 mil där inget alternativt transportmedel är möjligt.
- Allra hårdast drabbas skogsindustrin som i utomordentligt hög grad är beroende av vägtransporter. Inom skogsnäringen kan det bli tal om ökad import av råvaror som alternativ till avverkning i Sverige.
- Kilometerskattehöjning försvårar en framtida anpassning till EG:s trafikpolitik. Inom EG förekommer nämligen inga kilometerskatter.

En trafikpolitik, eller säg hellre en kommunikationspolitik, för framtiden måste grundas på en noggrann analys av 1990- och 2000-talets efterfrågan på transporter med utgångspunkt från samhällets allmänna välfärdspolitiska mål.

## ”All kommunikation är kollektiv”

I debatten ställer man inte sällan kollektivtrafik och personbilism i motsatsställning till varandra. Det beror på missförstånd och begreppsorenda. ”All kommunikation är kollektiv. Det finns ingen väsentlig skillnad mellan en taxibil, en personbil och en normalbesatt svensk buss. Alla deltar i ett kollektivt transportarbete.”

Endast ägandeform, resursutnyttjande och kostnader skiljer dem åt. Ibland är personbilen den bästa lösningen. Ibland är taxin bäst – det gäller exempelvis situationer där ingen förare finns till hands eller där problemen är oöverstigliga. I vissa situationer – kanske för en tiondel av alla resor – har en klart ordnad tidtabell – eller spårbunden trafiklösning fördelar.

Man glömmer också ofta att våra större kollektiva transportmedel – SJ

och flyget — har ett stort behov av att resenärerna skall kunna komma till anslutande terminaler. Även här är alltså vägen en förutsättning.

Problemen sammanhängande med vägkapitalets förstöring och möjligheterna till finansiering är nu så stora att en övergripande parlamentarisk utredning bör göras, dels om utbyggnadsbehov och miljöhänsyn, dels om finansieringsformer och finansieringsalternativ.

Vi är medvetna om dels att en utredning för närvarande arbetar med storstadstrafikproblemen, dels att vägverket fått ett särskilt uppdrag att studera finansieringsalternativ. Den övergripande översynen saknas dock och vi menar också, att partiernas medverkan i denna översyns- och samordningsprocess är av särskilt värde för att förslagen sedan skall kunna genomföras.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk utredning tillsätts i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 25 januari 1989

*Rolf Clarkson (m)*

*Görel Bohlin (m)*

*Tom Heyman (m)*

*Sten Andersson (m)*  
*i Malmö*

*Jan Sandberg (m)*

*Wiggo Komstedt (m)*

*Per Stenmarck (m)*

Mot. 1988/89  
T233