

Motion till riksdagen

1988/89: T223

av Claes Roxbergh m. fl. (mp)

Trafikpolitiken

Trafikens utveckling i landet kännetecknas av ökad trafik i första hand på vägarna och i luften. Ökningen av såväl vägtrafik som inrikes flygtrafik är betydligt större än vad som förväntades vid 80-talets början. Istället för en förväntad ökning av vägtrafiken kring 1 % om året har vi under de sista tre åren upplevt 5-procentiga ökningarna varje år!

Trafikens utveckling kännetecknas också av stagnerande eller minskande trafik på järnväg och i sjöfart. Kollektivtrafiken i stort har inte ökat i samma takt som trafiken som helhet. Detta betyder att järnväg, sjöfart och kollektivtrafik i stort har minskat sina transportandelar.

Vårt samhälle har blivit mer transportberoende än tidigare. Oftast betraktas en stor transportvolym som ett uttryck för framgång och utveckling, men transporter innebär också en belastning för både samhälle och miljö. Om denna belastning, som kan beskrivas som en samhällsekonomisk förlust, överstiger fördelarna så är det motiverat att istället minska den totala trafikvolymen. Nedanstående tabell illustrerar att vägtrafiken idag innebär en betydande samhällsekonomisk nettoförlust.

Tabell 1 Vägtrafikens samhällskostnader

Inkomster		Utgifter	
Försäljningsskatt	2,1 mrd. kr.	Vägarna	15 mrd. kr.
Bensinskatt	15,6	Olyckorna	15
Kilometerskatt	2,3	Övervakning	1
Fordonsskatt	3,9	Miljökostnader	9
Dieselskatt	2,7	Skattebortfall (bilavdrag)	4
Summor:	26,8 mrd. kr.		44 mrd. kr.
Nettoförlust mer än 15 miljarder kronor varje år!			

Utgiftssiffrorna i tabellen bygger på flera olika källor och bedömningar, men torde ändå rättvist beskriva relationerna. Källorna är proposition 88/89:100 (intäktsidan, 88/89 års siffror), Trafiksäkerhetsverket (PM 1987:3 olyckskostnaderna), finansdepartementet (skattebortfallet av bilavdrag), naturvårdsverket (miljökostnader; buller 4 mrd.), vissa offentliga utredningar (SOU 1978:31 övervakning) och från Leksell/Bilavgasutsläppens samhällsekonomiska kostnader (1986, avgaser 5 mrd.).

Särskilt miljökostnaderna är sannolikt undervärderade i tabell 1. Detta gäller i synnerhet om man tar hänsyn till de nya rön som visar att kväve-

oxidutsläppen hör till de främsta orsakerna till havens övergödning och att trafiken svarar för ca 75 % av kväveoxidutsläppen i Sverige. Ett exempel på en annan miljökostnad som inte finns med i beräkningarna är bilismens utsläpp av koloxid och dikväveoxid (som ökar kraftigt med katalytisk avgasrening!) som bägge bidrar till växthuseffekten – hur ska man värdera att stora delar av Stockholm, Göteborg och Malmö dränks om hundra år?

Mot. 1988/89
T223

Trafikens utveckling – ett hot mot välfärden?

Många av de värden som är centrala för oss människor och även för samhället i stort, är sådana att de inte kan tas in i en ekonomisk analys. Hur ska man värdera en utrotad fågelart eller ett mänskligt lidande? Hur ska man värdera ren luft och rent vatten? Hur ska man värdera bättre förutsättningar för kommande generationer att överleva? Därför är en ekonomisk analys av t. ex. det slag som redovisas i tabell I otillräcklig. Vi måste också ställa oss den större frågan vilken nytta/skada dagens trafiksystem medför.

Att viss trafik är nödvändig och nyttig kan inte ifrågasättas. Ett väl fungerande trafiksystem är en förutsättning för ett gott samhälle. Det betyder inte att all trafik och alla transporter bidrar till välfärden – tvärtom kan vi konstatera att många transporter är både onödiga och sker på ett onödigt miljöfarligt sätt. Alla transporter innebär ett visst mått av energianvändning och resursförbrukning och eftersom både energitillgångarna och naturresurserna är begränsade innebär varje transport en belastning för samhället och naturen.

Minska trafikarbetet på sikt

Vi anser att dagens trafikvolym är större än vad som är optimalt för samhället och naturen. Vår målsättning är att i ett första steg minska privatbilismen med 25 % till 1995. En väsentlig del av denna vägtrafikminskning bör kunna ersättas med en ökning av kollektivtrafiken främst i städerna.

Genom satsning på bättre lokal försörjning och självtillit, bättre planering så att avstånden mellan bostad, arbete och service blir kortare och även genom en ökad decentralisering kan det totala transportarbetet minskas. Högre skatt på transporter och lägre skatt på arbete verkar i denna riktning.

”Statens verk för transporthushållning”

Det statliga transportrådet har hittills verkat för en förstärkning av de miljökadliga transportsätten – bilism, långtradartrafik och flyg – under åberopande av ekonomiska argument. Transportrådet bör därför avskaffas och ersättas av ett nytt organ, ett statens verk för transporthushållning.

Statens verk för transporthushållning ska verka för energisnåla och miljövänliga transportlösningar, som t. ex. utvecklandet av järnvägstrafik och eldriven kollektivtrafik i städerna. Verket ska utföra miljökonsekvens-

analyser, liksom även prövning ur transportsynpunkt, av såväl nya som äldre transportsystem. Verket bör i övrigt kunna överta de funktioner som transportrådet idag har, men dock med ändrad inriktning mot hushållning, energibesparing och miljövänlighet.

De ekonomiska kalkylerna för investeringar i transportsystemen ska, oavsett transportslag, ske på ett rättvisande och samhällsekonomiskt sätt. Sålunda betraktas en vägförkortning i dag som en stor vinst för samhället, men då måste en förkortning eller tidsvinst i järnvägstrafiken ges samma värde!

Ompröva 1988 års trafikpolitiska beslut

1988 års trafikpolitiska beslut är i långa stycken motsägelsefullt, bl. a. genom att samtidigt plädera för miljöanpassning och ökad järnvägstrafik som flyg och vägtrafik främjas. Resultatet i sinnevärlden har heller inte låtit vänta på sig: rekordartad ökning av bil- och flygtrafik, chockhöjningar av biljettpriser på SJ som nu också börjar förlora godstransporterna i ökande takt, tilltagande försurning, skogsdöd, havsmiljökatastrofer, söndervittring av byggnader, broar, ökande problem med luftvägsallergier osv.

Riksdagen har antagit en rad miljöpolitiska mål under 1988. Ett är att kväveoxidutsläppen inom landet ska minskas med 30% till 1995. Ett annat är att nettoutsläppen av koldioxid inom landet inte ska öka fram till år 2000. Eftersom biltrafiken, och i ökande utsträckning flygtrafiken, står för mycket stora andelar av dessa utsläpp måste dessa mål avspeglas i trafikpolitiken. Vägtrafiken står idag för ca 70% av kväveoxidutsläppen och utsläppen ökar trots införandet av katalytisk avgasrening eftersom vägtrafiken ökar snabbt.

Miljöpartiet de gröna anser att trafikpolitiken måste omprövas så att de centrala miljöpolitiska målen kan uppnås.

Nej till EG

Vi motsätter oss att EG:s trafikpolitik ska framtvinga miljardinvesteringar i det svenska vägnätet. Exempel på detta är miljardprogrammet för "bäringhetshöjande åtgärder" som kommer att leda till att 60 tons lastbilar kommer att rulla på våra vägar — det betyder i sin tur att godstrafiken på järnväg i många lägen kommer att konkurreras ut! Ett annat exempel är Scanlink-projektet och kraven på en fast bilförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Dessa projekt stimulerar en kraftig biltrafikökning i den mest luftföroreningsdrabbade regionen i landet!

Använd ekonomiska styrmedel

De främsta styrmedlen inom transportpolitiken bör vara de ekonomiska, dvs. skatter, avgifter, budgetanslag och bidrag. Miljöpartiet de gröna vill beskatta flyg och bilism hårdare, eftersom dessa trafikslag medför mycket stora samhällskostnader. Vi vill införa samma generösa beräkningsmodel-

ler för järnvägsinvesteringar som redan nu tillämpas för vägutbyggnader. Vi vill dessutom genomföra omfattande statliga investeringar i järnvägsnätet för att bygga ikapp behovet. Samtidigt minskar investeringsbehovet i vägnätet i takt med att järnvägsnätet tar över en större del av transporter-
na.

Skatten på drivmedel bör differentieras med hänsyn till miljön. Vi i de gröna anser att biogas och vätgas ska vara skattefria. Motorgas, som kan vara naturgas, ska skattas så lågt att det blir billigare än bensin och diesel.

Andra styrmedel

Men det behövs också en del organisatoriska förändringar inom SJ, banverket, länstrafiken etc. Utbildning och forskning, likom utvecklingsprojekt behövs för att klara morgondagens transportbehov med miljövänlig och resurssnål teknik. Lagstiftning är på sin plats när det gäller bl. a. avgasrening, maximivikter för vägfordon och krav på avgasdeklarationer i bilannonser.

Satsa på alternativen

Forskning och utveckling av energieffektiva och miljövänliga motorfordon och transportsystem måste utvidgas, fördjupas och intensifieras. Vi kan på intet sätt nöja oss med befintlig teknik och befintliga transportlösningar.

Ett exempel på detta behov är katalysatorreningen av bensindrivna bilar. Denna rening hör till de bästa som finns att få på marknaden, men trots dess införande kommer vi inte kunna klara centrala miljöpolitiska målsättningar. Katalysatorn har dessutom visat sig öka utsläppen av dikväveoxid kraftigt och dikväveoxid bidrar till växthuseffekten och nedbrytningen av det stratosfäriska ozonskiktet. Vi måste alltså hitta nya lösningar.

Vår bedömning är att det finns många intressanta tekniska lösningar på laborierestadiet, men att alltför få fullskaleprojekt prövas i landet. Vi vill därför förstärka särskilt den typen av insatser.

Biltrafikökningen är särskilt dramatisk i storstäderna. Här finns också de bästa förutsättningarna för kollektivtrafiken. Den eldrivna kollektivtrafiken, i form av pendeltåg, tunnelbanor, spårvagnar, trådbussar och hybridbussar, kan snabbt byggas ut. En medveten satsning även från statens sida på utbyggnad av eldriven kollektivtrafik skulle därför snabbt ge miljöförbättringar och öka energieffektiviteten.

Miljöpartiet de gröna kräver att ett särskilt anslag för eldriven kollektivtrafik i städerna inrättas. Första årets anslag föreslås bli 500 miljoner kronor.

Utveckla järnvägarna

Eldriven järnvägstrafik är det mest energieffektiva och miljövänliga transportslaget som finns tillgängligt på land. Sverige har ett ur internationell synpunkt ganska välutvecklat järnvägssystem med förhållandevis god lön-

samhet. Det folkliga stödet för järnvägarna är också betydande.

Detta trots att utvecklingen inom järnvägstrafiken har utmärkts av stagnation i vissa avseenden samtidigt som väg- och flygtrafik har tagit allt större marknadsandelar. Visserligen är järnvägarna ofta betydligt bättre än sitt skamfilade rykte, men det finns mycket som kan och bör göras.

Det är miljöpartiet de grönas uppfattning att järnvägstrafiken bör kunna expanderas och ta över betydande andelar av nuvarande vägtrafik, såväl vad gäller peron- som godstrafik, och det såväl på regional som nationell nivå.

Vi vill göra SJ till ett renodlat järnvägsföretag genom att sälja ut SJ:s buss- och åkeriverksamheter. På så vis kan SJ mer offensivt satsa på järnvägstrafik, utan att snegla på alternativa, företagsekonomiskt kanske mer lönsamma satsningar på vägtrafik.

De gröna kräver vidare en statlig satsning på länsjärnvägarna under en 5-årsperiod. Avsikten ska vara att utveckla och förbättra främst den regionala trafiken så att dessa länsjärnvägar långsiktigt blir attraktiva för läns- trafikbolagen eller privata intressenter.

I sammanhanget vill vi också ha en översyn av hur banavgifterna sätts. Dessa banavgifter bör baseras på marginalkostnaden, dvs. den extra kostnad en viss trafik förorsakar genom slitage, givet att banan är byggd och ska bibehållas mot inverkan av väder, vatten och vegetation. Banavgifter får inte sättas så att t. ex. motorvagnar på glest trafikerade banor drabbas av orimligt höga kostnader.

Miljöpartiet de gröna kräver att i princip i varje kommun som har en järnväg ska åtminstone en järnvägsstation vara öppen för persontrafik. Det betyder att vi vill att persontrafiken ska återupptas på många järnvägsstationer.

Länsjärnvägen Sundsvall–Långsele bör återföras till stornätet. Det är ju en direkt förlängning av ostkustbanan upp till norra stambanan och det genom tre kommuner (Härnösand, Kramfors, Sollefteå) som har sin enda järnvägsförbindelse med denna bana. Vi i de gröna kräver också att ostkustbanan byggs vidare till Örnsköldsvik, Umeå och sedan vidare till Luleå – även därför behövs banan Sundsvall–Långsele i stornätet. Vi kräver också snabbtåg längs ostkustbanan, i ett första steg till Sundsvall inom två år, men sedan vidare genom Härnösand och Kramfors och vidare på den nybyggda delen norrut.

Den förlängda ostkustbanan norrut, numera även kallad Bottniabanan, ska utredas skyndsamt och projektering borde kunna komma igång inom ett eller två år.

En ny ostkustbana behövs även i södra delen av landet, från Norrköping till Västervik, Kalmar och Landskrona. Vi kräver därför att den utreds och projekteras. Denna bana ansluter till banan Nässjö–Oskarshamn och Blekinge kustbana, som vi kräver ska elektrifieras. Även banan Malmö-Ystad kräver vi ska elektrifieras.

I Västsverige behöver västkustbanan bli tvåspårig hela vägen upp till Uddevalla. Bohusbanan bör byggas ut till Oslo, förbindelserna kring Göteborg och Trestad (Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla) behöver förbättras. Även allt detta kräver vi från de grönas sida.

Men även på tvärs över landet behövs rejäla förbättringar i järnvägstrafiken. Därför kräver vi att Mäljarbanan börjar byggas, att projekteringen av Svealands- och Götalandsbanorna påbörjas under närmaste året, samt att Dellenbanan görs till en särskild försöksjärnväg. Dellenbanan, som går mellan Hudiksvall (ostkustbanan) och Ljusdal (norra stambanan), ligger på gränsen för att kunna bli lönsam med hänsyn till nuvarande underlag, men med en-timmestrafik kopplad till snabbtåg på ostkustbanan borde den kunna konkurrera framgångsrikt med busstrafiken. Trafik bedrivs på banan av en ideell organisation, Dellenbanans vänner, och de har med kommunernas stöd låtit göra en undersökning om banans förutsättningar som gav positivt utslag. Ur allmän synpunkt skulle en särskild satsning på Dellenbanan vara intressant eftersom en framgång här skulle kunna upprepas på många andra sträckor i landet.

Ett viktigt konkurrensmedel för järnvägstrafiken är biljettpriserna. Dessa bör hållas så lågt som möjligt. Vi kräver därför särskilda lågprissatsningar för att locka över resenärerna från väg och flyg till järnväg. De nyligen aviserade 60-procentiga biljettprishöjningarna anser vi däremot vara direkt förödande för ambitionerna att bygga ut järnvägstrafiken.

Postbefordran bör också fortsättningsvis i första hand ske per järnväg. I de s. k. postkupéerna sorteras posten under resans gång, vilket ju inte är möjligt per flyg eller per lastbil, vilket borde ge järnvägen en självklar fördel.

Ett rimligt lönsamhetskrav på SJ

I det trafikpolitiska beslutet från 1988 talas också om att järnvägen ska utvecklas positivt. Uppdelningen i ett affärs-SJ och ett banverk, liksom anslagshöjningar i budget, är några delar i denna nya politik. Men i praktiken har denna politik redan visat sig otillräcklig: SJ går nu ut med 60%-iga biljettprishöjningar vilket kommer att stimulera folk till att ta bilen istället för tåget. SJ ger upp delar av godstrafiken och satsar på ett fåtal transportlösningar, osv.

Dessa, ofta självföregörande, förändringar i SJ:s sätt att sköta järnvägstrafiken kan i hög grad härledas till de lönsamhetskrav staten ställer på SJ. De har blivit ålagda att förbättra sitt ekonomiska resultat mycket kraftigt och för att uppnå detta släpper de de mindre lönsamma linjerna och kunderna, och satsar på de mest lönsamma enbart.

Miljöpartiet de gröna anser att lönsamhetskravet på SJ måste omprövas så att det blir möjligt att utveckla en service- och lågprisprofil som verkligen kan bli hela svenska folkets.

Minska flygets roll som transportör

Energiförbrukningen minskar också om det mest energikrävande transportsättet — flyget — minskar till förmån för det mest energisnåla — järnvägen. Så sker sannolikt också med skatt på flygbensin och genom en konsekvent trafik- och miljöprovning av flygplatser. Denna flygplatsprovning ska alltså inte inskränkas till endast lokala miljöstörningar vid flyg-

platsen, utan också gälla storskaliga och långsiktiga miljöstörningar till följd av bl. a. utsläpp av koldioxid och kolväten i atmosfären. Visserligen är inte dessa problem så stora i dagsläget, men eftersom flygtrafiken ökar mycket kraftigt ökar också miljöproblematiken kraftigt.

Ur transportsynpunkt finns i de flesta lägen i landet tillfredsställande möjligheter att utveckla järnvägstrafiken istället för flyget — ibland genom utbyggnad av nya banor. Norrlands in- och Gotland ligger dock så till, eller har ett sådant befolkningsunderlag, att det kan vara motiverat för samhället att tills vidare bedriva inrikes flygtrafik.

Vi vill därför differentiera miljöskatten på flyg så att en del läggs som 1.50 kronor/liter flygbränsle, och en del läggs som en landningsavgift som sätts högre i de delar i landet som har goda järnvägskommunikationer m. m. och lägre i t. ex. Norrlands in- och Gotland. Dessa landningsavgifter ska för staten motsvara de skatteintäkter man skulle ha gjort med 1 kronas miljöskatt på flygbensinen.

Sänk hastigheterna på vägarna

Om medelhastigheten på våra vägar sänks minskar utsläppen av bl. a. kväveoxider kraftigt i intervallet 120–70 km/h. En medelsänkning med 10 km/h har beräknats kunna ge 10–15 % mindre utsläpp av kväveoxider.

En hastighetssänkning leder också till färre olyckor och färre skadade och döda i trafiken. Enligt en rapport från trafiksäkerhetsverket (PM 87:3) skulle en medelsänkning av hastigheten med 15 km/h minska antalet dödade i trafiken knappt 60 % — ca 500 människoliv om året skulle sparas!

Miljöpartiet de gröna anser därför att det är motiverat att kräva en generell hastighetssänkning till maximalt 90 km/h, och till 70 km/h på mer olycksdrabbade vägar och vägar som går genom särskilt föroreningskänsliga områden.

Övervakningen av hastighetsöverträdelser måste också förbättras kraftigt. Automatiska och/eller permanenta kontrollstationer bör finnas längs vägarna. Idag utför privata och kommunala företag trafikövervakning vad gäller felparkering. Det bör övervägas att låta dessa företag även få ägna sig åt hastighetsövervakning. I Japan lär tunga lastbilar kunna vara försedda med färgade lampor som tänds då fordonet överskrider den lagstadgade hastigheten — ett liknande system borde kunna tillämpas även i Sverige.

Inga nya motorvägar m. m.

För att kunna satsa på miljövänlig kollektivtrafik och utveckling av energi- och miljövänlig trafik över huvud taget måste vi hålla igen på nysatsningar på vägarna. Miljöpartiet de gröna anser att det befintliga vägnätet ska underhållas och repareras ordentligt, vilket också innebär att vi föreslår anslagshöjningar för detta. Men vi vill inte bygga nya motorvägar och inte heller höja bärigheten till 60 ton — det vore ju att undergräva möjligheter-na att lyckas få en mer energisnål och miljövänlig trafik i landet.

Av samma anledningar vill vi begränsa den högsta tillåtna längden på lastbilar till 18 meter, och högsta totalvikten till 40 ton.

Höj skrotningspremien

Mot. 1988/89
T223

Skrotningspremien för bilar bör höjas från nuvarande 500 kronor till 2500 kronor. Därigenom hamnar färre bilvrak i naturen, bildelar kan återvinnas och återanvändas effektivare och de allra sämsta bilarna ur miljö-, hälso- och säkerhetssynpunkt försvinner från vägarna.

Se över förmånen med tjänstebil

För närvarande beskattas förmånen att ha tjänstebil efter en sådan schablon att det oftast lönar sig för såväl den enskilde som företaget att uteslutande använda bilen – även till privatresor. Tjänstebilsförmånen är också oftast betydligt mer förmånlig än direkta reseersättningar och framför allt för dem som bara har skatteavdrag att förlita sig till.

Detta bör ses över i syfte att skapa större rättvisa och att samtidigt stävja onödig och ökad biltrafik.

Inför biltullar

De gröna är positiva till biltullar som ett komplement för kommunerna att hantera en allt besvärligare biltrafik i städerna. Kommunerna bör därför få rätt att införa biltullar eller områdesavgifter för biltrafik.

Förbättra konsumentupplysningen

Miljöpartiet de gröna kräver att obligatorisk avgasdeklaration för motorfordon i annonser, försäljningsbroschyrer etc. ska införas. Deklarationen ska omfatta utsläppsvärden för kväveoxider och kolväten under standardiserade förhållanden, helt i analogi med vad som redan sker vad gäller bensinförbrukningen.

Förbjud giftiga tillsatser i bränslena

I vissa fall förekommer det att hälso- eller miljöfarliga ämnen sätts till bränslena för att öka motorprestanda eller dylikt. Ett exempel är tetrametylbly, ett annat är bensen. De gröna kräver att sådana tillsatser förbjuds.

Bensinen och i synnerhet bensinångorna är dessutom giftiga och miljöfarliga i sig. Det finns tillgänglig teknik för att återvinna en stor del av bensinångorna såväl vid tankning som påfyllning av cisterner m. m. Denna teknik måste införas skyndsamt.

Hemställan

Med anledning av vad som anförts hemställs

1. att riksdagen beslutar
 - a) att det statliga transportrådet skall avskaffas och ersättas med ett statens verk för transporthushållning,
 - b) att statens verk för transporthushållning skall få i uppdrag att främja energisnåla och miljövänliga transportalternativ, utföra

miljökonsekvensanalyser m. m. enligt vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att 1988 års trafikpolitiska beslut bör omprövas enligt de riktlinjer som angivits i motionen,

3. att riksdagen begär att regeringen utarbetar förslag till intensifierad forskning och utveckling av miljövänliga fordon och trafiksystem enligt vad som angivits i motionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett nytt anslag till eldriven kollektivtrafik i städer bör införas enligt vad som anförts i motionen,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikprövningen av flygplatsutbyggnader bör utvidgas till att innefatta en miljöprövning av såväl nya som gamla flygplatser enligt vad som angivits i motionen,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att kalkylerna för väg- respektive järnvägsutbyggnader bör ske på ett jämförbart sätt enligt vad som angivits i motionen,

7. att riksdagen beslutar att SJ åter skall göras till ett renodlat järnvägsföretag genom att SJ:s buss- och åkeriverksamhet säljs ut,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett utvecklingsprogram för regionaltrafik på länsjärnvägarna bör genomföras under en 5-års period med statligt stöd,

9. att riksdagen hos regeringen begär att banverket får i uppdrag att se över banavgifterna enligt vad som angivits i motionen,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att persontågstrafiken bör återupptas vid många järnvägsstationer så att det åtminstone finns en järnvägsstation i varje kommun genom vilken järnvägen passerar,

11. att riksdagen beslutar att banan Sundsvall–Långsele skall överföras till stambanenätet och att i samband därmed en särskild persontrafiksatsning skall genomföras enligt vad som angivits i motionen,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att snabbtåg skyndsamt bör inrättas på sträckan Stockholm–Sundsvall,

13. att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt banverket

a) att utredning och projektering av en förlängd ostkustbana över Örnköldsvik, Umeå, Piteå och Luleå, med snabbtågsstandard, skyndsamt genomförs,

b) att en ny ostkustbana i södra Sverige från Norrköping till Västervik, Kalmar och Karlskrona skyndsamt utreds och projekteras,

c) att projektering av Svealands- och Götalandsbanorna skyndsamt påbörjas,

d) att även projektering av en utbyggd Västerdalbana till Sälen skyndsamt påbörjas,

14. att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt banverket

a) att bygga ut västkustbanan till tvåspårighet mellan Malmö och Uddevalla och att bygga ut Bohusbanan vidare hela vägen till Oslo,

- b) att bygga ut den spårbundna trafiken även i övrigt i Västsverige,
c) att börja bygga ut Mäljarbanan.

Mot. 1988/89
T223

15. att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt banverket att elektrifiera och även i övrigt förbättra järnvägsbanorna Nässjö-Oskarshamn, Karlskrona-Kristianstad (Blekinge kustbana) och Malmö-Ystad.

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att postbefordran bör ske per järnväg där så är möjligt,

17. att riksdagen beslutar att göra Dellenbanan till en särskild försöksjärnväg enligt vad som angivits i motionen

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att särskilda lågprissatsningar för persontrafik per järnväg bör genomföras enligt vad som angivits i motionen.

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att hastighetsgränserna på vägarna sänks till maximalt 90 km/h och till 70 km/h längs särskilt olycksdrabbade och föroreningskänsliga områden.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att övervakningen av hastighetsöverträdelser bör intensifieras enligt vad som angivits i motionen.¹⁾

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafiksäkerhetsverket bör utreda möjligheten att förse tunga lastbilar med färgade lampor som tänds då fordonet överskrider den lagstadgade högsta hastigheten 70 km/h.

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det s. k. bärighetsprogrammet för att höja fordonsvikterna på våra vägar bör avbrytas med hänsyn till vad som anförts i motionen.

22. att riksdagen beslutar att en maximal totalvikt på 40 ton och maximal längd på 18 meter för landsvägsfordon bör införas, samt att under en övergångsperiod på fem år dispenser skall möjliggöras för redan registrerade, längre fordon.

23. att riksdagen beslutar att inga fler motorvägar skall byggas i Sverige till vidare.

[att riksdagen beslutar att bensinskatten för blyfri bensin skall höjas med 1,25 kronor per liter för blyfri bensin och med 2,25 kronor per liter för blyad bensin.²⁾

[att riksdagen beslutar att kilometerskatten för dieseldrivna fordon skall höjas i samma utsträckning som skatten för blyad bensin, dvs. motsvarande 2,25 kronor per liter.²⁾

[att riksdagen beslutar att en miljöskatt för flyg skall införas motsvarande 2,50 kronor per liter flygbränsle; 1,50 kronor tas ut som direkt bränsleskatt och 1 krona tas ut som landningsavgift med en regionalpolitiskt differentierad taxa enligt vad som anförts i motionen.²⁾

[att riksdagen beslutar att drivmedlen biogas och vätgas skall befrias från skatt.²⁾

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att skatten på motorgas (t. ex. naturgas) skall vara så låg att den blir

billigare än bensin- och dieseldrift,^{2]}

[att riksdagen beslutar att skrotningspremien för personbilar skall höjas till minst 2 500 kronor,^{3]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att beskattningen av förmånen att ha fri bil skall ses över enligt vad som angivits i motionen,^{2]}

24. att riksdagen hos regeringen begär en lagändring som ger kommunerna möjligheter att införa biltullar eller områdesavgifter för biltrafik,

[att riksdagen beslutar att obligatorisk avgasdeklaration för motorfordon i annonser och försäljningsbroschyrer skall införas enligt vad som angivits i motionen,^{3]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att tillsatser av giftiga eller miljöfarliga ämnen i bränslen och drivmedel bör förbjudas.^{3]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att återvinning av bensinångor skyndsamt bör införas,^{3]}

Mot. 1988/89

T223

Stockholm den 12 januari 1989

Claes Roxbergh (mp)

Inger Schörling (mp)

Birger Schlaug (mp)

Marianne Samuelsson (mp)

Roy Ottosson (mp)

Carl Frick (mp)

¹ 1988/89:Ju229

² 1988/89:Sk652

³ 1988/89:Jo804