Trafikutskottets betänkande 1986/87:12

om vidareutveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1986/87:100 bil. 8)

TU
1986/87:12

Sammanfattning

Inom kommunikationsdepartementet har ett utvecklingsarbete inletts som syftar till att utforma nya trafikpolitiska riktlinjer inför 1990-talet. Ambitionen är att förelägga riksdagen en trafikpolitisk proposition under år 1988. Regeringens redovisning av arbetet behandlas i detta betänkande.

Vidare behandlas vissa trafikpolitiska motioner. Det gäller yrkanden beträffande organisationen av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet, inriktningen av trafikpolitiken, nya finansieringsformer för investeringar, hastighetsbegränsningar av miljöskäl samt regionalpolitiska krav.

Utskottet har ingen erinran mot den i propositionen redovisade uppläggningen av utvecklingsarbetet. Samtliga motionsyrkanden avstyrks eller föreslås lämnas utan särskild åtgärd.

Till betänkandet har fogats fyra reservationer.

M-, fp- och c-ledamöterna anser att en ny trafikpolitisk utredning med en bred parlamentarisk sammansättning skyndsamt bör tillsättas.

Vpk-ledamoten anser att trafikpolitiken inte automatiskt bör anpassas till olika EG-bestämmelser.

Vpk-ledamoten anser att högsta tillåtna hastighet på motorvägar och motortrafikleder bör vara 100 km/tim. samt att hastigheten på vissa känsliga vägar bör sänkas från 90 km/tim. till 80 km/tim.

C-ledamöterna anser att regionalpolitiska hänsyn måste tas vid beslut inom kommunikationsområdet.

Till betänkandet har dessutom fogats fyra särskilda yttranden.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Propositionen

I proposition 1986/87:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under avsnittet Inledning – vidareutveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut (s. 19–26) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört beträffande det pågående trafikpolitiska utvecklingsarbetet inom kommunikationsdepartementet.

1986/87:T201 av Björn Körlof (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts med uppgift att genomföra en planering av Bergslagsregionens kommunikationsutveckling i enlighet med motionens riktlinjer.

1986/87:T204 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att regionalpolitiska hänsyn måste tas vid beslut om investeringar inom kommunikationsområdet.

1986/87:T205 av Åke Wictorsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att en plan utarbetas för avveckling av trafikens miljöstörningar fram till år 2000.

1986/87:T206 av Berit Löfstedt m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:Jo736 (s) anförts om försök med sänkta hastighetsgränser på vägarna.

1986/87:T209 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3 och 5),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen uttalas om behovet av att det pågående utredningsarbetet grundas på värderingar av den sociala nyttan för samhället och medborgarna,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om att den interdepartementala gruppen inom kommunikationsdepartementet förstärks i enlighet med vad i motionen anförts,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att EG-direktiv inte skall få tillåtas styra den svenska trafikpolitiken,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen uttalas om behovet av en översyn av yrkestrafiklagen och problemen inom yrkestrafiken.

1986/87:T213 av Lennart Alsén m. fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en övergripande planering av kommunikationerna i sydöstra Sverige.

1986/87:T215 av Sten Svensson m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A446 (m) anförts om utvecklingen av landsbygdens kommunikationer.

1986/87:T217 av Erik Holmkvist (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A464 (m) anförts beträffande nödvändigheten av infrastrukturella förbättringar inom kommunikationsområdet i länet.

1986/87:T221 av Ulf Adelsohn m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 3 och 6),

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag hur nya finansieringsformer kan skapas för vissa infrastrukturella investeringar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts beträffande inriktningen av den framtida kommunikationspolitiken,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts beträffande inriktningen av den framtida politiken för den södra delen av regionen.

Motiveringen till yrkandena finns i motion 1986/87:A463 (m).

1986/87:T229 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A493 (s) anförts om behovet av åtgärder för att förbättra infrastrukturen i Värmlands län vad gäller vägar, järnvägar, flyg och teleförbindelser.

1986/87:T231 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 10), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att s. k. trängselavgifter för trafik genom storstädernas centrala delar ej bör införas.

1986/87:T232 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–4 och 9 delvis),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att stat och kommun bör minska och förenkla nuvarande regler och förordningar inom trafikpolitiken,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de skilda trafikgrenarna bör åläggas ett striktare kostnadsansvar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den svenska transportpolitiken bör anpassas till de regler som beslutats skall träda i kraft år 1992 inom den europeiska gemenskapen (EG),

4. att riksdagen begär att regeringen skyndsamt tillsätter en trafikpolitisk utredning med bred parlamentarisk sammansättning, med uppdrag att utvärdera och ompröva 1979 års trafikpolitiska beslut och föreslå en ny trafikpolitik inför 1990-talet,

9. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Bilismen.

1986/87:T233 av Olle Grahn m. fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådan lag som ger kommuner m. fl. rätt att finansiera vägbyggen med avgifter.

1986/87:T302 av Nils G. Åsling (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att den uppdrar åt vägverket att teckna avtal med entreprenadföretag eller konsortium av entreprenadföretag för byggande av broar som sedan kan leasas av vägverket, i enlighet med vad som föreslagits i motionen.

1986/87:T330 av Margareta Andrén och Hadar Cars (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lagstiftning som gör det möjligt att bygga och driva en avgiftsfinansierad Österled i enlighet med vad som anförts i motionen.

1986/87:T337 av Bertil Danielsson m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om tidigareläggning av väginvestering på E 66 genom privat finansiering utanför statsbudgeten.

1986/87:T338 (delvis) av Sven Munke (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ett förslag om lagändringar som möjliggör miljöförbättrande åtgärder avseende skadliga miljöeffekter.

1986/87:T339 av Berndt Ekholm m. fl. (s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om nya finansieringsformer för utbyggnad av vägnätet,

1986/87:T340 av Görel Bohlin m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen hos regeringen begär att möjligheterna till privat finansiering tas till vara som ett sätt att tidigarelägga angelägna projekt.

1986/87:T346 av Siri Häggmark och Jens Eriksson (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts vad gäller finansieringen av en bro över Instö ränna i Kungälvs kommun.

1986/87:T349 av Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att förslag till ny lagstiftning utarbetas som öppnar möjlighet till avgiftsfinansiering av vägbyggen.

1986/87:T417 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar att sänka hastighetsgränserna på motorvägar och motortrafikleder till 100 km/tim. och att på vissa känsliga vägar sänka hastigheten från 90 km/tim. till 80 km/tim.

1986/87:T421 av Alf Svensson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:Jo802 (c) anförts om hastighetsbegränsningar.

Propositionens redovisning av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet

Den nuvarande trafikpolitiken grundar sig i huvudsak på 1963 och 1979 års trafikpolitiska beslut. Enligt 1979 års beslut är målet för trafikpolitiken att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Föredraganden framhåller att gemensamt för både 1963 och 1979 års trafikpolitiska beslut är att de i praktiken till stor del hade formen av bekräftelser på förändringar som redan inträffat i såväl de grundläggande transport- och samhällsekonomiska förutsättningarna som i trafikpolitisk praxis. Ingetdera av besluten har heller fått fullt genomslag över hela det trafikpolitiska området. Följden har blivit att den nuvarande trafikpolitiken i sin praktiska tillämpning kommit att utgöra en blandning av olika principer.

Föredraganden anser det vara angeläget att som utgångspunkt för åtgärder

av olika slag ha trafikpolitiska riktlinjer av relativt konkret innebörd. Som en yttre ram för de åtgärder som krävs för att även fortsättningsvis säkerställa en tillfredsställande transportförsörjning behövs därför en vidareutveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut.

Följande konkreta frågeställningar är enligt propositionen grundläggande:
- På vilket sätt kan miljö- och säkerhetsaspekterna liksom andra övergripande samhällsmål, t. ex. regional balans, bäst tillgodoses inom ramen för trafikpolitiken?
- Hur skall vi få utrymme för framtidssatsningar på 1990-talet både i vad gäller infrastrukturen och trafikens omfattning och inriktning?
- Vilken rollfördelning staten/övriga vill vi ha i vad gäller ansvaret för
  - infrastrukturen?
  - trafiken?
- Hur skall vi åstadkomma mer likartade konkurrensförutsättningar mellan olika trafikgrenar inom ramen för de övergripande trafikpolitiska målen?
- Vilken syn skall vi ha på behovet av konkurrens/styrning/samordning inom transportsektorn?
- Vilka åtgärder bör vidtas med hänsyn till EG-beslutet om en gemensam transportpolitik år 1992 och de förändringar av transportmarknaden som detta för med sig?

Föredraganden anser att det brådskar med utformningen av trafikpolitiska riktlinjer inför 1990-talet. Ambitionen är att förelägga riksdagen en trafikpolitisk proposition under år 1988. Ansvaret för arbetet ligger inom kommunikationsdepartementet. Det framhålls i propositionen att den kunskap och kompetens som finns inom berörda verk och myndigheter, branschorganisationer och andra intresseorganisationer, fackliga organisationer, hos forskare och samtliga riksdagspartier kommer att tas till vara. Arbetet kommer att präglas av stor öppenhet och vilja att få till stånd en bred diskussion kring 1990-talets trafikpolitik. Seminarier och hearings kommer att ordnas för att ge berörda intressenter tillfälle att framföra sina synpunkter. Det är nu inte fråga om någon principiell omorientering av trafikpolitiken, vilket är ett skäl till att en enklare form valts för arbetet än inför tidigare trafikpolitiska beslut.

Utskottet

1. Organisationen av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet

I motion T232 (m) framhålls att det faktum att regeringen valt att utvärdera 1979 års trafikpolitiska beslut utan parlamentarisk medverkan innebär att riksdagens majoritet kommer att få mindre tilltro till det framtagna bakgrundsmaterialet och att den dessutom kommer att vara förhindrad att bidra med egna synpunkter och förslag till lösningar. Riksdagen bör därför enligt motionärerna uppdra åt regeringen att skyndsamt tillsätta en *ny trafikpolitisk utredning med en bred parlamentarisk sammansättning*, vilken skall ges i uppdrag att utvärdera och ompröva 1979 års trafikpolitiska beslut och föreslå en ny trafikpolitik inför 1990-talet.

Utskottet anser att det är nödvändigt att transportsystemet på 1990-talet ges en sådan utformning att det tillgodoser högt ställda krav på miljö, regional balans, säkerhet och effektivitet. För att nå dessa mål bör nya trafikpolitiska riktlinjer utarbetas snarast.

Såsom föredraganden framhåller syftar det pågående utvecklingsarbetet inte till någon principiell omorientering av trafikpolitiken. Den principiella grund som lades fast i 1979 års beslut står sig fortfarande i allt väsentligt. Det gäller dock att anpassa trafikpolitiken till 1990-talets krav och möjligheter. Enligt utskottets mening brådskar det med att konkretisera målen om en bättre trafikmiljö och regional balans, ökad säkerhet samt bättre kvalitet och effektivitet i transportsystemet. En trafikpolitisk proposition bör därför föreläggas riksdagen under år 1988. Av detta ställningstagande följer att utskottet godtar vad föredraganden anfört och avstyrker yrkandet i motion T232 (m) om en parlamentarisk utredning.

I motion T209 (vpk) yrkas att *den interdepartementala gruppen inom kommunikationsdepartementet förstärks med representanter för miljöns resp. järnvägens intresseorganisationer* samt att en kontinuerlig kanal för information upprättas mellan departementet och partirepresentanter i riksdagen.

Av propositionen framgår att det trafikpolitiska utvecklingsarbetet kommer att präglas av stor öppenhet och vilja att få till stånd en bred diskussion kring 1990-talets politik. Den kunskap och kompetens som finns inom berörda verk och andra intresseorganisationer, hos forskare och samtliga riksdagspartier kommer att tas till vara. Seminarier och hearings kommer att ordnas för att ge berörda intressenter tillfälle att framföra sina synpunkter.

Utskottet vill för sin del understryka betydelsen av att det trafikpolitiska arbetet bedrivs under stor öppenhet. Det är därför med tillfredsställelse som utskottet noterar vad föredraganden anfört härom. Utskottet förutsätter att kommunikationsdepartementet kommer att ha regelbundna kontakter med representanter för miljöns resp. järnvägens intresseorganisationer liksom med andra myndigheter och organisationer som har synpunkter på utformningen av 1990-talets trafikpolitik samt att dessa organisationer så långt möjligt tillsänds olika former av underlagsmaterial. Det är vidare angeläget, såsom motionärerna framhåller, att en kontinuerlig kanal för information upprättas mellan departementet och partirepresentanter i riksdagen. Enligt vad utskottet erfarit kommer så att ske. Kommunikationsdepartementet har sålunda inbjudit riksdagens trafikutskott till seminarier. Departementet har också förklarat sig stå till förfogande för redovisningar av arbetet inför t. ex. utskottets partigrupper. Med det anförda torde syftet med motion T209 (vpk) vara tillgodosett, varför den i denna del bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

2. Utvecklingsarbetets inriktning

I ett flertal motioner har krav framförts på inriktningen av det trafikpolitiska arbetet.

I motion T209 (vpk) framhålls att det pågående utredningsarbetet måste grundas *på värderingar av den sociala nyttan för samhället och medborgarna.*

I motionen hänvisas till riksdagens uttalande att bl. a. miljö-, energi- och säkerhetsaspekter liksom behovet av förbättrad regional balans bör ges ökad tyngd i det fortsatta trafikpolitiska arbetet. Vidare framhålls att långa körtider och allmänt sett en hårdare press, fysiskt och psykiskt, påverkar arbetsmiljön inte minst för lastbilsförarna. Enligt motionen är det angeläget att se sambandet mellan dessa problem och de pågående förändringarna i hela samhällsbilden och Sveriges omvärld.

I motion T232 (m) framhålls att stat och kommun bör minska och *förenkla nuvarande regler och förordningar* inom trafikpolitiken samt att de skilda trafikgrenarna bör åläggas ett striktare kostnadsansvar.

I motion T205 (s) yrkas att en *plan utarbetas för avveckling av trafikens miljöstörningar* fram till år 2000.

I motion T221 (m) framhålls bl. a. att *Stockholm, Sverige och hela Norden måste komma närmare det övriga Europa.* Vikten av goda kommunikationer ökar i den alltmer internationaliserade ekonomin.

Utskottet anser att de i motionerna framförda synpunkterna är väsentliga att beakta i det trafikpolitiska översynsarbetet. Av propositionen framgår att så kommer att ske. Föredraganden framhåller sålunda att kraven på en bättre miljö hör till de frågor som bör sättas i förgrunden i ett trafikpolitiskt utvecklingsarbete som tar sikte på 1990-talets problem. Det är främst vägtrafikens effekter på miljön som väcker en betydande oro. Transportsystemets möjligheter att bidra till en förbättrad regional balans utgör också enligt propositionen en av huvudfrågorna. Betydelsen av väl fungerande kommunikationer för att stödja och underlätta olika regioners utveckling är oomtvistad.

Det pågående trafikpolitiska arbetet omfattar också en översyn av yrkeslagstiftningen i syfte att uppnå så stora förenklingar som möjligt. Vidare övervägs hur mer likartade konkurrensförutsättningar mellan olika trafikgrenar skall uppnås. I det sammanhanget kommer frågan om trafikgrenarnas kostnadsansvar att behandlas.

Av det anförda följer att de i motionerna väckta frågorna kommer att behandlas i det trafikpolitiska arbetet. Utskottet anser det väsentligt att så sker. Eftersom syftet med motionerna i denna del därmed synes tillgodosett finner utskottet någon riksdagens åtgärd inte erforderlig. Motionerna avstyrks därför.

3. Anpassning till EG-bestämmelser

Två motioner behandlar frågan vilken betydelse utvecklingen inom EG skall ha för den svenska trafikpolitiken. I motion T209 (vpk) yrkas sålunda att EG-direktiv inte skall få tillåtas styra den svenska trafikpolitiken, medan det i motion T232 (m) yrkas att trafikpolitiken skall anpassas till de regler som skall träda i kraft år 1992 inom EG.

EG har nyligen fattat beslut om en gemensam transportpolitik år 1992. Enligt utskottets mening är ett av de främsta syftena med trafikpolitiken att skapa goda konkurrensvillkor för svensk industri. Det är därvid väsentligt att få till stånd likartade regler för internationella transporter i olika länder. Av propositionen framgår att på svenskt förslag har den europeiska transportmi-

nisterkonferensen (CEMT) beslutat att utreda möjligheterna att ingå ett gemensamt avtal om internationella landsvägstransporter mellan de västeuropeiska länderna. Detta initiativ har tagits för att undvika att EG:s transportpolitik leder till konkurrensnackdelar för de länder som inte är medlemmar i EG.

I fråga om fordons mått och vikter har EG nyligen tagit beslut som avviker från gällande svenska regler. Om en svensk anpassning inte sker på sikt till EG-reglerna finns det enligt utskottets mening en risk för att svenska lastbilar inte får trafikera EG-länderna, om inte dessa länders lastbilar får eller kan trafikera Sverige. Detta skulle leda till allvarliga konkurrensnackdelar för svensk industri.

Vad utskottet nu framhållit om en anpassning till EG-reglerna får självfallet inte innebära att Sverige villkorslöst följer olika EG-beslut. En noggrann prövning måste göras för att se om EG-reglerna strider mot viktiga mål för den svenska politiken, t. ex. kraven på en förbättrad miljö, hög säkerhet och regional balans. Av det anförda följer att utskottet inte kan ställa sig bakom något av yrkandena om EG i motionerna T209 (vpk) och T232 (m). Motionerna avstyrks följaktligen i denna del.

4. Nya finansieringsformer

Krav på nya finansieringsformer för investeringar inom trafiksektorn har framförts i ett flertal motioner.

I motion T221 (m) yrkas att regeringen utarbetar förslag till nya finansieringsformer för vissa infrastrukturella investeringar.

I motion T231 (m) yrkas att s. k. trängselavgift för trafik genom storstäderna ej införs.

I motionerna T233 (fp), T330 (fp) och T349 (m, fp) yrkas att regeringen utarbetar förslag till lag som ger kommuner m. fl. rätt att finansiera vägbyggen med avgifter. Den s. k. Österleden omnämns särskilt i motionerna.

Österleden omnämns också i motion T340 (m), i vilken yrkas att möjligheterna till privat finansiering tas till vara som ett sätt att tidigarelägga angelägna projekt.

I motion T302 (c) yrkas att vägverket ges i uppdrag att teckna avtal med entreprenadföretag eller konsortium av entreprenadföretag för byggande av broar som sedan kan leasas av vägverket.

I motion T337 (m) yrkas att väginvesteringar på E 66 tidigareläggs genom privat finansiering utanför statsbudgeten.

I motion T338 (m) framhålls att kommunerna genom lagstiftning bör ges befogenhet att införa biltullar för större och mindre områden för passerande trafik som alternativ till totalförbud för trafik till bilfria områden.

I motion T339 (s) framhålls att det är angeläget att inför kommande beslut om flerårs- och fördelningsplaner finna nya former för finansieringen av vägutbyggnaden i landet.

I motion T346 (m) framhålls att en bro över Instö ränna i Kungälvs kommun kan finansieras dels genom att rationalisera bort färjedriften, dels genom upplåning.

I motion T232 (m) framhålls att det finns ett flertal intressanta investeringsprojekt som, om de skall komma till stånd, förutsätter finansiering på den öppna lånemarknaden. Det gäller ScanLink-projektet, motorvägstriangeln, Österledsprojektet, fasta förbindelser över Öresund samt spår till Arlanda och Mälarbanan. Något formellt yrkande om en sådan finansiering av projekten finns inte i motionen.

Utskottet vill för sin del framhålla att det inom trafiksektorn finns en rad projekt som är angelägna att utföra men som inte inom rimlig tid kan finansieras över statsbudgeten. I motionerna finns exempel på sådana projekt. Utskottet anser därför i likhet med motionärerna att det är nödvändigt att pröva alternativa finansieringsformer.

Det s. k. bärighetspaketet som syftar till att möjliggöra en höjning av de tillåtna fordonsvikterna är ett exempel på en alternativ finansieringsform av angelägna investeringar. Bärighetspaketet innebär att ett tioårigt investeringsprogram på 575 milj. kr. per år läggs fast. Näringslivet föreslås bekosta 400 milj. kr. per år genom höjd fordonsskatt.

Utskottet är inte nu berett att ta ställning till de olika förslagen till nya finansieringsformer. En rad frågor måste ytterligare belysas. Det gäller t. ex. frågan i vilken utsträckning övriga väginvesteringar försenas om vissa projekt finansieras utanför statsbudgeten. Det gäller vidare frågan om vilka bilister som drabbas av en eventuell vägavgift eller bilskatt.

Utskottet vill erinra om att den s. k. väghållningsutredningen bl. a. behandlar olika finansieringsfrågor. Utskottet förutsätter att de förslag som framförts i motionerna kommer att behandlas antingen i väghållningsutredningen eller i det trafikpolitiska översynsarbetet samt att eventuella förslag kommer att presenteras i 1988 års trafikpolitiska proposition. I avvaktan därpå bör motionerna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

5. Hastighetsbegränsningar av miljöskäl

I motion T206 (s) framhålls att av miljöskäl bör en sänkning av hastighetsgränserna göras så fort som möjligt. Något eller några län kan eventuellt redan nästa år delta i en försöksverksamhet.

I motion T232 (m) framhålls att sambandet mellan hastighet och bilens effekter på miljön är sådant att det ej bör ligga till grund för en generell sänkning av hastighetsgränserna.

I motion T338 (m) framhålls att länsstyrelserna borde ges möjlighet att med stöd av miljöskyddslagen sänka hastigheterna.

I motion T417 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar sänka hastigheterna på motorvägar och motortrafikleder till 100 km/tim. och att på vissa känsliga vägar hastigheten sänks från 90 km/tim. till 80 km/tim.

I motion T421 (c) yrkas att hastigheten på vägarna begränsas till högst 100 km/tim.

Utskottet anser i likhet med föredraganden att kravet på en bättre miljö hör till de frågor som måste sättas i centrum i det trafikpolitiska arbetet. Det är främst vägtrafikens effekter på miljön som väcker en betydande oro. Ungefär två tredjedelar av kväveoxidutsläppen i Sverige beräknas härröra från trafiken.

Hösten 1985 beslutade riksdagen om skärpta avgasreningskrav för personbilar (prop. 1985/86:61, JoU 11, rskr. 101). Riktlinjerna innebär att skärpta krav införs frivilligt för 1987 års och 1988 års bilmodeller och obligatoriskt fr. o. m. 1989 års modeller.

Trafikutskottet framhöll i sitt betänkande TU 1986/87:1 att den negativa utvecklingen i fråga om hastighetsöverträdelser måste stoppas och fås att vända. I detta syfte borde hastighetsövervakningen på vägarna förstärkas och sanktionerna mot hastighetsöverträdelserna skärpas.

Hastighetens betydelse för luftföroreningarna hör till de frågor som övervägs i det trafikpolitiska arbetet. Utskottet, som fortfarande anser det nödvändigt att komma till rätta med överträdelserna av hastighetsbestämmelserna, förutsätter att i 1988 års trafikpolitiska proposition en redovisning kommer att ske av vilka åtgärder som bör sättas in för att uppnå ökad laglydnad. Utskottet är nu inte berett att föreslå någon ändring av gällande hastighetsbestämmelser. Inte heller är utskottet berett att slå fast att sambandet mellan hastighet och bilens effekter på miljön är sådant att det ej bör ligga till grund för en generell sänkning av hastigheten. Resultatet av det trafikpolitiska översynsarbetet bör avvaktas.

Av det anförda följer att samtliga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks.

6. Regionalpolitiska krav

I en rad motioner framförs krav på att trafikpolitiken skall ta regionalpolitiska hänsyn och främja utvecklingen i olika delar av landet.

I motion T201 (m) yrkas att en utredning tillsätts med uppgift att genomföra en planering av Bergslagsregionens kommunikationsutveckling.

I motion T204 (c) yrkas att regionalpolitiska hänsyn måste tas vid beslut om investeringar inom kommunikationsområdet.

I motion T213 (fp) yrkas att en övergripande planering av kommunikationerna i sydöstra Sverige genomförs.

I motion T215 (m) framhålls att goda kommunikationer skapar förutsättningar för mer likartade förhållanden i landets olika regioner.

I motion T217 (m) framhålls att infrastrukturen i Norrbotten, järnvägar, vägar, flyg, tele etc. bör förbättras.

I motion T221 (m) framhålls att en utbyggnad av kommunikationsnätet till bl. a. de norra delarna av Stockholmsregionen är den viktigaste insatsen som kan göras för Södertörnskommunerna.

I motion T229 (s) yrkas att åtgärder vidtas som förbättrar infrastrukturen i Värmlands län i vad gäller vägar, järnvägar, flyg och teleförbindelser.

Som framgår av det inledande avsnittet utgör kravet på en bättre regional balans en av de viktigaste utgångspunkterna för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet. I årets budgetproposition presenteras också förslag med regionalpolitisk inriktning. Det gäller bl. a. bärighetspaketet som innebär att 4 000 milj. kr. investeras i skogslänen under en tioårsperiod. Vidare föreslås att av regionalpolitiska skäl 15 milj. kr. anvisas som bidrag till kommunala flygplatser i skogslänen.

Utskottet anser att regionalpolitiska hänsyn måste spela en central roll i

det trafikpolitiska arbetet. Av det anförda framgår att så kommer att ske. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida synes därför inte erforderlig, varför motionerna avstyrks i denna del.

7. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *parlamentarisk utredning*
att riksdagen med godkännande av propositionens uttalanden i denna del avslår motion 1986/87:T232 (m) yrkande 4,

2. beträffande *medverkan i utvecklingsarbetet*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T209 (vpk) yrkande 2 utan särskild åtgärd,

3. beträffande *utvecklingsarbetets inriktning*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T205 (s), 1986/87:T209 (vpk) yrkandena 1 och 5, 1986/87:T221 (m) yrkande 3 och 1986/87:T232 (m) yrkandena 1 och 2,

4. beträffande *anpassning till EG-bestämmelser*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T209 (vpk) yrkande 3 och 1986/87:T232 (m) yrkande 3,

5. beträffande *nya finansieringsformer*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:T221 (m) yrkande 1, 1986/87:T231 (m) yrkande 10, 1986/87:T233 (fp) yrkande 1, 1986/87:T302 (c), 1986/87:T330 (fp), 1986/87:T337 (m), 1986/87:T338 (m) i denna del, 1986/87:T339 (s) yrkande 1, 1986/87:T340 (m) yrkande 4, 1986/87:T346 (m) och 1986/87:T349 (m, fp) utan särskild åtgärd,

6. beträffande *hastighetsbegränsningar av miljöskäl*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T206 (s), 1986/87:T232 (m) yrkande 9 i denna del, 1986/87:T338 (m) i denna del, 1986/87:T417 (vpk) och 1986/87:T421 (c),

7. beträffande *regionalpolitiska krav*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T201 (m), 1986/87:T204 (c) yrkande 1, 1986/87:T213 (fp) yrkande 2, 1986/87:T215 (m), 1986/87:T217 (m) yrkande 1, 1986/87:T221 (m) yrkande 6 och 1986/87:T229 (s) yrkande 1.

Stockholm den 10 mars 1987

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m), Yngve Wernersson (s) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Parlamentarisk utredning (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "parlamentarisk utredning" bort ha följande lydelse:

Regeringen har valt att på egen hand inom kommunikationsdepartementet vidareutveckla 1979 års trafikpolitiska beslut. Utskottet anser att detta tillvägagångssätt innebär att riksdagen kommer att få mindre tilltro till det framtagna bakgrundsmaterialet och dessutom vara förhindrad att kontinuerligt bidra med egna synpunkter och förslag till lösningar. Risken är därmed uppenbar att 1990-talet kommer att innebära snabbare förändringar av trafikpolitiken än vad som varit fallet de senaste decennierna och att 1979 års beslut blir otidsenligt.

Enligt utskottets mening bör därför regeringen skyndsamt tillsätta en ny trafikpolitisk utredning med en bred parlamentarisk sammansättning. Denna skall bl. a. ges i uppdrag att utvärdera och ompröva 1979 års trafikpolitiska beslut och föreslå en ny trafikpolitik inför 1990-talet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T232 (m) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *parlamentarisk utredning*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T232 (m) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

2. Anpassning till EG-bestämmelser (mom. 4)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "EG har" och på s. 8 slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T209 (vpk) att regeringen samverkar med Västeuropa för att knyta Sverige allt hårdare till EG och dess funktion som överstatligt organ. Ett exempel på denna anpassning är regeringens förslag att höja gränserna för högsta tillåtna boggietryck och bruttovikt för lastbilar. Detta förslag innebär en betydande risk för att den tunga trafiken kommer att öka på vägarna. Det försvårar också möjligheterna att föra över transporter från lastbilar till järnvägen, vilket av miljöskäl måste göras. En alltför långt gående anpassning innebär också att det blir de stora bolagen i Västeuropa som bestämmer vilka arbetstider och förhållanden som skall råda i arbetslivet. Trafikpolitiken måste utformas utifrån våra egna krav och önskemål om samhällsutvecklingen i Sverige och får inte automatiskt anpassas till olika EG-bestämmelser.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T209 (vpk) tillstyrks i denna del och motion T232 (m) avstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *anpassning till EG-bestämmelser*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T209 (vpk) yrkande 3 och med avslag på motion 1986/87:T232 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Hastighetsbegränsningar av miljöskäl (mom. 6)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet anser" och på s. 10 slutar med "motionsyrkanden avstyrks" bort ha följande lydelse:

Biltrafiken ökar med 4–5 % om året, vilket medför ökade utsläpp från bilarna. Det innebär också att problemet med luftföroreningar kvarstår trots bestämmelserna om katalytisk avgasrening. När det gäller personbilarna måste framför allt hastighetsgränserna ändras. Minskade hastigheter har visat sig ge kraftigt sänkta utsläpp av kväveoxider och dessutom minskade utsläpp av kolväten och kolmonoxid. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motion T417 (vpk) att hastighetsgränserna på motorvägar och motortrafikleder bör sänkas till högst 100 km/tim. och att den på vägar inom vissa känsliga områden som nu har 90 km/tim. bör sänkas till 80 km/tim.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T417 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Det innebär vidare att de yrkanden om hastighetsbegränsningar som framförs i motionerna T206 (s), T338 (m) och T421 (c) i väsentliga delar blir tillgodosedda. Däremot avstyrker utskottet motion T232 (m) i här berörd del.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *hastighetsbegränsningar av miljöskäl*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T417 (vpk), med anledning av motionerna 1986/87:T206 (s), 1986/87:T338 (m) i denna del och 1986/87:T421 (c) samt med avslag på motion 1986/87:T232 (m) yrkande 9 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Regionalpolitiska krav (mom. 7)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Som framgår" och på s. 11 slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

I likhet med vad som framhålls i motion T204 (c) anser utskottet att regeringens trafikpolitik i alltför hög grad präglas av centralism och passivitet. Den helt dominerande delen av väganslagen går exempelvis till ett antal stora och dyra projekt, vilket innebär att betydande delar av landet får en relativt sett liten andel av väganslagen. Regeringens centralistiska politik visar sig också i att anslaget till lokal och regional kollektiv persontrafik slopas. Detta anslag har störst betydelse för kollektivtrafiken i glesbygd.

Utskottet tillstyrker yrkandet i motionen att regionalpolitiska hänsyn måste tas vid beslut om investeringar inom kommunikationsområdet.

Vad utskottet nu anfört, vilket av riksdagen bör ges regeringen till känna, innebär att yrkandena i övriga nu behandlade motioner till väsentliga delar blir tillgodosedda.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *regionalpolitiska krav*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkande 1 samt med anledning av motionerna 1986/87:T201 (m), 1986/87:T213 (fp) yrkande 2, 1986/87:T215 (m), 1986/87:T217 (m) yrkande 1, 1986/87:T221 (m) yrkande 6 och 1986/87:T229 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilda yttranden

1. Anpassning till EG-bestämmelser (mom. 4)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

Länderna inom den europeiska gemenskapen (EG) har beslutat att införa en gemensam transportpolitik från år 1992. Vi vill, såsom framhålls i motion T232 (m), understryka att det är av central betydelse att anpassa den svenska transportpolitiken efter dessa nya förutsättningar.

Denna anpassning kommer att medföra hårdare konkurrens men också möjligheter för svenska företag att etablera sig på nya marknader. Bl. a. med tanke på vår neutralitetspolitik kan det självfallet inte bli fråga om någon villkorslös anpassning till EG-bestämmelserna.

2. Nya finansieringsformer (mom. 5)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

Som framhålls i motion T232 (m) finns det ett flertal investeringsprojekt som, om de skall komma till stånd, kräver nya finansieringsformer vid sidan av statsbudgeten. Av principiella skäl vill vi här deklarera att andra finansieringsformer än skattehöjningar därvid bör komma i fråga.

3. Hastighetsbegränsningar av miljöskäl (mom. 6)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

Bättre motorer och obligatorisk avgasrening kommer kraftigt att reducera bilismens skadliga miljöeffekter. Vi vill understryka att det är genom denna typ av åtgärder som miljöproblemen skall bemästras. Som framhålls i motion T232 (m) har forskningen ej visat att sambandet mellan bilens hastighet och effekt på miljön är sådant att hastighetsgränserna bör sänkas av detta skäl.

4. Regionalpolitiska krav (mom. 7)

Görel Bohlin (m) anför:

Stockholmsregionens trafikproblem har inte sin grund i en alltför stor befolkningsökning som ofta påstås i debatten. Under 1970-talet minskade Stockholms befolkning med flera tiotusental personer. Den tillväxt som nu sker är positiv både för regionen och landet. Trafikproblemen beror framför allt på att kringfartsleder och tvärförbindelser inte har byggts, vilket i sin tur beror på att anslagstilldelningen till Stockholmsregionen har minskat i stället för ökat i förhållande till övriga landet.

Den inomregionala obalansen kan till stor del förklaras av bristfälliga kommunikationer. Svårigheterna att färdas mellan de norra och södra delarna gör att många söker sin bostad nära arbetsplatsen. Tillväxten av arbetsplatser sker utefter axeln Stockholm–Uppsala, något som pågått länge. Förbättrade kommunikationer skulle närma de norra och södra länsdelarna till varandra och göra den enskilda familjens arbetsmarknad större.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1
Propositionens hemställan 1
Motionerna 2
Propositionens redovisning av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet . 4
Utskottet 5
1. Organisationen av det trafikpolitiska utvecklings arbetet 5
2. Utvecklingsarbetets inriktning 6
3. Anpassning till EG-bestämmelser 7
4. Nya finansieringsformer 8
5. Hastighetsbegränsningar av miljöskäl 9
6. Regionalpolitiska krav 10
7. Hemställan 11
Reservationer 12
Särskilda yttranden 14

gotab Stockholm 1987 12601