

# Motion till riksdagen

1989/90:T240

av Lars Werner m.fl. (vpk)

Trafikpolitiken

Mot.  
1989/90  
T240—247

## Skall hela trafiksektorn bli ett krämarimperium?

Det är beklämmande att studera innehållet i regeringens budgetproposition, bil. 8, kommunikationsområdet. I stället för nya grepp i trafikpolitiken finns det två tomrum, där regeringen lyft ut såväl väg- som järnvägsområdet.

Vpk har under det senaste året fått stöd för sina trafikpolitiska krav från en lång rad organisationer. Ingen politisk instans behöver idag tveka i fråga om vilka satsningar som behöver och kan göras för att minska miljö- och trafikproblemen.

Nu krävs det en ändring av hela trafikstrukturen till förmån för kollektiva och spårbundna transporter. Trots detta handlar regeringens ambitioner i första hand om att ta fram olika privatiseringsförslag för väg- och järnvägstrafiken. Budgetförslaget är ofärdigt, men någon motivering till varför hela vägområdet och järnvägsområdet lyfts ut ur årets budgetproposition finns inte i propositionen.

1988 års riksdagsbeslut om trafikpolitiken för 90-talet innebar bl. a. att staten skall ta ansvaret för järnvägens infrastruktur. Banverket inrättades som ett instrument för detta. Samtidigt förändrades SJ:s inriktning och ställning genom en lång rad befogenheter, som inte tillkommer andra affärsverk. Åtgärden att splittra det gamla SJ i två delar är unik i jämförelse med andra länder. Men medan Internationella Järnvägsunionen var starkt kritisk till splittringen höjer EG den svenska omstruktureringen till skyarna.

Ansvaret för det allmänna vägnätet är statens, med vägverket som redskap. Vägverkets ledning har under 1989 föreslagit att verket skall ombildas till ett affärsdrivande verk. Redan 1988 års trafikpolitiska beslut, mot vilket Vpk reserverade sig på avgörande punkter, öppnade för avgiftsfinansierade väg- och brobyggnationer. Det EG-anpassade bärighetsspaketet om ca 6 miljarder kronor på tio år för vägupprustningar och tung lastbilstrafik var ännu en åtgärd som byggde på nya principer. Vpk avslår regeringens förslag om 622 milj. kr. i årets budgetproposition till särskilda bärighetshöjande åtgärder.

Mindre än två år efter riksdagens trafikpolitiska beslut 1988 förbereder regeringen förändringar som ytterligare minskar samhällets ansvar för Sveriges trafikförsörjning. I denna nyliberala anda förebådar kommunikationsministern genom olika uttalanden privata lösningar i kombination med ännu

fler ekonomiska övervältringar på kommuner och landsting. Politiken är ett led i den allmänna EG-anpassningen, där staten skall minska sina åtaganden för offentliga nyttigheter. Mycket tyder därför på att regeringen förbereder ett förslag om att ombilda såväl vägverket som banverket till affärsdrivande verk.

Regeringen underlåter att presentera en helhetssyn på trafikpolitiken i årets budgetproposition, bil. 8. I stället för att anvisa anslag på väg- respektive järnvägsområdet aviseras en ny proposition till den 22 februari, med arbetsnamnet "Vissa infrastrukturfrågor m. m." Till samma datum har regeringen aviserat en proposition om näringspolitiken, en om forskningspolitiken samt en om regionalpolitiken två dagar tidigare. Samtliga kommer på ett eller annat sätt att anknyta till transportområdet.

Kommunikationsministern uppgav nyligen i samband med VTI:s och TFB:s forskardagar (10–11 januari 1990) att transportpolitiken hädanefter skall vara "en del av näringspolitiken". Enligt Georg Andersson skall trafikanterna själva, näringslivet samt fastighetsägarna betala merparten av de investeringar som måste göras i infrastrukturen.

Vägverket och banverket kommer enligt tillgängliga uppgifter att bli starkt beroende av privat kapital om regeringen får igenom sina planer i riksdagen. Inriktningen stämmer i så fall väl överens med krav som framställts i Moderata Samlingspartiets trafikpolitiska motioner. Regeringen räknar uppenbarligen med att det finns en majoritet för beslut om privatiseringar på trafikområdet. Vpk befarar att regeringen är på väg att stöpa om trafiksektorn till ett krämarimperium.

I enlighet med det trafikpolitiska beslutet 1988 skulle det inom respektive trafikområden redovisas förslag till miljöförbättrande åtgärder. Sveriges Naturvårdsverk redovisar varje år, enligt ett tidigare beslut, utsläppen av förorenande ämnen. Dessutom har en lång rad rapporter och utredningar om utsläppen, inte minst på vägtrafikområdet, bekräftat det allvarliga läget.

Varje län har på regeringens uppdrag också gjort genomgripande miljöanalyser, som redovisats under 1989. Med rätta har dessa för många län presenterats som larmrapporter över tillståndet i miljön. Men trots detta anser regeringen att det finns tid att skjuta upp frågan om miljöhänsyn i trafikpolitiken till valåret 1991. Först nästa vår återkommer regeringen med en proposition i denna viktiga fråga.

På inget annat samhällsområde har vi så stora möjligheter att drastiskt förbättra den totala miljösituationen i Sverige som just transportområdet. På lite sikt måste all samhällsplanering utgå ifrån att transportbehoven på många områden kan och måste minskas. Det krävs grundläggande förändringar i hela trafikstrukturen, så att de miljövänligaste alternativen, som spårbundna transporter, utgör en bas. Genom omfattande investeringar – vi räknar med att det krävs mellan 45 och 50 miljarder under 90-talet på järnvägsområdet – skulle bl. a. koldioxid- och kväioxidutsläppen kunna minskas radikalt om samtidigt flygets och den tunga landsvägstrafikens expansion stoppades. Vpk har ställt krav på en sådan trafikpolitik under en rad år. Därför har vi också genom våra förslag till anslag och finansiering visat hur vi vill att en ny trafikstruktur skall se ut. Vi kräver att järnvägsinvesteringarna måste ökas på flygets och bilismens bekostnad.

Exportindustrin har, inte minst genom sina ökande gods- och just-in-time-transporter, övervältrat sina kostnader på samhället. Den har stor skuld i de allt värre utsläppen från vägtrafiken och det ökade vägslitaget. Samma privatkapital har under de senaste åren visat rekordresultat. Det vore därför en rättfärdig princip att kräva att de rika företagen medverkar till finansieringen av en ekologiskt inriktad infrastruktur och att de flyttar över transporter till järnvägen och sjöfarten. Däremot är det enligt Vpk helt oacceptabelt att låta de stora företagen styra trafikpolitiken genom frivilliga investeringar på de avsnitt där de kan spekulera med att få profit. Enligt Vpk bör regeringen ta fram ett förslag för att minska antalet just-in-time-transporter på landsväg.

Vi vill hänvisa till 1988 års trafikpolitiska vpk-motioner, bl.a. T 258 (Trafikpolitiken), T 542 (Miljövänliga och trafiksäkra godstransporter), T 207 (Minskad bilism), T 529 (Ett Göteborgspaket för järnvägen) samt ett antal motioner där vi kräver upprustning och utbyggnad av olika järnvägsbanor.

Vpk återkommer med ytterligare riksdagsmotioner på trafikområdet när regeringen presenterat sina propositioner i februari.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att miljöhänsyn skall styra trafikpolitiken,
2. att riksdagen begär att regeringen under 1990 skall återkomma med ett förslag om trafik- och miljöpolitiska riktlinjer enligt 1988 års beslut,
3. att riksdagen beslutar att privata företag inte skall tillåtas styra investeringar på trafikområdet,
4. att riksdagen avslår regeringens förslag om anslag på 622 milj. kr. till särskilda bärighetshöjande åtgärder (B 9),
5. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder för att minska omfattningen av just-in-time-transporterna på landsväg.

Stockholm den 25 januari 1990

*Lars Werner (vpk)*

*Berith Eriksson (vpk)*

*Bo Hammar (vpk)*

*Ylva Johansson (vpk)*

*Viola Claesson (vpk)*

*Lars-Ove Hagberg (vpk)*

*Margó Ingvardsson (vpk)*

*Bertil Måbrink (vpk)*