

Nr 461

Av herr Carlshamre m. fl., om åtgärder för att främja produktion av elektriska bilar.

(Lika lydande med motion nr 378 i Första kammaren)

Den alltmer ökande biltrafiken och framför allt den stora anhopningen av motorfordon i städer och andra tätorter har skapat för samhället besvärliga problem, till vilka bl. a. hör förorenad luft, buller, trafikstockningar och parkeringssvårigheter.

Luftföroreningarna, som till stor del är förorsakade av bilarnas avgaser, utgör en allvarlig hälsorisk. De anordningar för avgasrening på bilar som hittills framkommit är föga effektiva och till sin funktion helt beroende av hur de underhålls. Allt tyder på att problemet är svårlöst och kräver ännu åtskilliga års forsknings- och utvecklingsarbete. Fullständig befrielse från giftiga beståndsdelar är dock i praktiken knappast möjlig att uppnå till rimliga kostnader, varför man även framdeles trots allt måste räkna med skadliga luftföroreningar från de bensin- och dieseldrivna bilarna ehuru i mindre omfattning.

Trafikbullret, som även visat sig ha stora medicinska vådor, härrör främst från bilarnas motorer och övriga maskinella utrustning.

Trängseln med åtföljande *trafikstockningar* samt *parkeringsproblemen* är företeelser, betingade inte bara av det stora antalet fordon utan även av fordonens storlek. Gjorda undersökningar i såväl vårt land som utlandet visar, att större delen av trafiken i tätorterna är lokal — avser resor till och från arbetsplatsen eller för shopping — och att i varje personbil färdas i genomsnitt (obetydligt mer än) en person. Trängseln i trafiken såväl som parkeringsproblemen borde avsevärt lätta, om mindre fordon komme till användning för denna lokala trafik.

Alla dessa problem är aktuella i samtliga länder med utvecklad biltrafik, och i sökandet efter lösningar har man överallt börjat enas om att elektriskt drivna bilar har just sådana egenskaper som gör dem särskilt lämpliga för trafiken i tätorterna:

de är tystgående,

de ger inga luftföroreningar,

de är billiga i drift,

de utnyttjar för batteriladdningen elström under framför allt den del av dygnet då elnäten är minst belastade och då det är svårt att finna önskad avsättning för strömmen,

de ger obetydligt slitage på vägbanan och nedbringar därigenom under-

hållskostnaderna för gator och vägar. Detta beror framför allt på att deras drivkälla, elmotorn, har ett synnerligen jämnt vridmoment.

Härtill kommer slutligen att eldrivna fordon drivs med inhemskt »bränsle».

Elbilar av den typ som i varje fall för närvarande och åtskilliga år framåt är lämpligast för svenska förhållanden skall vara av »citytyp», d. v. s. lätta fordon för högst två vuxna personer (jämt lätt bagage) resp. för vissa godstransporter (t. ex. av post etc.).

Mot här angivna fördelar hos elbilarna kan givetvis också påvisas nackdelar, t. ex. begränsad aktionsradie och hastighet. Dessa negativa egenskaper är framför allt att hänföra till ofullkomligheter hos de ackumulatorbatterier som används som energikälla i dagens elbilar. Stora ansträngningar görs emellertid på många håll i världen, bl. a. i vårt land, att uppfinna och konstruera effektivare strömkällor, särskilt beträffande förhållandet vikt—kapacitet. En del resultat av detta arbete kan väntas relativt snart. Med redan befintliga ackumulatorbatterier kan man emellertid konstruera för citybruk utmärkta elbilar, varför det inte finns anledning att avvakta utvecklingen på ackumulatorområdet innan något göres. Tvärtom skulle de erfarenheter som kunde göras med eldrivna fordon i dag, konstruktivt och trafiktekniskt, vara till ovärderlig nytta när den tekniska utvecklingen undan för undan erbjuder nya strömkällor, bättre motorer och regleringsanordningar etc.

Det borde därför vara av vikt att förutsättningar snarast skapas både för en marknad inom landet för elbilar och för att industrien skall ta itu med konstruktion och tillverkning av sådana. Med hänsyn till vad ovan anförts borde det ligga i det allmännas intresse att här verka stimulerande, vilket kunde ske genom att under en övergångstid medge lättnader i fordonsbeskattningen för elektriska bilar för person- eller godstransport samt genom att främja tillkomsten av laddningsmöjligheter på parkeringsplatser av olika slag (jordade eluttag).

Aberopande det anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte dels undersöka möjligheterna att genom skattelättnader och andra lämpliga åtgärder befrämja tillkomsten av elektriska bilar för person- och godstransporter, dels för riksdagen framlägga de förslag utredningen kan föranleda.

Stockholm den 25 januari 1967

Nils Carlshamre (h)

Manne Ståhl (fp)

Erik Adamsson (s)

Einar Larsson (cp)

i Borrbý