

## Nr 58

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om trafikproblemen i större tätorter.*

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 243 av herrarna *Dahlén* och *Ernulf* samt II: 315 av fru *Nettelbrandt m. fl.* hemställes att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning av i motionerna berörda trafikpolitiska frågor för större tätorter.

Motionärerna anför bl. a. att planeringen i storstäderna icke tagit hänsyn till bilismens våldsamma expansion. Den dåliga framkomligheten betyder förlust av många arbetstimmar, vilket är särskilt kännbart med hänsyn till behovet av en snabb ökning av arbetskraftsresurserna. En annan följd är att väntetiderna i bilköer minskar möjligheterna att använda fritid till rekreation. De kan vidare skapa stress genom jäkt, otålighet och irritation. Buller och luftföroreningar skadar de mänskliga funktionerna i en utsträckning som inte ännu är vetenskapligt klarlagd men som med stor sannolikhet kan antas vara av betydande grad. Alldeles för liten uppmärksamhet har hittills ägnats åt dessa typer av trängselkostnader.

Transportnäringarna får vidkännas ekonomiska avbräck förorsakade av den otillräckliga framkomligheten. Drosktrafiken kan ingalunda fungera tillfredsställande, och det är naturligt, att taxibilar söker sig från de mest utsatta trängselområdena, varvid allmänhetens service där blir eftersatt. De taxibilar som trafikerar markanta trängselområden får en omotiverad inkomstförsämring.

Ansatser till radikala okonventionella grepp för att komma till rätta med missförhållandena har saknats. Även om frågorna från vissa synpunkter kan sägas vara kommunala angelägenheter, har kommunerna uppenbarligen icke känt det som sin uppgift att gripa sig an med dem. Måhända har inte heller kommunerna de utredningsresurser som är nödvändiga för en fullständig genomlysning av hela problematiken. Dessutom vore det mycket olyckligt, om ett system skulle genomföras i en stad och ett helt annat i en annan stad. Det borde vara möjligt att finna en enhetlig lösning. En intensifierad forskning kring dessa frågor är starkt motiverad.

Motionärerna tar fortsättningsvis upp frågan om parkeringsavgifterna och differentieringen av dem och framhåller bl. a. att avgifterna ofta synes avse att utgöra ett självkostnadspris för nyttjande av marken

*Bihang till riksdagens protokoll 1966. 11 saml. Nr 58*

men att man lika väl kunde överväga att nyttja dem som instrument för reglering av trafikmängden även om de inte ensamma är till fyllest härför med hänsyn bl. a. till genomfartstrafiken.

Motionärerna uttalar vidare bl. a. att kollektivtrafiken måste anpassas till ett program för den enskilda trafiken i fråga om såväl utbyggnadstakt som taxesättning.

Olika system kan användas för att komma till rätta med trafikmängden i storstäderna. Förutom differentierad avgift eller skatt för parkering kan man tänka sig en uppdelning i zoner med en bestämd prisskillnad för trafikanterna. Zonerna torde knappast kunna göras så stora att en differentiering av bensinpriset är möjlig. Motionärerna anför vidare i denna fråga.

Särskilda avgifter vid vissa zongränser kan däremot tänkas, likaså licensgivning med eller utan avgift för transporter inom vissa zoner. Med automatikens hjälp torde det vara möjligt att finna lösningar för markeringar av betalningsskyldighet utan förbrukande av stora personalresurser. Vilka åtgärder som kan passa vårt land bäst behöver utredas, och vi har självfallet inte tagit ställning till vilka metoder som kan visa sig framkomliga. Klart är emellertid, att det icke är omöjligt att finna lämpliga åtgärder.

Att som exempelvis i år föreslagits i statsverkspropositionen öka bensinskatt och bilaccis utan att samtidigt söka finna konstruktiva vägar för användande av skatterna som trafikpolitiska instrument är enligt vårt förmenande ett kraftlöst och planlöst grepp över hela frågan.

Motionärerna framhåller avslutningsvis att de föreslagna åtgärderna icke får tänkas ersätta utbyggnaden av gator och vägar.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och byggnadsstyrelsen.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför i huvudsak följande.

Trafikstockningarna inom de större tätorterna innebär avsevärda tids- och transportekonomiska förluster förutom väsentliga nackdelar ur miljö- och trivselsynpunkt och utgör ett av våra dagars största problem i den fysiska samhällsplaneringen.

Dock måste understrykas, att trängselproblemet i våra tätorter liksom i övriga städer i världen, där bilismen starkt har ökat, är intimt beroende av hela det komplex av faktorer som för varje stad konstituerar dess trafikmiljö bl. a. markanvändning, bebyggelsestäthet, trafikallsträng, trafikledsystemets utformning etc. Att såsom ifrågasättes i motionen kunna utvärdera någon enhetlig lösning för att minska trängseln i olika städer är således knappast möjligt p. g. a. varje stads speciella struktur. I hithörande frågor inverkar även olika kommunala målsättningar inom tätorternas planering.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens riksdagspetita rörande anslag till väghållningen m. m. för budgetåret 1966/67 har styrelsens åsikt i hithörande frågor redovisats å sid. 56—57, där olika trafikpolitiska åtgärder skisserats:

»Genom trafikreglerande åtgärder i form av enkelriktning av gatusystem, parkeringsförbud och stannförbud, avgiftsbelagd parkering under dagtid på allmän platsmark samt genom mindre ombyggnadsarbeten och införandet av signalregleringar kan vissa förbättringar åstadkommas. Enligt styrelsens mening är det i dagens läge en tvingande nödvändighet att vidta mycket långtgående och restriktiva åtgärder i trafikreglerande syfte. Även om så sker torde det emellertid stå klart att de ökade trafikutrymmen och förbättringar i övrigt, som kan vinnas genom sådana åtgärder, mycket snart kommer att fullt utnyttjas av den rörliga trafiken, utan att därmed någon påtaglig förbättring av trafiksituationen i övrigt kommer att kunna påvisas.

Under detta förhållande kvarstår endast möjligheten att genom ett ännu mera intensifierat trafikledsbyggande i kombination med utbyggnad av tunnelbanor tillskapa de högklassiga trafiksystem, som erfordras vid sidan av de ordinära gatusystemen för att tillgodose såväl de individuella som de kollektiva trafikbehoven. Med hänsyn till storleken av de objekt som då är aktuella är det i hög grad angeläget, att frågan om finansieringen av trafikledsbyggandet i städerna prövas ingående.»

I motionens egentliga huvudfråga om principerna för perkeringsdebiteringen och möjlighet att åsätta högre belopp för de större städernas tätbebyggda innerområden och parkeringszoner hänvisas till § 2 LKAvg (»Lagen den 31 maj 1957, nr 259, om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.» samt i »Kommentar till allmänna ordningsstadgan m. m.» sid. 232—233):

»Vad ovan sagts om att avgiften skall vara påkallad för trafikens ordnande äger tillämpning även på frågan om avgiftens storlek. Enligt förevarande paragraf må avgift uttagas med det belopp, som erfordras för att tillgodose trafikens ordnande. Avgiften är sålunda icke längre beroende på kommunens kostnader för parkeringsmätare m. m. utan skall avvägas med hänsyn till nyssnämnda syfte. Före ifrågavarande lags tillkomst har avgiften i samtliga fall bestämts till 25 öre per halvtimme, och detta belopp torde i flertalet fall, då avgift befinner sig påkallad, framstå som ett lämpligt avvägt belopp. För de större städernas tätbebyggda innerområden med dess mycket begränsade parkeringsmöjligheter torde det emellertid numera — till följd av den starkt ökade biltrafiken — finnas skäl att bestämma avgiften till högre belopp. Man kan sålunda ha olika latituder för olika delar av en stad. Detta får bli beroende på en prövning från fall till fall.»

Styrelsen uttalar vidare bl. a. att lagstiftningen inom hithörande området får anses ge de kommunala och polisiära myndigheterna de möjligheter som erfordras för trafikreglerande åtgärder.

Styrelsen finner den föreslagna utredningen f. n. icke vara av behovet påkallad.

*Byggnadsstyrelsen* framhåller bl. a. att motionärernas åsikt att planeringen inte tagit hänsyn till bilismens expansion knappast är riktig och att denna i stället är en av de starkast pådrivande krafterna i planeringsarbetet. Prognoser finns utarbetade beträffande trafikintensitetens utveckling exempelvis i Vägplan för Sverige (SOU 1958: 1), och planeringen har trots de stora svårigheterna vilat på ett tämligen gott prognosunderlag. Styrelsen anför vidare.

I själva verket intar trafikfrågorna numera en central plats i förarbetena till flertalet planförslag både översiktliga planer och detaljplaner. Planeringen influeras av både den rörliga och den stillastående trafiken. Särskilda trafikexperter medverkar i ständigt ökande omfattning vid planernas utarbetande. Byggnadsstadgan ger byggnadsnämnderna möjlighet att bevaka att behovet av parkeringsplatser tillfredsställs. Särskilda parkeringsnormer har utarbetats till ledning för bland annat byggnadsnämndernas bedömning av parkeringsbehovet. Normerna, som utfärdades 1960, undergår för närvarande revidering. Vissa frågor om ansvaret för parkeringen är ännu olösta såsom till exempel fördelningen mellan det allmänna och den enskilde av ansvar för anordnandet av platser för korttidsparkering liksom fördelningen av kostnader mellan upplåtaren och nyttjaren. Dessa frågor torde emellertid komma att behandlas av den av Kungl. Maj:t tillsatta parkeringskommittén.

Även om planeringsarbetet i dag sålunda i väsentlig omfattning ägnas åt trafikproblemets lösande, tar det givetvis ofta lång tid innan planerade åtgärder får avsedd effekt, i varje fall när det är fråga om centrala stadsområden, stadskärnor, eller andra områden med omfattande bebyggelse. Splittrade ägoförhållanden och höga fastighetspriser medverkar till att länge konservera bestående förhållanden, i all synnerhet om befintlig bebyggelse inte är rivningsmogen. Ofta är ett kommunalt ekonomiskt ingripande en förutsättning för att de för trafiklösningarna nödvändiga förändringarna i bebyggelsen skall komma till stånd. Byggnadslagstiftningen erbjuder sedan 1953 särskilda expropriationsmöjligheter, zonexpropriation, för tätbebyggt område, som bland annat med hänsyn till den allmänna samfärdseln finnes vara i behov av genomgripande ombyggnad, men de investeringar som expropriationen erfordrar har uppenbarligen inneburit svårigheter för många städer. Byggnadsstyrelsen har den uppfattningen, att möjligheterna till zonexpropriation på grund härav inte kunnat utnyttjas i tillräcklig grad.

De svårigheter, som här skisserats, har säkerligen medverkat till den bristande balansen mellan trafikallstring och trafikkapacitet, som föreligger i flertalet stadskärnor i dag. Den radikalaste lösningen på lång sikt av detta problem torde vara en nedskärning av exploateringen framför allt i vad avser antalet arbetsplatser inom stadskärnan, varigenom trafikallstringen dämpas. Men denna uppgift är ingalunda lättlös och av stor både privat-ekonomisk och kommunalekonomisk räckvidd.

Ett annat problem som diskuteras är avvägningen mellan kollektiv och individuell trafik. Ett främjande av den kollektiva trafiken kan bl. a. kräva åtgärder för dämpning av den individuella trafiken genom parkeringsavgifter, parkeringsförbud, enkelriktning eller avstängning av gator etc.

Beträffande de i motionerna framförda önskemålen om enhetliga lösningar av trafikproblemen för olika städer framhålles att någon större enhetlighet inte torde kunna uppnås med hänsyn till olikheterna i bebyggelsestruktur och lokala förutsättningar i övrigt. Detsamma gäller i fråga om avvägningen mellan kollektivt och individuellt trafikutrymme.

Styrelsen anför vidare att det i motionerna berörda spörsmålet om differentiering av parkeringsavgifterna sedan länge är uppmärksammat av trafikteknikerna men att full klarhet om effekten av sådana åtgärder inte

synes föreligga samt erinrar om de lagstadgade möjligheterna till avgifts-differentiering.

Styrelsen framhåller avslutningsvis att intensiv forskning pågår såväl inom som utom landet på hela det samhällslivets område som beröres av trafikproblemen. Ett behov av att sammanställa skilda forskningsresultat och att samordna pågående forskning föreligger onekligen, men uppgiften torde vara alltför omfattande för en utredning som den av motionärerna föreslagna. Styrelsen anför vidare i denna fråga.

En fortsatt och vidgad forskning kring tätortstrafiken och dess samband med samhällsplaneringen är uppenbarligen angelägen men denna torde kräva medverkan från den praktiska planeringen, forsknings- och utbildningsorgan. Ett omfattande sådant arbete är för närvarande i gång. Vad som närmast behövs är insatser för att styra och hålla samman detta arbete och på lämpligt sätt göra resultaten därav tillgängliga för den pågående planeringen.

### Utskottet

I motionerna upptages vissa problem rörande tätorternas trafik- och trängselfrågor. Motionärerna hävdar bl. a. att vid samhällsplaneringen hänsyn icke tagits till bilismens expansion och framför bl. a. tanken på en sådan dimensionering och differentiering av parkeringsavgifterna att de skall kunna tjäna såsom medel att reglera trafikmängden. Motionärerna anser vidare att enhetliga lösningar av problemen, gällande för alla städer, bör eftersträvas.

Av motionärerna gjorda uttalanden har mött bestämda gensagor i de yttranden över motionerna som avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och bostadsstyrelsen. Sålunda anför det sistnämnda ämbetsverket att åsikten att planeringen inte tagit hänsyn till bilismens expansion icke är riktig och att bilismens ökning tvärtom är en av de starkast pådrivande krafterna i planeringsarbetet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalar bl. a. att trängselfproblemet är intimt beroende av hela det komplex av faktorer som för varje stad konstituerar dess trafikmiljö, bl. a. markanvändning, bebyggelsetäthet, trafikallsträng, trafikledssystemets utformning o. s. v. Bostadsstyrelsen uttalar sig i samma riktning i denna fråga och båda ämbetsverken avvisar tanken på en enhetlig lösning av regleringsfrågorna.

Utskottet finner de invändningar som i remissyttrandena anförts emot motionärernas uttalanden och förslag vägande. Utskottet får vidare erinra om att det enligt gällande lagstiftning står kommun fritt att vid bestämmandet av parkeringsavgift efter prövning från fall till fall införa olika avgiftslatituder för skilda delar av kommunen. Vissa spörsmål angående ordnandet

av parkeringsplatser är vidare under prövning av en särskild utredning — parkeringskommittén, vilken inom kort torde komma att slutföra sitt arbete.

Utskottet får med hänvisning till det ovan anförda hemställa,

att de likalydande motionerna I: 243 och II: 315 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 23 november 1966

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Sörlin, Eric Gustaf Peterson, Enarsson\*, Oscar Carlsson, Hedlund, Nyman, Hübinette\*, Yngve Persson\*, fru Elvy Olsson\*, herrar Helge Karlsson och Wååg;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Hamrin i Kalmar, Dickson, Lundmark, Haglund, Wikner, Larsson i Borrby, fru Ekroth, herrar Andersson i Örebro\*, Thylén\* och Josefson i Arrie.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.