

Nr 835

Av herr Lundberg, angående trafikpolitiken.

Trafikfrågor och dithörande olycksfall och olycksfallsrisker är högaktuella i dagens diskussion. Att högertrafikens införande var nödvändigt, oundvikligt och riktigt torde väl de flesta nu vara överens om. Tidsfristen mellan andra lagutskottets enande om högertrafikens nödvändighet i början av 1950-talet fram till dess införande borde även varit tillräcklig för en genomgripande planering, organisation, samordning och anpassning till en annorlunda trafiksituation i vårt föränderliga samhälle. Tyvärr synes dagens situation visa att ansvariga myndigheter i stället för att samordna och effektivisera våra trafikfrågor har vidgat ramen och skapat nya ämbetsverk och institutioner med åtföljande byråkrati, vilkas uppgifter och tillkomst det är svårt att motivera eller förklara.

Man får lätt en känsla av att samma metod tillämpats som Chaplins pojke gjorde när han gick före och pangade rutor och Chaplin som glasättare följde efter och satte i nya.

För något år sedan upplevde vi att s. k. experter reste runt för att övertyga kommunalmän och andra om hur nödvändigt och förmånligt det var att lägga ned järnvägar. Likaså prisades en övergång till busstrafik, dess värde och hur närfördelaktigt det var. Efter detta har följt att järnvägslinjer nedlagts, järnvägsstationer och hållplatser rivits ned. Bussar kom under en tid, men bussstureorna tunnades ut, och busslinjer lades ofta ned. Kvar blev möjligen en bortglömd soffa, där gles- och stationssamhällets pensionärer och andra likt stinsen på semester inte kan säga: Nu kom ett tåg, det ger jag f-n i. Glesorternas folk får i stället nöja sig med att säga: Nu såg jag ett tåg, men det stannade icke.

Rationalisering och centralisering möter överallt. Det gäller kommunikationer, butiker, service över huvud taget. Industrin och arbetsplatsen flyttas allt längre bort. Men det finns ändock en del människor som blivit kvar, och för dem är kommunikationsmedlen nästan en livsfråga.

Det borde varit en självklar nödvändighet att de tunga transporterna och persontrafiken på järnvägarna, flottledernas och industrins gods m. m. icke tvingades ut på våra landsvägar, där varken vägbana, broar eller vägkorsningar m. m. var anpassade efter biltågens längd och tyngd, förrän ombyggnadens färdigställande var klart. Så har ej skett; nu kan rationaliseringsagitorerna se resultatet av sin förkunnelse. Men nu går dessa herrar

över till en annan sektion, för att därifrån söka agera trafikhomeopat med olika sockerpiller.

För dem med stora inkomster är detta inget problem. De har ju pengar och makt. Men för de små inkomsttagarna gäller det att komma till arbetet liksom att familjen trots allt är tvingad att ha kontakt med tätorten. En begagnad bil är ofta räddningen, men den blir ofta alltför dyr i drift och reparationer.

Bilprovningsstationerna är bra, men de är meningslösa sedan de tog den bästa arbetskraften från verkstäderna och gav den en vit rock och uppgift att leta upp eventuella fel. På verkstaden blir reparationen dyr på räkningen, men knappast förnimbar där angivna brister fanns. Om det skall bli en helhet, så är det nu tid att jämsides med kontrollen ha en modern och fullt utrustad bilverkstad, som under garanti kan i samråd garantera att bilen är fullgod när den lämnar både verkstad och besiktning. För denna viktiga trafiksäkerhetsuppgift behövs inget särskilt nytt ämbetsverk. Inte heller har låginkomsttagarna råd att tvingas till att lägga ut hundratals miljoner i extra skatt på sina bilar, därför att de som har råd och makt kan tycka något utan att bevisa, eller måste visa att de lever, fast alltför dyrt och lättsinnigt för dem som skall betala räkningen och slöseriet med realkapital.

Den amerikanisering av reklamen, som numera kallas upplysning och som sattes in vid övergången från vänster- till högertrafik, innebar att den ofta skrämmer i stället för att upplysa. Vid övergången i trafiken var det därför alltför många motorfordon som fick stå still och alltför sent kom in i trafiken. Bilisternas strålkastarbyte blev en fabrikanternas miljonjulgran, i stället för att myndigheterna skulle givit upplysning om att i stället för de nya strålkastarna kunde kostnaderna nedbringats till ca en tredjedel genom en mycket liten ändring av en detalj.

Nu är vi inne i mångmiljonrullningen igen. Det gäller millimeterdäckfronten, som kommer att kosta hundratals miljoner och skövla realkapital, utan att vi vet dess meningsfullhet. Om nu en extra skatt måste tagas ut av bilisterna så borde den väl gått till väg-, bro- och andra förbättringar. Det skulle ge resultat och troligen rädda en del liv. Nu har visst även väginstitutet kommit på en idé om trängselskatt för stockholmare. Att det skall sättas en dyr mätare i varje bil — och mätaravläsare skall givetvis tillkomma — kommer väl som ett extrapåbud genom en annons.

Borde vi inte rationalisera även på denna skattefront? Tänk om vi tog ut bil- och annan fordonsskatt genom bensinpriset? De som har en gammal bil endast för att komma till arbetet etc. och nyttjar vägarna ganska litet skulle då få en skatteanpassning till körlängden, och skatteuppbörden skulle ske successivt och genom *en* skatt.

Nu är man visst inne på tanken att polisen utöver millimetermätning skall syssla med en tänkt vägsäkerhetskatekes, där de skriftlärda påmint

sig att det i barndomen fanns en katekes, alltså icke den lilla röda, med budord och vad är det. I enlighet med Luther så har ju människan »ingen rätt att göra uppror, icke ens mot orätt och tyranni». Man frågar om de som kanske tänkte tanken inte kunnat fråga trafikpolisen om ett råd och fått upplysning om att den måste ägna sig åt att få trafiken att om möjligt flyta fram utan alltför många olyckor, i stället för att vid en hindrande bil i trafiken hålla katekesförhör. Huruvida trafiksäkerheten kräver att dess ansvariga skall genomgå alla förbudstavlor och om de någonstans står så glest, att bilisten får tid och möjlighet att även se ned på vägbanan och trafiken, så finns det väl alltid något nytt och störande som kan sättas upp. Huruvida det är påtänkt att de »lärda» varje morgon skall läsa Järtas (?) »Morgonbön för alla fyra stånden vid riksdagen i Norrköping år 1800» har ännu ej försports.

Samma förvirring råder i fråga om fartgränser. Skall vi ha 60, 70, 90 eller 110 km farter i trafiken, så bör vi bestämma oss hur det skall vara, men då bör väl samma regler gälla vid tävlingar etc. Eller är det mer human och berättigat med de olyckor och den fartstimulans som sker i och omkring en tävling? Skall vi ha överljudsflyg över våra huvuden m. m.? Hur blir det med bullerfrågan? Låt mig konstatera att för allt detta behövdes inget nytt ämbetsverk. Vi har ju polisen, Väg och vatten samt en järnvägsstyrelse med Kungl. Maj:t som överhet, som borde ha till uppgift att söka lösa dessa problem. En rationalisering i ämbetsfloran skulle ge bättre resultat än ständiga utväxter.

I dagens situation, med de outbyggda och icke anpassade vägarna samt olycksriskerna, borde vi söka att få såväl person- som den tunga trafiken att återvända till våra järnvägar och de kollektiva trafikmedlen i största möjliga utsträckning. Här liksom annorstädes tvingas man till en bättre service men framför allt till en anpassning och radikal sänkning av biljettpriserna på ett liknande sätt som kommunalmännen i Halmstad har tänkt sig. Men detta förutsätter att de ansvariga verkligen har vilja att kunna tänka om i hela vår trafikfråga. Det gäller att exempelvis sänka priserna så mycket att det för både trafikanten och samhället blir lönande att beträda denna väg. Om Kungl. Maj:t, i samarbete med vägmyndigheter, polisen och ekonomiskt och organisatoriskt kunniga, med allvar och vilja ägnar denna fråga en allsidig genomgång samt tog de kanske till synes djärva men absolut nödvändiga initiativ och beslut som följdes av handling, skulle vi möjligen kunna få ett verkligt resultat av diskussionen och förvirringen i fråga om vår trafik och i någon mån kunna minska olycksfallsriskerna i trafiken.

Att frågan om jämlikhet i trafiken även för glesbygdernas folk och dem som har de långa avståndens problem kräver solidaritet och gemenskap, är väl naturligt. Men såväl tätorten som glesbygden har värden att bjuda som vi alla behöver och bör ta vara på. Våra kommunikationer intar en

nyckelställning, som vi visserligen kan söka gå udenom men aldrig komma förbi.

Inom trafiksektorn förefaller det som Parkinsons lag slagit ut i full blom. Rationalisering har blivit felrationalisering. Vi har i vårt rationaliseringsnit, som ju ändock skulle tjäna människan, alltmer börjat avskaffa den service som vanliga enkla människor i sin fattigdom trots allt hade. Det har i denna sektor mera blivit farten och jaktet som fört till att samhället far förbi både människor och problem, som vi icke gett oss tid till att begrunda eller söka lösa och förklara. Expertsamhället har fört till ett tekniskt robotsamhälle där det affärsmässiga inte har plats för människorna. Våra kommunikationer skulle väl trots allt ha en tjänande och förmedlande uppgift och beakta samhällsnyttans betydelse.

Man borde beakta avstånden och, med hänsyn därtill och varthän man syftar, anpassa hur stor samhörighet och solidaritet man accepterar. Talet om de kollektiva samfärdsmedlens vinster eller förluster, att de skall vara affärsmässiga företag etc. måste bedömas från samhällsnyttans synpunkt och med hänsyn till människorna. Situationen i dag är att samhället tvingas att ta ett steg »tillbakas» till att söka få människorna att nyttja de kollektiva samfärdsmedlen eller också acceptera den trafikförvirring vi i dag kan konstatera på det icke utbyggda landsvägsnätet. Gör man detta så får vi finna oss i att i stort allt efter väderleks- och andra faktorer uppleva bilismens olyckor och lidanden.

Här krävs en samordning och en samlad översikt i fråga om de olika faktorer, som är bestämmande för hur våra kommunikationer fungerar och är organiserade.

Stora och många ämbetsverk och s. k. experter har tydligen misslyckats med att finna en lösning. I dag tvingas vi att anlita dem som i sitt dagliga arbete, praktiskt och erfarenhetsmässigt, kanske på ett enkelt och naturligt och framför allt ekonomiskt sätt har möjlighet att finna den lösning vi sökt men icke funnit. Vi får akta oss för att även sedan vi tvingat även de lägre inkomsttagarna över till en bilburen tillvaro göra den till en så ekonomisk tunga, att bördan för de lägre inkomsttagarna blir orimligt tung.

Om Kungl. Maj:t tog kontakt med personalorganisationerna, vilka praktiskt och erfarenhetsmässigt dagligdags möter kommunikationsproblemen, polisen, vägorganisationerna och dem som likaså skall nyttja transportmedlen, ändrar föräldrade lagar, författningar och tillämpning med hänsyn till dagens och framtidens samhälle, borde både de lättsinniga miljonerna och slumpmässiga åtgärderna kunna stävjas och en rationell tillämpning och bättre avvägning föra till stora ekonomiska vinster åt bilismen och samhället samt leda till en säkrare trafik.

Järnvägsstyrelsen måste även kunna övertygas om att en kraftig nedläggning av järnvägs- och busstaxorna är både affärsmässigt och från sam-

hällsnyttans och speciellt glesbygdens synpunkt inte blott försvarlig utan nödvändig och riktig.

Hela denna undersökning, slutledningar och initiativ bör ske under kommunikationsministerns ledning och ansvar. Att denna genomgång sker skyndsamt och realistiskt måste vara möjligt.

Med hänvisning till vad som ovan slumpvis påtalats, kommunikationernas betydelse, olycksfallsrisker och för enskilda som folkhushållet enorma kostnader, hemställas,

att riksdagen måtte besluta

att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att regeringen, under ledning av kommunikationsdepartementet och efter samråd med och hänsyn till personalorganisationerna, polisen, järnvägsstyrelsen, vägorganisationer, Landsorganisationen och Arbetsgivareföreningen, företager en allmän och skyndsamt genomgång och prövning av hur organisation, personalfrågor, tekniska hjälpmedel, säkerhetsfrågor m. m. bäst kan ordnas och utformas inom hela kommunikationssektorn,

att pröva en eventuell omläggning och rationalisering av bilskatterna genom att de inbakas i bensinpriserna, samt

att Kungl. Maj:t snarast lämnar en redovisning av inventeringen jämte därav föranledda förslag och att större och kostnadskrävande indirekta beskattningar av bilismen skall föreläggas riksdagen för prövning och beslut och inte utfärdas av riksdagen underordnade verk.

Stockholm den 28 januari 1970

John Lundberg (s)
