

Nr 144

Av herr Bohman m. fl., om principbeslut rörande Vägplan för Sverige, m. m.

Antalet bilar i vårt land översteg den 1 januari 1959 en miljon. Detta innebär att omkring var sjunde invånare i vårt land äger en bil och var åttonde en personbil. Utvecklingen har gått snabbt. Under de senaste åren har personbilbeståndet tillväxt med mer än 100 000 fordon om året. Allt tyder på att utvecklingen kommer att fortsätta. Enligt nu föreliggande prognoser torde vi redan före 1965 ha uppnått ett bilbestånd motsvarande en personbil på fem invånare och 1975 en på tre, d. v. s. i genomsnitt en bil per hushåll.

Vi kommer alltså att år 1975 ha samma biltäthet som Förenta staterna har i dag. Eftersom det finns all anledning antaga, att vi här kommer att möta samma svårigheter och problem som kännetecknat motorismens expansion i Förenta staterna, finns det skäl att dra lärdom av amerikanska erfarenheter.

Innehav av bil innebär standardhöjning för den enskilde och samhället. Den snabba ökningen av bilbeståndet är visserligen ägnad att medföra olägenheter av skilda slag under en övergångstid, men samhällsekonomiskt medför motorismen stora fördelar. Det vore felaktigt och även orealistiskt att söka hindra utvecklingen. Tillfälliga störningar i det allmänna konjunkturläget kan givetvis dämpa utvecklingstakten. Vi bör likväl utgå ifrån att ovan angivna prognoser kommer att förverkligas.

För individ, näringsliv och samhälle får detta betydelsefulla konsekvenser. Bilen överbryggar avstånden, knyter samman landets olika delar och möjliggör tillvaratagande av våra naturtillgångar. Den rationaliserar och förbilligar transportarbetet. Redan nu befordras den alldeles övervägande delen av den totala godsmängden i vårt land av lastbilar, och även av godstransportarbetet uttryckt i tonkm kommer enligt gjorda prognoser lastbilarna att svara för omkring hälften av det totala år 1975. Bussar, droskbilar och privatbilar torde redan nu svara för den största delen av persontransportarbetet. För den enskilde möjliggör bilen rekreation och ett individuellt utnyttjande av fritiden. På alla samhällslivets områden har motorismen redan åstadkommit helt nya arbets- och levnadsbetingelser. Ett riktigt tillvaratagande av motorismens möjligheter ger betingelser för höjd produktivitet och ökat välbefinnande. Motorismen utgör en förutsättning för strävandena att underlätta handelsutbytet och att bredda det internationella samarbetet. Det är därför ur alla synpunkter en samhällselig angelägenhet av största betydelse att söka analysera de förändringar, som redan uppträtt i

vårt land och som kommer att uppträda som en följd av motorismens utveckling, och att tillse att det nya bilsamhällets möjligheter blir väl tillvaratagna.

Vissa av de frågor som aktualiserats på detta område är redan nu föremål för offentliga utredningar. De har tillkommit för att lösa problem, som successivt trängt sig på. Någon allmän kartläggning av de olika förändringar som motorismens utveckling kommer att framtvinga för vårt lands vidkommande har dock hittills icke kommit till stånd, än mindre har några försök gjorts att dra upp riktlinjer för utvecklingen. Det förefaller som om man emellanåt på många håll icke vore beredd att acceptera den av motorismen orsakade omdaning av vårt samhälle. Man har synbarligen icke gjort klart för sig med vilken styrka och hastighet vårt samhälles omvandling till ett bilsamhälle pådrives av konsumenterna. Och man har sökt undvika att ta ställning även till problem, som uppenbarligen kräver en snabb lösning.

För samhällsplaneringen, för industriens, hantverkets och handelns lokalisering, för våra tätorters funktionsduglighet och för förhållandet mellan landsbygd och stad skapar den växande bilismen problem, som icke kan lämnas olösta. Samtidigt som bilen höjer levnadsstandarden och produktiviteten, kräver den investeringar av sådan volym, att andra investeringsbehov knappast kan bli oberörda. De komplicerade avvägningsfrågor som i samband därmed uppkommer behöver klarläggas. Om åtgärder improviseras, allteftersom svårigheterna tränger sig på, föreligger risk för att en riktig lösning försvåras eller förhindras och att felinvesteringar äger rum. Redan år 1956 underströk FN:s Europakommission (ECE) i sin årsrapport (*Economic Survey of Europe*), att *motorismens samhällsekonomiska betydelse måste accepteras och den mångfald problem som den föranleder lösas på ett med hänsyn till den framtida utvecklingen ändamålsenligt sätt*. Erinras må också att Nordiska rådet vid sin höstsession 1958 beslutat att hos de nordiska regeringarna hemställa om en allmän utredning angående samtliga nordiska transportproblem liksom också om de frågor, som rör Nordens anknytning till det kontinentala trafiksystemet.

Vi vill här peka på ett antal frågor, som i samband därmed aktualiseras.

Vad först gäller vårt lands vägväsende, motsvarar detta icke de anspråk som med fog kan ställas på ett modernt, rationellt och ur trafiksäkerhetsynpunkt tillfredsställande vägnät. Redan i slutet av år 1957 redovisade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ett förslag till vägplan för Sverige, utarbetat av delegationen för översiktlig vägplanering. Förslaget innebär en översiktlig och principiell plan för utrustning av det allmänna vägnätet fram till år 1975 och avser att tillgodose den nuvarande och den förutsebara ökade vägtrafiken.

På grundval av planen har utarbetats ett investeringsprogram för åren 1958—1967. Flertalet remissinstanser har hävdats, att planen och investeringsprogrammet borde oreserverat godtagas av statsmakterna och läggas till grund i första hand för de följande tio årens vägbyggnadsverksamhet.

Man har ansett, att den förbättrade trafikekonomi och trafiksäkerhet som kunde vinnas genom väginvesteringarna vore av så stor betydelse för näringslivet och det allmänna, att investeringarnas storlek ej borde avskräcka. Det vore också önskvärt, att väg- och vattenbyggnadsverket finge fastare riktlinjer för den medelstilldelning som kunde påräknas på längre sikt.

Kommunikationsministern vitsordar visserligen i årets statsverksproposition, att det är angeläget såväl ur näringslivets synpunkt som för landet i dess helhet att en upprustning och utbyggnad av väg- och gatunätet successivt kommer till stånd, men synes icke vara beredd att dra konsekvenserna härav. Hans reservationer emot vägplanen är av sådan art, att man knappast kan anse att den accepterats. Och han säger sig icke kunna godtaga tanken på ett flerårigt investeringsprogram avsett att underlätta vägbyggnadsverksamhetens rationella planering och genomförande. Som motiv härför har han anfört, att statsmakterna ej rimligtvis kunde »frånhända sig möjligheten att ta hänsyn till hur samhällsekonomin och arbetsmarknadsläget framdeles kan komma att utvecklas». Det kan enligt vår mening naturligtvis icke komma i fråga att *binda* sig för ett visst långsiktigt investeringsprogram, men det förhållandet att ett sådant program accepteras medför ingen sådan absolut bundenhet. Det bör dessutom beaktas, att finansieringen av vägbyggandet och andra i samband med motorismen stående åtgärder sker med hjälp av automobilskattemedel, som principiellt sett icke borde komma i fråga för andra syften. Ur synpunkten att fri konkurrens bör upprätthållas mellan olika transportmedel med hänsyn till transportekonomi och transportservice lär man icke heller kunna — såsom kommunikationsministern — generellt hävda, att »särskild försiktighet» bör iakttagas med en utbyggnad av vägnätet för »sådan långväga trafik, som med fördel bör kunna avvecklas med järnväg». Så länge omkring 1 miljard kronor bilskattemedel använts för andra ändamål, bör det icke heller kunna med fog hävdas, att »investeringar, som närmast är avsedda att tillgodose personbilstrafik i den mån densamma har karaktär av utpräglad topptrafik framkallad av mindre nyttobetonad privatmotorism», tills vidare bör stå tillbaka. Uttalandet förefaller bygga på den enligt vår mening felaktiga tankegången, att statsmakterna skulle kunna bedöma angelägenheten av den enskildes bilbehov.

Enligt vår uppfattning bör vägbyggnadsarbetet i vårt land — liksom på åtskilliga håll utomlands — baseras på en långsiktig plan. Det bör kunna bedrivas målmedvetet och rationellt utan kostnadsfördyrande improvisationer och avbrott samt finansieras med från bilismen inflytande medel. Vi delar departementschefens uppfattning att planen bör kunna successivt revideras men anser, att riksdagen redan nu borde uttala sin principiella anslutning till en utbyggnad av vägväsendet i överensstämmelse med vägplanen. På de skäl som ovan anförts anser vi det också vara värdefullt att i princip godtaga det föreslagna investeringsprogrammet för åtminstone en femårsperiod. Därvid bör tills vidare som riktmärke kunna gälla de fastställda flerårsplanerna.

Delegationen för översiktlig vägplanering har med skärpa påvisat, vilken betydelse vägnätets standard har ur trafiksäkerhetssynpunkt. På basis av svensk olycksfallsstatistik har delegationen ansett sig kunna dra den slutsatsen, att ett genomförande av vägplanen beträffande riksvägnätet skulle resultera i en sänkning av olyckorna med nära halva antalet. Det finns ingen anledning ifrågasätta riktigheten av dessa antaganden, vilka understryker det stora ansvar statsmakterna i detta hänseende ådrar sig vid underlåtenhet att ställa alla tillgängliga resurser till förfogande för vägnätets upprustning. Bland de åtgärder som kan vidtagas till höjande av trafiksäkerheten är med andra ord vägnätets upprustning en av de viktigaste.

Kommunikationsministern har för sin del vitsordat vägupprustningens betydelse i nämnda hänseende men torde icke för vägplanens vidkommande ha dragit de praktiska konsekvenserna härav. Att i dagens läge ta avstånd från byggande av vägar av motorvägsstandard kan icke vara försvarligt. Det är likaså betänkligt att minska på kraven i fråga om s. k. dimensionerande hastighet.

Erinras må att olika med trafiksäkerhetsfrågorna sammanhängande problem utretts av den år 1957 tillsatta organisationskommittén för trafiksäkerhet, vilken i augusti 1958 avgivit betänkande om trafiksäkerhetsarbetets organisation m. m. Beträffande trafiksäkerhetsforskningens organisation, forskningsprogram samt propaganda och upplysning har kommitténs förslag föranlett äskanden redan i statsverkspropositionen. Vi vill understryka vikten av att jämväl kommitténs förslag i övrigt snarast aktualiseras.

Det med trafiksäkerhetsfrågan sammanhängande problemet om kontinuerlig säkerhetsbesiktning av det rullande motorfordonsbeståndet får allt större aktualitet, ju mer bilbeståndet växer och ju större betydelse försäljningen av begagnade motorfordon får. Erfarenheterna från Förenta staterna visar, att man även i vårt land har att räkna med att begagnade bilar i allt större utsträckning kommer att efterfrågas av stora befolkningsgrupper. Frågan om en kontroll av dessa bilar bör därför med det snaraste lösas på ett tillfredsställande sätt. Med hänsyn till de svårigheter att utbygga statens bilinspektions kapacitet som av statsfinansiella och andra skäl uppenbarligen föreligger och då — av kommunikationsministerns uttalande i statsverkspropositionen att döma — de förväntningar om en förstärkning av inspektionens resurser, på vilka 1958 års B-riksdag byggde sitt avvisande av i ämnet vid samma riksdag väckta motioner, icke synes kunna infrias inom de närmaste åren, bör på nytt övervägas den i motionerna framförda tanken att anförtro dylika besiktningar åt sådana enskilda kontrollanstalter och verkstäder som utför sina besiktningar i överensstämmelse med av Sveriges bilprovsningsnämnd uppdragna riktlinjer.

Den nuvarande vägtrafiklagstiftningen bör, trots att den för relativt få år sedan underkastades en genomgripande revision, överses i olika hänseenden. Vissa ändringar däri vidtogs visserligen nyligen på grund av det förslag som framlades av 1953 års trafiksäkerhetsutredning, men också i andra

hänseenden synes en modernisering vara påkallad. En sådan har också ställts i utsikt, men något initiativ från Kungl. Maj:ts sida har ännu icke tagits. Frågan bör lösas med skyndsamhet i samverkan med skilda vägtrafikintressenter och i samarbete med våra nordiska grannländer. Därvid bör övervägas bl. a. ändringar i fråga om vägmärkena och reglerna för belysning av vägarna. Förenklingar av olika slag bör vidtagas. Även parkeringsbegreppets innebörd bör utredas i syfte att förekomma de tillämpningssvårigheter som de nuvarande reglerna föranlett framför allt i våra tätorter. En fråga som med säkerhet kommer att på nytt aktualiseras är övergången för vårt lands vidkommande till högertrafik.

Såsom nyss anförts har de direkta statliga inkomsterna från bilismen hittills väsentligt överskridit statens utgifter för motsvarande ändamål. Det bör också observeras, att bilskatterna utgör en kontant förskottsbetalning för vägbyggnader, vägunderhåll och åtskilliga andra med trafiken sammanhängande utgifter. Den kontanta finansieringen belastar icke blott näringslivets lastbilstransporter och buss- och taxitrafik utan även den enskilde, som utnyttjar personbilen i eller för sitt arbete eller för rekreation. Även om bilskattemedlen i sin helhet disponerades för sitt avsedda syfte, kommer emellertid investeringskraven så småningom att få sådan omfattning, att det kan ifrågasättas, huruvida icke formerna för en mindre »konventionell» finansiering av vissa väg- och brobyggnader skulle kunna övervägas. Som bekant tillämpas på vissa håll utomlands — och framför allt i Förenta staterna, där den växande trafiken krävt exceptionella finansieringsåtgärder — bl. a. finansiering av vissa trafikbyggen baserad på rätt att förränta och amortera investeringarna genom avgifter på de trafikanter som utnyttjar de färdiga lederna. Ur principiell synpunkt bör ett dylikt tillvägagångssätt icke utan vidare förkastas för vårt lands vidkommande. Som förutsättning för avgiftsbeläggning bör givetvis gälla, att andra framkomlighetsmöjligheter står trafikanterna till buds och att de alltså har valmöjlighet mellan en längre, mer belastad, kostnadsfri led och en snabbare men avgiftsbelagd. Icke blott för brobyggnader av typen Öresundsbroprojektet utan även för mera normala trafikbyggen borde en sådan anordning kunna komma i fråga. Problemet synes i varje fall vara förtjänt av att utredas. Även andra finansieringsmetoder bör därvid övervägas. Som en generell förutsättning bör emellertid gälla, att garantier vinnes för att på detta sätt indragna medel *helt* kommer bilismen till godo. Så länge hittillsvarande förfaringssätt kommer till användning — att fondera eller för andra ändamål utnyttja en väsentlig del av bilismens pålagor — saknas sakliga och principiella förutsättningar för ytterligare belastning av bilismen. Här aktualiserade problem synes ligga inom arbetsområdet för 1953 års trafikutredning.

Särskilt betydelsefulla är motorismens konsekvenser för samhällsplaneringen. Såväl den översiktliga planeringen som detaljplaneringen har under de allra senaste åren ställts inför helt nya problem. Det torde i många hän-

senden vara nödvändigt att revidera tidigare accepterade arbetshypoteser och målsättning i planeringsarbetet. Vissa med den översiktliga planläggningen sammanhängande frågor har anförtrotts 1951 års byggnadsutredning. Men de närings- och socialpolitiska samt samhällsekonomiska problem som bilismen aktualiserar för bebyggelseplaneringen torde hittills icke ha gjorts till föremål för allmän analys. Som exempel på de nya strävanden och tendenser som bör beaktas i samhällsplaneringsarbetet må följande särskilt framhållas.

Då det gäller lokaliseringen av industri, hantverk och arbetsplatser över huvud, förefinnes icke längre samma behov som tidigare av bostäder i arbetsplatsernas närhet eller av tillgång på kollektiva trafikmedel från bostad till arbetsplats. Bilen som individuellt transportmedel har upphävt avståndet, breddat basen för arbetsplatsernas rekryteringsområden eller med andra ord gjort arbetsmarknaden friare och rörligare. Byte av arbetsplats behöver icke längre innebära, att arbetstagaren måste byta bostad och miljö. Bilen skapar större förutsättningar att sammanhålla familjen, även sedan barnen växt upp, och gör arbetstagarna mer oberoende av arbetstillgången i bostadens närhet. Bilen ger möjlighet att hålla landsbygden levande. Över huvud har bilen skapat betingelser för tillkomsten av egnahemsområden av den typ som är vanligt förekommande i Förenta staterna, belägna i periferien av större tätorter och relativt obundna av kollektiva trafikmedel och den närhetsservice i skilda hänseenden som hyreshusbebyggelse anses förutsätta. I region-, general- och stadsplanearbetet föreligger alltså i nyssnämnda hänseende numera större frihet än tidigare.

Bilen har å andra sidan orsakat nya problem för våra tätorter, vilka i framkomlighets- och parkeringshänseende icke på något sätt motsvarar nutida krav. Bilen kräver delvis nya principer för stadsplaneringen. En ny målsättning i stadsplanearbetet har blivit erforderlig. Om man har den uppfattningen, att våra tätorter och stadssamhällen skall behålla sin ställning som centra för administrativ, kommersiell, kulturell och social verksamhet — att med andra ord den europeiska stadsmiljön skall bevaras även i bilåldern — bör bilismens speciella krav beaktas, och det bör tillses, att förutsättningar skapas för både individuell och kollektiv trafik. Den uppfattning som understundom gjort sig gällande, att den individuella trafiken bör reduceras eller rent av förhindras i stadskärnorna kan icke accepteras. Såsom framhålles i den av handelskamrarnas nämnd år 1958 utgivna broschyren »Rädda Storgatan», är det angeläget att dels i princip göra klart för sig, vilka betingelser som måste uppfyllas för att våra städer skall kunna fullgöra sina funktioner i bilsamhället, och dels på varje särskild ort konkret omsätta principerna med hänsyn till ortens speciella förhållanden. Erfarenheterna från Förenta staterna visar, vilka felinvesteringar och vilka skadliga verkningar över huvud som kan uppkomma, om icke dessa frågor i god tid löses.

Vid såväl den översiktliga planeringen som detaljplaneringen bör särskild hänsyn tagas till lastbilstrafikens insatser och behov. Lämpligt belägna

terminaler för den långväga lastbilstrafiken behöver anordnas med omlastningsmöjligheter till mindre fordon. Partihandels- eller distributionscentra bör utbyggas, anpassade för bilismen, allt i syfte att förbilliga transportarbetet och möjliggöra en rationell varuhantering. Områden för motorverkstäder, gummiwerkstäder, bensinstationer, servicestationer hör också till de motorismens behov som bör tillgodoses redan vid planeringsarbetet. Den utredning som för några år sedan ägde rum på föranstaltande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, »Motorismens serviceanläggning», bör — sedan den överarbetats med hänsyn till numera vunna erfarenheter — kunna tjäna till ledning härvidlag.

Vid olika tillfällen har i riksdagen påvisats motorismens betydelse för varudistributionen. Bilen har skapat bättre kontakt mellan glesbygdernas befolkning och tätorterna men samtidigt gjort landsbygden mer oberoende av lanthandeln och mindre serviceanläggningar ute i bygderna. På många håll i vårt land har lanthandeln förorsakats betydande svårigheter till följd härav; på andra håll däremot har lanthandeln genom en utbyggnad och kombination med andra serviceanläggningar lyckats väl hävda och t. o. m. stärka sin ställning, allt beroende på avsättningsområdets struktur, närliggande tätorters attraktivitet och företagarnas framsynthet och initiativ. Större distributionscentras betydelse har förstärkts icke endast på landsbygden utan även i våra allra största tätorter. De attraktiva detaljhandelskoncentrationerna har blivit ännu mer tilldragande, eftersom de blivit uppnåeliga för en större krets potentiella konsumenter. Detta har i sin tur medfört ökad belastning av trafiklederna och större krav på parkeringsutrymmen.

De planeringsproblem i fråga om tätorternas trafikleder som motorismen skapat bör klarläggas. Hit hör såväl huvudledningens framdragande i förhållande till våra tätorter — varvid framkomlighetens krav bör vägas mot näringslivets behov av goda kontakter — samt gatunätets uppbyggnad och dimensionering, allt frågor som har avgörande betydelse för stadssamhällets möjligheter att fungera i bilsamhället. Av erfarenheterna från Amerika kan redan nu dragas den slutsatsen, att en generell breddning av gatunätet i våra städer icke löser frågan men att tillfartsleder och kringfartsleder med hög kapacitet bör anordnas. De investeringar som i samband därmed erfordras blir helt visst betydande. De får emellertid vägas mot de väsentliga förluster i arbetstid och outnyttjad trafikkapacitet som förorsakas på många håll i våra större städer genom trafikstockningar. I själva verket torde i första hand näringslivet men även enskilda redan med nuvarande biltäthet dagligen drabbas av så stora merkostnader genom bristfälligt väg- och gatunät, otillfredsställande lastnings- och lossningsförhållanden samt dåliga parkeringsmöjligheter, att i förhållande därtill betydande investeringar ter sig försvarliga.

Åtskilliga frågor beslätade med de här behandlade förevar vid 1958 års B-riksdag i anledning av skilda motioner. Riksdagen beslöt emellertid i enlighet med bankoutskottets hemställan (utl. B 9:1958), att motionerna icke skulle föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet erinrade som

motiv för sitt ståndpunktstagande om att arbetsmarknadsstyrelsen, som haft att verkställa en inventering av material ägnat att belysa olika problem sammanhängande med närings- och bebyggelsestrukturens utveckling, i mars 1958 avslutat första delen av utredningsarbetet. Utskottet förutsatte, att styrelsen snarast bleve i tillfälle att slutföra undersökningarna. Utskottet erinrade också om det utredningsarbete på området som ägde rum länsregionalt samt inom 1951 års byggnadsutredning, 1953 års trafikutredning och 1954 års fastighetsbildningskommitté samt underströk vikten av samråd mellan de olika utredningarna. I fråga om landsbygdens behov av mindre tätorter och deras roll för landsbygdens bebyggelse erinrades slutligen om att Kungl. Maj:t den 31 maj 1957 i anledning av riksdagens skrivelse den 14 maj 1957 (nr 249) anmodat 1951 års byggnadsutredning att behandla vissa frågor rörande bebyggelseplaneringen.

Även om det får förutsättas, att det pågående utredningsarbetet på berörda områden beaktar de strukturförändringar av olika slag som den växande motorismen medför, torde icke i direktiven för någon av utredningarna ha särskilt påvisats behovet av analys av väntade förändringar och av riktlinjer för framtiden. Det kan jämväl ifrågasättas, huruvida den uppsplittring av olika utredningsuppdrag på skilda kommittéer som nu förekommer är ur helhetens synpunkt ändamålsenlig. Enligt vår mening bör arbetsmarknadsstyrelsen vid pågående inventering av närings- och bebyggelsestrukturens problem särskilt beakta vad som här anförts rörande motorismen och dess konsekvenser.

Ett problem som i samband härmed tilldrar sig uppmärksamhet är parkeringsfrågan. Det torde numera föreligga enighet om att, om icke parkeringsproblemet löses på ett ändamålsenligt sätt, arbetsbetingelserna i våra tätorter blir nära nog olidliga. Amerikanska erfarenheter ger vid handen, att konsumenten i hilsambället kräver att få disponera bil i varje fall i samband med mera väsentliga inköp och ärenden. Och om detta icke kan tillgodoses, kommer innerstaden att förlora sin betydelse som kommersiellt centrum. Nu gällande byggnadslagstiftning förutsåg vid sin tillkomst icke utvecklingen inom motorismen, och de regler rörande skyldighet att ordna parkeringsplatser som nämnda lagstiftning innehåller har visat sig bli alltmer otidsenliga. I stället för att avhjälpa trafik- och parkeringssvårigheterna är de i själva verket ägnade att motverka en förnuftig lösning.

Parkeringsproblemet har visserligen under de senaste åren angripits av såväl den expertkommitté, den s. k. parkeringsutredningen, som år 1955 tillsattes inom byggnadsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som 1951 års byggnadsutredning. Men de normer och förslag som därvid framlagts har icke ansetts utgöra en definitiv lösning av parkeringsfrågan. Sistnämnda utredning har uttryckligen framhållit, att dess förslag vore att betrakta som ett provisorium, ofrånkomligt för att »tills vidare kunna till nöds komma till rätta med de mest trängande problemen». Detta förhållande och de olägenheter för näringslivet och den enskilde som för varje dag

blivit alltmer påtagliga har föranlett handelskamrarna i rikets tre största städer att i skrivelse till Kungl. Maj:t den 18 oktober 1958 hemställa om en förutsättningslös utredning rörande de frågor av rättslig, ekonomisk och trafikteknisk innebörd som i detta sammanhang aktualiseras. Skrivelsen har tillstyrkts av samtliga näringslivets huvudorganisationer, och utredning i ämnet har förordats jämväl av parkeringsutredningen och motorismens sammanslutningar. Vi är övertygade om att en lösning av tätorternas parkeringsproblem icke är möjlig utan en genomgripande ändring av nuvarande bestämmelser. Det är därför angeläget, att en utredning härom kommer till stånd snarast möjligt. Felplaneringar och felinvesteringar äger nu rum på många håll i vårt lands tätorter i avsaknad av förnuftiga regler i detta hänseende.

I samband därmed bör också övervägas möjligheten att finna rättsliga former för samarbete mellan kommunala organ och företrädare för näringsliv och trafikantgrupper i syfte att praktiskt medverka vid avhjälpande av parkeringssvårigheterna i våra tätorter. Av erfarenheterna från Förenta staterna att döma har dylika för ändamålet bildade samordningsorgan ofta större möjligheter att lösa lokala parkeringsproblem än de reguljära, av förvaltningsgöromål ofta hårt belastade kommunala myndigheterna.

Särskild uppmärksamhet bör också ägnas åt föreliggande möjligheter att finansiera parkeringsplatser och parkeringsanläggningar över huvud. Det är för närvarande tveksamt huruvida engångsbelopp, som näringsidkare erlägger till kommuner som ersättning för rätt att disponera av kommunen till förfogande ställda parkeringsplatser, är avdragsgilla som omkostnader vid beskattning. Det kan för övrigt ifrågasättas, huruvida icke parkeringsfrågan numera har så stor samhälllig betydelse, att särskilda lättnader i beskattningshänseende borde tillskapas för investeringar i parkeringsanläggningar. Så har i varje fall skett i Förenta staterna.

De svårigheter den växande motorismen skapat för den kollektiva trafiken och framför allt för den spårbundna har vid upprepade tillfällen berörts i riksdagen. Varken i vårt land eller i andra länder står emellertid utvecklingen att hejda. Såsom framhålles i Europakommissionens ovan citerade ekonomiska översikt, har vägtrafiken under de senaste 25 åren kommit att svara för 2/3 av den totala tillväxten av godstrafiken i Västeuropa och en ännu större del av passagerartrafikens ökning. Och tendensen kommer att ytterligare prononceras under nästa 25-årsperiod. Att undgå de investeringar i vägar, gatuarbeten m. m. som utvecklingen kräver i förhoppning att kunna bryta trenden genom modernisering av järnvägsnätet skulle — framhåller kommissionen — göra det framtida trafikproblemet ännu mer svårlost. Med hänsyn härtill och till näringslivets och bebyggelsens lokalisering är det ofrånkomligt att räkna med betydande järnvägsnedläggningar. Underskottsbarnorna svarar för SJ:s stora årliga driftsunderskott. Underskotten skulle till större delen elimineras, om trafiken överflyttades till landsväg. Förutsättningslösa studier i för- och nackdelar vid ifrågasatta nedläggningar be-

höver äga rum. Bedömningen av järnvägsnedläggelser kan emellertid icke ske villkorslöst, om icke vägarna dessförinnan upprustats. Inom sådana områden som kan beröras av järnvägsnedläggelser bör därför vägupprustningarna ges prioritet inom vägplanens ram, så att vägarna redan *vid* järnvägens nedläggande kan tjänstgöra som fullgoda ersättningsleder.

Till detta område hänförliga trafikpolitiska och andra problem handläggs för närvarande av 1953 års trafikutredning. Det finns därför anledning att ånyo, i likhet med bankoutskottet i dess ovan återgivna utlåtande (nr B 9: 1958), understryka angelägenheten av att arbetet inom trafikutredningen påskyndas, så att åtgärder i tid vidtages för att lösa glesbygdernas trafikproblem. Vi utgår ifrån att särskild uppmärksamhet därvid kommer att ägnas deras problem som på grund av den ökande motorismen kan komma att sakna möjlighet till tåg eller busstransport.

1953 års trafikutredning har jämväl att syssla med frågan om en eventuell modifiering av bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik, vilka i vissa hänseenden torde vara i behov av ändring för att möjliggöra ett rationellt utnyttjande av bilparken. Den behovsprövning på vilken dessa bygger bör kunna uppmjukas. Garantier för service och lönsamhet borde kunna vinnas på smidigare sätt. Det är också enligt vår mening angeläget, att 1953 års trafikutredning till diskussion upptar frågan om lättnader i nuvarande regler om yrkesmässig biluthyrning. Inom åtskilliga områden i vårt land tillämpas i detta hänseende stark restriktivitet. Särskilt utländska turister som vid sina besök i Sverige önskar disponera bil har svårt att förstå de svårigheter som möter i detta hänseende.

Det är jämväl önskvärt, att 1953 års trafikutredning aktualiserar det av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken framlagda förslaget om skattelättnader för bärgningsbilar. Det förhållandet att dessa för närvarande beskattas som lastbilar fördröjar bärgningsarbetet och torde även ha lett till en, i varje fall relativ, minskning av antalet bärgningsbilar i landet, en ur beredskapssynpunkt betänklig utveckling. Inom näringslivet är det dessutom ett angeläget önskemål, att beskattningen av släpvagnar med det snaraste revideras. De nuvarande bestämmelserna är ägnade att försvåra en rationalisering av transportarbetet. Båda här berörda beskattningsproblem ligger inom området för trafikutredningens uppdrag.

Vissa av de här ovan anförda synpunkterna kommer att föranleda yrkanden i särskilda motioner. I nu förevarande sammanhang får vi därför begränsa oss till att med åberopande av vad här anförts hemställa,

att riksdagen måtte uttala sin principiella anslutning till såväl den av delegationen för översiktlig vägplanering framlagda vägplanen som det på grundval därav utarbetade investeringsprogrammet, samt

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte genom tillägg till direktiven för 1953 års trafikutredning anmoda utredningen att skyndsammast

utreda formerna för finansiering av väg- och brobyggen med beaktande av de synpunkter som i motionen anförts.

Stockholm den 26 januari 1959

Gösta Bohman

Rolf Eliasson

Tage Magnusson

i Borås

Lennart Stiernstedt

Carl Eric Hedin

Hans Wachtmeister

Ove Gansmoe

Dag R. Edlund

Carl-Wilh. Lothigius

Astrid Kristensson

Leif Cassel

Folke Björkman

Hans Nordgren

Gösta Darlin