

Det är angeläget att åstadkomma en samplanering vid den fortsatta utbyggnaden såväl av den slutna som av den öppna åldringsvården och åldringssjukvården. Efterfrågan på platser inom den slutna åldringsvården står i relation till tillgången på för åldringar lämpliga bostäder, en väl utbyggd hemsjukvård och en tillfredsställande hemservice för åldringar.

Under hänvisning till det ovan anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning beträffande samordning mellan landstingens sjukvårdande verksamhet och den primärkommunala åldringsvården.

Stockholm den 25 januari 1966

Erik Larsson

i Öskeviksby

Claes Elmstedt

Gustaf Svensson

Anders Dahlgren

i Vä

Einar Larsson

Karl Gust. H. Boo

Sven Vigelsbo

i Borrby

Nr 315

Av fru Nettelbrandt m. fl., om trafikproblemen i större tätorter.

(Lika lydande med motion nr 243 i Första kammaren)

Trafikproblemen i landets större tätorter, framför allt i storstäderna, har på senare tid blivit alltmer accentuerade. Planeringen har uppenbarligen icke tagit hänsyn till bilismens våldsamma expansion. Alla tecken tyder på att bilismen även i fortsättningen kommer att växa kraftigt. Med hänsyn därtill är snabba och effektiva åtgärder nödvändiga för att man inte skall behöva riskera att nackdelarna i den motoriserade världen blir så stora att de uppväger eller rentav överstiger fördelarna.

På många håll i landet är — särskilt under vissa tider på dagen — storstadstrafiken direkt orationell. Framkomligheten är stundom så dålig, att det kan vara snabbare att gå än att använda de flesta slag av kommunikationsmedel. En del av dagens timmar sitter tusentals människor i bilköer. Omräknat i produktiva arbetstimmar finns där ett väldigt dolt arbetskäpital. En sådan ordning är särskilt otillfredsställande i ett land där ett av de största framtidsproblemen är en snabb ökning av arbetskraftsresurserna. Även om den i bilköerna använda tiden inte skulle ha disponerats för arbete, är det en stor nackdel, att fritid ej kan användas till nyttig och nödvändig rekreation.

Att ett stort antal människor i ökande takt förspiller allt flera timmar i bilköer är en utveckling i klar strid mot landets samlade ekonomiska

intressen. Att väntetider i bilköer icke är produktiva — vare sig direkt för arbete eller indirekt för rekreation — är illa nog. Härtill kommer emellertid deras direkt negativa verkan. Dels är de ägnade att öka de stresskande faktorerna genom jäkt, otålighet och irritation, dels skadar buller och luftföroreningar 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.

Vidare bör det pekas på de problem som drabbar människor som måste komma fram snabbt inom ett visst område. Transportnäringarna får dessutom 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.

Här endast antydningssvis nämnda problem har hittills blivit starkt förbisedda. Ansatser till radikala okonventionella grepp för att komma till rätta med missförhållandena har saknats. Även om frågorna ur vissa synpunkter sett kan sägas vara kommunala angelägenheter, har kommunerna i varje fall uppenbarligen icke känt det som sin uppgift att gripa sig an med frågorna. 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. Den förvirring som därmed skulle skapas för bilisterna vid färder genom olika städer måste vara helt onödig. I vårt land borde det vara möjligt att finna en enhetlig lösning. En intensifierad forskning kring dessa frågor är starkt motiverad.

Genom parkeringsavgifter har man sökt att skapa en differentierad prissättning på »lån» av gatumark. Avgifternas differentiering har tydligen inte varit tillräcklig för att skapa balans mellan tillgång och efterfrågan på gatumarken. En samordning måste också finnas mellan parkeringsavgifterna och kollektivtrafikens behov. Att exempelvis avgiftsbelägga tidigare fria parkeringsplatser i anslutning till tunnelbaneslutpunkter i stället för att utvidga de fria platserna och höja avgifterna i innerområdet bidrar till att ytterligare skärpa trycket på innerstaden. Över huvud taget spelar utformningen och omfattningen av infartsparkeringar en stor roll för trafikframkomligheten i innerområdena. Det synes ofta som om det bakom bestämmande av parkeringsavgifterna ligger tanken att fixera ett självkostnadspris. Man kunde lika väl överväga att använda parkeringsavgifterna som instrument att reglera trafikmängden. Som sådant instrument torde emellertid parkeringsavgifterna aldrig ensamma kunna vara till fyllest. Man kommer därmed aldrig åt t. ex. genomfartstrafiken. Vare sig det är fråga om direkt genomfart eller fråga om ett förande fram och tillbaka för att leta parkeringsplats eller »ragga flickor» eller liknande,

konkurrerar man om gatumarken utan att någon som helst prisreglerande faktor kommer med i bilden.

Betalning för tillfällig eller mer eller mindre stadigvarande disposition av gatumark och differentiering härav med hänsyn till gatumarkens värde är inte mer anmärkningsvärt än att mark i fastighetssammanhang alltid åsättes skilda priser. I trafiksammanhang finns dessutom särskilda motiveringar för att detta värde bör ligga på den nivå där tillgång och efterfrågan stämmer överens. Anpassning av kollektivtrafiken till ett program för den enskilda trafiken är nödvändig. Detta gäller såväl i fråga om utbyggnadstakt som i fråga om taxesättning.

För att komma till rätta med trafikmängden i storstäderna kan man tänka sig skilda system. En differentierad parkeringsavgift eller parkeringskatt kan fylla en viss funktion men kan knappast vara en tillräcklig åtgärd. Man kan även tänka sig en uppdelning i skilda zoner med en bestämd prisskillnad för trafikanterna inom de olika zonerna. Dessa torde knappast kunna göras så stora, att en differentiering av bensinpriset kan vara möjlig. 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 att 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.

Slutligen vill vi framhålla, att självfallet åtgärder av det slag som här skisserats aldrig får tänkas ersätta de välmotiverade kraven på utbyggnad av våra gator och vägar. I ett ofullständigt vägnät är de emellertid nödvändiga komplement för att kunna göra bilismen och transportväsendet till i alla avseenden goda hjälpmedel.

Under hänvisning till det anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning av i motionen berörda trafikpolitiska spörsmål för större tätorter.

Stockholm den 25 januari 1966

Cecilia Nettelbrandt

Augustinus Keijer

Einar Rimmerfors

Folke Nihlfors

Ingrid Gärde Widemar

Ingemar Mundebo

Daniel Wiklund

Ola Ullsten