

Nr 864

Av herr Åkesson och herr Larsson, Thorsten, *om befogenhet för lantbruksstyrelsen att göra vissa omfördelningar mellan anslagsposter under anslaget till Stöd åt hästaveln.*

(Lika lydande med motion nr 939 i Andra kammaren)

Stockholm den 28 januari 1969

Sten Åkesson (fp)

Thorsten Larsson (cp)

Nr 865

Av herr Österdahl och herr Peterson, Eric, *angående kostnadsfördelningen mellan stat och kommun på miljövärdens område.*

(Lika lydande med motion nr 965 i Andra kammaren)

Stockholm den 28 januari 1969

S.-O. Österdahl (fp)

Eric Peterson (fp)

Nr 866

Av herr Berglund och fru Lindström, *om en spridning av arbetstiden för att minska trafiktopparna.*

Det nutida samhällets trafikproblem för såväl kollektivtrafiken som den individuella trafiken domineras av de förhållanden som dagligen råder morgnar och kvällar vid arbetstidens början och slut på grund av de under en mycket kort tidsperiod koncentrerade resorna mellan bostad och arbets-

plats. Den tilltagande dubbla bosättningen medför att de vanliga vardagarnas mycket kraftiga trafiktoppar — praktiskt taget året runt — blir ytterligare accentuerade på fredagseftermiddagar och måndagsmorgnar till följd av resor mellan fritidsstället och normalbostaden/arbetsplatsen. Denna utveckling av trafikkoncentrationen till en mycket kort tidrymd visar tendens att öka, när människorna så fort arbetstiden är slut vill komma till sina bostäder eller ut till sina fritidsställen.

Det är dessutom att förvänta att »toppigheten» kommer att än mer accentueras under de närmaste åren eftersom man har att räkna med att kollektivavtalsanställda och tjänsteanställda får lika lång arbetstid och nära sammanfallande arbetstider. Förhållandena blir härigenom alltmer påfrestande för de yrkesverksamma som får längre och längre restider. För den enskilda människan kan en sådan utveckling i många fall medföra att den erhållna arbetstidsförkortningen ej kommer att motsvaras av ökad fritid enär arbetstidsförkortningen kommer att konsumeras av ökad restid. Om tiderna för arbetets början och slut kunde spridas över en längre tid än som nu sker skulle trängselförhållandena mildras, framkomligheten ökas, kortare restider erhållas.

De investeringar som stat och kommun lägger ner i vägväsendet skulle härigenom få ett bättre utnyttjande eller kunna reduceras, och trafikföretagens kostnader för investeringar och drift av de kollektiva trafikmedlen skulle sannolikt också kunna minskas, om man inte tvingades att försöka dimensionera trafikmedel och vägar efter topptrafikens behov. Därför är det viktigt att man från samhällets sida försöker att företa åtgärder för att genom utspridning minska topptrafiken.

Möjligheterna för kommunala myndigheter att medverka till en rationell förläggning och fördelning av arbetstiderna inom en större tätortsregion med mycket differentierade arbetsplatser, med en dominans av privata arbetsgivare och med skilda intressen även på arbetstagarsidan, har hittills varit små eller obefintliga. Vädjanden till berörda parter att frivilligt sprida arbetstiderna har inte gett tillräckligt resultat. I samband med övergången från sexdagarsvecka till femdagarsvecka under senare år har den dagliga arbetstiden blivit något längre än tidigare, vilket också medfört att det utrymme som varit disponibelt för spridning av arbetstidens början och slut varit mer begränsat än förr. Emellertid torde situationen härvidlag förbättras vid en fortsatt successiv minskning av arbetstiden, då det bör kunna bli större svängrum för variationer i arbetstidens förläggning och för förskjutningar av arbetsdagen.

Parallellt med den här skisserade utvecklingen på arbetsmarknaden skulle det enligt vår mening behövas en transportekonomisk forskning som analyserar behoven och möjligheterna av en samordning av de olika intressen som gör sig gällande i detta sammanhang men som möter varandra i gemensam irritation över trafiktopparnas tidspillan och fördyringseffekt. Även om

det kan sägas att det främst är kommunerna och deras skattebetalare, som den snedbelastade trafikapparaten angår, är det en fråga som rör även den statliga trafikpolitiken. Dels medverkar staten ekonomiskt till viktigare trafikbyggnadsobjekt i tätorterna, dels bör väl ett likartat trafikmönster eftersträvas för landets storstadsområden. Vad speciellt gäller stockholmsområdet har staten dessutom intressen som arbetsgivare för ca 80 000 anställda.

Staten har ansett sig ha ansvar för glesbygdernas trafikförsörjning. År 1968 tillsattes sålunda en särskild arbetsgrupp för modellplanering av kollektiv trafik i glesbygd. Men avigsidan av den moderna urbaniseringen är inte bara de uttunnade glesbygderna. Omvänt anmäler sig de bekymmersamma trängselproblemen i storstadsregionerna. Vi menar att det vore rimligt, om statsmakterna förfogade även över en arbetsgrupp för rationell planering av den urbaniserade trafiken. I det framtidsperspektiv, som vi här försökt antyda, blir det snart ofrånkomligt att studera hur trafikintensiteten skall kunna utjämnas vid ett för de kommunala trafikbolagen, för väg- och gatunätet och för trafikanterna gemensamt optimum och vilka åtgärder som sedan kan ifrågakomma för att balansera trafiken vid detta optimum.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställes sålunda,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att den i motionen berörda frågan måtte utredas i lämpligt sammanhang.

Stockholm den 27 januari 1969

Helge Berglund (s)

Ulla Lindström (s)

Nr 867

Av herr Brundin m. fl., om statistik för bedömning av levnadsnivån.

(Lika lydande med motion nr 990 i Andra kammaren)

Stockholm i januari 1969

Paul Brundin (m)

Sven Nyman (fp)

Thorsten Larsson (cp)