

Nr 210

Av herr Berglund, *angående kollektivtrafiken.*

Den trafikpolitiska debatten under efterkrigstiden har länge präglats av en övertro på personbilens och lastbilens möjligheter att lösa alla trafikproblem. Man har gjort sådana försök i världen, och det mest extrema exemplet torde vara Los Angeles i USA. Där har försöket att bygga en storstadsregions trafikpolitik på privatbilen lett till att 60 % av markytan upptas av vägar, parkeringsplatser och bensinstationer och andra serviceinrättningar för privatbilismen. I de svenska storstadsregionerna har vi fört en mera realistisk politik, som lett till att vi har väl fungerande kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken har hittills i viss utsträckning varit en privat men framför allt en kommunal angelägenhet. I vårt land står vi emellertid inför en utveckling som kommer att medföra att effektiva kollektiva kommunikationer blir en riksangelägenhet. Den tid är nära förestående när inget samhälle med mer än 10 000 invånare kommer att kunna klara trafikförsörjningen med bilar.

Inför den förestående utvecklingen är det synnerligen angeläget att vi i vårt samhälle kan få till stånd en vetenskaplig forskning kring kollektivtrafikens problem. Någon sådan forskning har över huvud taget inte tidigare förekommit i vårt land. Vad det gäller är kollektivtrafikens allmänna villkor i samhällen av olika typ och struktur. Frågan hör också nära samman med stadsplaneväsende och trafikledsbyggande. Forskning är också nödvändig när det gäller fordonstekniska frågor inom kollektivtrafikens ram. En sådan forskning bör anknytas till någon av våra tekniska högskolor och den bör snabbt beredas erforderliga personella och institutionella resurser.

Den inledningsvis i denna motion skisserade utvecklingen för kollektivtrafikens del kommer också inom kort att innebära ett stort kapitalbehov för investeringar i kollektiva trafikmedel. Detta kapitalbehov får för närvarande tillgodoses på den allmänna lånemarknaden eller genom anslag via kommunalskatten. Enda undantaget härifrån är de statsbidrag som utgår till underbyggnaden för spårbundna lokala kollektiva trafikmedel, främst tunnelbanan inom Storstockholm. I ett kärvt läge på kapitalmarknaden med hög ränta kan nu existerande finansieringsformer för investeringar i den kollektiva trafikapparaten komma att medföra antingen orimligt höga kommunalskatter eller en taxenivå för företagen, vilken

minskar deras konkurrenskraft i förhållande till den för samhället så mycket dyrbarare privatbilismen. Lika väl som staten effektivt bidrar till finansieringen av bostadsbyggandet bör staten bidra till finansieringen av nödvändiga investeringar för den kollektiva trafikapparaten. Det statliga stödet synes böra utgå i form av statliga kreditgarantier eller direkta statliga lån med förmånliga återbetalningsvillkor.

Med åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag om forskning om kollektivtrafik vid någon av landets tekniska högskolor;

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag om statligt stöd till investeringar i anläggningar och fordon för kollektivtrafik.

Stockholm den 22 januari 1970

Helge Berglund (s)

Nr 211

Av herr Jansson, Paul, m. fl., om *befrielse för handikappad från TV- och radiolicens.*

(Lika lydande med motion nr 240 i Andra kammaren)

Stockholm den 22 januari 1970

Paul Jansson (s)

G. Richardson (fp) Harald Pettersson (cp) Birger Andersson (s)