Nr 935

av herrar Johansson, Olof, i Stockholm och Bengtsson i Göteborg angående kollektivtrafiken i de större tätorterna.

Trafiktätheten har ökat avsevärt under senare årtionden. Privatbilismen svarar till övervägande del för persontransporterna, främst i tätorter och storstäder, trots försök till utbyggnad och förbättringar av den kollektiva trafiken. Taxehöjningar har skett för den kollektiva trafiken på grund av kostnadsfördyringar, och det har lett till allt större övergång till privatbilism.

De större städerna i vårt land har den största trafikintensiteten. Cityområdena i dessa städer har fått stor dragningskraft genom sin kommersiella uppbyggnad i form av affärs- och bankcentra samt andra privata och offentliga serviceinrättningar. Även stora delar av administrationen koncentreras vanligen till innerstäderna. Detta tillsammans medför i de flesta större städer svåra trafikproblem i form av köer och därmed lång färdtid till och från kringliggande bostadsområden. Även vid en relativt väl utbyggd kollektiv trafikservice väljer privatpersonen i de flesta fall bilen som eget färdmedel, inte minst under weekenden.

Sålunda har påvisats att en stor del av de i Storstockholms förorter boende använder minst 1—2 timmars färdväg med bil per dygn, vilket årligen gör sammanlagt cirka en månads tillvaro i den egna bilen enbart för resor till och från arbetet.

Bilismen i innerstäderna medför även svåra miljöproblem i form av ökat buller, stark förorening genom avgaser och minskad trafiksäkerhet genom konfrontationen mellan olika trafikantgrupper. Vissa redan genomförda begränsningar av trafik i innerstäderna genom speciella regleringar har gett positiva resultat, bl. a. i Göteborg och Stockholm. Sådana partiella begränsningar är dock otillräckliga. Under det närmaste årtiondet räknar man med en ytterligare kraftig ökning av bilismen i städerna. Därför bör man vidta åtgärder som syftar till att förmå privatbilisterna att avstå från bilen för trafik i innerstäder.

Detta kan ske genom ökad upplysning och information bl. a. om möjligheten att utnyttja andra färdmedel. För denna upplysningskampanj bör såväl kommunala som statliga myndigheter svara. En sådan kampanj kan ske i samarbete med trafiksäkerhetsverket.

Det är emellertid nödvändigt att de åtgärder som vidtas för att främja den kollektiva trafiken i tätorterna sätts in över hela fältet. Kommunikationsministern har också understrukit detta i de nyligen presenterade direktiven till *utredningen avseende kollektivtrafiken i tätorter.* För det första måste eventuella begränsningar i kommunernas befogenheter och

möjligheter att prioritera kollektivtrafiken undanröjas. Ett sådant exempel är 61 § vägtrafikförordningen och kommunernas möjligheter att inom ramen för vad den föreskriver även rymma planering för bilfrihet i städernas inre delar.

De medel som använts för att främja en prioritering av den kollektiva trafiken från samhällets sida har uppenbarligen inte varit tillräckliga, eftersom dess andel av resorna i tätorterna under både 1950- och 1960-talen successivt minskat. Samtidigt kommer med största sannolikhet biltätheten att öka avsevärt framöver. Det kommer rimligen att innebära att i varje fall större städer inte kan hantera privatbilismen utan en lokal trafikpolitik som innebär klara restriktioner. I annat fall blir trafikmiljön än mer svåruthärdlig för trafikanterna än den redan är i de stora tätorterna. Den nu tillsatta utredningen bör mot denna bakgrund undersöka förutsättningarna för kollektivtrafikförsörjda innerstadsdelar med hänsyn tagen till behovet av försörjningstrafik, lösningar för de inom området boende med egen bil och handikapptransporter. Utredningen bör presentera en modellösning som kan tillämpas på de större svenska tätorterna – exempelvis gruppen Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Uppsala och Helsingborg.

"Övervägandena bör även avse de möjligheter som prissättningen i kollektivtrafiken erbjuder att förverkliga en trafikpolitisk målsättning på det lokala planet", heter det i direktiven. Denna skrivning bör även inbegripa en prövning av alternativet med noll-taxa som en metod att främja kollektivtrafiken.

Direktiven medger också prövning av en "prioritering inom ramen för anvisade medel mellan mera konventionellt vägbyggande och anordningar som direkt tar sikte på att främja den kollektiva trafiken". Det bör kunna innebära ett statligt stöd till ett noll-taxealternativ inom ramen för vad kommunen är berättigad till av allmänna medel. Det är också angeläget att konsekvenserna från rikssynpunkt av finansieringsformerna i ett sådant alternativ klarlägges, t. ex. från skatteutjämningssynpunkt mellan olika kommuner och när det gäller upplåningsbehovet.

I ett innerstadsområde med noll-taxa för kollektivtrafiken är det angeläget att de kollektiva transportmedlen ovan jord inte drivs med förbränningsmotorer. Därför bör utredningen i den föreslagna modellen också innefatta en kartläggning av de främsta i dag befintliga trafikmedlen av annat slag och i vilken omfattning samhället bör stödja utvecklingsarbete och forskning på området för framtiden.

Med hänvisning till vad som anförts i motionen hemställer vi

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att utredningen avseende kollektivtrafiken i tätorter i sitt arbete aktualiserar det bilfria innerstadsalternativet med noll-taxa och avgasfri kollektivtrafikförsörjning för de större tätorterna i syfte att främja en miljövänlig trafikförsörjning i enlighet med vad som anförts i motionen.

Stockholm den 27 januari 1971

OLOF JOHANSSON (c) i Stockholm

BENGT BENGTSSON (c) i Göteborg