

Nr 24

Utlåtande i anledning av motion om en spridning av arbetstiden för att minska trafiktopparna.

I den till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionen I: 866 av herr Berglund och fru Lindström upptas frågan om en spridning av arbetstiden för att minska trafiktopparna samt hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att den i motionen berörda frågan måtte utredas i lämpligt sammanhang.

Motionärerna framhåller att nutida trafikproblem domineras av de dagliga arbetsresorna. 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, statens och kommunernas investeringar i vägväsendet kunna reduceras samt trafikföretagens kostnader kunna minskas. Därför är det viktigt att försöka företa åtgärder för att genom utspridning minska topptrafiken.

Vidare anför motionärerna: Möjligheterna för kommunala myndigheter att medverka till en rationell förläggning och fördelning av arbetstiderna inom en större tätortsregion har hittills varit små eller obefintliga. Vädjanden till berörda parter att frivilligt sprida arbetstiderna har inte gett tillräckligt resultat.

Enligt motionärernas mening behövs en transportekonomisk forskning som analyserar behoven och möjligheterna av en samordning av de olika intressena. Även om det främst är kommunerna och deras skattebetalare, som den snedbelastade trafikapparaten angår, berörs även den statliga trafikpolitiken. Motionärerna anser det rimligt, om en arbetsgrupp för rationell planering av den urbaniserade trafiken tillsättes, då det snart blir ofrånkomligt att studera hur trafikintensiteten skall kunna utjämnas vid ett för de kommunala trafikbolagen, för väg- och gatunätet och för trafikanterna gemensamt optimum.

Remissyttranden

Av organisationer som beretts tillfälle yttra sig har *Tjänstemännens centralorganisation* (TCO), *Sveriges akademikers centralorganisation* (SACO) samt *Svenska arbetsgivareföreningen* (SAF) inkommit med yttranden över motionen.

TCO har understrukt önskvärdheten av att erforderliga undersökningar genomförs och därav föranledda åtgärder vidtas för att de problem som har samband med de starka trafiktopparna i möjligaste mån skall kunna lösas.

TCO anför vidare:

Ett delproblem är förekommande långa restider som kan ha sin grund i trafikens koncentration. Det är givetvis ett arbetstagarintresse att ernå förbättringar i detta hänseende. I motionen uppmärksammas den betydelse som bl. a. arbetstidens förläggning har i sammanhanget. Även om denna faktor är av stor vikt när det gäller att söka kapa trafiktopparna, så har enligt TCO:s mening även en rad andra förhållanden väsentlig betydelse. Det gäller samhällsplaneringen i stort, stadsplanernas utformning, lokalisering av arbetsplatser och bostadsområden, dimensioneringen av den kollektiva trafikapparaten m. m.

De av motionärerna aktualiserade frågorna har enligt TCO:s mening i första hand regional anknytning till trafikföretag och kommuner inom respektive region. För exempelvis Stor-Stockholmsregionens del torde dessa frågor utgöra en huvuduppgift för Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL). Mera allmänna förändringar i fråga om arbetstidens förläggning i syfte att minska trafiktopparna kan i vart fall på kort sikt möta hinder av olika slag. Det bör dock vara möjligt att genom lokala överläggningar med olika intressentgrupper få en överblick över vilka konkreta åtgärder som kan vara tänkbara. Förmodligen torde de största möjligheterna till förbättringar på längre sikt kunna ernås genom åtgärder inom ramen för den regionala samhällsplaneringen i stort.

Vad här sagts utesluter inte att vissa för olika regioner gemensamma delar av problemkomplexet kan bli föremål för statens intresse. I detta sammanhang kan det föreslagna nya statliga transportforskningsinstitutet uppmärksammas. Eventuella statliga undersökningar eller engagement ligande i linje med motionärernas önskemål synes naturligen kunna anknyttas till en sådan ny statlig institution, som bör kunna ges resurser för en sådan medverkan. Någon särskild statlig utredning av frågan om spridning av arbetstiden för att minska trafiktopparna finner TCO däremot icke motiverad, varför motionärernas förslag i denna del avstyrkes.

SACO anför:

De förlängda restider mellan arbetsplats och bostad, som uppstår genom koncentrationen av arbetsplatser och arbetstider å ena sidan och spridningen av bostadsbebyggelse å andra sidan, utgör enligt SACO:s mening ett besvärande problem. Sammanfallande arbetstider ger anledning till trafiktoppar, vilka utan tvekan onödigtvis förlänger restiderna och förkortar den fritid som arbetstagarna har till sitt förfogande. Genom ändamålsenlig regionplanering i storstadsområdena, utbyggnad av trafiknätet och förbättrade kollektiva trafikmedel kan reseavstånden förkortas i tid räknat. Med den förläggning av arbetstiden som vi för närvarande har kommer dock problemet med trafiktoppar fortfarande att existera. SACO delar motionärernas uppfattning att en dimensionering av trafikmedel och vägar efter topptrafikens behov inte medför optimal resursallokering. Det är därför enligt organisationens mening viktigt att man från samhällets sida vidtar åtgärder för att bl. a. genom utspridning av arbetstiden försöka minska topptrafiken.

Det räcker dock inte med att man utreder enbart möjligheterna att sprida ut arbetstiden. Från arbetstagarnas synpunkt är det mycket viktigt att exempelvis tiderna för skolornas samt service- och affärsinrättningarnas öppethållande anpassas till arbetstiderna.

SACO har intet att erinra mot motionärernas förslag att frågan om en spridning av arbetstiden skall utredas i lämpligt sammanhang. Denna utredning bör då beakta de vidare aspekter som ovan angivits.

SAF anför:

I motionen framlagda synpunkter på önskvärdheten av ett rationellare utnyttjande av trafikapparaten, särskilt vägnätet i storstadsregionerna, delas av föreningen.

Föreningen har bl. a. under en följd av år deltagit i arbetet i en av Stockholms stad tillsatt kommitté — trafikutjämningskommittén — för studium av dessa frågor.

Det ligger nära till hands att se en spridning av arbetstiden som ett väsentligt bidrag till lösandet av problemen. I och för sig finns inget att invända häremot. Emellertid stöter en sådan spridning av arbetstiden, som möjliggör ett utjämnande av trafiktopparna vid resor till och från arbetet på vardagar samt mellan normalbostaden/arbetsplatsen och fritidsställe på fredagseftermiddagar och söndagskvällar/måndagsmorgnar, på vissa svårigheter.

I de på arbetsmarknaden gällande kollektivavtalen på arbetarområdet återfinns ofta bestämda tidsramar för förläggningen av arbetstiden. De förekommande ramarna är i allmänhet relativt snäva. Sålunda är en vanligt förekommande förläggningsram att arbetet skall påbörjas tidigast 06.30 och avslutas senast kl. 17.00. Även om tjänstemannaavtalen inte innehåller motsvarande regler om förläggningen måste arbetstiderna för tjänstemän av naturliga skäl påverkas av produktionens arbetstider.

Mellan olika företag, sett över hela riket eller inom t. ex. storstadsregionerna, förekommer redan i dag en inte obetydlig spridning av arbetstiden. Sannolikt slutar det absoluta flertalet av de förvärvsarbetande sitt dagliga arbete någon gång mellan kl. 16.30 och 18.30, alltså en spridning på två timmar. Däremot är anlagligen fördelningen av de förvärvsarbetande på olika tider mycket ojämn. Föreningen finner det för sin del knappast möjligt att på ett från kommunikationssynpunkt riktigt sätt ändra dessa förhållanden med generella, för hela landet gällande regler. I stället torde här för krävas att mellan företagen och deras anställda samt de lokala myndigheterna träffas lokala överenskommelser, som noga avstäms mot de allmänna kommunikationernas resurser och trafikapparatus kapacitet på orten.

Även andra svårigheter kan påvisas. Det måste t. ex. i en familj där två eller flera av familjemedlemmarna är förvärvsarbetande bli besvärande om arbetstiderna för de olika familjemedlemmarna skiljer sig i någon mera väsentlig grad. Det skulle bl. a. leda till en förkortning av den gemensamma disponibla fritiden.

En spridning av arbetstiderna skulle också medföra krav på en väsentligt förändrad servicesituation i samhället. Butikstiderna skulle behöva utsträckas eller förskjutas och tillgången på privata och offentliga tjänster på tider som ligger utanför vad som i dag betraktas som ordinarie arbetstid skulle behöva förbättras avsevärt.

Kostnadsutvecklingen och önskvärdheten av ett fortsatt ekonomiskt framåtskridande medför ökade krav på ett rationellt utnyttjande av produktionsapparaten. Detta kan bl. a. ske genom en ökad skiftgång eller genom en flexibel arbetstid med kortare arbetstid vissa perioder och längre arbetstid andra perioder under året. En sådan utveckling skulle otvivelaktigt gå i

samma riktning som den av motionärerna önskade och medföra en utjämning av belastningen på trafikapparaten. Även detta förutsätter emellertid en mera flexibel servicesituation.

Föreningen finner sålunda att de problem som är förknippade med en spridning av arbetstiden till övervägande delen är av lokal karaktär, som i första hand kräver överläggningar mellan de lokala arbetsmarknadsparterna och berörda lokala myndigheter. Föreningen vill emellertid inte motsätta sig att den av motionärerna önskade utredningen kommer till stånd.

Vissa utredningar om transportforskning och trafikservice m. m.

År 1964 tillkallades sakkunniga för att verkställa utredning angående transportforskningens organisation och därmed sammanhängande spörsmål. Utredningen slutförde i juli 1968 sitt uppdrag genom att avge betänkandet Transportforskningens organisation (SOU 1968: 34). För transportforskningen, som för närvarande är uppdelad på olika organisationer och institutioner och saknar samordnande organ, föreslår utredningen en transportforskningsdelegation inom kommunikationsdepartementet samt ett särskilt transportforskningsinstitut. Utredningen föreslår vidare att institutet tillföres resurser för bl. a. transportekonomisk forskning och exemplifierar forskningsuppgifterna att avse förutom frågor rörande transportekonomi även frågor rörande samhällsplanering t. ex. avseende trafikallsträng och lokalisering av trafikleder samt rörande transportorganisation.

Utredningen uttalar härom: Bland annat på grund av den nya statliga trafikpolitiken utgör det transportekonomiska området det delområde av transportforskningen, inom vilket behovet av ökade insatser är störst. En kraftig upprustning bör därför ske inom transportforskningsinstitutets ram. En basorganisation på cirka 10 högt kvalificerade personer behöver snarast skapas.

Betänkandet har remissbehandlats i kommunikationsdepartementet. Förslag i anledning av betänkandet kan väntas först nästa år.

En inom kommunikationsdepartementet tillsatt arbetsgrupp har undersökt möjligheterna att med rimliga ekonomiska, administrativa och organisatoriska insatser komplettera och även omstrukturera den befintliga kollektiva trafiken i glesbygdsområden för att åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning. Arbetet har skett i form av en modellplanering för Vilhelmina kommun i Västerbottens län, som torde ha flertalet av de varierande kommunikationsproblem som förekommer i kommuner av glesbygdskaraktär.

Resultatet har i augusti 1968 redovisats i betänkandet Lokal trafikservice Modellplanering i Vilhelmina (SOU 1968: 33), vari skisseras en utökad kollektiv trafikservice i kommunal regi. Avsikten med den redovisade planeringen har angetts vara att den skall kunna tjäna som modell för andra kommuner med liknande trafikförsörjningsproblem.

Inom stockholmsregionen studeras i motionen upptagna frågor av en av Stockholms stadskollegium tillsatt kommitté — trafikutjämningskommittén — under ordförandeskap av ett borgarråd och med representanter för arbetstagare genom Stockholms fackliga centralorganisation, Stockholms handelskammare, Storstockholms lokaltrafik och Stockholms stads gatukontor. Sedan kommittén uppdragit de principiella riktlinjerna för det fortsatta arbetet, har det lokala trafikbolaget fått i uppdrag att fullfölja arbetet.

Utskottet

I motionen hemställes att frågan om en spridning av arbetstiden för att minska trafiktopparna utreds.

I de av utskottet inhämtade yttrandena framhålles av TCO att frågan i första hand har regional anknytning till trafikföretag och kommuner och att någon särskild statlig utredning inte är motiverad; SACO har däremot inte något att erinra mot en utredning av frågan i lämpligt sammanhang men anser att en utredning bör beakta vidare aspekter av frågan såsom att skolors, affärers och serviceinrättnings tider anpassas till arbetstiderna. SAF anser de angivna problemen vara till övervägande delen av lokal karaktär och i första hand kräva överläggningar mellan arbetsmarknadsparterna och berörda myndigheter men har inte velat motsätta sig att den önskade utredningen kommer till stånd.

Frågan om inrättande av ett särskilt statligt institut för transportforskning övervägs inom kommunikationsdepartementet med anledning av avgivnet utredningsförslag.

Såsom ett led i den statliga trafikpolitiken har en arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till modell för trafikplanering i en glesbygdskommun innebärande ökat kommunalt engagemang.

Frågor om trafikutjämning behandlas för stockholmsregionens del av en särskild av Stockholms stadskollegium tillsatt kommitté.

Utskottet anser i likhet med vad som anförts av TCO och SAF att den upptagna trafikfrågan i första hand har lokal och regional anknytning till större städer och att den därför bör lösas lokalt exempelvis genom överläggningar mellan lokala arbetsmarknadsparter och trafikmyndigheter och inte genom någon statligt tillsatt arbetsgrupp för storstadstrafik.

Utskottet vill härjämte erinra om att frågor angående trafikutjämning och trafikplanering med mer än lokalt intresse bör kunna studeras inom det föreslagna transportforskningsinstitutet.

Utskottet finner därför inte skäl att någon statlig utredning tillsätts utan hemställer

att motionen I: 866 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 mars 1969

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Möller (s), Oscar Carlsson (s)*, Eric Peterson (fp)*, Helge Karlsson (s), Karl Gustav Pettersson (s), Kilsmo (fp)*, fröken Stenberg (m), herrar Ernst Olsson (cp), Hansson (s)*, Ove Karlsson (s), Blomquist (m) och fröken Pehrsson (cp)*;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm (s), herrar Larsson i Borrby (cp), Rimås (fp), fru Ekroth (s), herrar Johansson i Skärstad (cp), Johansson i Simrishamn (s)*, Andersson i Örebro (fp)*, Wiklund i Härnösand (s), Nilsson i Agnäs (m), Göransson (s)*, fröken Åsbrink (s)* samt herr Gadd (s).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.