

**Nr 157.**

Av herr **Rosén m. fl.**, om beredande av inflytande åt den kommunala förvaltningsmyndigheten vid beviljandet av tillstånd till linjetrafik inom stads planlagda område.

I Kungl. Maj:ts motorfordonsförordning och vägtrafikstadga av den 20 juni 1930 lämnas i § 24 stadganden rörande trafiktillstånd för motorfordonstrafik. De olika slagen av trafiktillstånd skola enligt dessa stadganden meddelas av vederbörande länsstyrelse förutom i ett fall, nämligen då det är fråga om annan yrkesmässig trafik inom viss stad än linjetrafik, i vilket fall tillståndet lämnas av polismyndigheten i staden. Ehuru de kommunala förvaltningsmyndigheterna ofta äro på det närmaste berörda och i sina uppgifter beroende av dessa trafiktillstånd, framför allt i fråga om linjetrafik, som bedrivs uteslutande inom stads planlagda område, hava dessa myndigheter icke tillerkänts något nämnvärt inflytande på tillståndsgivningen. Det finnes ingenstädes uttryckligen stadgat, att länsstyrelse över ansökan om tillstånd till linjetrafik å stads gator skall höra vederbörande stadsfullmäktige, än mindre att stadsfullmäktiges medgivande erfordras för att anordna sådan trafik.

Detta kan medföra allvarlig olägenhet, även av ekonomisk innebörd, för vederbörande samhälle, särskilt i de fall då stad bedriver linjetrafik å gatorna inom sitt planlagda område genom eget trafikverk, med vilket nya av länsstyrelsen koncessionerade privata företag lätt råka i konkurrensförhållande. Det är den oerhört hastiga utvecklingen av motorfordonstrafiken, som även här spelar in. Den ringa kostnad, som är förbunden med öppnandet av en omnibuslinje, jämfört med anläggning av en ny spårvägslinje eller utsträckning av en förutvarande sådan, föranleder enskilda att söka tillstånd till omnibustrafik inom områden, som mer eller mindre sammanfalla med områdena för de kommunala trafikverkens spårvägs- och omnibuslinjer. Icke sällan söker vederbörande stöd för sin framställning om trafiktillstånd hos invånarna i den eller de stadsdelar, där han ämnar upprätta sin trafiklinje och låter framställningen åtföljas av en petition. Den koncessionsbeviljande myndigheten anser sig kanske böra taga hänsyn till opinionsyttringen, som vanligen anordnats av den sökande och ingalunda alltid har sin grund i ett tillräckligt dokumenterat behov av utökade kommunikationer. I vissa fall har det kommunala trafikverket sett sig nödsakat att på ett alltför tidigt stadium även kasta in en koncessionsansökan, för att icke lämna konkurrenten ensam på tävlingsbanan.

Chefen för Göteborgs spårvägar, direktören C. A. Reutersvärd, har i ett uttalande till pressen framhållit, att kommunikationsmedel i stad, i vad de utgöras av spårvägar och omnibusar, principiellt sett böra skötas av *ett* företag för att målet: bästa möjliga drift till lägsta möjliga pris, skall kunna uppnås. Det

kan ske antingen genom ett kommunalt företag eller genom ett privat sådant, som erhåller koncession av staden på vissa villkor särskilt beträffande taxan. Det senare måste anses uteslutet i Göteborg, där man redan har ett stort och för ändamålet lämpat kommunalt verk, nämligen spårvägarna. Det är alltså spårvägarna, fortsätter herr Reutersvärd hänsyftande på vid tillfället aktuella förhållanden i sagda stad, som uppdraget att sörja för ifrågavarande kommunikationer bör lämnas åt. Undantag kan givetvis göras från denna regel, men detta kan utan våda ske endast i ringa omfattning.

Så långt direktören Reutersvärd. Och all erfarenhet från in- och utländsk linjetrafik på stadsgator ger honom rätt. Den våda han avser består givetvis dels i konkurrensen, genom vilken trafikföretagens bärighet och utvecklingsmöjligheter förringas till ogagn för stadens invånare, dels den alltid hägrande möjligheten att det större eller största av de konkurrerande företagen, i allmänhet det kommunala, nödgas att för dryga pengar inlösa övriga företag för att möjliggöra ett rationellt ordnande av trafiken. De tillfälliga fördelar en stads eller stadsdels invånare kunna erhålla genom en omnibuslinje utanför och eventuellt i konkurrens med det allmänna trafikverket kommer staden och dess skattebetalande invånare att med tiden dyrt få betala, i den ena eller andra formen. Det kan bli i form av dyrare resor eller försämrade kommunikationer eller ökade skatter.

Utan att vilja föregripa den utredning som här skall föreslås, vilja under-tecknade framhålla såsom en utväg att undkomma eller förminska här berörda olägenheter, att motorfordonsförordningens § 24 kompletteras med en bestämmelse, som inrymmer åt den kommunala förvaltande myndigheten, i varje fall i städer med större territoriell utsträckning, nödigt inflytande på beviljandet av rättigheter till utövande av linjetrafik inom kommunens planlagda område. Om det icke låter sig göra att överflytta befogenheten i fråga på stadsfullmäktige torde det i alla händelser böra stadgas, att sådant trafiktillstånd icke bör beviljas utan stadsfullmäktiges medgivande. På grund av vad ovan framhållits hemställa undertecknade,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, i samband med 1932 års trafikutredning eller an- norledes, av frågan om och på vad sätt ett avgörande inflytande måtte beredas den kommunala förvaltningsmyndigheten i stad vid beviljandet av tillstånd till linjetrafik inom stadens planlagda område.

Stockholm den 21 januari 1933.

*Emil Rosén.*

*Edg. Sjödahl.*

*Olof Carlsson.*

*Ant. Hjalmarsson.*