

Nr 243

Av herr **Alexanderson** och fru **Hamrin-Thorell**, om ändring av bestämmelserna rörande den yrkesmässiga beställningstrafiken.

Den senaste tidens händelser har givit skärpt aktualitet åt frågan om hus-hållningen med flytande bränsle. I dagar då man ansett sig böra tillgripa förbud mot att använda motorfordon vissa dagar i veckan frågar man sig, om den rådande ordningen medför ett rationellt utnyttjande av det bränsle och den transportkapacitet, som står till förfogande.

Ur denna synpunkt finns det anledning att aktualisera en fråga, som redan förut tilldragit sig uppmärksamhet, nämligen gällande koncessions-system för den yrkesmässiga biltrafiken, speciellt i vad det gäller beställningstrafik för personbefordran. När man ser den strida ström av privatbilar, som ofta med endast föraren och i andra fall med någon enstaka passagerare rullar varje morgon till och varje afton från arbetsplatserna i våra städer måste man göra den reflektionen, att här föreligger ett upprörande slöseri med bränsle och fordonsmateriel. Och på många håll tillkommer dessutom, att vägarnas kapacitet överskrides genom det onödigt stora fordonsantalet, vilket förorsakar antingen stockningar och tidsförluster eller kostsamma investeringar för utbyggnad av gatu- och vägnätet.

Här påtalade förhållanden har redan tidigare påpekats och det har också visats, att anledningen ligger i de nuvarande rigorösa bestämmelserna rörande den yrkesmässiga biltrafiken. Det har emellertid även framhållits, att bilismens starka utveckling ger anledning till en grundlig omprövning, huruvida det i nuvarande läge är motiverat att bibehålla ett koncessionssystem på detta område. Grunden till detta härleder sig ju dock icke från annat än »trafikkonsumenternas» eget intresse. Direktiven för den nu arbetande 1953 års trafikutredning, som avser en allmän omprövning av de trafikpolitiska problemen, börjar med ett påpekande av denna problemställning. I fortsättningen påvisas sedan närmare, hur komplicerade dessa frågor är, särskilt när man kommer in på godstrafiken och förhållandet mellan järnvägar och lastbilar. Utredningens arbete har med hänsyn härtill upplagts efter mycket djupgående linjer och dess arbete kan icke väntas leda till praktiska resultat ännu på många år. Vid sådant förhållande uppställer sig frågan, om icke frågan om den yrkesmässiga persontrafiken kunde brytas ut till särskild behandling. Detta problem torde, särskilt om man inskränker sig till beställningstrafiken och låter linjetrafiken (busstrafiken) vara utan-

för, icke i alltför hög grad beröra järnvägstrafikens intresseområde. I varje fall borde något kunna göras för att förbättra förhållandena i avbidan på det slutliga ståndpunktstagandet till trafikproblemen i deras helhet. Frågans stora ekonomiska betydelse, både nationalekonomiskt och för de enskilda, gör det starkt motiverat att göra en sådan utbrytning.

Vad som främst borde kunna göras i detta avseende är en författningsändring, som medger en bilägare att vid färd för egen räkning utan särskilt tillstånd eller anmälan mot ersättning medtaga passagerare. Särskilt för de regelbundna resorna till och från arbetsplatserna skulle detta spela en stor roll. Men även för landsbygdens inköpsresor till närmaste tätort skulle det vara av stor betydelse. 1944 års trafikutredning har framlagt ett förslag, som i huvudsak tillgodoser detta önskemål. Enligt förslaget skulle dock krävas anmälan till vederbörande polismyndighet.

Förslaget föranledde emellertid endast en obetydlig ändring av bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik, nämligen så till vida att tillstånd för skjutsning av kamrater vid samma arbetsplats kunde meddelas genom ett något förenklat förfarande. Denna ändring, som genomfördes 1954, torde ha fått ganska ringa praktisk betydelse.

Sedan frågan sålunda prövades har privatbilismen genomgått en ytterligare kraftig utveckling. Härigenom har motiven för en uppmjukning av de rigorösa bestämmelserna skärpts. Dagens svårigheter på bränsleområdet har såsom inledningsvis framhållits satt strålkastarljuset på det slöseri, som förorsakas av de gällande reglerna. Men även om oljeimporten åter skulle komma i normala gängor kvarstår i alla fall den nationalekonomiska betydelsen av att fordon, bränsle och vägutrymme utnyttjas på ett rationellt sätt.

Under återopande av det anförda får vi därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Måj:t anhålla, att den utredning som anförtratts 1953 års trafikutredning måtte så bedrivas, att förslag rörande den yrkesmässiga beställningstrafiken för personbefordran kan föreläggas riksdagen utan avvaktan på ett slutligt ståndpunktstagande till övriga trafikpolitiska problem.

Stockholm den 24 januari 1957

Erik Alexanderson

Ruth Hamrin-Thorell