

Nr 1039

Av herr **Anderson** i Sundsvall m. fl., i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 176, angående handläggningen av frågor om lokala trafikföreskrifter m. m.*

(Lika lydande med motion nr 843 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 176/1964 angående handläggningen av frågor om lokala trafikföreskrifter m. m. har framlagts förslag till lag om trafiknämnder.

Enligt detta förslag skall den lokala trafikregleringen såväl i stad som på landsbygd ankomma på särskilt inrättade trafiknämnder, i princip en för varje kommun, bestående av polischefen i respektive polisdistrikt såsom ordförande och två av kommunen valda ledamöter. Trafiknämnden skall taga den befattning med lokala trafikföreskrifter och ärenden angående yrkesmässig trafik varom särskilda bestämmelser meddelas. I fråga om beslutanderätten gäller att ärende i princip icke må avgöras utan att nämnden är fulltalig. Såsom nämndens beslut gäller den mening som biträdes av ordföranden — alltså polischefen — och minst en av övriga ledamöter. Skulle sådan anslutning ej vinnas för någon mening skall nämnden med eget yttrande, vari de skilda meningarna anges, hänskjuta frågan till länsstyrelsen för avgörande. Nämnden kan uppdraga åt ordföranden att på nämndens vägnar fatta beslut i visst ärende eller vissa grupper av ärenden.

Det nu framlagda förslaget om inrättande av trafiknämnder får ses mot bakgrunden av gällande regler om befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter enligt vägtrafikförordningen samt de förslag till dessa befogenheters överflyttande på andra organ som framlagts av stadsdomstolsutredningen och domstolskommittén.

Enligt gällande bestämmelser är befogenheten att meddela lokala trafikföreskrifter uppdelad på länsstyrelse och stadsmyndighet. Stadsmyndighet är för stad med poliskammare denna och för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare.

I samband med sitt förslag om avveckling av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna och om utskiftande av dessa institutioners uppgifter på andra organ förordade stadsdomstolsutredningen, att beslutanderätten i fråga om den lokala trafikregleringen i alla städer skulle förläggas till stadens styrelse (drätselkammare eller stadskollegium) med skyldighet för styrelsen att inhämta yttrande från den lokala polismyndigheten

samt att polismyndigheten skulle tillerkännas rätt att anföra besvär över beslutet.

Stadsdomstolsutredningens förslag föranledde Stadsförbundet att i särskild framställning till Kungl. Maj:t den 2 juni 1961 hemställa, att frågan om kommunal bestämmanderätt i trafikregleringsfrågor måtte upptagas till särskild behandling vid sidan av stadsdomstolsutredningens övriga förslag och i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag lösas så, att den beslutanderätt i fråga om lokala trafikföreskrifter m. m. i stad som för närvarande enligt vägtrafikförordningen tillkom där angiven stadsmyndighet överflyttades på stadens styrelse med yttranderätt men ej besvär rätt för polismyndigheten. Då de berörda trafikregleringsfrågorna kunde ha motsvarande aktualitet inom köpingarna syntes även där kommunens styrelse böra erhålla dessa befogenheter med avseende på de lokala trafikföreskrifterna m. m. Sannolikt ledde detta också till att landskommunerna skulle få omfattas av den föreslagna reformen. Styrelsen i dåvarande Landskommunernas förbund, numera Kommunförbundet, har också i ett den 16 maj 1961 avgivet utlåtande över ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag till ändring i vägtrafikförordningen m. m. framhållit, att befogenheten att utfärda lokala trafikföreskrifter m. m. i köpingar och landskommuner borde överflyttas från länsstyrelsen till kommunens styrelse i den omfattning denna befogenhet i städerna tillkom stadsmyndighet.

Till stöd för dessa ståndpunkter har åberopats att städernas utveckling och bilismens expansion lett till att regleringen av trafik och parkering numera blivit ett problem av betydande räckvidd. Regleringsåtgärderna måste ingå som led i en bestämd, långsiktig trafikpolitik. De trafikpolitiska målsättningarna hade ingripande betydelse såväl generellt för stadens utveckling som praktiskt och ekonomiskt för den kommunala förvaltningen av stadens angelägenheter och för kommunikationsföretagen i staden. En samordning av de trafikpolitiska och stadsbyggnadspolitiska synpunkterna framstod såsom angelägen. Vad nu sagts om städerna har motsvarande tillämpning beträffande övriga tätorter.

När domstolskommittén framlade sitt förslag om att framdeles polismyndighet både i stad och på landsbygden skulle utfärda lokala trafikföreskrifter hävdade såväl Stadsförbundet som Kommunförbundet att den angivna befogenheten borde tillkomma kommunens styrelse.

Departementschefen har i propositionen understrukt, att uppgiften att utforma de lokala trafikföreskrifterna växer i betydelse och omfattning med hänsyn till utvecklingen på stadsplaneringens område och bilismens expansion. Från kommunalt håll har — framhåller departementschefen — hävdats att föreskrifternas trafikpolitiska och stadsbyggnadspolitiska funktion är så dominerande att bestämmanderätten helt bör tillkomma

kommunerna. Å andra sidan har, bl. a. av domstolskommittén, betonats reglernas ordnings- och säkerhetskaraktär som naturligen gör dem till en polisiär angelägenhet. Enligt departementschefens mening kan man inte nu gå förbi någondera partens krav på ett större inflytande i dessa frågor än vad ett fritt samrådsförfarande kan ge.

På grundval av dessa överväganden har framlagts det förslag till trafiknämnder som redovisas i propositionen. Emellertid måste man konstatera att reglerna om trafiknämnder utformats på ett sådant sätt att den avgörande beslutanderätten skall tillkomma de polisiära myndigheterna. För trafiknämndens befogenhet att själv fatta beslut om lokala trafikföreskrifter m. m. erfordras att beslutet biträdes av ordföranden-polischefen. De två kommunvalda ledamöterna kan således aldrig överrösta polischefen. Vad som sker i ett fall där de kommunvalda representanterna går emot polischefen är att frågan hänskjutes till länsstyrelsen för avgörande. Om man således exempelvis vill enkelrikta en gata eller utfärda förbud mot trafik eller meddela parkeringsföreskrifter kan polischefen genom sin vetorätt förhindra ett beslut på det lokala planet. Alldeles bortsett från att dessa beslutsregler klart skiljer sig från regler som tillämpas vid beslutsförandet inom kommunala nämnder och styrelser kan det icke anses tillfredsställande att det kommunala inflytandet skulle bli så uttunnat som nu föreslagits.

Enligt vår mening talar starka skäl för att befogenheten att fatta beslut om lokala trafikföreskrifter m. m. bör tilläggas kommunens styrelse med yttranderätt för polismyndigheten. Vi anser därvid att de från kommunalt håll anförda stadsbyggnads- och trafikpolitiska synpunkterna bör tillmätas avgörande betydelse. Skulle man likväl anse det påkallat att inrätta särskilda trafiknämnder bör dessas sammansättning och beslutanderätt följa de allmänna riktlinjer som gäller för kommunala styrelser och nämnder. Om så sker synes i och för sig intet vara att erinra mot att en särskild representant för den lokala polismyndigheten ingår såsom självskriven ledamot i trafiknämnden.

Med åberopande av vad ovan anförts får vi därför hemställa,

att riksdagen vid behandling av proposition nr 176/1964 ville med ändring av propositionens förslag om trafiknämnder besluta

i första hand att den angivna befogenheten att meddela lokala trafikföreskrifter m. m. skall tillkomma kommunens styrelse, samt

i andra hand att, om lokala trafiknämnder likväl anses böra inrättas, dessa får den sammansättning och beslutanderätt som ovan angivits och som ansluter sig till de allmänna riktlinjerna för kommunala nämnder och styrelser.

Stockholm den 10 november 1964

John R. Anderson

Mary Holmqvist

Erik Tobé

Sven Ekström

i Iggesund

Folke Björkman

Rune Gustavsson

Anders Dahlgren