

torde ha anledning att räkna med att förnuftiga och opartiska beslut kan fattas i trafiknämnderna även utan en sådan bestämmelse, som torde ha gett anledning till viss irritation bland de förtroendevalda ledamöterna. Bestämmelserna om beslutsfattande torde därför böra bringas i överensstämmelse med vad som gäller för kommunens styrelse och andra kommunala nämnder.

Slutligen kan man fästa uppmärksamheten på att trafiknämnderna vanligen har så pass få ärenden att antalet sammanträden per år vanligen icke uppgår till mer än två eller tre. En nämnd med så begränsade arbetsuppgifter har svårt att fånga intresse för verksamheten. Man kan ifrågasätta om icke trafiknämnderna skulle kunna förena sin verksamhet med polisnämnderna, för vilka de sist här ovan angivna synpunkterna i än högre grad torde vara aktuella. Vissa spörsmål för de båda nämnderna är redan nu mer eller mindre identiska, t. ex. i fråga om trafikföreskrifter och trafikövervakning. En på dylikt sätt organiserad nämnd skulle få mer tyngd över sin verksamhet och därigenom också kunna vinna mer intresse för sina förslag.

Med stöd av ovanstående hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning ang. de kommunala trafiknämndernas verksamhet och organisation.

Stockholm den 26 januari 1966

Ragnar Sveningsson

Arvid Enarsson

Arne Svenungsson

Bertil Strandberg

Gunvor Stenberg

Nr 599

Av herr Åkerlund, om uppskov med övergången till högertrafik.

(Lika lydande med motion nr 733 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1966

Henrik Åkerlund