

Nr 32

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående glesbygdernas kommunikationsproblem och om behovet av allmänna kommunikationsmedel samt angående taxitrafikens villkor och förutsättningar.

Till allmänna beredningsutskottet har hänvisats

1) de likalydande motionerna I: 245 av herr *Isacson* och II: 316 av herr *Petersson m. fl.*, vari hemställes, att riksdagen måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att tillsätta en utredning med uppgift att i samråd med vederbörande myndigheter och enskilda organisationer kartlägga och studera särskilt glesbygdernas kommunikationsproblem och att i sinom tid avgiva utlåtande med förslag till sådana åtgärder vartill undersökningen kan ge anledning;

2) de likalydande motionerna I: 624 av herr *Bengt Gustavsson* samt II: 776 av herr *Gustafsson* i Uddevalla, vari föreslås, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om att i motionerna berörda kommunikationsproblem får bli föremål för utredning; samt

3) motion II: 768 av herr *Antonsson m. fl.*, vari hemställes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en utredning av taxitrafikens allmänna villkor och framtida förutsättningar med särskild hänsyn till statliga stimulansåtgärder för ifrågavarande trafik.

I motionerna I: 245 och II: 316 anföres, att motorfordonstrafikens snabba utveckling medfört en genomgripande omgestaltning av hela samhället. Förändringarna är till övervägande del att betrakta som förbättringar, vilket särskilt gäller glesbygderna, som nu kommit i långt bättre kontakt med yttervärlden, men utvecklingen har även sina nackdelar. Det stora antalet privatbilar har lett till att trafikunderlaget för de kollektiva trafikmedlen minskat, vilket medfört att många linjer lagts ned och att de som ej själva disponerar bil råkat i en besvärlig situation. Frågan om glesbygdernas kommunikationer behöver därför ingående undersökas.

I motionerna I: 624 och II: 776 framhålles likaså att på kommunikationsområdet under de senaste decennierna skett en stark utveckling. Samtidigt har emellertid de allmänna kommunikationsmöjligheterna för många människor starkt försämrats. Hänsyn måste tas till dem som drabbats härav men icke kunnat skaffa sig egna fordon.

Bihang till riksdagens protokoll 1966. 11 saml. Nr 32

I motion II: 768 erinras om att riksdagen beträffande den statliga trafikpolitiken uttalat, att det åtminstone delvis skall råda lika villkor mellan olika bebyggelsestrukturer och att stöd bör övervägas även till drosktrafiken. Genom den ökade biltätheten har situationen för många droskägare särskilt i mindre tätorter och på landsbygden blivit prekär. Genom att åta sig speciellt skolskjutsar och sjuktransporter har dock de flesta av dem hittills kunnat fortsätta sin verksamhet. Underlaget för den traditionella taxitrafiken sjunker emellertid undan för undan, och utvecklingen torde medföra att ett stort antal taxistationer på landsbygden och i mindre tätorter måste läggas ner. Det kommer emellertid inom överskådlig tid att finnas människor, som måste anlita taxi för att resa. Det är därför angeläget att drosktrafiken kan upprätthållas, och för att detta skall kunna ske krävs samhällets stöd i en eller annan form. Det är naturligt att staten bär visst ansvar för kommunikationsväsendet såsom en nödvändig samhällsservice och taxitrafiken ingår som ett led i denna kommunikations-service.

Med hänsyn till företagsstrukturen inom taxitrafiken bör statliga stimulansåtgärder kunna vidtagas utan någon som helst ändring av ägandeförhållandena inom denna trafikgren. Det statliga engagemang för en aktiv lokaliseringpolitik som riksdagen beslutade 1964 är en sak som kan åberopas till förmån för statlig aktivitet på detta område. I första hand är det naturligtvis människor som inte själva är bilägare som måste anlita taxi, och denna kategori återfinnes framför allt bland låginkomstgrupperna; i allmänhet är det äldre människor det rör sig om. Mot den bakgrunden torde ett statligt stöd till drosktrafiken kunna motiveras även utifrån sociala utgångspunkter.

Om man ser en statlig stimulans åt drosktrafiken som naturlig samhällsservice vore måhända ett restitutionsförfarande i fråga om drivmedelsskatten den enklaste och effektivaste åtgärden. Beskattningen på drivmedel är ju den största driftkostnadsposten för taxiägarna. Ett dylikt restitutionsförfarande kompliceras emellertid av en rad faktorer, bl. a. av olika skattesatser på olika slag av drivmedel.

Motionärerna förordar en statlig utredning om taxitrafikens allmänna villkor och framtida förutsättningar och anför vidare att det kan ifrågasättas om det inte skulle vara mera fördelaktigt med utökad drosktrafik i stället för busslinjer med mycket låg resandefrekvens. Därvid måste man dock räkna med stöd av den storleksordningen, att taxiavgifterna kan hållas på en nivå jämförlig med biljettpriserna. Även denna aspekt på förevarande problem bör utredningen ta ställning till.

Beträffande motiveringarna i övrigt får utskottet hänvisa till motionerna II: 316, I: 624 och II: 768.

Utskottet har beslutat upptaga motionerna till samtidig behandling.

Yttranden har inhämtats från järnvägsstyrelsen och Svenska omnibusägareförbundet beträffande motionerna I: 245 och II: 316 samt II: 768 och från Svenska taxiförbundet beträffande motion II: 768.

Järnvägsstyrelsen anför beträffande motionerna I: 245 och II: 316:

Glesbygdernas kommunikationsproblem har — såsom motionärerna också framhåller — uppmärksammats av statsmakterna. 1953 års trafikutredning har under sin 10-åriga verksamhet ägnat frågan om glesbygdernas trafikförsörjning ett omfattande utredningsarbete. Bl. a. kan det av motionärerna anförda statsbidraget till viss linjetrafik på landsbygden anses ha tillkommit som en följd av trafikutredningens befattning med dessa problem.

Endast några få år har förflutit sedan trafikutredningen avslutade sitt arbete. Glesbygdsp Problemen torde under denna tid icke ha skiftat karaktär i sådan grad att det förefaller troligt, att den av motionärerna föreslagna, mera allmänt syftande men dock enbart till kommunikationsområdet begränsade utredningen av glesbygdsp Problemen skulle kunna leda till några mera väsentliga rön i ifrågavarande avseenden.

Styrelsen finner icke utredning med den av motionärerna föreslagna uppbyggnaden motiverad och avstyrker bifall till motionerna.

Svenska omnibusägareförbundet uttalar följande beträffande nyssnämnda motioner:

I allt väsentligt är den bild som motionärerna tecknar av glesbygdernas kommunikationsproblem riktig. Det är alltså främst privatbilismens utveckling, som i negativ riktning har påverkat förutsättningarna för yrkesmässigt utförda persontransporttjänster. Känningarna härav började för övrigt på allvar bli märkbara för busslinjeföretagen redan under tidigare hälften av 1950-talet. Sedan dess har en kontinuerlig avtrappning av trafikunderlaget ägt rum.

Det senare får emellertid icke tolkas så att busslinjetrafikens totala underlag nu skulle vara åtskilligt mindre än för 10—15 år sedan. Så är icke fallet. Bortfallande trafik har i viss omfattning kunnat ersättas med nytillkommande. Härvidlag behöver endast erinras om skolväsendets omorganisation och den därmed förenade utbyggnaden av skolskjutsväsendet, om stadsområdenas och därmed lokaltrafikens expansion samt om tågindragningar och järnvägsnedläggningar, som skapat förutsättningar för och behov av en utökad busslinjetrafik.

Trots de ogynnsamma förhållanden för busstrafiken, som privatbilismen varit bidragande orsak till, har därför busstrafiken totalt sett inte minskat i omfattning under det senaste decenniet. Tvärtom har en viss ökning kunnat noteras under de allra senaste åren. Några mera omfattande indragningar av bussturer och nedläggning av busslinjer har heller inte förekommit annat än i vissa utpräglade glesbygdso mråden. Där har emellertid trafikens förutsättningar även påverkats starkt av den allmänna befolkningsultunning, som ägt rum inom områdena.

Fråga uppkommer då om och i så fall i vilken utsträckning samhället skall medverka med stödande åtgärder, för att möjligheter till fortsatt trafikering skall föreligga. Motionärerna har för sin del pekat på den bidragsgivning till olönsam linjetrafik på landsbygden, som började utgå under

budgetåret 1961/62 och som tillkom sedan 1953 års trafikutredning i februari 1960 presenterat en särskild redogörelse för busstrafikens driftekonomiska förhållanden. Dessa bidrag korresponderar även med de av statsmakterna år 1963 antagna nya riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, där det bl. a. förutsätts att staten, i de fall där betingelserna för en företagsekonomiskt motiverad allmän transporttjänst ej är för handen men där en sådan med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning, ändå anses nödvändig, skall kunna »köpa» transporttjänster. Såväl driftbidraget till statens järnvägar som berörd ersättning till olönsamma busslinjer torde kunna inrangeras under sådant köp av transporttjänster.

Med detta har förbundet velat peka på att i motionen berörda problem varit för handen och även uppmärksammas under en följd av år. Branschens företrädare själva har även sökt komma till rätta med hithörande spörsmål genom en successiv anpassning av sin verksamhet efter de ändrade betingelserna. I sammanhanget bör kanske särskilt uppmärksammas det arbete, som förbundet tillsammans med företrädare för trafikantintressen utfört och utför i den s. k. Busrationaliseringsnämnden. Detta organ, som tillkom år 1955, har successivt följt utvecklingen och genom kartläggning och analyser av förhållandena medverkat till att åstadkomma en rationell anpassning av linje- och företagsstrukturen inom busstrafiken. En sammanfattande rapport om nämndens dittillsvarande verksamhet offentliggjordes i slutet av år 1962.

Busrationaliseringsnämnden har förra året ingått med en framställning till Kommunikationsdepartementet om visst finansiellt stöd för en särskild utredning av busslinjetrafiken i Jämtlands län och denna framställning har fått en välvillig behandling i årets statsverksproposition i anslutning till förslaget till anslag för ersättning till olönsam linjetrafik under kommunikationshuvudtiteln.

Självfallet är det angeläget att berörda transportförsörjningsproblem följs med den allra största uppmärksamhet i fortsättningen. Det är även av väsentlig betydelse att allt stöd lämnas trafikutövarna i deras egna strävanden att lösa svårigheterna och att därför inga hinder emot dessa reses genom nya pålagor eller restriktioner. Den nyligen införda extra skatten på motorbrännolja kommer tyvärr att innebära ökade svårigheter för linjeföretagen. Som exempel på vad som skulle kunna verka i positiv riktning kan dock anföras en samordning av de skolkommunala och trafikpolitiska intressena. Det är nämligen förbundets bestämda övertygelse att skolskjutsverksamheten i betydligt högre grad än vad som nu är fallet skulle kunna utnyttjas för att tillgodose ett allmänt transportförsörjningsintresse. Tyvärr har förutsättningarna härför snarare försämrats än förbättrats sedan statsbidragen till kommunerna för skolskjutsar upphörde vid senaste årsskiftet och därmed även statens inflytande över denna verksamhet.

Sammanfattningsvis får förbundet vitsorda förekomsten av de problem, som behandlas i motionen, men förbundet anser dock, mot bakgrunden av vad som ovan framhållits, att behov av en särskild utredning i ämnet i varje fall för närvarande icke får anses överhängande med hänsyn dels till den uppmärksamhet, som dessa problem redan rönt och röner, dels till att vi just befinner oss i genomförandet av ett trafikpolitiskt reformprogram, vars konsekvenser först torde böra avvaktas.

Järnvägsstyrelsen anför beträffande motion II: 768:

Taxitrafikens problem har endast kortfattat berörts av 1953 års trafik-

utredning, som dock i sitt betänkande Svensk Trafikpolitik del I, sid. 151, anför följande:

»Frågan om säkerställandet av samhällsnödvändig drosktrafik pochar också på snar lösning. Olika utvägar kunna härvid diskuteras, såväl i reglerande som i liberaliserande riktning. I mångt och mycket sammanhänger denna fråga med omarbetningen av yrkestrafikförordningen och bör bl. a. därför infogas i den andra reformetappen.»

Kungl. Maj:t synes icke ha haft någon häremot avvikande mening även om den i anslutning till trafikutredningens förslag avgivna propositionen nr 191 år 1963 icke innehåller några konkreta förslag med sikte på taxi-trafiken. Att Kungl. Maj:t dock haft taxitrafiken i åtanke framgår av att Kungl. Maj:t på sid. 64 i propositionen förklarar att droskbils- såväl som busstrafikens problem böra bli föremål för en angelägen översyn, lämpligen i samband med den allmänna revisionen av yrkestrafikförordningen.

Motionärernas uttalanden om taxitrafikens på landsbygden betryck synes icke föranleda några erinringar. Landsbygdens avfolkning och privatbilismens oavslåtliga tillväxt har otvivelaktigt skapat samma svårigheter för taxitrafiken som för busslinjetrafiken. Visserligen kan järnvägs- och busslinjenedläggelser och indragningar av tåg och bussturer åtminstone temporärt och på vissa håll ge landsbygdens taxibilar ett tillskott till trafikunderlaget men det kan inte i någon högre grad eller i längden förbättra den ifrågavarande taxitrafikens villkor.

Järnvägstyrelsen ser i en sund taxibilsrörelse på landsbygden en positiv faktor vid genomförande av planerad och pågående struktumvandling av statens järnvägars persontrafikapparat både i vad gäller tåg och bussar och instämmer därför i motionens syfte.

Svenska omnibusägareförbundet framhåller angående motion II: 768 att förbundet begränsat sig till vissa detaljfrågor och anför vidare:

Vi önskar därvid uppmärksamma slutstycket i motionen, där man föreslår att viss busslinjetrafik överföres till taxibilar. Som vi i andra sammanhang haft anledning påpeka, kan man inte generellt utgå från att det är fördelaktigt att övergå till mindre fordon då transportbehoven minskar. Tvärtom synes det många gånger mer förmånligt att använda bussar av normalstorlek, emedan dessa på grund av sin större flexibilitet och livslängd driftsekonomiskt överträffar bilen och småbussen. Den största posten på kostnadssidan utgörs vidare av personalkostnader, som är oberoende av fordonstorleken.

Vidare har tidigare experiment i linje med de i motionen föreslagna, dvs. skolbarnstransporter och viss linjetrafik med taxibilar, medfört att trafikunderlaget för den reguljära linjetrafiken med buss minskats. Detta har haft till följd att den reguljära busstrafiken måst inskränkas och i vissa fall nedläggas. För fortsatt upprätthållande av busslinjetrafik i glesbygderna är det av väsentlig betydelse att så mycket som möjligt av transportbehoven, däri innefattas skolbarnstransporter samt tidnings-, post- och styckeogdsbefordran, förbehålles busslinjen.

I övrigt ansluter vi oss i princip till motionen i vad som avser en allmän utredning om taxitrafikens allmänna villkor och förutsättningar.

Svenska taxiförbundets yttrande är till vissa delar som bilaga fogat till detta utlåtande.

Utskottet

I motionsyrkandena föreslås tillsättande av utredningar med syfte att kartlägga och studera glesbygdernas kommunikationsproblem (I: 245 och II: 316), att utreda vissa kommunikationsproblem (I: 624 och II: 776) samt att utreda taxitrafikens allmänna villkor och förutsättningar med särskild hänsyn till statliga stimulansåtgärder (II: 768).

Bakgrunden till motionsyrkandena är i väsentliga delar densamma för samtliga motioner, nämligen de svårigheter att ordna en tillfredsställande transportförsörjning som uppstått på orter som drabbats av järnvägsnedläggningar eller där genom befolkningsomflyttningar trafikunderlaget väsentligt minskat samtidigt som privatbilismens starka expansion reducerat efterfrågan på trafikföretagens tjänster. I de båda förstnämnda motionsparen beröres kommunikationsfrågorna i stort för dessa orter medan motion II: 768 tagit upp spørsmålet om taxitrafikens möjligheter att bidra till lösningen av trafikproblemen.

I proposition nr 191 till 1963 års riksdag angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. anfördes inledningsvis bl. a. att målet för trafikpolitiken borde vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte ginge att med krav på kostnadstäckning lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt vore rimlig borde ersättning till trafikföretag utgå av allmänna medel. I syfte att tillgodose detta behov har bl. a. under sjätte huvudtiteln upptagits ett anslag för ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer. Under anslagsposten anvisades budgetåret 1963/64 3 milj. kronor och för exempelvis budgetåret 1965/66 6,5 milj. kronor medan i årets statsverksproposition äskats ett belopp av 6,9 milj. kronor, vilket beviljats av riksdagen. Utskottet får i övrigt beträffande busstrafiken anföra följande.

I utlåtande till 1965 års riksdag (nr 47) över motioner med samma motivering och yrkande som de nu föreliggande motionerna I: 245 och II: 316 uttalade utskottet bl. a. att de driftekonomiska betingelserna för persontrafiken i vissa områden vore ogynnsamma, vilket medfört svårigheter för transportförsörjningen. Utskottet ville emellertid ifrågasätta om icke väsentliga förbättringar skulle kunna åstadkommas genom trafiktekniska och företagsekonomiska rationaliseringar inom busslinjetrafiken. Utskottet erinrade om att Bussrationaliseringsnämnden, som är ett samarbetsorgan mellan näringslivets trafikdelegation och Svenska omnibusägareförbundet, hemställt om statligt bidrag till en utredning beträffande Jämtlands län som skulle syfta till en kartläggning av trafiken och en analys av med densamma sammanhängande förhållanden ävensom förslag till åtgärder, lämpade att ge ökad stabilitet åt linjetrafiken och befrämja transportekonono-

mien. Avsikten var att undersökningen sedermera skulle fullföljas för andra områden i landet.

Utskottet framhöll att frågan om en kartläggning av glesbygdernas trafikproblem redan var underställd Kungl. Maj:ts prövning och avstyrkte motionerna vilka lämnades utan åtgärd av riksdagen.

Bussrationaliseringsnämndens framställning har behandlats i årets statsverksproposition och förslag har därvid framlagts, som innebär bifall till framställningen (VI ht sid. 196).

I motion II: 768 beröres som ovan nämnts endast taxitrafikens förhållanden. Dessa spörsmål är emellertid självfallet till stor del implicerade i de allmänna kommunikationsproblem som behandlas i de övriga motionerna.

1953 års trafikutredning har i sitt betänkande Svensk trafikpolitik I (SOU 1961: 23) anfört, att frågan om säkerställandet av samhällsnyttig drosktrafik kräver en snar lösning. Utskottet finner för egen del uppenbart att taxitrafiken har viktiga uppgifter att fylla inte minst på orter där tillgången till kollektiva trafikmedel är obefintlig eller bristfällig. Anlitande av taxibilar kan exempelvis för äldre personer och handikappade, som icke har egen bil, vara enda möjligheten att besöka affärer och andra serviceinrättningar. Möjligheterna att upprätthålla taxitrafik av tillfredsställande omfattning bör därför ägnas stor uppmärksamhet. Frågorna rörande buss- respektive taxitrafiken får ses som delar av ett sammanhängande problemkomplex som det i stor utsträckning ankommer på det allmänna att söka finna lösningar av. Många kommuner har också sett som sin uppgift att vidtaga åtgärder i sådant syfte. Som framgår av motionerna och remissyttrandena har således situationen för vissa trafikföretag kunnat förbättras genom att de fått i uppdrag att ombesörja exempelvis skolskjutsar, sjuktransporter o. dyl. och enligt vad utskottet erfarit har vissa kommuner även på annat sätt sökt trygga trafikföretagens existens. Det samarbete över kommungränserna som på många håll inletts och som kan förväntas få ökad omfattning ävensom den pågående utvecklingen mot storkommuner torde medföra väsentligt ökade resurser för att tillgodose här ifrågasvarande behov.

Vad nu sagts om kommunernas roll i detta sammanhang utesluter självfallet icke att såväl buss- som taxitrafikens förhållanden måste beaktas även inom ramen för den statliga trafikpolitiken. En ledande synpunkt för denna är att möjligheterna till rationalisering blir effektivt tillvaratagna. Vad gäller busstrafiken finns genom den ovannämnda bussrationaliseringsnämnden ett organ som med statligt stöd verkar i detta syfte. För taxitrafikens del synes i första hand företagsstrukturen inom näringen kräva uppmärksamhet. Förra året tillsattes inom kommunikationsdepartementet en särskild utredning, arbetsgruppen för vissa frågor rörande drosknärigen, vari bl. a. denna näring är företräd. Enligt vad utskottet erfarit arbetar

gruppen f. n. med en undersökning beträffande företagsstrukturen inom taxiverksamheten. Som framgår bl. a. av vad Taxiförbundet anfört i sitt yttrande är rådande förhållanden i fråga om företagsstorlek och företagsformer m. m. i många fall otillfredsställande och förbundet synes tillmäta en rationalisering i dessa hänseenden stor betydelse för näringsens lönsamhet. Enligt utskottets mening bör resultatet av den pågående undersökningen avvaktas. Vad beträffar spørsmålet om statligt stöd till taxiverksamheten vill utskottet erinra om att statsmakterna numera strävar att förenkla och rationalisera bidragsgivningen till kommunerna genom att avlösa eller avskaffa olika bidragsformer i samband med övergången till skatteutjämningsystemet. Ett i detta sammanhang närliggande exempel härpå är indragningen av statsbidragen till skolskjutsar.

Utskottet vill emellertid framhålla att såväl frågan om stöd till taxitrafiken som de övriga i motionerna berörda frågorna synes vara av stor vikt för transportförsörjningen i bygder där svårigheter uppstått genom befolkningsomflyttning eller eljest vikande trafikunderlag. Utskottet förutsätter därför att av de av motionärerna upptagna frågorna blir beaktade i det fortsatta utredningsarbetet och anser sig med hänsyn till det anförda icke böra förorda förslagen att ytterligare utredningar nu skulle tillsättas. Utskottet får således hemställa,

att motionerna I: 245 och II: 316, I: 624 och II: 776 samt II: 768 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 19 april 1966

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Möller*, Sörlin, Eric Gustaf Peterson, Enarsson, Hellebladh, Svanström*, Hedlund, Nyman*, Wååg, Torsten Hansson* och Blomquist*;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Lundmark, Haglund, Wikner, Nilsson i Bästekille, Westberg*, Rask*, Johansson i Växjö, Thylén*, From och Josefson i Arrie.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Till

Riksdagens allmänna beredningsutskott.

II. *Taxitrafikens nuvarande organisation, struktur och arbetsförhållanden.*

1. Till Svenska Taxiförbundet är anslutna flertalet innehavare av taxi-
trafik tillstånd, som har sin huvudsakliga utkomst från yrket. Antalet medlemmar per den 31 december 1965 utgjorde 7 200, vilka disponerade 8 300 bilar, allt räknat i runda tal. Trafikutövarna har i städer och samhällen i regel sammanslutit sig till gemensamma centraler med beställningsväxel. Vid nämnda tidpunkt fanns sålunda ca 400 sådana centraler, av vilka nära hälften var utrustade med kommunikationsradio. Antalet bilar vid centralerna uppgick till omkring 4 800, varav drygt 4 000 var försedda med kommunikationsradio. I organisationen ingick därutöver omkring 2 800 enskilda medlemmar — flertalet på landsbygden — vilkas bilar endast i ringa omfattning var utrustade med kommunikationsradio. På taxiradions område sker emellertid en fortgående förändring, och antalet taxibilar med taxiradio ökas snabbt.

Flertalet taxicentraler har kontinuerlig telefonpassning dygnet runt. Telefon-tjänsten skötes därvid under större delen av dygnet i regel av anställda kvinnliga telefonister. På en del av de mindre stationerna handhaves telefonpassningen dygnet runt av de under passet anlitade förarna. Så är även förhållandet nattetid vid ganska många av övriga mindre stationer, varvid kombination med telefonsvarare förekommer. Landsbygdens trafikutövare har telefonpassning i hemmen praktiskt taget dygnet runt.

2. Trafiktillstånden är till övervägande delen meddelade fysisk person och enbilsföretagen är, framförallt i städerna, helt dominerande. Från tiden före andra världskriget finnes i Stockholm och Göteborg några bolag, de största med 26 resp. 13 trafiktillstånd. På 1960-talet har bildats aktiebolag på en del platser, exempelvis Nynäshamn, Oxelösund, Arlanda-Märsta och Partille, där trafikutövarna varit överens om att bolaget är den bästa och mest rationella samarbetsformen. Eftersom berörda myndigheter ansett att »särskilda skäl» i enlighet med yrkestrafikförordningen varit för handen i dessa fall har trafiktillstånden överförts på respektive bolag.

3. Ifråga om taxitrafikens betingelser och arbetsförhållanden måste man skilja mellan trafiken på landsbygden med mindre tätorter, medelstora städer och storstäder.

a) För *landsbygden och de mindre tätorternas* trafikutövare dominerar transporterna av skolbarn samt sjuka och skadade personer. Taxiuppdrag i traditionell bemärkelse förekommer i relativt ringa omfattning. En på uppdrag av dåvarande 1953 års trafikutredning av förbundet gjord undersökning i Kalmar län, Värmlands län, Västmanlands län och Västerbottens län rörande verksamheten under 1962 gav vid handen, att på landsbygden uppgick de vanliga taxiuppdragen till 32 % och övriga uppdrag — huvudsakligen transporter av sjuka och av skolbarn — till 68 %. I städerna och andra större tätorter däremot var procenttalet 72 respektive 28.

b) I *medelstora städer* utgöres verksamheten i huvudsak av transporter av traditionell beskaffenhet men transporter till och från sjukhus och läkare samt uppdrag för skolväsendet förekommer dock i avsevärd omfattning.

c) I storstäderna utför taxirörelsen till övervägande del uppdrag av traditionell karaktär.

4. Den under senare år synnerligen starka expansionen på privatbilismens område har föranlett en väsentligt minskad trafikfrekvens för den yrkesmässiga personbilstrafiken.

a) Nedgången i köruppdrag för allmänhetens räkning synes procentuellt vara störst på *landsbygden och i mindre tätorter*, vilket kan beläggas av att omkring 1 000 trafiktillstånd återkallats under årsperioden 1952—1961 därstädes.

III. Rationaliseringsverksamhet.

Inom taxinäringen har under en följd av år en rad åtgärder vidtagits för att öka lönsamheten och samtidigt skapa betingelser för att taxibilservicen skall kunna hållas på högsta nivå. Osäkerheten inför framtiden på grund av privatbilismens starka expansion och de tid efter annan återkommande ryktena om väntade förslag rörande uppmjukningar i gällande yrkestrafikförordning även för taxitrafiken, vilket senare skulle undanrycka grunden för en fast utbyggd taxinäring, har främst under de senaste åren försvårat förbundets rationaliseringsarbete.

1. Bland rationaliseringsåtgärderna må nämnas *centralisering* till taxi-stationer med gemensamma beställningskontor, varigenom ökade möjligheter beretts allmänheten att vid alla tider på dygnet snabbt få sina uppdrag utförda, samtidigt som de enskilda trafikutövarna kunnat få en bestämd skillnad mellan arbetstid och fritid.

Riksförbundet ägnar frågan om centralisering och samordning största uppmärksamhet. Det är fullt på det klara med, att frågan skulle behöva övervägas ingående av kommande utredning.

2. Försök med *samtrafik* pågår inom Stockholmsområdet i syfte att utnyttja bilarna på ett mera rationellt sätt och förbättra taxibilservicen — främst att kapa de ibland uppstående trafiktopparna — samt öka lönsamheten för såväl företagare som anställda. Försöken har gett goda resultat. Förbundet arbetar på att få till stånd samtrafik även på andra platser, ett arbete som börjar bära frukt.

3. Taxiservicen har även förbättrats genom införandet av *kommunikationsradio*. Härigenom har det blivit möjligt att med ett mindre antal bilar ombesörja uppdragen, vilket lett till ett effektivare utnyttjande av vagnar och personal. Antalet med taxiradio försedda bilar ökar varje år inte endast i städer och samhällen utan även på rena landsbygden.

4. Flera vägar har prövats för att nedbringa *bränslekostnaderna*. Tyvärr har övergång till *dieseldrift* inte skett i den takt och omfattning, som skulle ha varit önskvärd.

I samarbete med dåvarande Svenska Skifferolje Aktiebolaget genomfördes i början av 1960-talet försök med *motorgasol* som bränsle i ett antal

taxibilar i Örebro och ett par andra städer. Försöken gav positiva resultat, men anskaffning av aggregat för sådan drift upphörde, när beslut fattades om beskattning av motorgasol.

5. Inom förbundet har starka strävanden gjort sig gällande att övergå till mera *ensartad bilmateriel* och till vagntyper, med vilka kan befordras 4—5 passagerare mot tidigare mera allmänt brukade bilar för lägst 6 passagerare, för att åstadkomma förbättrad lönsamhet. Tillgången på för taxi- bruk särskilt lämpliga bilar är emellertid starkt begränsad. Den omständigheten, att taxirörelsen består av ett stort antal enskilda företagare med i regel en bil, motverkar arbetet på att vinna enighet om ett par biltyper. Förhållandet skulle med vissnet ha varit avsevärt gynnsammare, om större företag funnits mera allmänt.

6. I syfte att förbilliga *inköp av drivmedel, reservdelar* och andra förnödenheter har *samköp* organiserats på åtskilliga platser. Genom åtgärder från riksförbundets sida har icke oväsentliga rabatter erhållits vid inköp av taxibilar och reservdelar från vissa generalagenturer, liksom också betydligt utvidgade garantivillkor. Genom en omfattande offertverksamhet och genom skapande av gemensamma serviceanläggningar har driftskostnaderna kunnat nedbringas. Den splittrade företagsformen har även här varit en starkt återhållande faktor.

Ett led i rationaliseringsverksamheten är även arbetet att genom *utbildning* göra taxiföretagarna och deras anställda mera skickade att kunna utföra sina ansvarsfulla uppgifter.

IV. Kompletteringsverksamhet.

Det vikande trafikunderlaget har nödvändiggjort för taxirörelsen att skaffa sig lämplig *kompletteringsverksamhet*. I första hand har förbundet därvid försökt att tillföra medlemmarna sådana trafikuppgifter såsom skolskjutsar, ambulanstransporter liksom andra sjuktransporter, vissa andra stalliga och kommunala transporter, tidningstransporter och ersättnings- trafik. Förbundet har vidare stimulerat medlemmarna att till sig knyta service- och verkstadstjänst.

En närmare redogörelse för omfattningen av dessa transporter m. m. lämnas här nedan.

1. *Skolskjutsar* är för landsbygdens trafikutövare det viktigaste tillskottet. Skolskjutsarna utföres även i betydande omfattning av taxiägarna i mindre städer och andra tätorter.

En 1962 i Östergötlands län utförd undersökning visade att skolskjutsarna för landsbygdens och de mindre tätorternas taxiägare i genomsnitt uppgick till 44,5 % av bruttoinkörssumman.

2. *Sjuktransporter* är sedan gammalt en naturlig del av taxinäringens verksamhet. Sådana transporter utföres i stor utsträckning i de vanliga taxibilarna. Verksamheten har så småningom utvecklats så att åtskilliga bilar, f. n. omkring 1 400, har försetts med särskild bårutrustning. Flertalet av dessa är moderna stationsvagnar. På senare tid har verksamheten ytterligare utbyggts genom anskaffning av ambulanser, f. n. ca 150.

Eftersom det ur såväl ekonomiska som praktiska synpunkter är lämpligt att kombinera taxitrafik med sjuktransporter med specialfordon, har förbundets styrelse ägnat speciell uppmärksamhet däråt. Förbundets ledning har anledning förmoda, att en av orsakerna till att många landsting inlett samarbete med förbundets medlemmar är en önskan från dessas sida att slå vakt om taxirörelsen inom respektive län. Ett annat skäl kan vara, att landstingen i fråga blivit övertygade om, att taxiägarna och deras organisationer har goda förutsättningar att kunna hjälpa allmänheten genom sitt välutvecklade transportnät och genom det goda samarbete, som råder mellan trafikutövarna. Landstingen torde dessutom ha bedömt, att det allmännas kostnader för transporter skulle bli lägre genom att taxirörelsen tog hand om desamma än om transporter ordnades på annat sätt.

3. *Transport av tidningar* utgör på vissa platser ett betydande tillskott.

4. *Ersättningstrafik* med taxibilar i samband med nedläggandet av järnvägs- och busslinjer eller som komplettering av uttunnande busslinjer har ordnats på åtskilliga platser och överväges på andra.

V. För rationalisering nödvändiga strukturförändringar.

Taxinäringens strukturproblem, som är starkt avhängigt av *tillståndsgivningen*, har under de senaste åren ägnats stor uppmärksamhet av förbundet.

Orsaken till att utvecklingen för taxitrafiken gått i ogynnsam riktning anses vara den praxis, som bildats inom taxinäringen vid meddelande av trafiktillstånd, i det att fysisk person konsekvent getts företräde framför juridisk person. Den mycket allmänt hållna formuleringen i yrkestrafikförordningen om »särskilda skäl», som icke på något sätt närmare utvecklas i författningstexten eller i kommentarerna till denna, synes ge utrymme till en godtycklig tolkning. I varje fall har förbundet icke lyckats få någon klarhet i vad som kan innefattas i »särskilda skäl».

Strukturfrågan är ett av problemen inom taxinäringen, som skall utredas av den arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet, som tillsatts med stöd av Kungl. Maj:ts beslut den 11 februari 1965.

Enligt förbundets mening är det nödvändigt, att nu söka sig fram på nya vägar. — — — Det kan bli nödvändigt att skapa en företagsform, inom vilken planeringen kan ske på längre sikt och som ger stora befogenheter åt ledningen. Aktiebolaget synes vara en företagsform som kan lösa dessa problem.