

## Nr 20

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning angående de kommunala trafiknämndernas verksamhet och organisation.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 598 i första kammaren av herr *Sveningsson m. fl.* och nr 729 i andra kammaren av herr *Magnusson* i Tumhult *m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställs »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhänga om utredning ang. de kommunala trafiknämndernas verksamhet och organisation».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas nedan, hänvisa till motionen I:598.

### Gällande bestämmelser

1. Enligt *lagen om trafiknämnder*, som trädde i kraft den 1 januari 1965, skall i varje kommun finnas en trafiknämnd för den befattning med lokala trafikföreskrifter och ärenden angående yrkesmässig trafik varom särskilda bestämmelser meddelas. Ingår delar av samma kommun i olika polisdistrikt skall finnas en trafiknämnd för varje sådan kommundel (§ 1).

Trafiknämnden består av ordförande och ytterligare två ledamöter. Ordförande är polischefen i det polisdistrikt vari kommunen eller kommundelen ingår. Övriga ledamöter väljs av kommunens fullmäktige. För varje sådan ledamot utses minst en suppleant (§ 2).

Valbar till ledamot eller suppleant i trafiknämnd är envar svensk medborgare som är bosatt inom polisdistriktet och har uppnått tjugotre års ålder samt ej är omyndig eller i konkurstillstånd (§ 3).

Trafiknämnden äger, om beslutet är enhälligt, uppdraga åt ordföranden att på nämndens vägnar fatta beslut i visst ärende eller vissa grupper av ärenden, vilkas beskaffenhet skall närmare anges i nämndens beslut. Ärende som ej ankommer på ordföranden må icke avgöras utan att nämnden är fulltalig. Såsom nämndens beslut gäller den mening som biträds av ordföranden och minst en av övriga ledamöter. Vinns ej sådan anslutning för någon mening, skall nämnden med eget yttrande, vari de skilda meningarna anges, hänskjuta frågan till länsstyrelsen för avgörande (§ 8).

2. Enligt 5 § *förordningen den 25 oktober 1940 ang. yrkesmässig automobiltrafik m.m.* gäller att tillstånd att med personbil bedriva beställnings-

trafik för personbefordran meddelas av den trafiknämnd, inom vars verksamhetsområde stationsorten skall förläggas. I övriga fall meddelas trafiktillstånd av länsstyrelsen i det län, varest linjetrafik skall äga rum eller stationsort för beställningstrafik skall förläggas.

3. För polisverksamheten är riket indelat i polisdistrikt. Indelningen har fastställts av Kungl. Maj:t. I princip skulle, enligt de av statsmakterna uppdragna riktlinjerna, varje distrikt byggas upp kring en välbelägen större huvudort och omfatta det område som allmänt graviterar mot huvudorten. Som grund för indelningen skulle läggas den indelning av länen i kommunblock vilken Kungl. Maj:t fastställer. Distrikten skulle i regel göras så stora att polisarbetet inom varje distrikt bereder sysselsättning för en poliskår om minst 20 och helst upp emot 50 man.

I *lagen om polisnämnder* stadgas att i varje polisdistrikt skall finnas en polisnämnd för samråd med polischefen i frågor av mera allmän betydelse för distriktets polisväsende (1 §). Bland de konkreta frågor som nämnderna skall äga befatta sig med nämndes under förarbetena till lagstiftningen polisdistriktsindelningen och polisstyrkornas stationering inom distriktet samt från allmänhetens synpunkter behovet av decentraliserad handläggning av polismyndighetsärenden.

Polisnämnden skall för polischefen framlägga de förslag och eljest anföra de synpunkter nämnden finner påkallade för att inom polisdistriktet främja ett förtroendefullt förhållande mellan polisen och allmänheten (2 §).

Nämnden skall bestå av nio ledamöter och lika antal suppleanter. Ledamöterna och suppleanterna väljs, om polisdistriktet utgörs av högst fem kommuner, av kommunernas fullmäktige och eljest av ombud för de i distriktet ingående kommunerna (3 §).

Beträffande polisnämnds sammanträden och verksamhet i övrigt skall i princip gälla vad som stadgas om kommunens styrelse och övriga nämnder i kommunallagen och, såvitt angår Stockholms polisdistrikt, kommunallagen för Stockholm äga motsvarande tillämpning.

4. Uttager kommun avgift för begagnande av allmän parkeringsplats må enligt *lag om kommunal trafikövervakning* Konungen på framställning av länsstyrelsen förordna, att kommunen skall ombesörja övervakning av efterlevnaden av föreskrifter rörande parkering och annan uppställning samt stannande av fordon.

### Frågans tidigare behandling

I propositionen 1964:176, i vilken Kungl. Maj:t framlade förslag bl.a. till *lagen om trafiknämnder*, uttalade departementschefen bl.a. följande.

De kommunala och polisiära önskemålen om inflytande över utformningen av de lokala trafikföreskrifterna har hittills på ett i stort sett till-

fredsställande sätt kunnat tillgodoses genom ett formlöst samrådsförfarande. Med hänsyn till utvecklingen på stadsplaneringens område och till bilens expansion växer emellertid uppgiften i betydelse och omfattning. Enligt min mening kan man inte nu gå förbi någondera partens krav på ett större inflytande i dessa frågor än vad ett fritt samrådsförfarande kan ge. Många remissorgan har varit inne på denna linje. Några föreslår en lagfäst skyldighet till samråd, andra anser att besvärsrätt eller vetorätt bör tillerkännas den part som inte ges beslutanderätten. För min del finner jag övervägande skäl tala för att, såsom parkeringskommittén föreslagit, ett särskilt organ med representanter för såväl kommun som polis bör tillskapas för ändamålet. En sådan lösning innefattar enligt min uppfattning den bästa förutsättningen för sammanjämkning, i den mån intressemotsättningar uppstår mellan de två parterna. En vetorätt för den icke beslutande parten är också ett alternativ, som ligger nära till hands, men skulle, som justitiiekanslern påpekat, förutsätta ett skriftligen färdigställt förslag från den beslutande myndigheten. Utsikterna till en smidig samförståndslösning måste därigenom antas bli mindre än om förslag framlägges vid en muntlig förhandling. Kan trots förhandlingar enighet inte uppnås mellan de olika intressena förefaller det skäligt, att avgörandet inte lägges i endera partens hand utan direkt ankommer på högre myndighet. Sådana frågor bör därför enligt min mening utan något beslut av den första instansen hänskjutas till länsstyrelsen.

Mot bakgrund av det anförda föreslår jag, att i princip för varje kommun skall inrättas en särskild nämnd, lämpligen kallad trafiknämnd. Ordförande i trafiknämnd bör vara polischefen i orten och för vederbörande kommun bör lämpligen väljas två representanter, som är väl förtrogna med de lokala förhållandena i fråga om samhällsplanering och trafikreglering. Domstolskommitténs tanke, att ordningen för den lokala trafikregleringen bör vara enhetlig för stad och landsbygd finner jag riktig. En riktlinje för den nya indelningen av riket i polisdistrikt har varit att så långt möjligt till ett distrikt sammanföra områden — oberoende av om de ingår i stad eller landsbygd — vilka av ekonomiska, kommunikationstekniska och andra skäl naturligen hör samman. Polischefens befattning med trafikregleringen inom hela distriktet ger goda förutsättningar för en önskvärd enhetlighet samtidigt som genom kommunrepresentanterna den ofta nödvändiga mer utpräglad lokala anknytningen erhålles.

I fråga om valbarhet uttalades i propositionen att den som väljs skall vara bosatt inom polisdistriktet (§ 3). Anknyts bostadskravet på detta sätt till distriktet och ej till kommunen, öppnas möjligheten för samma person att tjänstgöra i flera trafiknämnder inom distriktet. Det framhölls särskilt att för mindre kommuner eller kommuner med särskilda förutsättningar för en samordnad trafikplanering torde en gemensam trafiknämnd i många fall vara att rekommendera.

I anledning av propositionen och i ämnet väckta motioner anförde tredje lagutskottet i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 44 år 1964 bl.a. följande.

Av den föregående redogörelsen framgår att frågan om en lämplig nyordning på förevarande område varit föremål för delade meningar. Å ena

sidan har i anslutning till vad stadsdomstolsutredningen anfört särskilt från kommunalt håll hävdats att stadsbyggnads- och trafikpolitiska synpunkter på sätt motionärerna nu gör gällande bör leda till att bestämmanderätten tillägges kommunerna med besvär- eller yttranderätt för polismyndigheten. Å andra sidan har från flera håll i överensstämmelse med domstolskommitténs förslag framhållits de lokala föreskrifternas betydelse från ordnings- och säkerhetssynpunkt, till följd varav bestämmanderätten ansetts bära ankomma på polismyndigheten. I likhet med departementschefen finner utskottet att ingendera partens krav på ett reellt inflytande i dessa frågor kan förbigås. Såsom departementschefen framhållit, får tillskapandet för ändamålet av ett särskilt organ med representanter för såväl kommun som polis anses innebära en lösning som ger den bästa förutsättningen för sammanjämkning, i den mån intressemötsättningar uppstår mellan de två parterna. Utskottet tillstyrker därför att trafiknämnder inrättas i enlighet med departementschefens förslag. Beträffande beslutanderätten vill utskottet till en början erinra om att avgörandet beträffande lokala trafikföreskrifter f. n. är fördelat mellan länsstyrelse och poliskammare, magistrat eller kommunalborgmästare, vilka samtliga i princip har en i förhållande till kommunen fri och oavhängig ställning. Visserligen kan kommunerna med avseende på de mera kommunalt förankrade magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna anses i växlande grad ha haft visst inflytande. Trots detta förhållande innebär förslaget allmänt sett ökad insyn och medverkan i avgörandet för kommunens del. Det torde kunna förväntas att enighet mellan polischefen, å ena, samt de kommunala representanterna, å andra sidan, i allmänhet kommer att kunna vinnas. På grund av det anförda avstyrker utskottet den av motionärerna förordade ändringen i beslutsreglerna.

Vad beträffar ett i motioner ifrågasatt samrådsförfarande mellan olika trafiknämnder uttalade utskottet vidare.

Eftersom verkningarna av en lokal trafikföreskrift ofta sträcker sig över kommunens gränser, är det enligt utskottets mening angeläget att samråd mellan trafiknämnderna äger rum i erforderlig omfattning. Att lagstifta i ämnet framstår likväl för utskottet som mindre lämpligt med hänsyn särskilt till ärendenas skiftande beskaffenhet. Utskottet vill också framhålla att polischefen, då fråga är om större polisdistrikt omfattande flera kommuner, i sin egenskap av ordförande i samtliga nämnder inom distriktet kan sörja för viss samordning.

### Utskottet

Enligt den fr. o. m. den 1 januari 1965 gällande lagen om trafiknämnder skall både i stad och på landsbygd såväl den lokala trafikregleringen som tillståndsgivningen i fråga om drosktrafiken ankomma på särskilt inrättade trafiknämnder. I princip skall för varje kommun finnas en sådan nämnd. Ingår delar av samma kommuner i olika polisdistrikt skall dock finnas en trafiknämnd för varje sådan kommunedel. Nämnden skall bestå av polischefen i orten som ordförande och två av kommunen valda ledamöter. Som nämndens beslut gäller den mening som biträds av ordföranden och minst

en av kommunens representanter. Kan sådan enighet ej uppnås skall ärendet hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande.

Motionärerna framhåller nu att flertalet i trafiknämnd förekommande ärenden beträffande yrkesmässig trafik regelmässigt inte berör bara en kommun utan vanligen en större region, exempelvis ett kommunblock eller ett polisdistrikt. Polischefen i distriktet får såsom ordförande i de olika berörda nämnderna på så sätt hålla sammanträden med dessa vid skilda tillfällen i samma frågor. Motionärerna anser att en förenkling i detta avseende kunde åstadkommas genom att nämndernas antal nedbringades till ett antal motsvarande kommunblocken eller i vissa fall möjligen polisdistriktet. Med hänsyn till det ringa antal ärenden trafiknämnderna handlägger ifrågasätter motionärerna vidare om icke nämnderna skulle kunna förena sin verksamhet med polisenämnderna. En på sådant sätt organiserad nämnd skulle enligt motionärerna få mer tyngd över sin verksamhet. Slutligen hävdas att bestämmelserna om beslutsfattande bör bringas i överensstämmelse med vad som gäller för kommuns styrelse och andra kommunala nämnder.

Vid behandlingen år 1964 av propositionen med förslag till bl. a. lagen om trafiknämnder uttalade riksdagen som angeläget att samråd mellan trafiknämnderna borde äga rum i erforderlig omfattning. Därvid framhölls att polischefen, då fråga är om polisdistrikt omfattande flera kommuner, i sin egenskap av ordförande i samtliga nämnder inom distriktet kan sörja för viss samordning. Sådan samordning kan emellertid även komma till stånd på annat sätt. Enligt nyssnämnda lag finns nämligen möjlighet för att samma person, eftersom bostadskravet i fråga om valbarhet är knutet till polisdistriktet och inte till kommunen, utses som ledamot i flera trafiknämnder inom distriktet. Där så anses lämpligt kan flera nämnder få samma ledamöter. I den proposition, som låg till grund för trafiknämndslagen, uttalades också att det kunde för mindre kommuner eller kommuner med särskilda förutsättningar för en samordnad trafikplanering vara lämpligt med en gemensam trafiknämnd. I den mån sammanslagning av kommuner inom kommunblocken kommer till stånd vidgas vidare områdena för trafiknämnderna. Å andra sidan har de flesta ärenden som en trafiknämnd handlägger, framför allt frågor rörande trafikföreskrifter, sådan lokal anknytning att det för mången kommun ter sig naturligt och mest ändamålsenligt att den har en egen trafiknämnd. Emellertid har endast något mer än ett år förflutit sedan förevarande lag trädde i kraft. Tillräckliga erfarenheter att lägga till grund för ett ställningstagande i fråga om trafiknämndernas verksamhetsområden har därför ännu inte vunnits. Motionerna i denna del, liksom det aktualiserade förslaget om sammanslagning av trafiknämnden med polisenämnden, bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vad härefter gäller frågan om beslutanderätten så vill utskottet erinra om att avgörandet beträffande lokala trafikföreskrifter tidigare var fördelat mellan länsstyrelse och poliskammare, magistrat eller komunalborg-

mästare och att tillstånd att med personbil stationerad i stad bedriva beställningstrafik för personbefordran meddelades av polismyndigheten i staden. Alla dessa myndigheter hade i princip en i förhållande till kommunen fri och oavhängig ställning. Mot bakgrund härav torde som riksdagen uttalade år 1964 den nya lagen om trafiknämnder innebära en ökad insyn och medverkan i avgörandet av de nämnda frågorna för kommunens del. Riksdagen ansåg sig också kunna förvänta att enighet mellan polischefen och de kommunala representanterna skulle i allmänhet kunna vinnas. Motionärerna har ej heller pekat på förekomsten av några med förevarande regler förenade praktiska olägenheter. Såsom ovan anförts torde emellertid någon nämnvärd erfarenhet ej ha vunnits beträffande tillämpningen av bestämmelserna i berörda lag. Vid sådant förhållande anser utskottet något riksdagens uttalande ej heller i denna del vara påkallat.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,  
att förevarande motioner, I:598 och II:729, icke måtte  
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 mars 1966

På tredje lagutskottets vägnar:  
ERIK ALEXANDERSON

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Alexanderson, Svante Kristiansson, Ebbe Ohlsson\*, Erik Jansson, Nils-Eric Gustafsson\*, Åkesson, Wirmark och Torsten Hansson;

från andra kammaren: herrar Levin, Nyberg, fru Torbrink, herrar Grebäck, Persson i Tandö, Svenning, Hamrin i Kalmar och Bengtson i Solna.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.