

## Yttrande över motioner i Riksdagen angående beviljande av linjetrafiktillstånd med bussar.<sup>1</sup>

### Till

### *Riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott.*

Genom remiss den 1 innevarande mars månad har utskottet berett Svenska Spårvägsföreningen tillfälle att före den 1 april 1933 avgiva yttrandet över en av herr Nilsson i Göteborg m. fl. väckt motion nr 308<sup>1</sup> angående beredande åt kommunal förvaltningsmyndighet i stad av ett avgörande inflytande vid beviljandet av tillstånd till linjetrafik inom staden planlagda område.

Sedan de olika till föreningen anslutna trafikföretagen blivit över motionen hörda, får föreningen härmed avgiva följande yttrande.

Föreningen, som är av den uppfattning, att den yrkesmässiga motorfordonstrafiken såsom hittills endast skall få utövas efter därtill av offentlig myndighet lämnat tillstånd, hävdar, att dylika tillstånd icke skola lämnas utan att vederbörande stads och större samhälls förvaltningsmyndighet beredes tillfälle yttra sig över varje ansökan om tillstånd till linjetrafik inom kommunens eget område. Kännedomen om de rent lokala förhållandena på en plats, av stort värde för ett rätt bedömande av dessa frågor, måste nämligen anses större inom kommunerna själva än hos vederbörande länsstyrelse, speciellt i fall, då ifrågasatt linjetrafik ej berör residensstaden eller dess närmaste omnejd.

I berörda avseende ger nu gällande motorfordonsförordning ej klara direktiv, då bestämmelserna i denna förordnings § 27 lämna åt vederbörande länsstyrelse såsom tillståndsgivande myndighet att efter gottfinnande avgöra huruvida ansökningsärende skall anses angå kommunen såsom sådan. Av 1932 års trafikutrednings senaste betänkande såväl som av de ingångna svaren från föreningens medlemmar framgår tydligt, att praxis härvidlag är synnerligen olika. För vinnande av enhetligt behandlingssätt över hela landet av dessa frågor synes det för eningen högeligen påkallat antingen att motorfordonsförordningen ändras i enlighet med vår här ovan hävdade åsikt eller ock att nödiga direktiv lämnas härom åt samtliga länsstyrelser.

Föreningens medlemmar äro härom ense.

Däremot råder olika uppfattning bland medlemmarna i fråga om motionärernas fordran på att ej blott rådgivande utan även *avgörande*

<sup>1</sup> Se sid. 29.

inflytande skall i viss utsträckning beredas åt den kommunala förvaltningsmyndigheten vid beviljandet av linjetrafiktillstånd.

Ehuru motionärerna härvid inskränkt sig att påfordra dylik kommunal bestämmanderätt endast i avseende å linjetrafik inom *stadsplanlagda* område, hava fyra av föreningens 18 medlemmar bestämt avstyrkt åtgärder i dylik riktning. Härvid har framhållits, att koncessionsförfarandet bör föregås av möjligast allsidiga och objektiva prövning och att i många fall en kommun, som själv eller genom eget företag driver linjetrafikrörelse, lättare anlägger trängre syn på kommunikationsspörsmålen än nödig hänsyn till angränsande kommuner och redan bestående trafikföretag kräver. Denna minoritet, representerad av fyra lokalbaneföretag, har dock icke något att erinra mot, att stad beredes avgörande inflytande — givetvis utan inskränkning i gällande besvärsrätt — å beviljande av linjetrafiktillstånd, som endast berör stadens eget område.

Föreningens majoritet, däribland landets samtliga egentliga spårvägsföretag, av vilka de flesta i en eller annan form jämväl driva omnibussrörelse, anser emellertid, att denna kommunala bestämmanderätt icke begränsas enbart till trafikillstånd å linjer, belägna helt inom stadsområde, utan att stadens bestämmanderätt skall omfatta all linjetrafik, som berör staden. Härvid skall givetvis bestämmanderätten endast omfatta den del av en ifrågasatt linje, som faller inom stadsområdet. Detta bör enligt föreningens åsikt gälla hela området inom stadsgränsen och icke blott, såsom motionärerna ifrågasätta, det *planlagda* området. Från vissa föreningsmedlemmar har emellertid framhållits, att länsstyrelses rätt att avgöra dessa frågor möjligen endast borde så till vida inskränkas att *tillstånd* ej skall kunna lämnas utan medgivande från den kommunala förvaltningsmyndigheten, d. v. s. rätten att *avslå* framställningar borde sålunda fortfarande vara förbehållen den statliga myndigheten.

Då den av motionärerna ifrågasatta utredningen endast kan gagna utvecklingen å dessa viktiga samhällsliga områden, får föreningen så sammanfatta sin ställning i denna fråga, att föreningen tillstyrker, att utredningen kommer till stånd och att härvid de av motionärerna framförda synpunkterna tagas under noggrann omprövning.

Föreningen vill samtidigt uttala önskvärdheten av att föreningen vid en eventuell utredning blir satt i tillfälle att mer ingående uttala sig i dessa frågor, så att de inom föreningen företrädde olika synpunkterna må kunna vinna vederbörligt beaktande.

Stockholm den 30 mars 1933.

SVENSKA SPÅRVÄGSFÖRENINGEN.

GÖSTA HELLGREN.

Wilh. Augustinsson.

## Motion nr 308<sup>1</sup>

*i riksdagens andra kammare av herr Nilsson i Göteborg m. fl., om beredande åt kommunal förvaltningsmyndighet i stad av ett avgörande inflytande vid beviljandet av tillstånd till linjetrafik inom stadens planlagda område.*

I Kungl. Maj:ts motorfordonsförordning och vägtrafikstadga av den 20 juni 1930 lämnas i § 24 stadganden rörande trafiktillstånd för motorfordonstrafik. De olika slagen av trafiktillstånd skola enligt dessa stadganden meddelas av vederbörande länsstyrelse förutom i ett fall, nämligen då det är fråga om annan yrkesmässig trafik inom viss stad än linjetrafik, i vilket fall tillståndet lämnas av polismyndigheten i staden. Ehuru de kommunala förvaltningsmyndigheterna ofta äro på det närmaste berörda och i sina uppgifter beroende av dessa trafiktillstånd, framför allt i fråga om linjetrafik, som bedrivs uteslutande inom stads planlagda område, hava dessa myndigheter icke tillerkänts något nämnvärt inflytande på tillståndsgivningen. Det finnes ingensstädes uttryckligen stadgat, att länsstyrelse över ansökan om tillstånd till linjetrafik å stads gator skall höra vederbörande stadsfullmäktige, än mindre att stadsfullmäktiges medgivande erfordras för att anordna sådan trafik.

Detta kan medföra allvarlig olägenhet, även av ekonomisk innebörd, för vederbörande samhälle, särskilt i de fall då stad bedriver linjetrafik å gatorna inom sitt planlagda område genom eget trafikverk, med vilket nya av länsstyrelsen koncessionerade privata företag lätt råka i konkurrensförhållande. Det är den oerhört hastiga utvecklingen av motorfordonstrafiken, som även här spelar in. Den ringa kostnad, som är förbunden med öppnandet av en omnibuslinje, jämfört med anläggning av en ny spårvägslinje eller utsträckning av en förutvarande sådan, föranleder enskilda att söka tillstånd till omnibustrafik inom områden, som mer eller mindre sammanfalla med områdena för de kommunala trafikverkens spårvägs- och omnibuslinjer. Icke sällan söker vederbörande stöd för sin framställning om trafiktillstånd hos invånarna i den eller de stadsdelar, där han ämnar upprätta sin trafiklinje och låter framställningen åtföljas av en petition. Den koncessionsbeviljande myndigheten anser sig kanske böra taga hänsyn till opinionsyttringen, som vanligen anordnats av den sökande och ingalunda alltid har sin grund i ett tillräckligt dokumenterat behov av ökade kommunikationer. I vissa fall har det kommunala trafikverket sett sig nödsakat att på ett alltför tidigt stadium även kasta in en koncessionsansökan, för att icke lämna konkurrenten ensam på tävlingsbanan.

Chefen för Göteborgs spårvägar, direktören C. A. Reutersvärd, har i ett uttalande till pressen framhållit, att kommunikationsmedel i stad, i vad de utgöras av spårvägar och omnibusar, principiellt sett böra skötas av ett företag för att målet: bästa möjliga drift till lägsta möjliga pris, skall kunna

<sup>1</sup> Likalydande motion i Första Kammaren av herr Rosén i Göteborg m. fl. [Nr 157/1933].

uppnås. Det kan ske antingen genom ett kommunalt företag eller genom ett privat sådant, som erhåller koncession av staden på vissa villkor särskilt beträffande taxan. Det senare måste anses uteslutet i Göteborg, där man redan har ett stort och för ändamålet lämpat kommunalt verk, nämligen spårvägarna. Det är alltså spårvägarna, fortsätter herr Reutersvärd hänsyftande på vid tillfället aktuella förhållanden i sagda stad, som uppdraget att sörja för ifrågavarande kommunikationer bör lämnas åt. Undantag kan givetvis göras från denna regel, men detta kan utan våda ske endast i ringa omfattning.

Så långt direktör Reutersvärd. Och all erfarenhet från in- och utländsk linjetrafik på stadsgator ger honom rätt. Den våda han avser består givetvis dels i konkurrensen, genom vilken trafikföretagens bärighet och utvecklingsmöjligheter förringas till ogagn för stadens invånare, dels den alltid hägrande möjligheten att det större eller största av de konkurrerande företagen, i allmänhet det kommunala, nödgas att för dryga pengar inlösa övriga företag för att möjliggöra ett rationellt ordnande av trafiken. De tillfälliga fördelar en stads eller stadsdels invånare kunna erhålla genom en omnibuslinje utanför och eventuellt i konkurrens med det allmänna trafikverket kommer staden och dess skattebetalande invånare att med tiden dyrt få betala, i den ena eller andra formen. Det kan bli i form av dyrare resor eller försämrade kommunikationer eller ökade skatter.

Utan att vilja föregripa den utredning som här skall föreslås, vilja under-tecknade framhålla såsom en utväg att undkomma eller förminska här berörda olägenheter, att motorfordonsförordningens § 24 kompletteras med en bestämmelse, som inrymmer åt den kommunala förvaltande myndigheten, i varje fall i städer med större territoriell utsträckning, nödigt inflytande på beviljandet av rättigheter till utövande av linjetrafik inom kommunens planlagda område. Om det icke låter sig göra att överflytta befogenheten i fråga på stadsfullmäktige torde det i alla händelser böra stadgas, att sådant trafik-tillstånd icke hör beviljas utan stadsfullmäktiges medgivande. På grund av vad ovan framhållits hemställa undertecknade,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, i samband med 1932 års trafikutredning eller annorledes, av frågan om och på vad sätt ett avgörande inflytande måtte beredas den kommunala förvaltningsmyndigheten i stad vid beviljandet av tillstånd till linjetrafik inom stadens planlagda område.