

# NOTISAVDELNING

## Yttrande över 1939 års högertrafikkommittés betänkande (SOU 1940: 30):

### *Till Konungen.*

Genom remiss av den 16 december 1940 har Eders Kungl. Maj:t berett Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen tillfälle att före den 25 innevarande januari månad inkomma med yttrande över 1939 års högertrafikkommittés betänkande av den 3 december 1940.

I frågan om högertrafikens införande i vårt land har föreningen tidigare yttrat sig.

I underdånigt yttrande av den 22 oktober 1929 med anledning av dåvarande förslag till ny motorfordonsförordning och vägtrafikstadga framhöll föreningen sålunda, att införandet av högertrafik vore i och för sig endast av betydelse för den icke reguljära trafiken. En övergång till högertrafik vore icke påkallad ur spårvägs- och bussynpunkt, och kostnaderna för en sådan övergång borde icke i någon mån påläggas trafikföretagen.

Med anledning av 1934 års vägtrafiksakkunnigas betänkande av den 20 maj 1935 med bland annat förslag till ny vägtrafikstadga avgav föreningen i underdånig skrivelse den 30 september 1935 begärt yttrande. Häri hänvisade föreningen till sitt tidigare yttrande och erinrade om att, därest av andra skäl än rent spårvägs- och busstekniska en omläggning till högertrafik ansåges erforderlig, vore det ofrånkomligt, att trafikriktningen jämväl ändrades för spårvagnar och bussar. I avseende å kostnaderna för reformens genomförande hävdade föreningen, att trafikföretagen helt borde befrias från deltagande i dessa kostnader.

Med hänvisning till dessa tidigare avgivna yttranden i denna fråga framhålles ånyo, att ur linjetrafikens egen synpunkt fortfarande inga skäl föreligga för övergång till högertrafik. Av allt att döma synes det emellertid nödvändigt räkna med att högertrafiken förr eller senare införas i vårt land. Föreningen anser fortfarande, att i princip inga kostnader för denna reforms genomförande böra bestridas av trafikföretagen, men finner på de av kommittén anförda skälen rimligt, att företagen få vidkännas den mindre del av kostnaderna, som i betänkandet föreslagits.

Vid nybeställningar av rullande materiel för bussdrift har också i stor utsträckning hänsyn tagits till att högertrafik inom icke alltför avlägsen framtid kommer till stånd, i det att bussarna byggas så, att de med minsta möjliga kostnader kunna omändras för högertrafik. Med hänsyn härtill och till fortsatta nybeställningar är det angeläget att ett snart avgörande rörande reformens genomförande kommer till stånd, enär eljest en onödig fördyring av anskaffningskostnaderna uppstår.

Utan att närmare ingå på betänkandets detaljer vill föreningen dock framhålla följande synpunkter.

Kostnaderna för bussarnas ombyggnad synas vara för lågt beräknade utan hänsynstagande till eventuellt inträdande stegringar i material- och arbetskostnader. Härtill kommer att i betänkandet icke tillräcklig hänsyn tagits till förluster genom driftavbrott eller driftinskränkning under ombyggnadstiden. I avseende å värdering av kostnaderna i samband med ombyggnadsarbetena hävdar föreningen att de verkliga kostnaderna läggas till grund för utbetalande av de statliga bidragen. att dessa ärenden handläggas enhetligt och med erforderlig sakkunskap under central myndighets överinseende. att råd och anvisningar härför utgivnas samt att möjlighet förefinnes att bringa av värderingsman företagen åtgärd under prövning av högre myndighet.

Som ett led i kostnadernas nedbringande och till underlättande av omändringsarbetenas genomförande såsom beredskapsarbete synes lämpligt att på linjer, som upprätthålla trafik å svagt trafikerade vägar, dispens under viss tid före och efter omlägningsdagen lämnas i syfte att möjliggöra användandet före omlägningsdagen av buss, som redan ombyggt för högertrafik och efter omlägningsdagen av buss, vars ombyggnad ännu ej medhunnits.

I avseende å årstiden för reformens genomförande biträder föreningen kommitténs förslag att omläggningen bör ske i juni månad.

Till slut vill föreningen framhålla nödvändigheten av att tiden mellan beslut i frågan och trafikomlägningsdagen icke väljes alltför kort — vilket även av kommittén poängterats — för att därigenom erforderliga ombyggnadsarbeten och förberedelser i övrigt icke måtte bli alltför forcerade. Den av kommittén föreslagna övergångstiden av 2 år synes föreningen vara lämplig under förutsättning att verkstäderna ha möjlighet att medhinna erforderliga nybyggnads- och ombyggnadsarbeten.

Såsom av det ovanstående framgår, har föreningen den uppfattningen, att högertrafiken förr eller senare kommer att införas även i Sverige. Med denna inställning till frågan och då ett uppskjutande av beslutet endast kommer att fördyra omläggningen, hemställer föreningen, att frågan bringas till ett snart avgörande.

Underdånigst

SVENSKA SPÄRVÄGS-,  
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

C. A. Reuterswärd.

Wilh. Augustinsson.

Stockholm den 21 januari 1941.

## Skrivelse angående lägre skatt för trådbussar: <sup>1</sup>

*Till Konungen.*

Sedan numera tilldelning av flytande importerat motorbränsle upphört för landets trafikföretag i såväl kommunal som enskild ägo, ha dessa i stor utsträckning måst övergå till drift med inhemskt bränsle, i främsta rummet generatorgas eller s. k. gengas. Övergången till gengasdrift har genom statliga åtgärder av skilda slag underlättats. På ett verksamt sätt har därvid den intill den första nästkommande juli gällande skattelindringen för gengasdrivna fordon bidragit till den omfattande omläggning till gengasdrift, som särskilt inom person- och lasttrafiken varit för landet nödvändig under nu rådande förhållanden på motorbränslemarknaden. Den på relativt kort tid kraftigt ökade gengasdriften har dock medfört väsentliga prisstegringar å ved och träkol, vilka jämte de med gengasdriften förknippade höga underhållskostnaderna bidragit till en avsevärd fördyring av driftkostnaderna.

Vidare ha även andra inhemska drivmedel kommit till användning, av vilka den elektriska energien bör nämnas i första rummet.

I avsikt att så mycket som möjligt stimulera anskaffandet av elektriska ackumulatorfordon har Statens Bränslekommission i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t föreslagit, att halv fordonsskatt måtte utgå för dylika fordon i likhet med gällande skattenormer för gengasdrivna fordon, varjämte införseltullarna för ackumulatorfordon och reservdelar till dessa föreslagits bli borttagna. I kommissionens skrivelse framhölls bl. a., att ackumulatorfordon på grund av sin ringa aktionsradie i stort sett vore hänvisade till större samhällen och sålunda icke lämpade sig för långa landsvägskörningar.

Enahanda är förhållandet i fråga om trådbussar, vilka först under förlidet år satts i trafik i vårt land.

Trådbussarna utgöra ett lämpligt trafikmedel på grund av snabbhet och smidighet i trafiken, varjämte de utnyttja en av vårt lands viktigaste krafttillgångar, den elektriska energien.

Trådbussdriftens införande måste anses utgöra ett beredskapsarbete av samma art som järnvägs elektrifieringen. Införandet av denna driftform kan baseras på inhemsk industri men erfordrar betydande kapitalinvesteringar.

Trådbussarna äro bundna till linjesträckor, där för dessa fordon särskilt byggd elektrisk luftledning anlagts. Med hänsyn till utnyttjandet av denna luftledningsanläggning äro trådbussar hänvisade till gator eller vägar, där tillräcklig trafikfrekvens kan erhållas, vilket torde

<sup>1</sup>) Kungl. Maj:t har den 21 februari 1941 i skrivelse till Statens Bränslekommission meddelat, att föreningens framställning, liksom övriga framställningar i saken, icke skulle föranleda någon åtgärd.

komma att inskränka trådbussarnas användningsområde till större samhällen. Härigenom komma dessa att i huvudsak framgå å gator och vägar, för vilkas underhåll, enligt under senare år tillämpade fördelningsnormer, inga bilskattemedel utgå.

Med hänvisning till vad ovan anförts och för att underlätta övergången till trådbussdrift, får Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbane-föreningen härmed i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att halv fordonsskatt må utgå för elektriskt drivna bussar, även trådbussar.

Underdånigst

SVENSKA SPÅRVÄGS-,  
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

*C. A. Reuterswärd.*

*Wilh. Augustinsson.*

Stockholm den 21 januari 1941.

---

## Skrivelse angående samarbete med statens biltrafiknämnd:

*Till*

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.*

Enligt förordningen av den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall det ankomma på en central myndighet — statens biltrafiknämnd — att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken.

Den 28 november 1940 hava Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningens ordförande och vice ordförande hos Herr Statsrådet framlagt föreningens synpunkter i denna fråga och härvid överlämnat en samma dag daterad promemoria.

Föreningen representerar samtliga spårvägsföretag i landet och ett flertal större trafikföretag med enbart bussdrift, vilka sammanlagt ha en busspark av över 1 000agnar.

Under åberopande av nämnda till Herr Statsrådet överlämnade promemoria vill föreningen framhålla sin önskan att ställa sig till förfogande för att underlätta behandlingen av de ärenden rörande ett rationellt transportväsens handhavande, som komma att anförtros åt biltrafiknämnden.

Då det, för att fylla detta syfte, är av yttersta vikt, att föreningen, såsom representant för landets samtliga spårvägsföretag och största kommunala och enskilda bussföretag, gives tillfälle att kommunicera med biltrafiknämnden, får föreningen härmed vördsamt hemställa, att Herr Statsrådet ville föranstalta därom, att i de närmare föreskrifter, som beträffande biltrafiknämndens verksamhet komma att meddelas av Kungl. Maj:t, samråd mellan nämnden och föreningen möjliggöres.

Föreningens ordförande är direktören C. A. Reuterswärd, Göteborgs Spårvägar, och vice ordförande är direktören E. Hultman, Malmö Stads Spårvägar. Styrelsens sammansättning i övrigt framgår av bifogade förteckning.

Sekretariatets adress är Tegnérgatan 2 A, 1 tr., Stockholm 19. Telefon: namnanrop »Spårvägen» och 33 03 08.

Förteckning över föreningens ordinarie och passiva medlemmar biläggas.

Stockholm den 10 februari 1941.

SVENSKA SPÅRVÄGS-,  
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

*C. A. Reuterswärd.*

*Wilh. Augustinsson.*

## Yttrande över förslag om införande av körlicenser för motorfordon:

*Till Konungen.*

Genom remiss av den 27 februari 1941 har Eders Kungl. Maj:t berett Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen tillfälle att senast den 15 mars 1941 avgiva utlåtande över en av statens industrikommission, statens bränslekommission och statens trafikkommission den 10 februari 1941 gemensamt avgiven skrivelse angående förbud att använda vissa motorfordon utan särskilt tillstånd.

I en den 8 mars 1941 dagtecknad promemoria, som med skrivelse från folkhushållningsdepartementet samma dag överlämnats till föreningen, har statens industrikommission sedermera lämnat vissa förklarande meddelanden och erinringar beträffande kommissionernas hemställan.

Ifrågavarande framställning har i första hand föranletts av den begränsade tillgången på smörjolja och gummiringar, för vilka förnödenheter en återfyllnad av förråden för närvarande möter stora svårigheter. Genom en begränsning av åtgången på bränsle för gengasdriften skulle därjämte en viss lätnad på andra områden av bränslemarknaden åstadkommas. Med hänsyn bl. a. till dessa frågor vore det nödvändigt, att förbrukningen av bilförnödenheter av olika slag hålles inom ramen för den rena nyttotrafikens behov.

I avsikt att reglera det antal bilar, motorecyklar och motorbåtar, som skola få användas i trafik, ha kommissionerna sålunda föreslagit, att för varje dylikt fordon särskilt tillstånd (*körlicens*) utfärdas, utan vilken framförandet av fordonet — med vissa närmare angivna undantag — skulle helt förbjudas. Dylika körlicenser skulle därvid generellt införas, d. v. s. icke blott för nytillkommande fordon utan jämväl för nu igång varande fordon samt utfärdas av trafikkommissionen eller å dess vägnar.

Föreningen, som representerar — förutom samtliga spårvägsföretag i hela landet — de flesta större kommunala och enskilda busstrafikföretag, får härmed i underdånighet anföra följande synpunkter rörande denna fråga.

De motorfordon, som tillhöra föreningens ordinarie medlemmar, nyttjas i linje- och annan s. k. lokaltrafik. Särskilt under nu rådande förhållanden äro de av ovärderlig nytta för att tillgodose respektive orters trafikbehov. Genom betydande kapitalinvesteringar ha i stor utsträckning ombyggnad av vagnparkerna till gengasdrift ägt rum. Den trafik, som f. n. upprätthålles med dessa till gengasdrift ombyggda vagnar, är oundgängligen nödvändig och någon minskning i de nu igång varande vagnarnas antal torde icke vara möjlig. För den nuvarande busstrafiken torde med hänsyn härtill särskilda körlicenser icke erfordras.

Genom de koncessionsbeviljande myndigheterna — överståthållar-  
 ämbetet och länsstyrelserna — ernås därjämte redan utan dylika licen-  
 ser erforderlig tillsyn över behövligheten av våra föreningsmedlem-  
 mars trafik. Då dessa myndigheter måste anses vara mest kompetenta  
 att var och en inom sitt område avväga den rent lokala fördelningen  
 mellan de olika trafikintressena, synes det oss både olämpligt och  
 opraktiskt att fråntaga dem den avgörande rätten att bevilja trafik-  
 tillstånden. Införes »körlicens» bör fördenskull dylik — åtminstone i  
 avseende å linjetrafiken — beviljas av nyss angivna myndigheter och  
 icke, såsom i kommissionernas skrivelse föreslås, av trafikkommis-  
 sionen, allra helst därest denna kommission skulle få befogenhet att  
 överlåta sin beslutanderätt å t. ex. personliga ombud i respektive orter,  
 vilket synes hava förutsatts i § 3, första stycket, av skrivelsen bilagt  
 förslag till förordning i saken (»... eller å dess vägnar.»).

Givetvis har föreningen intet att erinra mot en sådan ordning, att  
 trafikkommissionen eller annat statligt krisorgan skall höras i ärenden  
 av nu ifrågavarande slag eller få rätt att härutinnan lämna den licens-  
 utfärdande myndigheten allmänna direktiv. Detta torde under alla om-  
 ständigheter — på grund av rådande varubrist — vara tillräddigt i av-  
 seende å nytillkommande trafik.

Föreningen, som givetvis inser nödvändigheten av att vissa restriktions-  
 åtgärder vidtagas av statsmakterna under krissituationer, anser sig  
 sålunda icke kunna tillstyrka förslaget om införande av körlicenser  
 beträffande den av dess medlemmar bedrivna busstrafiken, enär dylika  
 synas vara helt obehövlige, med hänsyn till att erforderlig kontroll över  
 denna trafik redan förut finnes genom de koncessionsbeviljande myn-  
 digheterna. Därest det på grund av försörjningen med smörjolja, gum-  
 mi och dylikt är eller blir oundgängligen nödvändigt att tillgripa än  
 mer restriktiva åtgärder även beträffande nyttotrafiken, torde dessa  
 myndigheter bäst vara ägnade att bedöma var och i vilken omfattning  
 dylika åtgärder böra vidtagas.

Föreningen förutsätter, att, i den skärpta situation av bristande varu-  
 tillförsel, som uppenbarligen inträtt, allt gjorts och göres från stats-  
 makternas sida för att inom landet söka frambringa ersättningsmedel  
 för förnödenheter, som tidigare importerats. Speciellt i avseende å möj-  
 ligheterna för inhemsk framställning av smörjolja och syntetiskt gum-  
 mi äro snara åtgärder av utomordentlig vikt för landets transportväsen.

Underdånigst

SVENSKA SPÅRVÄGS-,  
 BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

*C. A. Reuterswärd.*

*Wilh. Augustinsson.*

Stockholm den 14 mars 1941.

## Utlåtande angående bestämmelser för yrkesmässig biltrafik.

### *Till Statens Biltrafiknämnd.*

Genom remiss av den 7 oktober 1941 har Statens Biltrafiknämnd lämnat Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen tillfälle att före den 15 november 1941 avgiva utlåtande över ett av länsstyrelsen i Skaraborgs län uppgjort förslag till särskilda bestämmelser beträffande den yrkesmässiga biltrafiken i länet.

Föreningen får i ärendet anföra följande.

Det synes oss synnerligen angeläget, att för hela riket enhetliga bestämmelser för yrkesmässig biltrafik komma till stånd. För de olika länen erfordras särskilda bestämmelser endast i avseende å ev. förekommande speciella lokala förhållanden inom länet.

I konsekvens härmed finner föreningen det önskvärt, att nya bestämmelser icke nu utfärdas av enskilda länsstyrelser utan att i stället bestämmelser för hela riket snarast utarbetas och fastställas.

Därest det dock skulle anses erforderligt, att länsstyrelsen i Skaraborgs län fastställer nya bestämmelser beträffande den yrkesmässiga biltrafiken inom det egna länet, anser föreningen, att dessa bestämmelser böra givas en sådan utformning och omfattning, att de erhålla en allmängiltig karaktär och icke väsentligt avvika från bestämmelserna inom andra län.

Med anledning härav önskar föreningen göra följande erinringar beträffande nu föreliggande förslag till bestämmelser för Skaraborgs län:

### I. BUSSAR.

#### *Tak- och bagageplats.*

I andra stycket böra orden »eller passagerares bekvämlighet störes» utgå.

#### *In- och utgång.*

Fullt uppslagen dörr bör lämna en fri genomgångsöppning av minst 0,55 m bredd.

#### *Reservutgång.*

Å buss med endast en enkel- eller dubbeldörr å vänstra sidan bör reservutgång, som i nödläge lätt kan öppnas, finnas å bakgaveln eller på högra sidan. Reservutgångsdörrens *dagöppning* bör vara minst 130×50 cm.

#### *Bränslebehållare.*

Ledning mellan *falltank* och förgasare resp. insprutningspump bör vara försedd med avstängningskran, stängbar utanför motorhuvn.

### *Skyltar och anslag.*

Då bussen är försedd med en gemensam in- och utgång, bör en skylt »Ingång» anbringas på utsidan och en skylt »Utgång» på insidan på eller över dörren. Då skilda in- och utgångar finnas, böra skyltarna »Ingång» och »Utgång» placeras på såväl ut- som insidan vid resp. dörrar.

Skylt med orden »Tobaksrökning förbjuden» bör finnas anbragt i avdelning för icke rökare och med orden »Tobaksrökning tillåten» i avdelning för rökare.

»Fullsatt»-skylt är olämplig för bussar i stadstrafik.

Taxa och turlista skall finnas tillgängliga i bussen och av personalen uppvisas för trafikant, som så påfordrar. Alla taxor och turlistor kunna ej på sådant sätt anslås i bussar, som trafikera flera linjer, att de bliva till nytta för trafikanterna.

Vagnens linjenummer eller destinationsort bör på lämpligt sätt anbringas framtill, men däremot böra icke skyltar, angivande linjens ändpunkter, på vardera yttre långsidan av vagnen föreskrivas.

### *Förarplats.*

Föreningen räknar med att högertrafik kan komma att införas i landet och anser av denna anledning, att förarplatsen bör få anbringas på vänster sida vid nytillverkning av bussar. Den första meningen i stycket bör sålunda utgå.

Likaså böra andra och tredje meningarna utgå, enär fjärde meningen synes fäcka innehållet i desamma.

Föreskriften om att vindrutan skall vara försedd med öppningsanordning bör utgå.

### *Körriktningsvisare.*

Körriktningsvisare bör vara synlig såväl framifrån som bakifrån.

### *Hastighetsmätare.*

Föreskrift om att buss skall vara försedd med tillförlitlig hastighetsmätare bör utgå, enär det icke torde finnas någon sådan i marknaden.

### *Belysning.*

Föraren skall på lämpligt sätt skyddas för bländning av solljus samt av belysningen i bussen. Den sista meningen i förslaget bör utgå. I varje fall torde det icke vara lämpligt att fästa en nedfällbar gardin vid förarsätets ryggstöd, enär detsamma ofta är vrid- och flyttbart.

### *Golv.*

Golvet bör enligt föreningens mening icke vara dubbelt, enär dubbelt golv medför ökad vikt utan att någon fördel vinnes med detsamma.

Busskonstruktionen bör ej bindas vid en bestämmelse att tvärgående

upphöjningar och avsatser icke få finnas, enär golv i olika plan kunna anordnas utan olägenhet för trafikanterna och medför möjlighet att anordna lägre trappstegshöjder.

I gångar mellan sittplatser böra finnas ribbor eller annan lämplig golvbeläggning.

#### *Invändig karosserihöjd.*

Den inre karosserihöjden bör mätas mellan golvbeläggningens översida och innertaket eller taksprygels undersida.

#### *Passagerarplatser.*

Sittplatsernas höjd bör kunna väljas mellan 42 och 52 cm. Vid långsits utefter mittgång bör nämligen sitshöjden vara relativt stor, så att de sittande icke med sina ben onödigt hindra passagen. En bekväm sitshöjd av 42—46 cm bör vara tillåten, där olägenhet härav icke följer.

En fast sittplats bör ha ett djup av minst 40 cm.

Då sittplatserna äro anordnade efter varandra, skall avståndet mellan ryggstöden från mitt till mitt utgöra minst 76 cm, vilket mått dock bör få minskas till 72 cm. därest ryggstödet å framförvarande sittplats intill 15 cm över sitsens höjd baktill har en intagning av minst 4 cm djup eller uppvisar annan anordning, varav motsvarande utrymme vinnes.

Fria mellanrummet mellan en sittplats framkant och framförvarande sittplats bakkant bör utgöra minst 25 cm, vilket numera i många fall tillämpas. Föreskriften om att sittplatserna och ryggstöden skola vara fjädrande och stoppade samt klädda med särskilt material, bör utgå. För att minska vagnsvikten har man i utlandet redan tillgripit andra utföranden, och de svenska bestämmelserna böra ej hindra en utveckling mot lättare vagnar.

Under rubriken »fasta sittplatser» bör sista stycket å sid. 3 (»Ryggstöden skola hava — — — underkant») utgå jämte de två första styckena å sid. 4 (»Lutande fotstöd — — — rengöras.»).

Beträffande fristående klaffsitsar böra dessas höjd över golvet få väljas mellan 42 och 52 cm såsom för fasta sittplatser. Bredden bör vara minst 35 cm och djupet 40 cm.

#### *Genomgång.*

Genomgången skall vid sittplatsernas höjd över golvet ha en bredd av minst 30 cm; mellan ryggstödens övre del bör genomgången vara minst 40 cm bred. Ståplats bör få anordnas i gången, om denna göres tillräckligt bred.

#### *Fönster.*

Bestämmelsen bör utgå.

### *Ventilation.*

Föreningen anser, att de på nyare vagnar allmänt förekommande skjutbara takluckorna äro synnerligen lämpliga för vagnens ventilation — särskilt under den varmare årstiden — oaktat ventilationsöppningen icke kan anses vara riktad bakåt, då takluckan är till hälften eller helt öppen.

Föreningen föreslår samma bestämmelser, som nu gälla i Stockholms län:

För ventilation skola fönster till nödigt antal å vardera sidan vara nedfällbara till minst halva sin höjd eller ock skola ovanför fönstren finnas ventilationsrutor, som äro fällbara inåt. I stället för ventilation genom fönster får användas takventilation av erforderlig effekt

### *Uppvärmning.*

Under denna rubrik ha bestämmelser om såväl eldsläckningsapparat som förbandslåda inordnats.

Eldsläckningsapparaten bör vara lätt tillgänglig för föraren, men bestämmelsen om att densamma skall finnas inom räckhåll från förarplatsen, synes föreningen onödigt sträng och ibland svår att efterleva.

Förbandslåda bör ej vara obligatorisk för bussar, som i huvudsak framföras inom tätbebyggt samhälle.

### *Förare av buss.*

Det är icke lämpligt att införa en bestämmelse att den, som söker tillstånd att föra buss i yrkesmässig trafik, skall hava, efter erhållet körkort, fört bil under en tid av sammanlagt minst sex månader. Vid olika trafikföretag såväl i Sverige som utomlands utbildas föraraspiranter, exempelvis busskonduktörer, som vid uppnådd lämplig ålder skola överföras till förartjänst, direkt efter erhållet körkort i företagets körskola, där de omedelbart få börja öva å buss. Denna utbildning, som tar en till två månader och som visat sig fullt tillräcklig för utbildandet av goda förare, skulle hindras och fördröjas genom den föreslagna bestämmelsen, enär det i praktiken ofta skulle bli svårt att förskaffa vederbörande föraraspirant en så lång förberedande körtid.

### *Särskilt för linjetrafik.*

Bestämmelsen om att tillståndshavaren såvitt möjligt skall sprida kännedom om förseningar utefter hållplatserna, har i praktiken ingen betydelse. Sådant underrättelseväsende kan icke anordnas utefter busslinjer.

Enär samtliga hållplatser utefter en linje givetvis icke kan upptagas i turlistan, kan ett förbud om att passagerare ej få på- eller avstiga annorstädes utefter linjerna än å de i turlistan angivna hållplatserna, icke efterlevas. Ej heller kunna samtliga hållplatser på landsortslinjer

utmärkas genom anslag. Föreningen föreslår sålunda, att andra och tredje stycket under ovanstående rubrik helt utgå.

Att besiktningsman, landsfiskal och polisman inom vederbörande distrikt skall äga fritt tillträde till fordon i trafik för övervakande av att gällande författning och av Kungl. Maj:ts Befallningshavande meddelade föreskrifter iakttagas, är naturligt. Däremot anser föreningen icke, att polisman i uniform eller eljest försedd med vederbörligt tjänstetecken, skall äga rätt att inom sitt tjänstgöringsdistrikt utan avgift befordras som passagerare i trafiken. Visserligen gäller denna bestämmelse i städerna, där dock på sina håll polismyndigheten lämnar trafikföretaget ersättning härför, men i förorts- och landsortstrafik finnes enligt föreningens mening intet skäl för att den privata trafikrörelsen skall belastas med fria resor för statens tjänstemän. Dyligt torde ej heller förekomma vid de statliga eller privata järnvägarna. Föreningen anser således icke, att en polisuniform eller ett polistjänstetecken skall vara liktydigt med en fribiljett.

Bestämmelse bör intagas, att passagerare är skyldig lyda de föreskrifter, som av förare eller konduktör eller annan å vagnen tjänstgörande person meddelas till uppehållande av ordning och säkerhet eller eljest i och för tjänsten.

Bestämmelse om att passagerare är skyldig att utan anfordran erlagga för färden fastställd avgift bör intagas.

Att gods må medföras allenast undantagsvis synes föreningen vara en bestämmelse, som i praktiken saknar betydelse. Om gods enligt trafiktillstånd får medföras i en buss, kan väl ej rimligen detta tillstånd beskäras genom den här föreslagna inskränkningen. Bestämmelsen ger den ena föraren frihet att medtaga gods, därest han vill, och rättighet åt en annan förare att neka medtaga gods, därest han ej så skulle önska.

Likaledes bör medförandet av hund ej överlämnas till förarens bedömning, enär denne ofta saknar möjlighet att utöva kontroll häröver och att det dessutom kan leda till godtyckligt förfarande från hans sida.

## II. LASTBILAR.

Beträffande körriktningsvisare samt anordning mot nedisning av vindruta hänvisar föreningen till vad under I. BUSSAR anförts.

## III. PERSONBILAR.

### *Maximibelastning.*

Bestämmelsen om att den sammanlagda vikten av passagerare icke får överstiga den beräknade vikten av det högsta antal passagerare, som bilen vid dess godkännande för yrkesmässig trafik berättigats att

medföra, torde icke kunna efterlevas, varför föreningen föreslår, att bestämmelsen utgår.

---

Föreningen vill slutligen framhålla, att en länsstyrelse bör, intill dess enhetliga bestämmelser för hela riket fastställts, kunna medgiva undantag från för länet fastställda bestämmelser beträffande yrkesmässig biltrafik, och att detta redan i bestämmelserna bör meddelas allmänheten. Med anledning härav föreslår föreningen, att en särskild punkt med följande lydelse införes i bestämmelserna:

Dispens från dessa föreskrifter meddelas av länsstyrelsen i de fall och i de avseenden, där skäl härtill på grund av särskilda omständigheter kunna av länsstyrelsen anses föreligga.

---

Med stöd av vad sålunda anförts får Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen föreslå,

*att* nya bestämmelser om yrkesmässig trafik icke utfärdas i något län — och alltså ej heller i Skaraborgs län — förrän enhetliga bestämmelser inom hela riket fastställts, samt

*att*, om detta icke är möjligt, det föreliggande förslaget till särskilda bestämmelser beträffande yrkesmässig biltrafik i Skaraborgs län omarbetas och att därvid hänsyn toges till de av föreningen här framförda synpunkterna.

Stockholm den 14 november 1941.

SVENSKA SPÅRVÄGS-,  
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

*C. A. Reuterswärd.*

*Wilh. Augustinsson.*

---

## Skrivelse angående busstrafik från den 12/1 1942.

### *Till Konungen.*

Statens industrikommission har i skrivelse den 10 dennes till Eders Kungl. Maj:t avgivit yttrande över ett av statens trafikkommission i enlighet med Eders Kungl. Maj:ts direktiv framlagt förslag till åtgärder angående begränsning av motorfordonstrafiken. I anledning av nämnda skrivelse få undertecknade organisationer, som på ytterst få undantag när representera landets hela busstrafik, anföra följande.

Frågan om, i vilken grad omnibustrafiken behöver inskränkas med hänsyn till bristen på gummiringar, har varit föremål för olika bedömanden och åtgärder under den gångna hösten. Den 22 augusti höll trafikkommissionens ordförande ett föredrag, i vilket denne — efter samråd med industrikommissionen — ställde i utsikt att omnibustrafiken till slutet av vintern 1941—1942 skulle lämnas obesuren. Redan i skrivelse den 2 september — kompletterad den 13 i samma månad — fann sig emellertid trafikkommissionen föranlåten att »inför det försämrade läget ifråga om bilringsförsörjningen» till länsstyrelserna utsända direktiv att vid fastställelse av höstens och vinterns omnibusturlistor iakttaga den maximerande regeln, att någon ökning av turlistorna utöver den trafikplan, som gällde efter i erforderlig utsträckning genomförd gengasning, endast i alldeles särskilda fall borde tillåtas. Trafikkommissionen utgick därvid från att bussparkernas aptering för gengasdrift i januari månad 1941 varit genomförd i så stor utsträckning, att trafikplanerna då kunnat uppläggas i önskad omfattning i förhållande till trafikvolymen före avspärrningen.

Snart därefter, eller redan den 1 oktober, inkom industrikommissionen till Eders Kungl. Maj:t med anmälan att försörjningen av gummiringar för motorfordon vore så prekär att alla hittills icke prövade besparingsåtgärder, som kunde befinnas möjliga och lämpliga utan eftersättande av viktiga samhällsbehov, borde med *det snaraste planläggas och genomföras*, och uttalade därvid industrikommissionen att man syntes böra räkna med *i första hand* en nedskärning av gummiförbrukningen snarast möjligt av 25 till 30 procent och *därefter* ytterligare nedskärning alltefter som försörjningsläget kunde komma att försämrast.

Redan den 3 oktober uppdrog Eders Kungl. Maj:t åt trafikkommissionen att verkställa de utredningar och uppräta de förslag till trafikinskränkningar, som industrikommissionens nyssnämnda skrivelse måtte föranleda, och gjorde vederbörande statsråd därvid beträffande omnibustrafiken det uttalande, att det ifrågavarande syftemålet kunde på ett tillfredsställande sätt uppnås genom erforderlig förändring av de turlistor, som fastställas av länsstyrelserna. Till åttlydnad av dessa

direktiv har trafikkommissionen i skrivelse av *den 14 november* till länsstyrelserna angivit de riktlinjer, efter vilka en förnyad prövning av busstrafikens omfattning skyndsammast skulle ske. Kommissionen hemställde därvid också att länsstyrelserna ville ombesörja att de nya turlistorna skulle bringas i tillämpning från den 12 januari 1942.

Sedermera har trafikkommissionen *den 21 november* till Eders Kungl. Maj:t avlämnat förslag beträffande trafikinskränkningar huvudsakligen för *lastbilstrafiken*. I syfte att nedsöka även denna trafik har trafikkommissionen därvid bl. a. föreslagit en inskränkning av körrayonen från 75 till 40 km. I yttrandet *den 10 dennes* över detta trafikkommissionens förslag har industrikommissionen förklarat sig anse, att ett inskränkande av lastbilstrafiken i den av trafikkommissionen föreslagna utsträckningen kunde tillsvidare anstå, och föreslagit att nu endast några mindre ändringar av de nuvarande körbestämmelserna skulle företagas. En »överbrygning» av de olägenheter, som landets transportväsende över lag skulle lida genom alltför tvära omkastningar i körbestämmelserna, borde sålunda enligt kommissionens mening vidtagas.

Vi vilja i underdånighet anknyta till det principiella uttalande, som sålunda föreligger. En »överbrygning» av svårigheterna genom att inskränkningar endast företagas i etapper och efter successivt vunna erfarenhetsrön är nämligen för busstrafiken av samma betydelse som för lastbilstrafiken, och vi våga därför hoppas, att man skall kunna undvika att nu omedelbart och i ett sammanhang för bussdriften genomföra de stränga bestämmelser angående begränsningen av antalet körkilometer, vilka eljest synas stå inför sitt omedelbara förverkligande.

De nu planerade betydande inskränkningarna i busstrafiken skulle för miljontals trafikanter medföra högst avsevärda olägenheter i form av försvårade och fördyrade resemöjligheter. Inskränkningarna komme direkt och indirekt att kännbart ingripa i levnadsförhållandena på landet och i städerna, och i stora delar av vårt land skulle man finna sina av busstrafik betingade samhällsförhållanden hotade. Avsevärd del av busspersonalen finge sin arbetstid och därmed också sina inkomster betydligt beskurna — där ej fullkomlig arbetslöshet för anställda komme att inträda. Bussföretagens ekonomi komme på många håll att undergrävas. Naturligtvis få såväl trafikanter som anställda och företagare finna sig i alla dessa olägenheter i den mån de äro ovillkorligen nödvändiga, men industrikommissionens yttrande den 10 dennes ger anledning antaga, att man även för busstrafikens del kan mildra övergången från den nuvarande trafikplanen. Det bör nämligen bemärkas, att busstrafiken utgör endast ca 14 procent av den totala lastbils- och busstrafiken, mätt i körda kilometer, och att bussarnas gummiförslitning per *vägenhet* är mindre än lastbilarnas.

Då i enlighet med trafikkommissionens direktiv av den 2 och 13

september 1941 busstrafiken redan i större delen av landet underkastats en kraftig justering nedåt, anse vi den åsyftade uppmjukningen i övergången till hårdare restriktioner kunna ske genom att nu gällande turlistor — efter nyssnämnda justering, där den undantagsvis ej tidigare verkstälts — förlängas över vintermånaderna, under vilka starkare inskränkningar i trafiken självfallet skulle medföra de relativt största olägenheterna för trafikanterna.

Till det sagda komnier slutligen, att de olika länsstyrelsernas nu pågående handläggning av turlistor, som skulle vara avsedda att träda i kraft redan den 12 januari 1942, icke rimligen kan komma att företagas efter likformiga principer, varför man skulle ha att emotse, att inskränkningarna i busstrafiken *nu* komme att få en högst skiftande gestaltning i olika delar av landet. Det av oss begärda anståndet skulle däremot möjliggöra såväl en central granskning av trafikbehovet och övriga härmed sammanhängande förhållanden i olika delar av landet som ock utarbetande av en därå grundad plan för de trafikinskränkningar, vilka till äventyrs senare skola finnas oundgängligen påkallade av hänsyn till gummiförsörjningen.

Med hänvisning till vad sålunda anförts få vi i underdånighet hemställa att Eders Kungl. Maj:t för det fall, att vid nådig prövning av industrikommissionens skrivelse av den 10 dennes skulle befinnas, att gummiförsörjningen icke kräver starkare restriktioner än industrikommissionen i skrivelsen synes förutsätta, måtte även låta busstrafiken åtnjuta motsvarande mildring i de av trafikkommissionen till länsstyrelserna nu senast lämnade turlistdirektiven, nämligen så

*att busstrafiken över vintermånaderna får utövas i enlighet med trafikkommissionens tidigare direktiv till länsstyrelserna av den 2 och 13 september 1941; och*

*att först därefter en ytterligare minskning av antalet körkilometer inom busstrafiken vidtages i den omfattning, som vid varje tid finnes påkallad av hänsyn till gummiförsörjningen.*

Underdånigst

JÄRNVÄGARNAS SAMARBETSNÄMND

*Åke Nerell.*

SVENSKA SPÄRVÄGS-, BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN

*Wilh. Augustinsson.*

SVENSKA OMNIBUSÄGAREFÖRBUNDET

*Nils Schéle.*

Stockholm den 17 december 1941.

## Yttrande över körhastighet och passagerareantal i busstrafik.

*Till Konungen.*

Genom remiss av den 12 innevarande december månad har Eders Kungl. Maj:t berett Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen tillfälle att avgiva yttrande över av Statens Trafikkommision framlagda förslag till *dels* sänkning av högsta tillåtna körhastigheten för bussar och lastbilar *och dels* nya straffbestämmelser vid framförande av vissa motorfordon med för hög hastighet eller för stor last.

Föreningen, som representerar samtliga kommunala jämte de flesta större enskilda busstrafikföretag i landet, har granskat de föreslagna nya bestämmelserna ur busstrafiksynpunkt och får med anledning av förevarande remiss anföra följande:

I nuvarande svåra läge på gummimarknaden måste givetvis undersökas alla möjligheter för att spara gummi. Även om det är praktiskt omöjligt att rent kalkylmässigt påvisa, huru stora besparingarna genom olika åtgärder kunna bli, torde det vara otvetydigt, att de av trafikkommissionen sålunda föreslagna åtgärderna verksamt kunna bidra i denna riktning. De i kommissionens skrivelse omnämnda siffrorna rörande gummiringarnas livslängd vid olika fordons hastigheter och belastningar visa med tydlighet, att jämförelsevis stora besparingar stå att vinna. I vissa avseenden kunna emellertid de föreslagna åtgärderna medföra svåra återverkningar, särskilt för den busstrafik föreningen företräder.

Enär högsta tillåtna hastigheten inom tätbebyggt område har föreslagits bibehållen till sin nuvarande storlek, kommer givetvis medelkörhastigheten icke att nedsättas inom dylikt område. För den busstrafik, som däremot framgår helt eller delvis utanför tätbebyggt område, innebär emellertid en sänkning av högsta tillåtna hastigheten i många fall svåra olägenheter därigenom att medelkörhastigheten nedsättes, så att antalet fordon måste ökas för upptagande av den förefintliga trafikvolymen. I de fall, där uppehållstiderna vid linjernas ändstationer äro knappt tilltagna och icke tillåta någon jämkning nedåt, måste ofelbart en minskning av maximihastigheten innebära ökat antal fordon för bibehållande av turtätheten, som i nuvarande redan starkt inskränkta trafik icke kan minskas utan att medföra olägenheter för trafikanterna. Av driftekonomiska skäl äro körtiderna inom den rena lokaltrafiken mellan större bebyggelsecentra och omkringliggande förortsområden f. n. så knappt tilltagna, att just för denna betydande trafik bestämmelsen om minskad maximihastighet utanför tätbebyggt område kommer att medföra behov av ökat antal vagnar. Det torde härvid vara ställt utom allt tvivel, att det ur gummi-

förbrukningssynpunkt är bättre medge ökad hastighet — som dock endast på vissa sträckor kan utnyttjas — än att insätta ytterligare vagnar. Just denna omständighet synes även kommissionen ha förutsett genom förslaget om rätt att kunna meddela dispens från nämnda bestämmelse, då så oundgängligen är nödvändigt.

I avseende på de föreslagna straffbestämmelserna vid färd med för stor last har trafikkommissionen föreslagit desamma att gälla enbart för lastbilar eller släpfordon och sålunda icke för bussar. Trots att sålunda förslaget icke innefattar bussar, önskar föreningen framlägga vissa synpunkter för beaktande i händelse dylik bestämmelse senare skulle föreslås äga tillämpning jämväl på bussar.

Sålunda bör bemärkas, att i bussar, där förutom förare även konduktör medföljer — företrädesvis i stads- och förortstrafik — är det i allmänhet konduktören, som svarar för kontrollen, att det högsta tillåtna passagerarantalet icke överskrides. För dylika bussar borde sålunda icke föraren bestraffas genom indragning av körkortet. Bestraffningsåtgärder gentemot konduktören synes emellertid icke kunna praktiskt ordnas på annat sätt än genom böter, men det kan överhuvudtaget ifrågasättas, huruvida bestraffning av konduktör i dylikt fall bör tillgripas. Genom nuvarande inskränkta busstrafik, vilken är avsedd att än mera minska från och med 12 januari nästkommande år, ha busstrafikföretagen nämligen tvingats utnyttja sina bussar till det yttersta. Särskilt under rusningstiderna bli bussarna på kortare sträckor fullsatta och härigenom försvåras, för att icke säga omöjliggöres, för konduktören att utöva effektiv kontroll över antalet passagerare, utan att härvid hans arbete med upptagande av avgifterna åsidosättes. Risk förefinnes därjämte, att konduktören för att skydda sig själv avvisar passagerare redan innan det maximalt tillåtna passagerarantalet uppnåtts, varigenom bussarna icke i tillräcklig grad komma att utnyttjas. En följd härav torde bli, att ytterligare bussar måste insättas i trafik, särskilt vid rusningstrafik, vilket givetvis med hänsyn till gummi-förbrukningen måste anses mindre lämpligt.

Möjligheterna till överbelastning av nutida bussar i stads- eller förortstrafik synas vara begränsade genom att ståplatsutrymmet per person i allmänhet är så knappt tilltaget, att någon mera avsevärd ökning av antalet passagerare knappast är tänkbar. Om enstaka gånger det maximalt tillåtna *antalet* passagerare har överskridits, torde detta bero på förekomsten av småväxta personer, vilka såväl väga mindre som upptaga mindre plats. I bussar, där totala antalet passagerare uppgår till 55 å 60, synes därjämte en »överbelastning» av t. ex. 2 personer knappast ha någon som helst praktisk betydelse i föreliggande fråga. Även med hänsyn till det nu anförda betyder insättandet av ytterligare fordon sannolikt mera än den överbelastning, som av utrymmesskäl kan ifrågakomma vid busstrafik.

Med hänvisning till ovan anförda får föreningen hemställa

*att*, därest bestämmelse angående lägre maximihastighet utanför tätbebyggt område fastställles för bussar eller lastbilar i enlighet med trafikkommissionens förslag, rätt till dispens från nämnda bestämmelse medgives för bussar i förortstrafik

*samt att* Eders Kungl. Maj:t vid eventuellt framtida förslag icke måtte medgiva skärpta straffbestämmelser vid framförande av *buss*, vars passagerareantal för tillfället överstiger det tillåtna.

Underdånigst

SVENSKA SPÄRVÄGS-  
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

*Wilh. Augustinsson.*

*Stig Samuelson.*

Stockholm den 23 december 1941.