

NOTISAVDELNING

Yttrande över normalsektioner för fria rummet jämte lastprofil för tunnelbana och förortsbana:

Till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

I skrivelse av den 15 december 1941 har Aktiebolaget Stockholms Spårvägar hos Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen anhållit om granskning och godkännande av två förslag till normalsektioner för fria rummet jämte lastprofil för *dels* tunnelbana och *dels* förortsbana ansluten till tunnelbana. Spårvägsbolaget har i nämnda skrivelse jämväl anhållit om godkännande av ett förslag till tvärsektioner för förortsbana, vilket utarbetats på grundval av nämnda förslag till normalsektioner och lastprofil.

Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbane-föreningen, som genom remiss av den 27 december 1941 beretts tillfälle yttra sig över förevarande förslag till normalsektioner och lastprofil för Stockholms förortsbana, särskilt beträffande föreslaget spelrum utanför lastprofilen, får med anledning av nämnda remiss anföra följande:

De av Aktiebolaget Stockholms Spårvägar utarbetade förslagen till normalsektioner avse enbart tunnelbana respektive till dylik ansluten förortsbana, och de för trafiken särskilt anskaffade vagnarna förutsättas erhålla speciell utformning beträffande vagnsbredd, fönster och dörrar. Då annan stad eller plats i Sverige icke torde vara av sådan storleksordning eller ha sådana topografiska förhållanden, att en så dyrbar anläggning som en tunnelbana inom överskådlig framtid kan tänkas aktuell, synes föreliggande fråga utgöra ett speciellt stockholmsintresse. Genom ovannämnda förutsättningar rörande vagnarnas utformning synes, efter vad man nu torde kunna förutse, en tillämpning av de föreslagna normalsektionerna och lastprofilen icke kunna ske på normal spårvägstrafik i gata eller å egen banvall. Även med hänsyn härtill torde sålunda inga spårvägsföretag utanför Stockholm beröras av föreliggande fråga.

Enligt gällande bestämmelser äro spårvägslinjer, speciellt av förortsbane-karaktär, att hänföra till järnvägar och äro även underställda den järnvägskontrollerande myndighetens övervakning och inspektion. Detta bör dock enligt föreningens — och enligt föreliggande framställning synbarligen även Aktiebolaget Stockholms Spårvägars — uppfatt-

ning icke tolkas så, att järnvägsstandarden ifråga om fria utrymmet o. d. tillämpas även ifråga om förortsbanor. Med hänsyn till de väsentligt kortare stationsavstånden, de avsevärt lägre hastigheterna samt de ekonomiska synpunkterna rörande låga anläggningskostnader böra förortsbanor beträffande ovan berörda förhållanden kunna utföras enligt en annan standard än järnvägarna. Med utgångspunkt från bl. a. dessa synpunkter har föreningen granskat den föreliggande framställningen.

I samband med det under de närmaste åren nödvändiga utbytet av spårvagnar i rikets större städer ha planer framkommit att öka spårvagnarnas bredd för erhållande av större kapacitet hos dessa. Samma skäl nödvändiggör även att för den framtida tunnelbanan i Stockholm räkna med vagnar med 4 sittplatser i bredd, vilket en vagnsbredd av 2,7 m väl medger. Med hänsyn till de vagnskonstruktioner, som framkommit på senare år, synes en minskning av vagnsbredden på Stockholms framtida tunnelbana från tidigare förutsatta 2,8 m till nu föreslagna 2,7 m vara väl motiverad.

Den av Aktiebolaget Stockholms Spårvägar föreslagna utformningen av fönstren på de framtida tunnelbanevagnarna, varvid fönstren kunna öppnas endast ca 2 dm, synes innebära betryggande säkerhet för passagerarna mot olyckshändelser.

Beträffande tunnelbanevagnarnas dörrar avser Aktiebolaget Stockholms Spårvägar att dessa automatiskt skola stängas av föraren före avfärd från station, en anordning, som numera blivit allt vanligare vid nya spårvagnar såväl i stads- som förortstrafik. Det bör måhända framhållas, att det därvid torde vara lämpligt anordna sådana dörrstängningsanordningar, att den resande allmänheten icke förhindras öppna dörrarna vid t. ex. olyckstillfällen för att kunna komma ut ur vagnarna. Så synes heller icke vara fallet vid de kontinentala tunnelbanorna, där dörrarna på nyare vagn typer visserligen måste stängas före tågets avgång, men därefter kunna öppnas av de resande.

Det av ekonomiska skäl föreslagna fria utrymmet av 300 mm mellan normalprofil och vagnsida i tunnel synes vara fullt tillräckligt under förutsättning att vagnarna erhålla den föreslagna utformningen. Enligt tillgängliga uppgifter äro nämnda mått vid befintliga eller projekterade tunnelbanor på kontinenten ofta mindre än vad som här föreslagits. Den föreslagna normalsektionen för tunnel torde emellertid böra kompletteras med en föreskrift om minsta fria utrymme mellan mötande vagnar, där mittpelare icke komma till utförande. Därvid vill föreningen ifrågasätta, huruvida icke detta fria utrymme för denna speciella trafik bör kunna fastställas till avsevärt mindre mått än vad som tillämpas vid järnvägar.

Då samma vagnar jämväl skola framgå på de till tunnelbanan anslutna förortsbanorna, synas skäl icke föreligga, att tillämpa andra mått på dylika banor än på tunnelbanan. Med hänsyn till det

på förortsbanorna i allmänhet obegränsade utrymmet utanför bananläggningen, dit personer, som arbeta på banan, kunna taga sin tillflykt, när tåg passera, synes det icke vara något hinder att på bana, där sidostolpar användas, inskränka spåravståndet, så att fria utrymmet mellan mötande vagnar blir 300 mm.

Den föreslagna indragningen av normalsektionen för fria rummet upp till en höjd av 700 mm över rälsöverkant har synbarligen tillkommit för att möjliggöra anordnandet av s. k. tredje skena. Med hänsyn till den oklarhet, som här i Sverige helt naturligt i avsaknad av erfarenhet råder rörande möjligheterna att utföra dylik strömöverföring i vårt klimat med dess tidvis för en sådan anläggning sannolikt ogynnsamma snöanhopningar, synes nämnda mått vara lämpligt avvägt.

Med hänvisning till ovan anförda synpunkter får föreningen i anledning av förevarande remiss meddela, att föreningen lämnar sin tillstyrkan till Aktiebolaget Stockholms Spårvägars ifrågavarande framställning.

Remisshandlingarna återgå.

Stockholm den 16 februari 1942.

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

C. A. Reuterswärd.

Stig Samuelson.

Yttrande över förslag till reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken:

Till Konungen.

Genom remiss av den 26 februari 1942 har Eders Kungl. Maj:t berett Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen tillfälle avgiva yttrande över ett inom statens trafikkommission utarbetat förslag till reglering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken jämte trafikkommissionens eget yttrande häröver av den 21 februari 1942.

Föreningens medlemmar, bland vilka samtliga kommunala och ett flertal enskilda lokaltrafikföretag för personbefordran återfinnas, utöva yrkesmässig lastbilstrafik endast i ringa utsträckning och — där så sker — huvudsakligen i form av linjetrafikbefordran av gods till förtortssamhällen inom trafikområdet. På grund härav anser sig föreningen sakna skäl att taga ställning till såväl principen som även detaljerna i det ifrågavarande förslaget till åtgärder beträffande beställningstrafik för godsbefordran.

I överensstämmelse med vad som i yttrandet framhållits av länsstyrelsen i Malmöhus län — återgivet på sid. 28—29 i den inom trafikkommissionen utarbetade promemorian av den 16 januari 1942 — vill föreningen emellertid framhålla önskvärdheten av att arbetsordningen för de föreslagna ordercentralerna gives sådan form, att fortlöpande transporter, vilkas utförande inverkar på annat arbete, må kunna verkställas utan att detta arbete menligt hindras av transporter. Ett spårvägsföretags byggnads- och reparationsarbeten på bananläggningarna ha t. ex. en utpräglad säsongkaraktär, genom att de huvudsakligen måste förläggas till viss del av året och därjämte ofta endast kunna utföras nattetid. För transporter vid dylika arbeten måste lastbilar tillhörande åkeriföretag anlitas, och härvid torde varken fyllnadsgods eller returfrakt kunna ifrågakomma i någon större utsträckning.

Trafikkommissionen har i sitt ovannämnda yttrande av den 21 februari 1942 föreslagit, att undersökning företages, om länsstyrelserna icke borde tilldelas en ny arbetskraft, förslagsvis benämnd biltrafikinspektör, för handläggning av ärenden rörande motorfordonstrafiken. Med den omfattning, som dylika ärenden numera fått inom länsstyrelserna, synes en sådan åtgärd vara välbetänkt. Föreningen förutsätter

härvid, att ifrågavarande tjänsteman inom varje län icke blott skall handhava ärenden rörande lastbilstrafiken utan även beträffande buss-
trafiken, samt att ifrågavarande befattning kommer att upprätthållas
av personer med allsidig kännedom om motorfordonstrafik och därmed
sammanhängande frågor av idag.

Underdånigst

SVENSKA SPÅRVÄGS-
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

Wilh. Augustinsson.

Stig Samuelson.

Stockholm den 19 mars 1942.

Yttrande över förslag till taxa för godsbefordran med buss:

Till Statens Biltrafiknämnd.

Med skrivelse av den 20 maj har Statens Biltrafiknämnd berett Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbaneföreningen tillfälle avgiva yttrande över av nämnden uppgjorda förslag till allmänna grunder för uppställning av taxor för godsbefordran i linjetrafik med buss. Föreningen får med anledning härav anföra följande.

De föreslagna taxesystemen synas vara lämpligt avvägda, och föreningen har beträffande avgifternas storlek intet att erinra. Ur praktisk synpunkt är emellertid enligt föreningens mening ett tillägg önskvärt. I förslaget skulle sålunda avgifterna räknas per sändning och icke per kolli. Med hänsyn till att det för busspersonalen torde bli svårare och ofta nog tidsödande att hålla kontroll över många småpaket bör taxan anpassas så att det för avsändare vore fördelaktigare att sända större paket än flera småpaket till samma mottagare. Enklast vore sannolikt att härvid fastställa viss minimiavgift per kolli, förslagsvis 25 öre.

Av de två föreslagna taxesystemen A- och B-taxorna, anser föreningen det förstnämnda i allmänhet vara att föredraga, enär detsamma genom de färre avstånds- och avgiftsgrupperna i praktisk tillämpning lättare torde ihåkommas av busspersonalen.

Stockholm den 30 maj 1942.

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

C. A. Reuterswärd.

Wilh. Augustinsson.

Skrivelse angående förslag till förordning om trafikskatt:

Till Konungen.

I proposition av den 15 maj 1942 har Eders Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga förslag till förordning om trafikskatt. Sådan trafikskatt skall enligt förslaget utgå med tio procent av avgiften för befordran på järnväg, dock icke å avgift för bl. a. månadsbiljett och dylik under viss tid gällande biljett eller å avgift för rabattkort.

Beträffande gränsdragningen mellan järnväg och spårväg har vederbörande departementschef i statsrådsprotokollet uttalat sin anslutning till de tillkallade sakkunnigas uppfattning, att i sådant fall bör vara avgörande, huru anläggningen karakteriserats i den därför meddelade koncessionen. Enligt departementschefens mening skulle sålunda vid smärre lokal- och förortsbanor, vilka drivas utan samband med fjärrtrafik, en beskattning av trafiken stundom innebära en alltför kännbar belastning av vederbörande företags ekonomi. I dylika fall, ävensom då trafiken å förortsbana i allt väsentligt har karaktär av spårvägstrafik, syntes den föreslagna rätten att medgiva undantag vara ägnad att avhjälpa icke önskvärda konsekvenser av trafikbeskattningen.

Med anledning av förevarande proposition får Svenska Spårvägs-, Buss- och Förortsbane-föreningen såsom representant för samtliga spårvägsföretag i landet anföra följande:

När i början av detta århundrade Eders Kungl. Maj:t meddelade koncessioner för vissa banor för lokaltrafik, var gränsen mellan järnväg och spårväg obestämd. Sålunda meddelades exempelvis år 1907 järnvägskoncession för norra lidingöbanan och år 1911 spårvägskoncession för södra lidingöbanan. För en del spårvägslinjer i olika delar av landet, vilka i nuvarande sträckning delvis framgå på spår i gata, har sålunda den på egen banvall befintliga bandelen i koncessionen benämnts järnväg. Samtliga de banor av sådan typ, som tillhöra spårvägsföretag, ha emellertid utpräglad lokaltrafik och skilja sig i trafikhänseende icke från andra banor, vilka genom koncession av senare datum benämnts spårvägar. På dessa linjer, vilka utgöra förbindelser till förortssamhällen, äro avgifterna anpassade efter taxan å övriga anslutande spårvägslinjer. En höjning av befordringsavgiften i denna trafik vore bl. a. ur social synpunkt synnerligen oförmånlig och skulle måhända få svåra återverkningar i skilda hänseenden.

Föreningen förutsätter, att den möjligheten icke kan ifrågakomma, att spårvägsföretagen av nuvarande avgifter skulle avstå trafikskattens tio procent. Härigenom skulle nämligen i verkligheten en taxesänkning bli följden, som väsentligt skulle försämra det ekonomiska resultatet för respektive spårvägslinjer och återverka på spårvägsföretagens i nuvarande krisläge redan förut ansträngda ekonomi.

Med hänvisning till vad ovan anförts får föreningen härmed anhålla, att Kungl. Maj:t måtte förordna om undantag från skyldighet att erlägga trafikskatt för trafiken på de banor av ren spårvägskaraktär, som tillhöra föreningens medlemmar och som i koncessionen benämnts järnvägar. Över ifrågavarande banor, vilka alla ha samtrafik med spårvägsnät, har upprättats bifogade förteckning med angivande av dag, då koncessionen beviljats, jämte vissa data rörande trafiken på linjerna ifråga.

Underdånigst

SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

C. A. Reuterswärd.

Wilh. Augustinsson.

Stockholm den 15 juni 1942.

Bilaga.

Förteckning

**över spårvägslinjer, vilka tillhöra medlemmar av Svenska Spårvägs-,
Buss- och Förortsbane-föreningen och äro koncessionerade
som järnvägar.**

Hälsingborg—Råd—Ramlösa.

Ägare är Hälsingborgs stad. Linjen trafikeras av Hälsingborgs stads spårvägar. Spårvagnarna äro endast betjänade av en man, vilken samtidigt är såväl förare som konduktör. För järnvägen Hälsingborg—Råd—Ramlösa meddelade Kungl. Maj:t i resolution av den 10 april 1891 koncession. Sedermera har Kungl. Maj:t i resolution av den 19 januari 1924 meddelat Hälsingborgs stad tillstånd att i samband med införande av spårvägstrafik ansluta nämnda järnväg till stadens spårvägsnät, varvid taxa för personbefordran å järnvägen tills vidare skulle fastställas i samma ordning som för stadens spårvägar.

Saltholmen—Göteborg.

Ägare är Göteborgs stad. Linjen trafikeras av Göteborgs spårvägar och har samtrafik med övriga spårvägslinjer i staden. Koncession har meddelats enligt Kungl. Maj:ts resolution av den 7 juli 1905 för järnvägen Saltholmen—Göteborg.

Värtan—Lidingön.

Ägare är Stockholms stad och Lidingö stad. Linjen trafikeras *dels* av norra lidingöbanan *och dels* av södra lidingöbanan, vilka båda ha samtrafik med spårvägslinjerna i Stockholm. Koncession meddelades enligt Kungl. Maj:ts resolution av den 30 april 1918 för järnvägen Värtan—Lidingön.

Lidingöbron—Kyrkviken.

Linjen äges och trafikeras av Lidingö trafikaktiebolag. Tågen införs på Stockholms spårvägars spår till Humlegårdsgatan i Stockholm och samtrafik upprätthålles med stadens spårvägsnät. Koncession har meddelats för järnvägen Islinge—Kyrkviken enligt Kungl. Maj:ts resolution av den 5 juli 1907 och för sträckan Lidingöbron—Islinge i resolution av den 26 januari 1923.

Skrivelse angående införande av högertrafik:

Till Konungen.

Frågan om införande av högertrafik i Sverige har under de senaste decennierna vid flera tillfällen varit föremål för behandling hos statliga myndigheter och genom särskilt tillkallade sakkunniga såväl inom statsförvaltningen som hos enskilda sammanslutningar. Under åren närmast före och under nu pågående världskrig ha flertalet myndigheter, sakkunniga och enskilda berörda sammanslutningar i princip förordat en övergång till högertrafik, att genomföras innan en ytterligare trafikökning i alltför väsentlig grad skulle medföra ökade kostnader och större olycksfallsrisker.

Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen, som representerar samtliga spårvägsföretag och flertalet större bussföretag i landet — med sammanlagt omkring 1 500 spårvagnar och 1 500 bussar — har tidigare i yttranden till Kungl. Maj:t uttalat sig för en omläggning till högertrafik.

Redan år 1929 uttryckte föreningen sålunda i yttrande över dåvarande förslag till ändringar i vägtrafikstadgan den förhoppningen, att frågan om övergång till högertrafik snarast måtte bli föremål för utredning. Över 1934 års vägtrafiksakkunnigas betänkande yttrade sig föreningen år 1935 och framhöll härvid 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 yttrande över 1939 års högertrafikkommittés betänkande framhöll vidare föreningen, att enligt dess mening högertrafiken förr eller senare komme att införas även i Sverige och att ett uppskjutande av beslutet endast skulle fördyra och försvåra omläggningen, varför frågan borde bringas till ett snart avgörande.

En omläggning till högertrafik är icke påkallad av spårvägs- och busstekniska skäl. Föreningens inställning är emellertid allt fortfarande den, att en övergång till högertrafik är ofrånkomlig, och en rationell lösning av frågan är därför jämväl ett föreningens intresse.

Sedan föreningen senast hade anledning behandla frågan om införande av högertrafik i vårt land, har ett bestämt ställningstagande — i ena eller andra riktningen — ytterligare aktualiserats. I det följande framläggas därför en del synpunkter, som enligt föreningens mening i dag böra läggas på denna fråga.

I Norden är Sverige numera det enda land, som bibehåller vänster-

trafiken, sedan Island — under ockupation av ett vänsterkörande land (England) — i början av år 1941 övergick till högertrafik. På den europeiska kontinenten är vidare högertrafiken i dag allenaordande, och samtliga länder i Europa, utom öarna England och Irland samt »halvön» Sverige, köra sålunda i dag till höger.

En omläggning av körriktningen för trafiken på gator och vägar — och därmed även för spårvagnar och bussar — kommer att medföra kostnader av icke obetydlig storleksordning. 1939 års högertrafik-kommitté beräknade dessa kostnader till totalt omkring 16 milj. kronor, under det att kostnaderna enligt 1934 års vägtrafiksakkunnigas beräkningar stannade vid 8 à 10 milj. För varje år, som frågan ytterligare uppskjutes, kan man med visshet utgå från att kostnaderna komma att ytterligare stegas.

Att en omläggning till motsatt körriktning ur trafiksäkerhetssynpunkt kan ingiva vissa betänkligheter, har under årens lopp vid skilda tillfällen framförts. Erfarenheterna från sådana trafikomläggningar i andra länder — bl. a. Österrike, Tjeckoslovakien och nu senast Ungern — synas emellertid icke hava givit något belägg härför. I detta sammanhang tillåter sig föreningen bilägga en av dess biträdande sekreterare avlämnad berättelse från en på föreningens bekostnad företagen resa till Budapest vid tiden för högertrafikomläggningen därstädes.

Enhetliga körrikttningsregler för trafiken till sjöss, i luften och till lands är liksom tidigare ett huvudmötiv för införande av högertrafik. För varje år växer — under normala tider — den mellanfolkliga trafiken och därmed även olägenheterna av de nu rådande motsatsförhållandena i världen med avseende på trafikriktningen. Med den omfattning, som trafiken väntas få efter kriget, kommer nödvändigheten av att lägga om till högertrafik ytterligare att accentueras.

Av ovannämnda, år 1939 till 16 milj. kronor beräknade totalkostnader för trafikomläggningen hänföra sig över 11 milj. kronor enbart till ombyggnadsarbeten på befintlig vagnpark. Denna post kan emellertid, bortsett från förändringar i penningläget, i icke obetydlig grad nedbringas, därest ett principbeslut om införande av högertrafik fattas inom den närmaste tiden. För närvarande torde nyanskaffning av rullande materiel ske endast i mycket begränsad omfattning, dels på grund av materialbrist och dels med hänsyn till prisläget samt i fråga om bussar och trådbussar särskilt med anledning av gummisituationen. Den befintliga vagnparken är därför utsatt för en kraftig förslitning, och en omfattande förnyelse blir nödvändig omedelbart efter kriget. För denna förnyelse av vagnparkerna skulle ett principbeslut att införa högertrafik innebära betydande fördelar i samband med vagnanskaffningen, i det att redan vid vagnarnas konstruktion och tillverkning hänsyn kunna tagas till framtida högertrafik.

Efter kriget kommer med största sannolikhet trafik med trådbussar att införas på ett flertal platser i landet, och för närvarande äro planer under utarbetande att ersätta såväl spårvägs- som busslinjer med trådbustrafik. Denna omständighet utgör ett ytterligare skäl — icke minst ur kostnadssynpunkt — att nu besluta om högertrafik med hänsyn till trådbussdriftens kontaktledningar, vilka vid en omläggning till högertrafik delvis måste ombyggas.

Föreningen vill även framhålla, att den del av de nuvarande vagnparkerna, som avses komma till användning efter högertrafikens införande — till vilken kategori bl. a. de moderna spårvagnarna och trådbussarna höra — under tiden fram till krigets slut skulle kunna successivt ombyggas för högertrafik. Härigenom skulle dels leveranssvårigheterna minskas genom arbetenas utspridning över längre tid och dels som en följd härav kostnaderna kunna nedbringas. Även för detta fall är det betydelsefullt att erhålla principbeslut snarast möjligt jämte uppgift om ungefärlig tidpunkt för omläggningen.

Sammanfattningsvis får föreningen som sin mening uttala, att ett principbeslut om införande av högertrafik snarast bör fattas och att även tidpunkten fastställas för omläggningen. Härför tala följande fakta,

att samtliga länder på den europeiska kontinenten numera hava högertrafik,

att i Norden endast Sverige har vänstertrafik.

att det endast torde vara en tidsfråga, innan trafikriktningen är enhetlig till sjöss, i luften och till lands.

att ett ytterligare uppskjutande av trafikomläggningen kommer att medföra stegrade kostnader och ökade organisatoriska svårigheter,

att betydande besparingar i fråga om den största kostnadsposten — ombyggnad av vagnparkerna — kunna ernås.

att omläggningen bör genomföras, innan trådbussdriften i landet ytterligare utbyggs, samt

att vissa ombyggnadsarbeten snarast möjligt kunna successivt vidtagas, så att olägenheterna och kostnaderna under tiden omedelbart före omläggningen minskas.

Med anledning härav får föreningen hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att principbeslut fattas om införande av högertrafik i Sverige samt att tidpunkten för omläggningen fastställas till förslagsvis två år efter det nu pågående krigets slut.

Underdånigst
SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

Einar Hultman.

Wilh. Augustinsson.

Stockholm den 26 november 1942.

Yttrande över förslag till utredning angående tillstånd till yrkesmässig biltrafik:

Till Konungen.

Genom remiss av den 5 innevarande november månad har Kungl. Maj:t berett Svenska spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningen tillfälle att före den 1 instundande december månad avgiva yttrande över en av statens biltrafiknämnd ingiven skrivelse, daterad den 2 oktober 1942, med hemställan om utredning i avseende på nu tillämpade grunder i fråga om meddelande av tillstånd till yrkesmässig biltrafik samt framläggande av förslag inför riksdagen till ändrad lagstiftning i ämnet.

Med anledning av förevarande remiss får föreningen härmed anföra följande.

För föreningens medlemmar, vilka samtliga äro juridiska personer, skulle en tillståndsgivning till enbart fysisk person bli till uppenbar olägenhet. Att en lagändring skulle i vissa fall vara till olägenhet har även biltrafiknämnden framhållit i sin skrivelse, och föreningen, som förutom samtliga spårvägsföretag även representerar de flesta större bussföretagen i landet, vill som sin åsikt uttala, att tillstånd till yrkesmässig biltrafik skall kunna meddelas juridisk person.

Biltrafiknämnden framhåller, att den yrkesmässiga trafiken utgör ett verksamhetsområde, som kan erbjuda gynnsamma förutsättningar för tillkomsten av företag med monopolställning. Även om detta är förhållandet, kan föreningen icke finna, att den nuvarande lagstiftningen möjliggör för ett trafikföretag att utnyttja ett eventuellt faktiskt monopol till skada för det allmänna eller allmänheten, vare sig detta kan tänkas ske genom osund taxepolitik eller annorledes. Genom den lagstadgade övervakningen från såväl statliga som kommunala myndigheter och organ verkställes redan nu fullt tillräcklig kontroll över trafikföretagen och deras verksamhet i det allmännas tjänst. För de företag, som helt eller delvis äro att anse såsom kommunala, torde för övrigt den i olika sammanhang påtalade risken för att överlåtelse sker av andelar i företaget vara i det närmaste obefintlig.

Med hänvisning till vad ovan anförts kan föreningen — sett ur de synpunkter densamma företräder — icke finna, att behov föreligger till ändrad lagstiftning i avseende på juridiska personers rätt att erhålla tillstånd till yrkesmässig biltrafik. I enlighet härmed får för-

eningen såsom sin mening hävda, att den ifrågasatta utredningen icke är erforderlig, och får förty avstyrka densamma.

Underdånigst
SVENSKA SPÅRVÄGS-,
BUSS- OCH FÖRORTSBANEFÖRENINGEN.

Einar Hultman.

Wilh. Augustinsson.

Stockholm den 30 november 1942.
