

Gatu- och vägtrafiken med särskild hänsyn till gångtrafikanterna

Schlyter, Ragnar,

31 A Br.



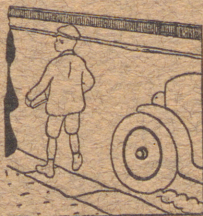
National Library
of Sweden

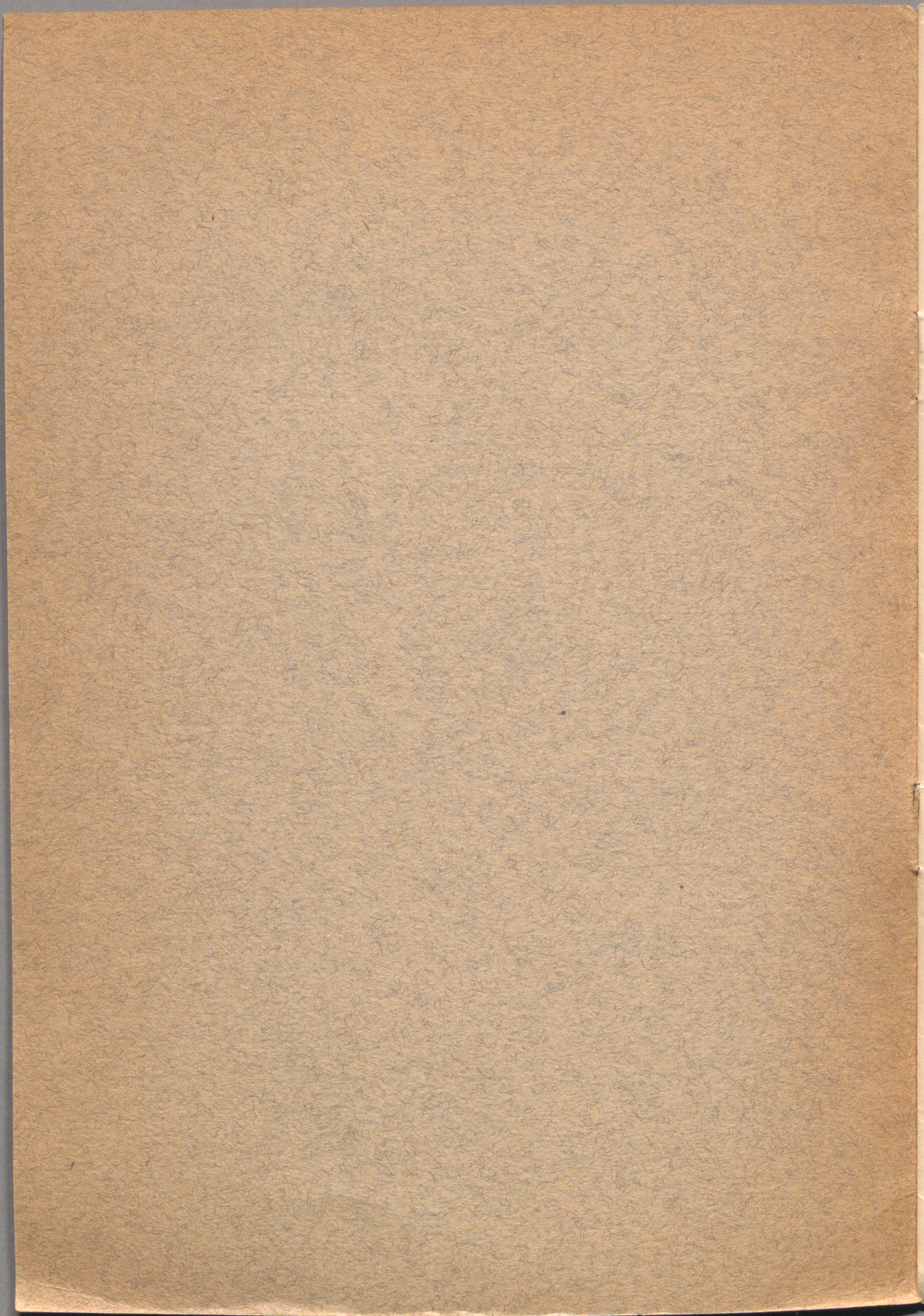
Kommunikation
Sällan
(C. S.)

GATU- OCH VÄGTRAFIKEN
MED SÄRSKILD HÄNSYN TILL
GÅNGTRAFIKANTERNA

AV

RAGNAR SCHLYTER

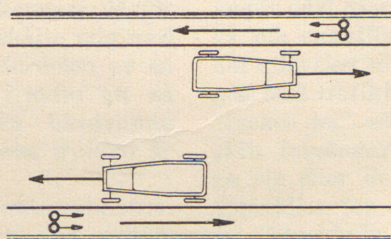




GATU- OCH VÄGTRAFIKEN MED SÄRSKILD HÄNSYN TILL GÅNGTRAFIKANTERNA

AV

RAGNAR SCHLYTER



1857

STADEN I ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

ÖSTRA SÖDERBY

GATU- OCH VÄGTRAFIKEN MED SÄRSKILD HÄNSYN TILL GÅNGTRAFIKANTERNA.*

Diskussionsinledning vid Svenska Vägföreningens årsmöte i maj 1927.

av

Civilingenjör Ragnar Schlyter.

Styrelsens motiv att anmoda mig inleda en diskussion över ämnet: "Om gatu- och vägtrafiken med särskild hänsyn till gångtrafikanterna" måste, så vitt jag förstår, vara en önskan att närmare taga kännedom om resultatet av den propaganda, som bedrivits i akt och mening att lära trafikanterna å den för två år sedan öppnade Lidingöbron att gå på *högra* gångbanan, varigenom den fördelen vinnes, att de möta körtrafiken i stället för att ha den bakom sig och följaktligen lättare kunna överblicka densamma. Jag har utgått härifrån och kommer därför huvudsakligen att uppehålla mig med att försöka framhålla fördelen av en propaganda, bedriven i syfte att så småningom utrota den hävdvunna föreställningen, att vänster trottoar är rätt trottoar.

Först några ord om automobilerna. Vad beträffar deras förare ha oerhörda ansträngningar gjorts att åstadkomma litet mera kultur hos dem som yrkesutövare, en högre kultur, skulle jag vilja säga. Resultatet av all denna möda kan visserligen ännu icke sägas vara tillfredsställande, men man måste dock erkänna det faktum, att förhållandena i detta hänseende blivit anmärkningsvärt mycket bättre mot förr. En blick i Stockholms Automobilförarefackförings ståtliga och utomordentliga festskrift: "På kuskbock och vid bilrätt", av Ossian Håkansson, ger tydliga belägg härför, åtminstone vad beträffar Stockholms chaufförkår. Den kampanj, som med

all rätt förts av tidningspressen mot hänsynslöst framfarande bilister, har vederbörligen belysts av historieskri- varen. Kampanjen fortgår alltjämt.

Vi lämna emellertid bilisterna åt sitt öde och vilja för dagen i stället sys- selsätta oss med gångtrafikanternas intressen: möjligheten att bibringa dem kunskaper om trafikreglementen, sättet att färdas på en gata eller väg, deras skyldigheter likaväl mot sig själva som mot sina medvandrare o. s. v. Jag erinrar ännu en gång om hr Håkanssons ovan anförda skrift, vad angår däri gjorda anmärkningar ifrå- ga om chaufförernas "antagonister", om uttrycket tillåtes. Trots anordnin- gen med trafikfyrarochtrafikpolisier... "tyckes det", säger han, "som om sär- skilt fotgängarne hade svårt att fo- ga sig efter de förnuftiga krav, som uppställas för en friktionsfri trafik". — "Stockholm står på småstadens ståndpunkt." — Och längre fram sä- ger han: "Ännu har en hel del gång- trafikanter icke lärt sig de enklaste regler och försiktighetsmått vid pas- serandet av en gata, och att i en trafik som den i våra dagars Stockholm icke händer flera trafikolyckor än något hundratal pr år, får anses vara bevis på automobilförarnes förståelse för sitt ansvarsfulla värv"... och utom- ordentliga skicklighet, anser jag att man bör tillägga. Det anförda synes mig vara fullt riktigt. "Men huru lätt är det icke för de duktiga och yrkesskickliga hedersmännen (chauf- förerna) att i ett nafs mista sitt leve-

*Separattryck ur Svenska Vägföreningens tidskrift 1927, h. 3.

bröd bara för en drumlig fotgängares skull", citeras från samme författare på ett annat ställe i anförda arbete.

Fotgängarnas dunkla begrepp om sina skyldigheter torde bottna i deras mening om vänster-trottoar-rätten, vilken man hittills förgäves sökt avskaffa.

Vi minnas säkert alla den tiden, då man gick på *vänstra* trottoarens *högra* kantsten, till vilken släta sten man ansåg sig ha förhandsrätt på grund av svensk födsel och ohejdad vana. Följande historia, till eftervärlden bevarad av författaren K. Nilsson i Östra Blekinge, är en god situationsbild.

"En Hompamålaman går under stilla fundering och tar ut sina klampande steg trottoaren framåt. Med rask fart kommer från motsatt håll en något livad sjöman. Några steg till — och kollision inträffar, varvid Neptunisonen i *ett* nu ger den mötande en så pass kraftig knuff, att vår Hompamålaman singlar utåt gatan ett gott stycke. Det ty åtföljande tilltalet var i samma stil:

(Sjömannen:) — Se *opp!* din sau-kramenscade kaur! Sir du inte, att du haur rännstenen på baubor sida, dä vill säja, att du går på gaulen trottoaur!

(Hompamålamanen:) — Äj trottoaern gaulen, va'för går 'an då själver på 'an? (Till en närstående polis:) — Hör han kommesarie, äj denna trottoaern gaulen för *mej* mer'n dendärne hyssesocken, som skofa(d)te ut mej på gautan?

(Polisen:) — Ja-a, dä är den. Se'n du går åt detta hållet, så borde du hållit dej på den andra.

(Hompamålamanen:) — *Jaså!* han hade rätt *ända*; ja, så ska ja' nöck hålla mej på den andra si'an, när ja' går tebakes.

— — —
Då nya Lidingöbron skulle öppnas för allmän trafik den 1 maj 1925, var situationen följande. Bron är ungefär av Drottninggatans i Stockholm bredd, men med något smalare gångbanor. Den är över 800 meter lång; körbanan har två körfiler, en i vardera riktningen, i vilka dessutom spårvagnar och understundom godståg framföras. Vardera gångbanan medger två personer att gå i bredd. Det var tydligt, att om gångtrafikanterna skulle storma fram lika huvudlöst på denna bro som på Stockholms gator, d. v. s. på vänster gångbana, och varje gång vid passerandet av framförvarande kliva ner i rännstenen med risk att få åka gränslar på cyklar och bilar stänkskärmar, så skulle trafiken på bron bli till en daglig förargelse för samtliga trafikanter, och olycksfall skulle dagligen inträffa. Man förutsåg detta och igångsatte därför samtidigt med brons öppnande en intensiv propaganda för att lära gångtrafikanterna gå på *högra* gångbanan. Härför trycktes flygblad i tusental, och dessa utdelades i skolorna.* Resultatet var häpnadsväckande. På ett par veckor hade praktiskt taget alla trafikanter lärt sig metoden att på ett enkelt sätt bevara livet. Alla voro syn- och hörbarligen mycket belåtna med anordningen, med få undantag. En baron förklarade, att han "hade väl rättighet att gå var han ville, om han så ville offra sitt liv på körbanan". Men genomförandet, inlärandet och vidmakthållandet av ordningen kräver vänlighet och hovsamhet, inga stränga tillsägelser eller hot om bötesstraff, som vänta den försumlige, sedan Konungens befall-

*) Jfr.: Trafikreglering å nya Lidingöbron. Svenska Vägfors tidsskrift 1925, h. 3.

ningshavande i Stockholms län och Överståthållarämbetet utfärdad *förbud* för fotgängare att gå på *vänster* gångbana! Nej, inga förbud och inga polisuniformer; då är svensken ganska gemytlig, medgörlig och lätt ledd på förståndiga vägar!

Tidningspressen över hela landet har, glädjande nog mycket enigt, understött arbetet att utrota vänster-trottoar-rätten. Det i dagarne av Lidingöbroförvaltningen förslagsvis omarbetade och här i dag i korrekturen utdelade nya flygbladet (fig. 1 A) till nytillkommande trafikanter på Lidingöbron vittnar, genom de på baksidan anförda utdragen, om pressens stora intresse för att bibringa trafikanterna gångkultur (fig. 1 B). Den omständigheten, att gångtrafikanterna äro och väl även förbliva i majoritet på våra gator och vägar (ehuru säkert många bilister hysa en motsatt önskan), berättigar *icke* gångtrafikanterna att missbruka sin majoritetsställning och gå hur som helst. Det måste bli bättre gångkultur; detta synes mig f. n. vara det *viktigaste önskemålet vid ordnandet* av gatu- och vägtrafiken. Kultur kan endast ernås genom upplysning. Det gäller att upplysa den snälla allmänheten om dess misstag beträffande vänster-trottoar-rätten. Polismästarens i Stockholm försök härutinnan för många år sedan och senast i gångtrafikreglementet av år 1922 ha misslyckats på grund av oklarheten i de lämnade direktiven.

Skyltarne på Stockholms gator: "Gå på gångbanans vänstra sida!" gävo ej lösningen, så länge *hela* vägen, gatan, ansågs som gångbana.

I en framställning till polismästaren år 1919 och, då den ej föranledde någon åtgärd, till justitieombudsmannen år 1920 (den senare från ett an-

tal stadsfullmäktige-, kommunalfullmäktige- m. fl. ordförande i Stockholms omgivningar) framhölls bl. a. behovet av effektiv upplysning till allmänheten. I den förra skrivelsen påyrkades utdelandet i Stockholm av just sådana flygblad som det här nu utdelade.

Först år 1922 utfärdades av Överståthållarämbetet ett gångtrafikreglemente, vilket icke utdelades gratis, såsom påyrkats, men väl såldes för 10 öre. Detta reglemente stadgar:

"Till följd av fotgängares skyldighet att vid möte hålla till vänster bör den, som vill gå på en gångbanas kantsten, välja den *högra* gångbanan, om den är tillräckligt bred för mötande.

Där gångbanorna äro så smala, att de icke lämna rum för mötande, är det lämpligare att gå på den *vänstra* gångbanan."

Vad sägs om detta? Man förstår ej, hur tankegången kunnat göra en sådan kullerbytta. Därför var det bra, att reglementet ej erhöi större spridning. De åtgärder, som nu behövas, äro först och främst att lära *stockholmarne* gå rätt. Därifrån sprider sig exemplet snart till andra orter, såsom förhållandet i Karlskrona med sina täta militärförbindelser med huvudstaden visar.

Erfarenheterna från Lidingöbron ge vid handen, att det med en verkligt effektiv propaganda och upplysningsverksamhet icke torde vara omöjligt att på relativt kort tid lära *stockholmarne* och även hitresande personer att gå rätt på gatorna, men samtidigt härmed böra även vissa andra åtgärder företagas av allmänt upplysande karaktär. *Ingångar till banker och postkontor* m. fl. böra



Gå på högra gångbanan

Ni går då emot körtrafiken
och kan överblicka den

renen! Gå icke onödigtvis i körbanan och aldrig över densamma i sned riktning utan **tvärs över** den!

Se noga upp först åt höger, sedan åt vänster!

Det är farligt att stiga ut på körbanan utan att giva akt på körtrafiken, detta särskilt från vänstra gångbanan, eftersom strömmen av körande, spårvagnar, bilar och cyklar då kommer bakifrån, se bilden!

Körande, cyklande och ridande skola färdas på körbanans vänstra sida, dock ej så nära att den mötande gångtrafikanter på gångbanan eller vägrenen oroas.

Läs **"Trafikregler för skolorna"**, utarbetade av Kungl. Automobil Klubben!

Följ dessa anvisningar i stad och på land!

Visa dem för Edra bekanta!

Stockholm i maj 1927.

LIDINGÖBROSTYRELSEN.

ATT gå på **högra** gångbanan är det följdriktiga i ett land med vänstertrafik; man går då **mot** körtrafiken.

Om Ni möter någon på höger gångbana, så möt till vänster! Ni har därvid **ryggen fri** och kan utan stor risk stiga ut i körbanan, då detta är nödvändigt.

Gå alltid till **vänster** vid möte med gående på gångbanan eller vägrenen!

Farligt att gå så här!

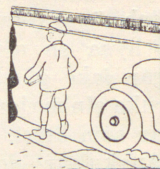


Fig. 1 A. Framsidan.

alltid så anordnas, att allmänheten uppfordras att gå till vänster. Ingångar till kontor i Stockholm hava anordnats så, att allmänheten tvingas att gå genom den *högra* ingångsdörren. Sådant bör givetvis icke utan synnerligen trängande omständigheter förekomma, och, så vitt en utomstående kan bedöma, finnas icke några som helst skäl att i de åsyftade fallen hindra allmänheten gå in genom den *vänstra* dörren.

Tusentals personer hava helt säkert icke en aning om, på vilken sida de skola ställa sig i *köen vid en bankdisk* eller en *biljettlucka*, ty på

somliga ställen, uppmanas man gå till höger.

I landsorten ha anordningar gjorts och anslag uppsatts på sina ställen med lydelse: "Gå till höger!" De goda nässjöborna t. ex. gå till höger, bl. a. i dubbeldörrarna på Stora hotellet, och motivera det med ett: "Här i Nässjö ska vi gå till höger! Se på stationen!"

Post-, telegraf- och järnvägsstyrelser kunna och böra hjälpa till med upplysning. Men även och framför allt städernas myndigheter, gatunämnd och polis, måste inskrida och vidtaga effektivare åtgärder.

Vad tidningspressen säger om gångreformen på Lidingöbro.

Stockholms-Tidningen, den 1 maj 1925:

På sätt och vis ha stockholmarna övertruffat sig själva, sedan den nya gångtrafikreformen började tillämpas. Visserligen hålla de flesta ännu en-vist på den gamla föreställningen, att man skall gå på vänster trottoar, men det är numera möjligheter för en resolut fotgängare att också taga sig fram på höger trottoar. Och det visar bättring.

Svenska Dagbladet den 3 maj 1925:

Nya Lidingöbron gångreformens skolexempl. För att lära folk välja högra gångbanan. Ett lokalt försök att lösa det stora trafikproblemet. Skall underverket omsider komma från den nya Lidingöbron — det under nämligen, att stockholmarna lära sig gå på rätt sida av rätt gångbana? Det finns verkligen de, som våga hysa en så djärv förhoppning.

— — — Ex oriente lux. — — —

Folkets Dagblad Politiken, den 4 maj 1925:

Skolexemplet är värt att begrundas av våra i regel gånka huvudlöst framrusande gångtrafikanter. Fäfängt har polismästare Hårleman försökt lära stockholmarna att trafikera gångbanorna på ett sådant sätt, att de alltid ha utsikt över körtrafiken. — — —

Stockholms Förstadsblad, den 6 maj 1925:

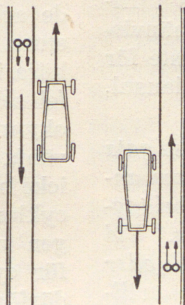
Den aktion som i gångsatts för att få folk

Sörmlandsposten, den 8 maj 1925:

Ett trafikproblems lätta och enkla lösning. Beslutet är ypperligt, om det vinner efterföljd. Bilda en gångtrafikanternas högergrupp — bara med ändamål att hålla svenska folket på högra trottoarens vänstra sida.

Dagens Nyheter, den 1 november 1925:

Möt till vänster på höger trottoar och ni har **ryggen fri** — och gatan blir inte alls riskabel.



att gå på den rätta sidan över Lidingöbron är värd allt erkännande. Alltså, gå på högra gångbanan!

Lidingö Tidning, den 9 maj 1925:

Att detta i hög grad bidragit till undvikande av olyckshändelser är ju utan vidare tydligt.

Stockholms Dagblad, den 7 maj 1925:

Tänk om allmänheten nu också ville följa parollen! Inne i huvudstaden går det i varje fall trögt med efterlevnaden av uppmaningen.

Fig. 1 B. Baksidan

En hel del olika faktorer beträffande fotgängarnes uppträdande inverka på *trafiksäkerheten*. En fara för densamma utgör utan tvivel damernas korta kjolar. *Honni soit qui mal y pense* (skam den, som tänker illa därom)! Jag har mer än en gång märkt chaufförens osäkra grepp om ratten vid passerandet av ett par vackra fortkomstledamöter. Det skadar icke att anmärka detta, ehuru jag icke tror att de korta kjolorna böra förbjudas därför. Det skulle nog icke löna sig heller. Vanans makt är stor; man vänjer sig vid allt. Chaufförerna bättra sig nog i berörda hänse-

ende och bli nog med tiden liksom vi andra en smula blaserade. Signaturen "Panza" i *Stockholms Dagblad* påtalar en annan fara för trafiksäkerheten. Han kåserar: "Det hattmod som är i annalkande kommer att definitivt täcka kvinnans ögon och öron. Londons Hårleman är djupt bekymrad. En kvinna utrustad med en dylik hatt är en fruktansvärd fara både för sig själv och fordonsförare. Hon *ser* ingenting, och hon *hör* ingenting, och hon *förstår* ingenting. Det sista är ingenting att göra åt. Men väl de båda förra bristande egenskaperna."

De åtgärder, som böra företagas för ernående av bättre gångkultur, kunna sammanfattas sålunda:

1. Ett för hela riket gällande *gångtrafikreglemente* bör tryckas och utdelas gratis, även med flygmaskinens hjälp — det bör inte för inte heta flygblad — i millioner exemplar. Men början bör som sagt göras med Stockholm.

Reglementet skulle i huvudsak innehålla dels vad som stadgas i Lidingöbromreglementet, dels laghänvisningar enligt 1922 års reglemente för Stockholm, dels en särskild klausul, såsom t. ex. följande:

"Gångtrafikanter bör endast korsa gata vid gatukorsning eller vid genom anslag och anordningar på gatubeläggningen särskilt anvisade platser. Vid gatukorsning, som saknar optisk eller vanlig polis, skall fotgängare ovillkorligen ha företräde framför åkdon av vanligt slag. Bilar med beteckningen "Ledig" få icke forcera trafiken, då fotgängare eller personbefordrande bil måste korsa en gata eller väg."

Det bör vidare stadgas, att fotgängare böra så vitt möjligt hålla sig på gångbanan och helst använda den. Finnes ingen gångbana, böra de använda sig av den *högra* vägrenen, så att de icke bli påkörda bakifrån. Fotgängare är icke skyldig att vid möte stiga ut på körbanan. Alla fordon, således även cyklar, som åkas eller ledas, samt hästar, med eller utan rytare, skola framföras på körbanans vänstra sida, dock ej så nära att den mötande gångtrafikanter på gångbanan eller vägrenen oroas. *"Person- och körtrafik i motsatt riktning!"* — se där reformbegreppet i all sin enkelhet (fig. 1). Det fordras bara en smula lugn eftertanke för att inse, att detta är det riktiga. För olycksfall-

försäkringsbolagen vore reformen en ren vinst.

Trafikanterna skola först och främst visa varandra hänsyn och förståelse. Ett litet exempel ur min egen erfarenhet må belysa vad jag menar. Vi färdades uppe i Norrland, där det var många mil mellan bostäderna. Min "gentlemanna"-chaufför tvingade därvid, med avsikt att bibringa de mötande trafikanterna (!), alla mötande arbetare, vilka cyklade hem med stora bördor (ved) på cyklarna, att köra i diket, därför att de cyklade på fel sida (höger vägren). Och dylikt okynne skall ha svensk hävd och sedvänja på sin sida! Man kunde väl icke begära, att de skulle gått och lett cyklarna mildtals hem, därför att vägen var nygrusad och oframkomlig för cyklarna på vänsier vägren och därför att de kunde råka möta kanske en bil i timmen. Samma chaufför körde sedan med 90 km fart! Sådant är ej trafikkultur.

Bland åtgärder för bättre gångkultur märkes vidare:

2. Vita ränder och text målas på gatubeläggningen, angivande var fotgängarne på starkt trafikerade gator lämpligen böra korsa dessa.

3. Skyltar böra uppsättas, förslagsvis av Lidingöbromodellen, av innehåll (under en högerpil): *"Gå på högra gångbanan! Ni går då emot körtrafiken och kan överblicka den."*

4. Svenska Vägförningens styrelse bör påkalla ovannämnda styrelsers och nämnders bistånd, under påpekande av de oriktiga anordningarna vid dubbeldörrar, biljettluckor m. m.

5. Samma styrelse bör även söka samarbete med Kungl. Automobilklubben för effektivare skolundervisning, genom bilder och filmer samt praktiska övningar. K. A. K. har redan genom utgivande av trafikregler

för skolorna, upptagande av sin trafikfilm m. m. visat en lämplig metod för upplysningsarbete av detta slag. Mycket mera kan göras.

6. Vid uppgörandet av stadsplaner bör all nödig hänsyn tagas till gångtrafikanterna. Den stadsplanekonst, som förlägger ett konserthus på trottoaren till den med oerhörd kostnad framdragna Sveavägen i Stockholm, förstår man sig ej på. Förr eller senare torde det bli nödvändigt att upplåta konserthusets blomsterhall till en loggia för gångtrafikanternas bekvämlighet. Blott en liten förutsägelse! Är detta avsett, så är tanken god.

7. Trafikföreskrifterna för fordon böra följa *enhetliga principer*, så att man t. ex. rent principiellt bör runda "Eldhvattnet" i hörnet av Grevturegatan och Birger Jarlsgatan vid trafik till och från den förra gatan, utan att detta skulle behöva uttryckligen stadgas. Men även om så skedde, vore det endast fördelaktigt för allmänheten med dylika och liknande fingeriseringar, som avgjort skulle öka möjligheten för gångtrafikanterna att hålla reda på och draga nytta av bestämnelserna. Man borde som redan antytt ha det därhän, att principerna för modern gångkultur helt enkelt

inginge i folkmedvetandet (se mom. 5).

8. Gångtrafiken skulle liksom biltrafiken ha stor nytta av ett enhetligt system för gatubeteckningar, bl. a. beträffande enkelriktad trafik. Från vilken bigata man än kommer, bör man kunna se, från vilket håll man har att vänta den enkelriktade trafiken.

9. Den föreslagna trafikreformen bör göras till föremål för massmöten och resolutioner såväl i städerna som på landsbygden. Ett centralorgan — lämpligen Svenska vägföreningen och K. A. K. i samarbete — bör organisera föredragsverksamhet och utsända lämpliga föredragshållare.

Lämpliga ämnen för den efterföljande diskussionen äro:

1) "Är det lämpligt och tillrådligt att försöka allmänt genomföra reformen att företrädesvis gå på högra gångbanan?"

2) "Vad bör ett trafikreglemente innehålla?"

Som avslutning på denna inledning skulle jag vilja tillåta mig en travestering av ett känt tyskt ordstäv: "Alles ginge besser, wenn man mehr ginge", att lyda i svensk översättning:

"*Allting ginge bättre, om man gick bättre!*"

DISKUSSION OM GATU- OCH VÄGTRAFIKEN MED SÄRSKILD HÄNSYN TILL GÅNGTRAFIKANTERNA.

Kapten A. Norlander. Herr ordförande, mina herrar! I anslutning till vad ingenjör Schlyter sagt, vill jag understryka, att det är nödvändigt för erhållande av en bättre trafikultur, att barnen få i tid lära sig, hur de skola gå på gator och vägar, i dessa skolreformernas tider kan man ha rättighet att fordra detta. Jag skulle vilja föreslå, att föreningen beslutar

riktå en vädjan härom till dem, som makten hava.

Herr ordföranden. Jag skall be att få uppläsa ett förslag till resolution:

Vägföreningen beslöt att fästa Herr Statsrådets och Chefens för Kungl. Kommunikationsdepartementets uppmärksamhet på det otillfredsställande sätt, på vilket gångtrafiken är ordnad i vårt land, och anhålla att Statsrådet

behagade låta anordna en utredning i detta ärende, som med automobiltrafikens hastiga utveckling med varje dag blir allt mera aktuell.

Ingenjör F. Lundqvist. Herr ordförande, mina herrar! Endast ett par minuter.

Jag var beredd att hålla ett föredrag om både kör- och gångtrafik men möttes av det tillkännagivandet, att det endast var fråga om gångtrafiken. Men de höra så intimt tillsammans, att man icke kan tala om den ena utan att komma in på den andra. Jag har tänkt att i Vägföreningens tidskrift få in en artikel, baserad på mina erfarenheter i Stockholm och i utlandet.

Jag hade förra året en uppsats i Svenska Dagbladet, "Trafikdirigenten själv det värsta trafikhindret?" Om tiden det tillåter, ber jag att få läsa upp några rader.

"Trafikkonstaplarna i Stockholm utgöra det svåraste trafikhindret — detta djärva påstående framföres kraftigt och besinningsfullt av en svensk ingenjör, bosatt i Holland, i en insändare till Svenska Dagbladet. Han har under ett besök i Stockholm studerat trafikkonstaplarna och deras armgymnastik med påpassliga och kritiska blickar, och han exemplifierar även sin hypotes.

Som de nu arbeta, utgöra faktiskt trafikkonstaplarna det svåraste trafikhindret, förklarar vår sagesman. Naturligtvis har trafikkonstapeln lärt sig signalsystem i polisskolan och fullgör endast sin plikt, då han vinkar med pekfingret, slänger upp armen och nickar med huvudet. Men det är endast körtrafiken alla dessa små tecken gälla. Gångtrafiken bryr han sig ej det minsta om. Och det är därför fotgängare i Stockholm i så hög grad riskera att bli påkörda."

Man har nu kommit underfund med att det är bättre, att konstapeln står i cirkelns periferi än i medelpunkten, han kan icke överblicka trafiken i medelpunkten, ty han har icke ögon i nacken. Men det finns mycket annat, som skulle behöva rättas till. Nu ha trafikkonstaplarna fått arbeta med fina, vita handskar, men de måste bort nu till sommaren,* och då ha de icke annat än sin batong i handen, det måste därför bli ett nytt system.

En sak vill jag nämna. I Österrike är det belagt med böter, två österrikiska Kronen, att i onödan gå på körbanan, och denna bestämmelse tillämpas mycket strängt. Vi ha en lag, som är 59 år gammal, som gäller för gångtrafiken, vilken säger, att fotgängare är skyldig hörsamma av polis lämnad anvisning. För brott mot denna föreskrift är man underkastad från 2 till 50 kronors böter. Jag får hänvisa till ordningsstadgan för rikets städer av den 24 mars 1868. Alltså, vi ha bötesstraff stadgat för dem, som gå vårdslöst i körbanan, och bara allmänheten får detta klart för sig, bara bestämmelsen tillämpades, skulle nog resultatet bli bättre.

För dem, som ha intresse att närmare läsa den här artikeln i Svenska Dagbladet, vill jag nämna, att den var införd den 18 juni 1926.

Ingenjör A. Lenander. Det var något jag fäste mig vid i ingenjör Schlyters anförande. Han säger, att det är mycket riskabelt för trafiken med damernas korta kjolar. Jag tillåter mig hävda en annan åsikt, åtminstone om damerna ha ljusa strumpor. Om man kör på en gata i skymningen, ser man inte folk så noga, men en modern dam med ljusa strumpor ser

* Varför måste de bort? Vita sommarhandskar (vantar) finnas att köpa för rimlig kostnad.
Red.

man genast. Om herrarna kört på en landsväg, ha Ni mycket svårt att se en cyklande, men en cyklande dam med ljusa strumpor se Ni ögonblickligen.

Herr ordföranden. Här har föreslagits den resolution, jag nyss läste

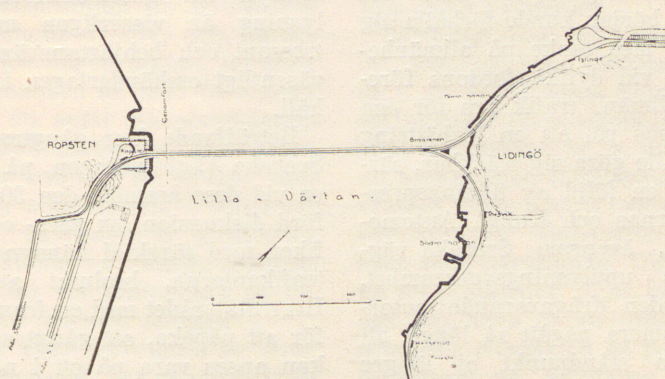
upp, vilken också innefattar det, som kapten Norlander anförde.

Vill föreningen fatta någon resolution?

Ja!

Vill föreningen godtaga den föreslagna resolutionen?

Ja!



Situationsp an över Lidingöbro

SKRIVELSE FRÅN SVENSKA VÄGFÖRENINGEN.
TILL CHEFEN FÖR KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET ANGÅENDE GÅNG-
TRAFIKENS ORDNANDE.

Svenska vägföreningen får härmed värdsamt göra framställning beträffande erforderliga, ytterligare åtgärder för gångtrafikens ordnande.

Samtidigt som trafiken med motorfordon för varje dag alltmera ökas, växa olyckor, vållade av dylika fordon, i ständigt stigande antal och till sådan grad, att den är ägnad att ingiva den allvarligaste oro. Även om man till en början kunde förhålla sig avvaktande med tanke på allmänhetens ovana vid dylika fordons förekomst i allmän trafik och för den skulle hoppas på, att en förbättring ändock skulle göra sig märkbar, särskilt som en följd av tidningspressens, skolornas och Kungl. Automobilklubbens, ävensom Svenska vägföreningens upplysningsverksamhet, har dock den ifrågavarande motortrafiken numera pågått så länge, att nyssnämnda ståndpunkt ej längre torde kunna vidhållas. Olycksfrekvensen synes nämligen icke visa någon tendens till minskning, och även om orsakerna till dessa olyckor ofta äro att hänföra till bristande varsamhet från automobilförarnas sida, kan man icke annat än komma till den bestämda uppfattningen, att många av olyckorna eller olyckstillbudena, särskilt i städerna, äro att hänföra till fotgängarnas vårdslöshet och oförsiktighet.

Beträffande automobilförarna hava stora ansträngningar gjorts för att få till stånd en högre trafikultur. Nya lagar och ordningsföreskrifter hava utfärdats för dessa förare, vilka genom sina avlagda prov för erhållan-

de av körkort måste dokumentera sin kunskap om trafikföreskrifterna. Resultatet av upplysningsarbetet bland och tidningskampanjen mot automobilförarna kan visserligen ännu ej sägas vara tillfredsställande, men deras kultur har dock i mycket anmärkningsvärd grad förbättrats. Frågan om fortsatta åtgärder med särskild hänsyn till automobilförarnas upplysning är visserligen mycket intressant och behjärtansvärd men är väsentligt omhändertagen från andra håll.

Beträffande åter gångtrafiken har Svenska vägföreningen, på grund av en vid dess årsmöte den 30 maj 1927 förd diskussion om gatu- och vägtrafiken med särskild hänsyn till gångtrafikanterna, beslutat att ingå till Herr Statsrådet med en framställning, för att påpeka, att gångtrafiken icke kan anses vara på ett i någon mån tillfredsställande sätt ordnad i vårt land, och värdsamt anhålla om åtgärder för åstadkommande av bättre förhållanden härutinnan.

Trots en ivrig upplysningsverksamhet, till vilken tidningspressen i hög grad bidragit, och trots anordningar med trafikfyrar och trafikpolis synes det, som om fotgängarna hade svårt att medverka till uppnående av en friktionsfri trafik. Det har sagts, om än med orätt, att Stockholm i detta avseende fortfarande står på en småstadsståndpunkt. Ännu tillämpa en del gångtrafikanter icke ens de enklaste regler och försiktighetsmått vid passerandet av gata eller väg.

Fotgängarnas många gånger dunk-

la begrepp om sina skyldigheter härutinnan torde bottna bland annat i den gamla s. k. vänster-trottoar-rätten, som man hittills förgäves försökt avskaffa. Polismästarens i Stockholm försök härutinnan för många år sedan och senast Överståthållareämbetets i Stockholm gångtrafikreglemente av år 1922 synas hava misslyckats, delvis beroende måhända på grund av mindre klarhet i de lämnade direktiven.

Skyltarna på Stockholms gator "Gå på gångbanans vänstra sida" ge ej lösningen, så länge *hela* vägen, gatan, betraktas som gångbana.

I en framställning till polismästaren i Stockholm år 1919 och, då den ej föranledde någon åtgärd, till justitieombudsmännen år 1920 (den senare från ett antal stadsfullmäktige, kommunalfullmäktige m. fl.) framhölls bl. a. behovet av effektiv upplysning till allmänheten. I den förra skrivelsen påyrkades bl. a. utdelandet i Stockholm av sådana flygblad som t. ex. det vid Lidingöbro nu använda, vilket härmed bifogas.

Först år 1922 utfärdades av Överståthållareämbetet ett gångtrafikreglemente, vilket icke utdelades gratis, såsom påyrkats, men väl såldes för 10 öre. Detta reglemente stadgar:

"Till följd av fotgängares skyldighet att vid möte hålla till vänster bör den, som vill gå på en gångbanas kantsten, välja den *högra* gångbanan, om den är tillräckligt bred för mötande.

Där gångbanorna äro så *smala*, att de icke lämna rum för mötande, är det lämpligare att gå på den *vänstra* gångbanan."

Det är ju tydligt att med sådana direktiv det lätt kan bliva oreda i trafiken. *Att gå på högra gångbanan är det följdriktiga i ett land med vänstertrafik.*

Erfarenheten från Lidingöbron, där Konungens Befallningshavande i Stockholms län och Överståthållareämbetet i Stockholm utfärdat förbud att gå på *vänstra* gångbanan, visar, att det i enstaka fall med en verklig, effektiv propaganda och upplysningsverksamhet går att bibringa allmänheten förståelse för nyttan av att gå på högra gångbanan.

Vi ha uppehållit oss så utförligt med denna detaljfråga, därför att det synes vara det fundamentala för ordnandet av en friktionsfri trafik på gator och vägar, att allmänheten läres att begagna *högra* gångbanan resp. högra vägrenen.

Samtidigt torde emellertid även andra åtgärder böra vidtagas. Det torde t. ex. bland annat böra påbjudas, att ingångar till postkontor, järnvägsstationer, banker m. m. så anordnas, att allmänheten föranledes att gå till vänster. Både poststyrelsen och järnvägsstyrelsen underlydande organ hava felat härutinnan. Dubbeldörrarna till postkontor (t. ex. Stockholm 7 och 19) hava så anordnats, att allmänheten tvingas att gå genom *högra* ingångsdörren. Skyltarna vid Stockholms nya centralstations biljettluckor uppmana till högertrafik för norrgående och till vänstertrafik för södergående tåg. Sådant bidrager givetvis till oreda. Vid Nässjö järnvägsstation uppmanas de resande genom skyltar och spärrkedja att "gå till höger", andra exempel att förtiga.

Allmänheten inom riket borde genom utsändning och massutdelning av flygblad undervisas om rätta sättet att färdas på gator och vägar samt genom skyltar och anslag ständigt påminnas om trafikreglernas innebörd och praktiska tillämpning. Undervisningen i detta avseende borde i alla skolor göras mera effektiv och

stödjas på inom Kommunikationsdepartementet utarbetade och därifrån utdelade, tryckta enkla trafikregler.

Med stöd av det ovan anförda får Svenska vägföreningen härmed vördsam samt hemställa, att Herr Statsrådet behagade föranstalta om utredning angående de praktiska åtgärder rö-

rande gångtrafiken, som kunna ytterligare erfordras, för att erhålla en synnerligen väl behörlig, större trafiksäkerhet på våra gator och vägar.

Stockholm den 29 juni 1927

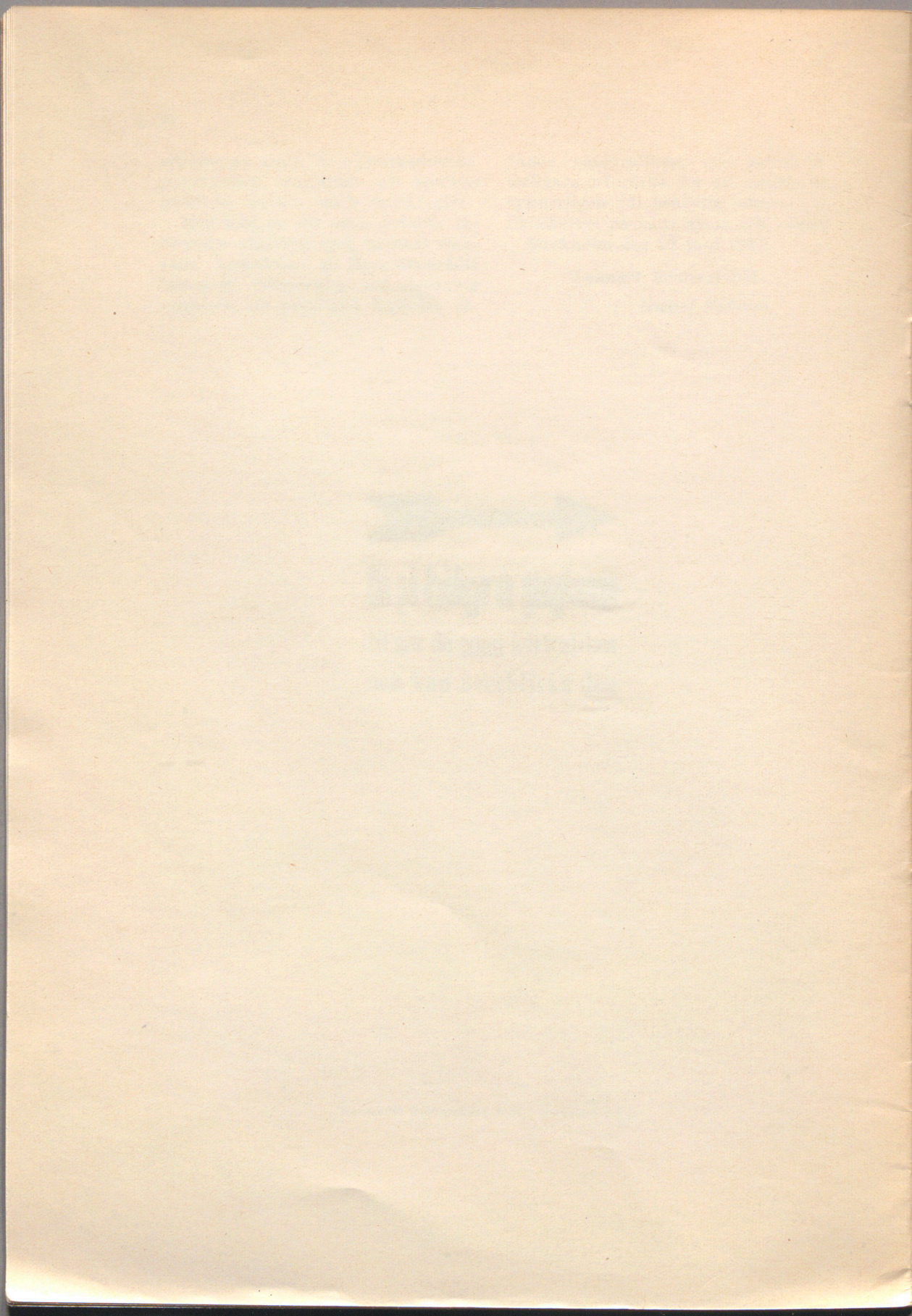
Lennart Reuterskiöld.

/ *Gustaf Enblom.*



Gå på högra gångbanan

Ni går då emot körtrafiken
och kan överblicka den





Gå på högra gångbanan

Ni går då emot körtrafiken
och kan överblicka den