

## Nr 10.

Av herr **Lindhagen**, om vägfreden på allfarsvägarna.

Angelägenheten att återställa vägfreden i landet står fortfarande på dagordningen. En folkopinion kräver, att samhällsordningen här från palliativ nalkas någorlunda grunderna till missförhållandet.

Motorismens inbrott över vägväsendet föranledde byggandet av särskilda banor för järnvägarna. All annan vägmotorism har däremot av ekonomiska skäl släppts lös på allfarsvägarna. Detta har omstörtat vägfreden. Otryggheten ruvar över våra fjät. Liv, lem, arbete och egendom stå idag likaväl som igår på spel, vilket icke är tillåtet på andra områden.

Det medgives, att samhällsordningen av naturliga skäl måste vara trög i begrepp och handling. All verklig framfärd kommer i tidernas längd från folket. Åtminstone enligt min erfarenhet och mitt sätt att läsa historien. Folket representeras i detta fall av vanliga fotgängare, trampcyklister, kärrdragare, kuskar, chaufförer och bilpassagerare. Vi äro alla maskinkulturens offerväsenden. Må samhällsordningen någon gång få tillskyndelse att göra sin plikt, göra den åtminstone någorlunda helt och fullt.

Samhället, yrvaket av den nya ofreden, sökte emellertid först tillflykt till att saken kunde ordnas »enligt vanliga juridiska regler»! Nästa nödfallssteg var att under bugningar för makten lägga vägarna till rätta för den uppseg-lade motorismen. *Vi bygga nu icke vidare landsvägar för folket utan autostrader för motorfordonen. De senare vägarna stråla av modernism och från-varo av omtanke för enklare vägffarande.*

Hästfordonen, illa sedda även de av motorismen, kunna visserligen fortfarande reda sig och göra det bättre än bilarna sins emellan. De äro nämligen så skrymmande, att de synas bättre och tvinga motorfordonen att även av självbevarelsedrift ej köra över dem. Även kärrdragarna, nu i utdöende, skyddas avsevärt av sin kärra. Fotfolket är däremot vida mer fredlöst både som fotgängare och i viss mån även som trampcyklister. De ha endast sitt lilla liv att ställa upp mot maskinerna utan betäckning av någon impo-nerande materia. Chaufförerna äro som sagt också offerväsen. De måste med risk för sina liv hålla farten och göra den så snabb som möjligt. De privilegie-rade motorfordonens ägares och passagerarnas intressen äro befallande. Därtill kommer, att »fartens tjusning» är något ganska oemotståndligt. På detta sätt bli även passagerarna lätt offrade.

De moderna autostraderna äro dock hos oss i viss mån redan gammal-modiga även för sitt huvudsakliga ändamål. En trängande uppgift är att hindra även sammanstötningar mellan motorfordon. Chaufförer och deras passagerare måste likaledes skyddas. På några ställen har därför genom förgängliga målningar eller annorledes utmärkts en gräns mellan de varandra mötande bilfilerna särskilt i kurvor och backar, som skymma utsikten. Denna

gräns bör utmärkas i större utsträckning och till sist överallt. Det bör ske genom en permanent smal refug, vilken tillika tjänar som tillflykt för fotgängare, som måste korsa vägbanan. Detta blir nog i längden ock billigast.

Däremot ha sällan anvisats banor för fotgängare och trampcyklister ens genom prickningar på vägbanan. De anses förmodligen vara mera ovidkommande trafikanter på allfarsvägarna. Det vill således nu till både på nya och även, i den mån så kan ske, på gamla vägar med tillträde för motorfordon, att särskilda banor för fotgängare och trampcyklister anläggas eller åtminstone utmärkas genom märken på banan.

Att på detta sätt skona människorna från död, lemlästning, invaliditet och ekonomiska förluster säges ibland bli »för dyrt». Det är väl knappast någon fara vid jämförelse med vad samhället på andra områden kostar på sig, och staten får väl träda emellan. Men blir det för dyrt, får man inskränka ny- och omläggningar till vad man anser sig för varje år ha råd till med iakttagande tillika av vägfredens krav. Vill man ej påkosta så breda bilvägar, att tillfälle till omkörning för varje bilfil kan anordnas såsom vederbör, bör för sådana vägar stadgas mindre hastighet än på vägar med tillbörlig bredd.

Då samhället merendels skyr att gå till roten med ett missförhållande, söker det även här som oftast sin *tillflykt till straffbestämmelser*. Skulden till den ofred, som samhället legaliserat på vägarna, övervältras på individerna. Detaljföreskrifter utfärdas för att göra det omöjliga eller att avskaffa ofreden på vägarna med bibehållande av dess orsaker.

Man vänder sig givetvis först mot motorismen. Den är den påtagligaste syndaren. Den rör dock knappast för sina olägenheter, då samhället nödgats hänvisa en så omaka trafikant till allfarsvägarna. Föreskrifter för fotgängarna åter ha meddelats företrädesvis som råd och allmänna anvisningar. Fotgängarna måste ock iakttaga varsamhet av självbevarelsedrift. Man kan icke begära, att alla fotgängare i de påfrestande situationerna lyckas hålla sin uppmärksamhet fästad uteslutande å de från två och i korsvägar från tre till fyra väderstreck framstormande motorfordonen.

Ett undantag har gjorts åtminstone i huvudstaden. Där åtalas fotgängare, om de skadat sig själva. Förmodligen förutsättes, att detta ej kunnat ske annat än genom ovarsamhet. Domstolarna votera inom sig och sins emellan. Nu har även ovarsamhet »under synnerligen förmildrande omständigheter» av majoritet i en överrätt ansetts böra bestraffas med böter.

Dylika böter saltas emellertid automatiskt och oerhört med förlust av gottgörelse för utgifter och lidanden i följd av överkörningen från den försäkringsanstalt, i vilken enligt lag bilen tvångsförsäkrats för bilolycka. En sådan påföljd drabbar däremot icke bilägaren och chauffören. (Se stadsfullmäktigemotionen sid. 16—18.)

Riksdagen har 1935 begärt »skyndsam» lagändring för upphävande av denna orättvisa. Detta är nämligen en brådsakande sak för överkörda fotgängare. Proposition därom till 1936 års riksdag måste förväntas.

Åtal mot en person för att han på detta område skadat sig själv väcker emellertid löje och harm hos allmänna opinionen överallt. Sex överdomare,

tre i Svea hovrätt och tre i Högsta domstolen ha ock i ett fall rest sig mot en sådan rättsskipning. Dock utan att det veterligen väckt eftertanke. (Stadsfullmäktigemotion sid. 9—10.)

Fotgängare böra således icke åtalas och bötfällas annat än då de uppenbarligen av tredska eller okynne lägga hinder i vägen för biltrafiken.

I Hamburg hade år 1934 ordnats en s. k. trafikvecka. En del gångsätt författades av vederbörande från skrivborden. Underlåtenhet att iakttaga dem straffades med böter. Resultatet blev, att fotgängare, obekanta och otillgängliga för detta maskineri, under veckan dömdes till en halv miljon mark i böter. En polisordning således, byggd på trakasserier.

Nu har i dagarna överståthållarämbetet ifrågasatt, om »tiden icke är inne» till ökade anspråk även på gångtrafikanterna. Systemet Hamburg kan då till sist lätt äventyras. Tiden är lika litet inne nu som förut. Bestämt måste avvisas att söka militarisera fotgängarna.

Beträffande farten har å bifogade broschyr av Anders Norell satts som motto: *»Nästan alla bilolyckor bero på för hög hastighet. Fortkörning är tärningskast med människors liv och lemmar.»* Detta är den nakna sanningen. Lagstiftningen bör taga den till utgångspunkt för sina bemödanden. Genom måttlig hastighet pacificeras vägarna. Människorna hinna att besinna sig. Brådska och hets ha aldrig varit kulturbildande.

Maximihastighet, saktande av farten och stannande i god tid av bilen, vilket senare enligt en åklagares utsago »sällan förekommer», måste stadgas efter behovet. Men dylika föreskrifter måste också efterlevas. Detta iakttages icke i huvudstaden. Försummelserna kontrolleras icke avsevärt. De »gula ränderna» äro betydelselösa, när trafiken ej regleras av ljussignaler eller av en närvarande poliskonstapel.

Till sist må det tillåtas mig att fortfarande göra erinringar mot *de ensidiga officiella uppdragen åt motorismens målsmän och deras vederlikar att giva råd och komma med förslag i den aktuella vägfrågan.* De äro ju liksom vi andra förträffliga människor men i denna sak också målsmän just för olycksfågeln på vägarna. Denna tendens spåras redan i sammansättningen av styrelsen för den år 1934 bildade nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och i överståthållarämbetets trafikråd för Stockholm. (Se stadsfullmäktigemotionen sid. 36.) Även radion uppsöker sina experter mest bland motoristerna.

De av regeringen tillsatta *vägsakkunniga av år 1934 erhöilo uppdrag att verkställa utredning till lösande av spörsmålen på den allmänna motortrafikens område samt utarbete författningsförslag.* Såsom sakkunniga tillsattes enligt förenämnda praxis en landshövding, ombudsmannen i lasttrafikbilägarnas trafikförbund, direktören för det bolag i Göteborg, som tillverkar volvobilarna, generalsekreteraren i kungl. automobilklubben samt en trafikinspektör. Med anledning av motionen i stadsfullmäktige hemställde fullmäktige hos överståthållarämbetet att överlämna den åt trafiksakkunnigas prövning. På ämbetets hemställan sändes motionen sedan av kommunika-

tionsministern till de sakkunniga »för övervägande vid fullgörandet av deras uppdrag».

Trafiksakkunniga avgåvo den 28 maj 1935 sitt betänkande, innefattande förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m.

De sakkunniga inläto sig (sid. 121—122) på de två motionerna endast »i vad här kan vara av intresse». På närmare nio rader förkortades vad i motionerna vidlyftigt framhållits om åtal och ansvar för trafikförseelser. Vad första lagutskottet i nämnda avseende anförde för en mildare syn på fotgängarnas färdssätt hade, sades det, »avvisats av riksdagens båda kamrar». Beträffande stadsfullmäktiges av överståthållaren och kommunikationsministern förmedlade uppdrag antecknades endast, att det överlämnats till sakkunniga.

I sak inskränkte sig sakkunniga i sitt yttrande över motionerna i den ovan nämnda detaljen till, att de redan före motionernas väckande behandlat 2 § i vägtrafikstadgan. De hade då ej funnit anledning till att föreslå någon ändring. Vad som anförts i motionerna och i första lagutskottet hade icke kunnat rubba denna övertygelse.

Vägtrafiksakkunniga ha således icke inlåtit sig på huvudsakerna i det stora problemet. Även i övrigt innehåller därför betänkandet, så vitt jag kunnat upptäcka, ingenting annat än administrativt småplock. Någon indignation över ofreden på vägarna kan knappast spåras. Betänkandet lämnar inget väsentligt bidrag till förekommande av den fortgående faran å vägarna, för liv, lem, arbete och egendom.

Detta är förmodligen en följd av sakkunnigas sammansättning. Man är ej färdig med att vilja skapa någon avsevärd beskärning av motorismens privilegier och fartens tjusning, vilket dock bör ligga även i motorismens intresse. Rätta förklaringen är uppenbarligen överståthållarämbetets trafikråds uttalande i ett yttrande över min stadsfullmäktigemotion, »att den gick vida utöver rådets uppgifter, men att en del av dess reformförslag syntes vara värda beaktande». Vilka voro då rådets uppgifter? Trafiksakkunnigas betänkande innehåller förmodligen en specifikation på de obetydligheter, som motorismens målsmän för tillfället högst vilja vara med på. Om huvudsaken i motionen, varom de sakkunniga ålagts avgiva yttrande, ha dessa i olikhet med trafikrådet ej ens fällt något omdöme.

Det är således, så vitt jag förstår, befogat och angeläget, att även från andra vägfarande petitioneras till regeringen till förmån för en allsidig, rättvis och behjärtad prövning. »Att vårdslösa roten och ändå ordna grenarna, det är omöjligt.»

Till regeringens prövning i sammanhang med trafiksakkunnigas betänkande överlämnas sålunda motionerna nr 21 och 275 i första kammaren för år 1935 samt motionen nr 3 år 1935 hos Stockholms stadsfullmäktige. Vidare bifogas en kortare redogörelse av mig om sakens innebörd samt riksdagens inställning vid det första anloppet därstädes, vilken införts i tidningen Socialdemokraten den 9 maj 1935 och samtidigt i Veckojournalen nr 19 för 1935. Första lagutskottets betänkande och debatterna återfinnas i riksdagshandlingarna. För min del återopar jag ytterligare mina bifogade yttranden i

första kammaren den 4 juni 1935 vid behandling av vissa ändringar i vägtrafikstadgan.

På grund av vad sålunda anförts och åberopats *tillåter jag mig fortfarande påkalla, att vid de förestående bemödandena för vägfredens återställande på allfarsvägarna må ägnas uppmärksamhet åt ofredens djupliggande orsaker.*

Det hemställes, att riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte

A) *överbäga vad i förenämnda motioner i riksdagen och hos Stockholms stadsfullmäktige anförts:*

1) om samhällets skuld och dennas övervältrande på de väsentligen oskyldiga individerna från fotgängare till chaufförer;

2) om en upprepning av den s. k. biljuridiken, i den mån den trotsar rätt och billighet och orimligt betungar domstolarna;

3) om fotgängarnas särskilda rättslöshet inför motorismen, lagstiftningen, åklagarväsendet, rättsskipningen och försäkringsväsendet;

4) om vad i kapitlet »land skall med lag byggas» påkallats beträffande stadsplaner, allmänna vägar på landet, försäkringslagstiftningen, tillkomsten av en lag om trafiksäkerhet, åtal och straff, vinningar av fortkörning, dagsbotsystemet m. m.;

5) om främjande av trafikkultur från samhällets och dess hitintillsvarande offerväsendes sida;

6) om svenskt initiativ till internationell samverkan i vägtrafikens problem för likformig ordning i grundsatser och praktik;

B) *föreslå, att de huvudsakliga stadganden till skydd för liv, lem, arbete och egendom fastställas i lag och ej i administrativa förordningar;*

C) *till en början vidtaga omedelbara åtgärder i följande trängande avseenden:*

1) Framläggande för 1936 års riksdag av den av 1935 års riksdag begärda »skyndsamma» revisionen av försäkringslagstiftningen, i vad den nu skapar rättslös olikställighet för fotgängarna och tillika särdeles ökar domstolarnas och även högsta domstolens arbetsbörda.

2) Vid nybyggnad av vägar på landet, vidgande av gamla vägar, omläggning av gator till nya stadsplaner, där motortrafik är tillåten, utläggas i mån av behov trottoarer och refuger för fotgängare, cykelbanor samt tryggade enkelriktade trafikbanor för motorfordon. Detta allt helst genom skilda anläggningar eller åtminstone genom märken på vägarna.

3) Å gamla vägar, där motortrafik tillåtes, vidtagas successivt liknande föranstaltningar till en början främst i tätt bebyggda trakter samt i kurvor och backar, som skymma sikten.

4) Motorfordonens höga fart, skulden till vägolyckorna, maximeras över hela vägnätet med rätt till större fortkörning endast

där ej andra trafikanter äro inom nära synhåll eller tätbebyggda platser invid vägen passeras. För smalare vägar stadgas en lägre hastighet än för de breda autostraderna.

5) Stadganden om maximifart samt skyldighet att sakta farten eller stanna övervakas, vilket för närvarande sällan sker, åtminstone ej i huvudstaden.

6) Fotgängare åtalas ej för att de ej alltid lyckas finna sig till rätta i den av samhället tillåtna motorhetsen. Endast uppenbar tredska eller okynne beivras. Allra minst böra de, såsom nu sker i Stockholm, åtalas för att de vållat allenast skada för sig själva, vilket ock väckt löje och harm från den allmänna opinionen; och

D) förordna, att förslag till vägfredens återställande ej uppdrages företrädesvis åt representanter för motorismen och vederlikar utan anförtros åt en mera oväldig och självständig lagberedning med klara instruktioner, att landet väntar på betänkanden, som gå till grunden med problemen.

Motiven till dessa yrkanden återfinnas i motionerna I: 21 och 275 för 1935 och motionen nr 3 hos Stockholms stadsfullmäktige för samma år, den senare lika lydande med riksdagsmotionen I: 21 utom mindre kompletteringar på ett par punkter. Rätteligen borde till riksdagens ledamöters kännedom bifogas som bilagor de två riksdagsmotionerna, men med hänsyn till tryckningskostnaderna torde det kunna påräknas, att lösa exemplar stå till förfogande åtminstone för utskottets ledamöter.

Stockholm den 13 januari 1936.

*Carl Lindhagen.*