

Nr 63.

Av herr **Helgesson** m. fl., *angående förslag till ny vägtrafikstadga.*

Utvecklingen inom trafik- och samfärdslivet på våra gator och vägar har sedan krisens inbrott gått mot en ständigt stegrad frekvens av trafikolyckor och — trafikolyckstillbud. Denna utveckling, som innebär en särskilt i nuvarande situation kännbar belastning av samhällets och den enskildes resurser, måste väcka oro. Från skilda håll och med olika motiveringar resas också krav att från de ansvariga instansernas sida sådana åtgärder skola vidtagas att det trafiksäkerhetsarbete, som omfattar trafikanternas fostran och undervisning tillförsäkras slagkraft och auktoritet, fast organisation och möjlighet till effektiv övervakning och kontroll.

En första förutsättning för att strävandena att förebygga och motarbeta trafikolyckorna med deras förödande skadeverkningar inom samhällslivets skilda områden skola medföra resultat är dock att de lagar och förordningar, som avse att reglera trafikanternas inbördes förhållanden ute i trafiklivet, successivt anpassas efter trafikutvecklingen.

En trafiklagstiftning, som står kvar på ett förgånget skede inom trafikutvecklingen, får icke förankring i det allmänna rättsmedvetandet och kommer därför att framkalla konflikter och tvistigheter i stället för att förebygga och undanröja sådana.

Då vår nu gällande vägtrafikstadga av år 1936 utfärdades efter förarbeten, som sträckte sig ett par år tillbaka, kunde den sägas på ett gott sätt motsvara då rådande förhållanden inom gatu- och vägtrafiken.

I dag är den, det måste sägas, på väsentliga och avgörande punkter föråldrad. Man behöver därvid endast tänka på hur cykeltrafiken under de senaste åren utvecklats och alltjämt utvecklas. För dennas reglerande ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt lämnar nuvarande trafikstadga bristfälliga och ofullständiga utgångspunkter.

Redan nu ställer den enormt ansvällande cykeltrafiken samhället och den enskilde inför svåra och krävande anpassningsproblem. Sjukhusen fyllas med offer för cykelolyckor, och domstolarna belastas till bristningsgränsen med mål angående cykelförseelser. Vad detta betyder ur allmän ekonomisk synpunkt i ett belägringshushåll som vårt nuvarande, behöver icke närmare belysas. Och dock är sedan länge motortrafiken på våra gator och vägar avsevärt reducerad. När krisen lättas och motortrafiken återgår till full utsträckning, kommer situationen att bli sådan, att kraftåtgärder av en omfattning, vi icke nu kunna föreställa oss, bli nödvändiga för att undvika kaos och belastning av sjukhus, domstolsväsende och övervakning.

Det måste därför enligt vår mening ingå som ett väsentligt led i vår inre beredskap, i linje med den förstärkning av arbetarskydd och brandskydd,

som genom statsmakterna och intresserade parter på sistone skett, att omedelbart vidtaga åtgärder, vilka kunna i möjligaste mån skänka medborgarna trygghet ute i trafiken på gator och vägar.

Ett huvudkrav härutinnan måste enligt vår mening och med den erfarenhet vi äga om nu rådande och förutsebara förhållanden inom gatu- och vägtrafiken vara att vår nu gällande trafiklagstiftning revideras och ställes i nivå med trafikutvecklingen och rådande allmänna uppfattning.

Särskilt nödvändigt är detta med hänsyn till önskvärldheten av att cyklisterna beredes sådana yttre förutsättningar, att den utan onödiga hinder och oändamålsenliga bestämmelser kan utvecklas och beredas största möjliga trygghet och säkerhet. Cykeln har alltmer kommit att bli ett samfärdsmedel för alla, och det måste därför anses naturligt att cyklisterna, som även för framtiden komma att utgöra huvudparten av landets trafikanter, få sina berättigade krav i fråga om ändamålsenliga och av utvecklingen betingade trafikregler tillgodosedda. Detta så mycket mer som därmed även övriga trafikanter skulle gagnas.

Frågan om en översyn av vägtrafikstadgan har i olika sammanhang bragts under statsmakternas prövning, och direkta förslag till revidering av vissa dess stadganden ha också framlagts. Några större kostnader eller mera omfattande utredningar torde därför icke krävas för att nu ifrågavarande, för hela samhällslivet livsväsentliga spörsmål skall kunna bringas till slutgiltig lösning.

Med åberopande av vad här anförts få vi därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om framläggande till 1944 års riksdag av ett efter trafikutvecklingen lämpat förslag till ny vägtrafikstadga med iakttagande bl. a. av anpassning efter nu rådande och väntad ytterligare utveckling av cykeltrafiken.

Stockholm den 21 januari 1943.

Ragnar Helgesson.

Axel Löfgren.

Rob. Berg.