

Nr 244.

Av herr **Andersson** i Rasjön **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, med förslag till förordning om motorfordon m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 124 begäres riksdagens yttrande ej blott över förslag till förordning om motorfordon utan även över förslag till stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga). Genom framläggandet av detta sistnämnda förslag står man i beredskap att utsträcka lagstiftningen till ett område, där förhållandena hittills fått ordna sig själva efter hävdvunnen sedvänja under relativt fria former, nämligen den allmänna vägtrafiken å landsbygden, evad denna ej är att hänföra till motortrafik. Icke nog med att den ifrågasatta stadgan är en nyhet för Sverige, utan enligt vad som anförts av de sakkunniga, som utarbetat förslaget, har någon lagstiftning i detta ämne hittills icke åvägabragts i något land.

Så mycket större skäl har man därför att noga överväga, huruvida verkligen behovet och värdet av en stadga sådan som denna motivera ett steg i lagstiftningshänseende, som tydligen kan ge upphov till trakasserier mot den vägfarande lantbefolkningen och som i varje fall av denna komme att uppfattas som ett onödigt ingrepp i rörelsefriheten.

Det är anmärkningsvärt att, såvitt handlingarna i ärendet utvisa, någon framställning motionsvis i riksdagen aldrig gjorts i denna sak. Annars brukar förefintligheten av behov och önskningar hos olika samhällsgrupper ta sig tydliga uttryck genom yrkanden om utredningar och åtgärder och den vanliga gången brukar vara, att först efter upprepade försök statsmakternas intresse kan påkallas för lagstiftning på något nytt område.

Då nu 1920 års automobilsakkunniga ansett sig böra föreslå att en del av stadgandena i automobilförordningen utbrytas och jämte nya bestämmelser för trafiken med andra fordon och gångtrafiken inrymmas

i en särskild vägtrafikstadga, så har ett krav fullföljts som ursprungligen rests från Kungl. Automobilklubben och Svenska teknologföreningen. Vidare synes viss hänsyn ha tagits till Internationella vägtrafikkonferensen i Paris 1921. Som motiv för åtgärden anföres, att den ökade trafiken med motorfordon nödvändiggör en reglering även av den övriga vägtrafiken.

Det torde kunna sägas, att den ifrågasatta nya lagstiftningen huvudsakligen dikterats av ett bilistintresse att tillförsäkra motorfordonen en i trafikhänseende säkrare ställning bland övriga vägfarande. Att stadgan även innehåller bestämmelser, som skydda dessa senare från övergrepp och intrång från motortrafikanternas sida jävar icke detta påstående, då sådana bestämmelser redan förut funnits i den nu gällande automobilförordningen.

Utan bestridande av att vägarna äro till för varje slag av trafik och att den lojala automobilsamfärdseln såsom varande nyttig och bekväm icke bör på något sätt försvåras eller förhindras, så måste det dock fastslås, att denna genom motorfordonens förmåga till smidig framkomst och förarnas herravälde över deras funktioner ha ett sådant övertag i konkurrensen om tillbörligt vägrum, att det bör vara lagstiftarnes angelägenhet att söka skydda de övriga trafikanterna gentemot motorfordonen.

Till dessa principiella betänkligheter kommer så, att ett flertal av den föreslagna stadgans bestämmelser äro sådana, att de utan tvekan måste stämplas som orimliga och omöjliga att efterleva.

Sålunda föreskrives i 2 §, visserligen icke i ovillkorlig form, huru gående personer böra uppträda på väg. Det verkar närmast löjligt att i en kunglig förordning söka reglera sådant och man behöver blott erinra sig de många misslyckade försöken att ordna gatutrafiken i Stockholm för att inse det ändamålslösa i en dylik lagstiftning. Fjärde paragrafens föreskrifter rörande förande av tänd lykta efter mörkrets inbrott å varje med dragare förspänt fordon är en bestämmelse, som mer än någon annan i stadgan är ägnad att medföra olägenheter för lantbefolkningen och väcka förargelse. Det i regeringsförslaget inrymda dispensförfarandet är till föga lätnad, då de mest trafikerade vägarna givetvis alltid komme att falla under lagen och det dessutom är i hög grad olämpligt, att olika ordningsföreskrifter gälla å vägar som sammanlöpa eller korsas varandra. I den danska förordning, som synes lagd till grund för förslaget i ifrågasvarande del, ha alla fordon som användas till arbetskörslor samt släddon undantagits, men här i vårt land, där den mörka årstiden är vida längre och där vägtrafiken flerstädes vintertid är mycket livlig, påyrkas en för

varje slag av fordon gällande föreskrift. Hur en dylik belysning, synlig såväl framifrån som bakifrån, skall kunna anordnas på vissa slags fordon, torde behöva bli föremål för utredning av särskilda sakkunniga. Det måste exempelvis tarvas utomordentliga åtgärder för att anordna godkänd belysning, särskilt vintertiden, på foderlass, timmer-, ved- och kolforor, för att icke nämna en mångfald andra på vägarna i de olika orterna förekommande åkdon.

I 5 § stadgas, att dragare ej må köras å väg av den, som på grund av lyte eller bristande kroppskrafter eller av okunnighet icke kan behandla dragare eller att någon ej må använda annan till dylik körning. Tolkningen av en sådan bestämmelse lämnar ju rum för rena godtycket. Emellertid skulle härigenom tydligen förbjudas och straffbeläggas att skicka minderåriga i ärenden såsom att köra mjölk till mejeri eller hämta vid station och dylikt. Vanföra personer, som ha sin försörjning genom att efter förmåga delta i jordbruk eller annat med körslor förenat arbete skulle kunna förbjudas detta etc. Mot stadgandet i 6 §, att fordon, som lämnas å väg efter mörkrets inbrott, skall vara försett med lykta, kan resas samma invändningar som mot motsvarande bestämmelser i § 4. Att lämna förspänd dragare å väg utan tillsyn kan under vissa omständigheter vara ofrånkomligt och bör icke för landsbygdens vidkommande straffbeläggas. Vissa av stadganden i § 8 om signaler med händer och piska vid kursförändring verka petites och kunna dessutom orsaka misstag och förvirring.

För överträdelse av stadgans bestämmelser stipuleras slutligen böter upp till 200 kronor. Visserligen är straffminimum satt så lågt som till 2 kr., men härtill komme i varje fall ock kostnad för inställelse vid domstol samt ofta vittnesersättning m. m. Om så medel saknas till böternas gäldande, skall den dömde givetvis in på fängelse för att sona sitt »brott».

Vi kunna icke annat än finna, det riksdagen bestämt bör neka sin medverkan till att befordra en sådan utveckling av lagstiftningen. De ordnings- och säkerhetsföreskrifter, som på grund av den ökade användningen av maskindrivna fordon erfordras för vägtrafiken, böra inrymmas i förordningen om motorfordon och huvudsakligen avse att reglera trafiken med dessa. Den övriga samfärdseln å våra vägar reglerar sig säkerligen hädanefter som hittills bäst utan tyngande lagar och stadganden.

Ett beaktansvärt uppslag ligger däremot i ett i automobilsakkunnigas betänkande påtalat förslag att genom propaganda och undervisning i sko-

lorna bibringa allmänheten vad man skulle kunna kalla »vägvett». Därigenom skulle det syfte, som den nu föreslagna stadgan uppges skola fylla, bättre kunna nås än genom att utsträcka lagstiftningens tunga hand till områden där frihet och sedvänja av ålder fått råda.

På grund av vad ovan anförts yrkas härmed,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 124 måtte uttala, att §§ 7, 9 och 11 samt delar av § 8 i den föreslagna vägtrafikstadgan måtte jämte andra nödiga trafikföreskrifter inarbetas i förordningen om motorfordon, men att någon stadga angående trafiken på vägar och gator i övrigt ej måtte utfärdas.

Stockholm den 20 mars 1923.

Gustaf Andersson
i Rasjön.

Carl Jansson
i Edsbäcken.

Eskils Hans Hansson
i Bäck.

Sven Olsson,
Labbemåla.
