

## Nr 21.

Av herr **Lindhagen**, om återställande av vägfreden i landet genom tillrättaläggande medelst lag och samhällelig kultur av motorfordonens privilegier och fotgängarnes rättslösheter.

Birger Jarl utfärdade åtskilliga fredslagar, påkallade i hans tid. Vår tid har även sina plågor. Bland mycket annat ropar vår epok efter återställandet av vägfreden i landet.

Genom motorfordonen har faran till liv, lem, arbete och egendom blivit en institution i vårt vägväsende. En sådan fara är förbjuden på andra områden åtminstone såsom en alldaglig företeelse. I förenämnda fall åter är faran icke blott tolererad utan genom åtskilliga samhälleliga uppfattningar och föranstaltningar privilegierad och befrämjad. Däri ligger samhällets huvudsakliga skuld till vägväsendets kriminalisering genom motorismen.

Under hypnosens av ett icke ovanligt självbedrägeri, som utesluter självprovning, söka samhällets organ övervältra denna huvudsakliga skuld på individerna. Det vill säga på fotgängare, cyklister, kärrdragare, kuskar och chaufförer. Sedan låtsas vi som om ingenting nytt hänt. Man har blott, säges det, att behandla individernas förmenta förseelser enligt »vanliga regler». Genom motorismens naturliga förankringar i högre kretsar med inflytande åsidosätts än mer rättssynpunkterna samt övriga trafikanter särskilt fotgängarna. Ur denna miljö har sedan oreflekterat spirat den så kallade biljuridiken, vilken trotsar hitintills kända och förkunnade rättsgrundsatser.

Dessa vägväsendets skuggsidor äro i sina gömslen okända för allmänheten. De böra därför någon gång avslöjas. Ett bidrag därtill avses med denna framställning. Det kan vara en fördel att även en lagstiftare och domare fått pröva på den nutida fredslösheten på vägarna samt genom åklagareväsendets nit skänkts en inblick bakom de jämväl för honom förut obekanta kulisserna. Kunskap och erfarenhet i lagstiftning och rättskipning ha därvid kommit mig till hjälp. I mina nedannämnda inlagor i ämnet till domstolarna, återgivas ett par rättsfall, som invävt i de allmänna utläggningarna, nämligen åtalen mot Barbro Westerlund och motionären. De belysa okomplicerat biljuridikens interiörer.

Målet måste nu vara att undanröja den rättsstridiga faran på vägarna. Detta förutsätter, att den i första hand förbjudes. Detta är samhällets sak. Och det måste ske genom lag och ej genom regeringens eller länsstyrelsernas administrativa föreskrifter. Det gäller nämligen som sagt skydd för liv, lem, arbete och egendom. Det vill till begripliga grundsatser och påbud, gällande för hela riket.

Därmed begränsas och neutraliseras även länsstyrelsernas stridiga bestämmelser för länen. Svårigheter och överraskningar för motorfordon vid passerandet av länsgränser böra ock undvikas.

Så kallad trafikultur kan sedan ha sin efterföljande uppgift. I stort sett är väl föga att hoppas av en nebulosa av sprattlande olikartade individer, som på vägarna och i ämbetsverken skola likgiltigt för varandras öden på tusen olika sätt var och en efter sitt huvud bedöma vad som i de speciella fallen — om vilka särskilt åklagare och domare blott få en schematisk föreställning — skall kallas »försiktighet» och vad som faller under nödankaret »så vitt möjligt» med flera dylika luftvärden.

Skall här talas om underlåten försiktighet, ligger den, såvitt jag förstår, hos samhällsmakten, som hitintills underlåtit att på detta område göra sin plikt. För övrigt, »ingen må tvingas över förmåga» och att »vårdslösa roten och ändå ordna grenarna, det är omöjligt».

### **Biljuridiken.**

#### *Försvarstal inför Stockholms rådhusrätt.*

I målet bestrider jag, att utportionerandet på mig av något kriminellt ansvar för att jag ådragit mig livsfarlig sjukdom, pinsam operation, långvarig sjukhusvistelse, senfärdig rekonvalescens, stora utgifter, ruin för brådskande arbetsuppgifter och eventuellt men i framtiden — det enda som inträffat — lagligen och skäligen kan äga rum. Åtminstone strider det mot guds lag, efter vilken enligt domareeden också bör i landet dömas. Men icke heller rättsväsendets, enkannerligen biljuridikens summum jus, högsta rätt, synes mig kunna få något fotfäste i omständigheterna för skapande i blindo av summa injuria, högsta orättvisa.

»Skulden» ligger, föreställer jag mig, icke hos den överkörde och måttligt hos bilisten. Först och sist, väsentligen och framför allt vilar den enligt min uppfattning och erfarenhet hos samhällsordningen.

#### *Författningarna och rättspraxis.*

Den författning, som i detta mål kan bli tillämplig, är vägtrafikstadgans 2 §, enligt vilken »varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna». Ingen som helst kommentar belastar stadgan. Den fastslår likhet inför lagen för alla vägfarande.

Därtill kommer bland annat överståthållarämbetets särskilda ordningsföreskrifter för Stockholm. I deras 6 §, som handlar om gatutrafiken, meddelas i de fem första momenten bestämmelser om gångtrafik. I mom. 3 säges: »fotgängare bör icke onödigtvis uppehålla sig på körbanan, ej heller gå över gatan i sned riktning». De flesta momenten i 6 § äro enligt

49 § kriminaliserade. I denna kriminalisering ingår icke mom. 3, vilket ju ock innehåller endast ett råd.

Ingen av dessa två författningar är lagar. I sådana regleras eljest bland annat värn om individens livsbetingelser. De förra innehålla endast administrativt utfärdade ordningsföreskrifter med straff för överträdelser i vanliga fall med böter från 2 kronor.

Vid tillämpningen av dessa författningar har utbildat sig en viss s. k. vägledande praxis för speciella fall. Den finnes ej avfattad i skrift, men lär sväva någonstades i luften. En konturlös hemvist således för gottfinnanden och formaljuridik. Enligt denna praxis anses motorfordon i strid mot trafikstadgans broderskap ha ett suveränt privilegium att hålla farten framför andra vägfarande. Motorfordonet får förmodligen ej uppsåtligen köra över någon fotgängare, som spärrar vägen. Särskilt bör tagas hänsyn till barn och äldre personer. Andra åldrar, även döva och närsynta, antagas ha mera utsikt att kunna rädda sig, innan det är för sent.

Fotgängare, särskilt av medelåldern, är således skyldig vid egen risk av liv och lem att se sig om åt alla håll och lämna plats för maskinens majestät, även om de mänskligt sett ha förtursrätt, distraheras av dödsdansen på vägarna, oriktigt uppskatta avstånden eller förlåtligt nog ibland falla i tankar över sin egen färd och ändamålet med densamma. Naturligtvis bör motorfordonets förmåga av större hastighet få tillbörligen göra sig gällande. Men det finnes gränser även för privilegier och i synnerhet när de äro livsfarliga.

En praxis i strid mot trafikstadgan är att särskilt i huvudtrafikleder motorfordonen äga rätt att hålla fart, under det att försiktighet företrädesvis lägges på andra vägfarande. Även motorfordon, som komma från sidovägarna, anses böra ikläda sig större aktsamhet än om de färdas på huvudtrafikleder. Om allt detta finnes som sagt inga föreskrifter.

Om körregler givas i överståthållarämbetets föreskrifter utförligare bestämmelser. Dessa beröra mindre avsevärt fotgängarna. Bland annat 6 § mom. 7, som indirekt medger fordon att hålla sin fart intill gångbanans kant. Därav har utbildat sig den praxis, att om en fotgängare stiger eller tränges något steg över gångbanans kant och ett motorfordon kommer tätt bakom honom i full fart, så får fotgängaren stå sitt kast.

#### *Fotgängarens »tillflykter» (refuger).*

Med tidens hjälplösa förvandling av vägarna till dödsfallor följer, att varje fotgängare får skaffa sig sin egen tågordning med ledning av sin självbevarelsedrift. Därigenom nödgas även han bidra till oordningen. För honom gäller det att lurpassa på ögonblick, då han genom tigersprång eller bockhopp kan rädda sig fram till någon trottoir eller annan refuge eller som det uttrycksfullare återgives med det svenska ordet »tillflykt».

Droskbilar äro minst farliga, ty de ha ansvar för människor och sitt officiella uppdrag. Äventyrligare ställer det sig ofta med lastbilar, som storma majestätiskt fram med maskinkulturens varor upptornade i höjden. Farligast äro manliga privatchaufförer och särskilt s. k. genlemannachaufförer. De sistnämnda representera kanske oftast bilsporten, som söker sätta rekord med största möjliga fart, ehuru de gemenligen ha mera gott om tid än fotgängare och cyklister, som måste hinna fram i tid till sina göromål. Äro de i sällskap med damer förledas de lätt till särskild manhaftighet i körningen, ty »mannens mod är kvinnan kärt».

I anslutning till den premierade maktställningen för maskinkulturen byggas nu även i landsbygden allt mindre landsvägar utan företrädesvis bilvägar. Fotgängarna, förskräckta av maskinens annalkande, få fortfarande i stor utsträckning skynda ut åt dikeskanterna eller stanna och försiktiga cyklister ofta stiga av sina cyklar. Och dock är fotgängarens och cyklistens framfärd och tidsbesparing lika laglig och helig som motorfordonets.

Det klagas numera officiellt i stad och även på landsbygden över att fotgängare, cyklister, hästfordon, ja, även spårvagnar äro till »hinder för trafiken» d. v. s. för motortrafiken.

#### *Brott och straff.*

Vägtrafikstadgan manar som sagt alla vägfärande till varsamhet. Ovarsamhet ådagalägges i regeln utan att det behöver inträffa någon olycka. Överträdelser i senare händelser borde därför också beivras. Det kunde äga rum genom stickprov, uppfångade från den allmänna samfärdseln. Så sker emellertid icke. Goda skäl kunna åberopas för en sådan underlåtenhet, men den strider dock formellt mot stadgan. Undersökning verkställes endast, när genom slumpen också en olycka inträffat. Endast då kommer enligt praxis stadgans bestämmelser om bötesstraff för överträdelser av en ordningsföreskrift i bruk.

Sällan inträffar väl, att en fotgängare, som låt vara av egen ovarsamhet sammanstött med en bil, åstadkommit olycka för någon annan än sig själv. För det allmänna eller andra har ju då ej vållats större fara än som sker genom ovarsamhet i allmänhet utan förening med olyckshändelse. Det var därför med förvåning jag på sjukhuset underrättades om detta åtal. För mig med 50-årig domareverksamhet inom alla instanser blev det en överraskande nybildning i rättsväsendet. Tilldragelsen kunde möjligen förklaras som ett smickrande erkännande av det stora värde mitt jordiska liv ägde för det allmänna, vilket jag därför icke hade rätt att äventyra. Så var emellertid givetvis icke meningen. Man tillåter oss att göra försök till självmord eller genom ovarsamhet vålla oss skada till kropp och själ på en mängd andra sätt, utan att det åtalas. Det tycktes mig, att här föreläge ett undantagsfall. Så har även den allmänna opinionen uppfattat det med sitt ogillande av åtalet.

Nu lära emellertid sådana åtal ofta förekomma. Även allmänheten, som saknar kännedom om stadganden och praxis på detta område, fick uppmärksamheten fästad på denna maskinkulturens landvinning, först då en ökad person åtalats.

Med ett bötesstraff enligt vägstadgan för administrativ ohörsamhet är den förmenta förseelsen lagligen utplånad och försonad. Motorfordonsjuridiken lägger emellertid härtill särskilt på fotgängaren utan hänsyn till gamla rättgrundsatser och lagar ytterligare gruvliga straff. Om fotgängaren ansetts förtjäna böter för ovarsamhet enligt administrativa ordningsföreskrifter, så förklaras i samma mål, att han därigenom välförtjänt ådragit sig de största lidanden och förluster, för vilka han ej kan påräkna något medlidande från samhället. Nog kan det vara en fördel, att ersättningsfrågan samtidigt avgöres, men icke på detta sätt. Här behövs en uppgörelse med motorfordonsjuridiken, så det slår i spann.

Denna sida av saken belyses närmare genom nedanstående rättsfall samt erinringar i fråga om fotgängarens, bilistens och samhällsordningens skuld i det nu föreliggande fallet.

*Ett uppvaknande inom överrätterna.*

Även inom domstolarna har ett uppvaknande skett inför denna tidsströmning. Den 27 juli 1934 avkunnade högsta domstolen utslag i ett märkligt mål. En kvinna, Barbro Westerlund, hade på en bakgata på Södermalm i Stockholm stigit ned från gångbanan samt påkördes då av en personbil, som tangerade trottoirkanten och hunnit i omedelbar närhet till kvinnan, vilken därvid skadats. Rådhusrätten dömde henne jämlikt till 2 och 16 §§ vägtrafikstadgan att böta 5 dagsböter à 2 kronor eller sålunda 10 kronor samt återgälda statsverkets vittnesersättningar.

Svea hovrätt, där hon klagade, yttrade: »Enär utredningen i målet ej gäve anledning till antagande att igenom ovarsamheten kunnat uppkomma fara för olycksfall annat än för klaganden själv samt hennes anmärkta ovarsamhet förty icke kunde för henne föranleda ansvar, så befriade hovrätten henne från böter och ålagd skyldighet att återgälda statsverket förskjutna vittnesersättningar». Detta utslag omfattade hovrättsråden Bjurners och Hagendahls samt assessor Linds mening. Hovrättsrådet Giertha gjorde ej ändring i underrättens utslag.

Justitiekanslersämbetet anförde besvär till högsta domstolen. Det låter sig svårligen tänkas, sade ämbetet, fall, där man med fog kan göra gällande, att en vägfarandes ovarsamhet, som haft kollision till följd, framkallat fara blott för den ovarsamme själv. Även i det förevarande fallet hade det varit tänkbart, att skada till person eller egendom kunnat uppkomma. Hovrättens åskådning skulle ock kunna väntas öva inflytande på ordningsmyndigheternas och underinstansernas tillämpning av trafikstadgans 2 §.

Ämbetet glömde, synes mig, att olyckor för andra kunde varit tänk-

bara även vid ovarsamhet, som slumpvis ej lett till någon bilolycka. Varför skall då däremot den, som ej vållat skada för annan utan blott för sig själv sota för vad som möjligen och i detta fall osannolikt kunnat inträffa, men icke inträffat. Och varför denna ämbetsverkets fruktan för en av allmänna opinionen önskad förändring i trafikstadgans tillämpning.

Högsta domstolen upphävde hovrättens beslut och godkände underrettens utslag. Såsom man får hoppas, skedde det väl icke på justitiekanslärämbe-  
tets motivering. Domstolens utslag omfattade emellertid endast justitieråden von Seths, Stenbergs, von Steyerns och Linds mening. Justitieråden Lawski, Christiansson, och Afzelius gjorde ej ändring i hovrättens utslag.

Här stodo således sex ledamöter i överrätterna mot fem för en revolution i motorfordonsjuridiken. De förre dömde efter guds lag och vanligt förstånd i striden mot »summum jus, summa injuria». När fotgängarna en gång återerövrat sitt broderskap i vägarnas begagnande, såsom trafikstadgan också menat, då komma de att resa stoder över de tre pionjärerna i Svea hovrätt och deras tre efterföljare i högsta domstolen.

#### *Fotgängarens skuld.*

För min del har jag sökt träna mig till en organiserad fotgängare. Jag har nämligen åtskilligt att syssla med och måste därför befästa mig mot dödsfaran på vägarna, vilken också för mig »slipar sitt svärd och vid min tröskel står».

Klövervägens hållplats är min gamla station. Även efter utflyttning till Alsten stiger jag ofta av där. Särskilt sker detta om somrarna på väg till badning i Äppelvikens badhus, som även nu var målet för denna färd. Vid avstigning har jag alltid följt ett program. Polisrapporten måste fullständigas med den upplysningen, att Alviksvägens fortsättning söderut, varifrån olycksbilen kom, utgöres på en sträcka av 140 meter från Klövervägen av en uppførsbacke, som därefter avlöses av en utførsbacke med krökning åt väster. Sikten vid stationen slutar således vid backkrönet och bilar, som komma söderifrån, få först där utsikt över stationen med omgivningar.

Vid en avstigning på perrongen går jag till perrongens slut och avvaktar tågsättets avgång. Där tages en överblick över Alviksvägen från norr till söder. Sträckan norr ut med sina bilar från staden är den farligaste. Motorfordonen komma ofta med rasande fart och taga ingen eller föga hänsyn till vägkorsningar eller spårvägsstationer. Vad angår sträckan söderut intill backkrönet, vet jag att, om där syns någon bil mot staden, så hinner den före mig vid Klövervägen. Och syns ingen, så hinner jag före eventuella bilar. Detta senare innebär förtursrätt för min färd över Alviksvägen till trottoiren på nordöstra hörnet, varifrån jag går vidare utför Klövervägen. Därefter tar jag från perrongen också en

blick över Klövervägens sträckningar på ömse sidor om Alviksvägen. Denna metod glömmar jag aldrig.

Av polisutredningen framgår också, att vid denna första blick åt höger i det rätta ögonblicket olycksbilen ännu ej befann sig på väg från krönet.

Till en tidning har intendenten Frick förklarat, att poliskammarens beslut om åtalet grundar sig på överträdelse av tredje punkten i överståthållarämbetets förenämnda föreskrifter. Det skulle således gälla rådet att ej gå snett över en gata. Detta råd är emellertid ej kriminaliserat. För övrigt var det ingen mening att gå en krokväg över Klövervägen, då ingen fara från väster där hotade. Genom min väg blev det ock större sikt för olycksbilen. Jag hade sålunda min förtursrätt klar och koncentrerade mig på det eventuella tigersprånget över Alviksvägen, för att undgå observerad fara från norr, från en eller, såsom jag tror, två annalkande bilar. Hade en poliskonstapel övervakat trafiken vid tillfället, hade han givit olycksbilen vink att stanna, om dennes förare ej förstått det av sig själv. En droskchaufför skulle säkerligen ej underlåtit det. Konstapeln hade kanske också stoppat trafiken från norr, för att låta spårvägspassagerarna passera.

Åklagarens åtal enligt vägtrafikstadgan grundar sig måhända på att jag ej skulle »tittat åt höger», i det sista skedet av min vandring. Häremot åberopas min förenämnda framställning. Ingen författning ålägger orimligt en fotgängare att på en gång, under sin gång samtidigt se åt alla håll. Då bör ock bilförare ha en motsvarande skyldighet, varmed dock ses mellan fingrarna.

På grund av vad sålunda och under nästa kapitel anförts, bestrides:

1) att jag gjort mig skyldig till böter enligt stadgan jämte enligt biljuridikens praxis därav följande förlust helt eller delvis av ersättning för omkostnader, lidanden och förlorad arbetstid;

2) att, även om jag varit skyldig till någon ovarsamhet, kan detta ej påkalla bötesansvar enligt stadgan med förutnämnda påföljder, då ovarsamheten ej föranlett annat än olycka för mig själv, en uppfattning, som delas av de sex överrättsledamöterna i förenämnda rättsfall, ävensom, såvitt jag erfarit, av en allmän opinion inom och utom huvudstaden.

#### *Bilförarens skuld.*

Av ovannämnda framställning och polisrapporten framgår enligt mitt och mångas förmenande, att bilföraren måste tekniskt sett anses bära skulden till olyckan. Han säger själv att vid tillfället flera personer uppehållit sig på gångbanorna vid vägkorsningen och det i övrigt verkat »trångt» på körbanan därstädes. Han hade enligt överståthållarämbetets körregler skyldighet att iakttaga särskild försiktighet vid spårvägsstationen. Jag hade som sagt förtursrätt. I varje fall ålåg det bilisten att ögonblickligen stanna. Likaså ålåg det honom enligt förutnämnda domstolspraxis att icke räkna med tigersprång eller bockhopp från äldre

personer. Även denna praxis, hur opraktisk den än må vara (se ovan) och i detta fall betydelselös, åberopas även.

Bilförarens uppgifter om avstånd och körhastigheter får man taga med försiktighet, vartill ock polisrapporten uppfordrar. Men även med hans egna uppgifter, att han upptäckt mig på 5 meters avstånd, hade han bort stanna ögonblickligen. Detta kan med den av honom uppgivna hastigheten av 15 kilometer ögonblickligen ske på en eller två meter enligt vad är känt och undersökt. Den våldsamma stöten med sin kraftiga effekt jämte bucklan på stänkskärmen skvallrar väl om högre fart.

Emellertid gives det ju också förmildrande omständigheter för bilföraren. Privilegiet för motorfordon att främst hålla farten har ju blivit en, låt vara olaglig, institution. Även en bilförare kan dessutom tappa kontonansen i kritiskt ögonblick. Härmed är jag inne på nästa kapitel.

#### *Samhällets skuld.*

I ärendet är upplyst, att en droskstation olämpligt anlagts vid Klövervägen, så att där stående bilar skymma sikten från och till Klövervägens station och korsningen vid Klövervägen. Polisrapporten ger ock viss erinran om detta förhållande genom påpekande att en droskbil stod vid olyckstillfället på droskstationen närmast vägkorsningen. Ett sådant förbi-seende vid placandet av en droskstation kan ju lätt ske. Men den sikten skymmande bilen kan icke osannolikt ha vållat olyckan. Därför ligger ju här ett vållande även hos det allmänna. Vid Alléparkens station är droskstationen lagd ändamålsenligt.

I stort sett söker samhällsmakten gärna att så vitt möjligt övervältra skulden för bestående missförhållanden på individerna. Det stora nordiska juristmötet i Stockholm 1931 uttalade sig enhälligt för en ändring i detta missförhållande på vissa punkter. Bilolyckorna äro huvudsakligen tillkomna genom att med maskinteknikens fullkomning på vägarna införts en ständig fara. Däri ligger frågans kärnpunkt. Den löses blott genom att gå till grunden med saken och ej med palliativ och uppsökande av enskilda skyldiga.

Erkännanden om det allmännas skuld ha emellertid på senare tid kommit till synes. Den obligatoriska trafikförsäkringen är en sådan förseelse. Därigenom har, såsom ock är riktigt, bilisten väsentligen skyddats ekonomiskt. Meningen var emellertid att i främsta rummet skydda tredje mans rätt och således ock fotgängarna. Detta sker i viss mån med nämnda försäkring, men ofullständigt. Då biljuridiken ådömt böter för ovarsamhet, berövas honom denna fördel helt eller delvis.

Ett annat viktigt tidstecken är erkännandet nyligen från kommunikationsministern, att läget är outhärdligt. Något måste göras. För ändamålet ha sammankallats representanter för motortrafiken, intressenter i övrigt samt åtskilligt expertväsende. Till och med kapplöpningscyklister-nas organisation hade inbjudits. Men ingen särskild målsman för fot-



gångarna, vilket nog behövt allra mest. En kommitté tillsattes. Programmet angavs i stort sett böra bli undervisning i skolorna (varom?) samt uppfordran till trafikultur på olika sätt. Detta program kan möjligen verka något litet, men det avspeglar tidens rädsla för att snudda vid de djupgående orsakerna. Eller såsom en hög polisman i Stockholm en gång svarade en klagande: »fartens tjusning har så gått bilisterna i blodet, att däråt kan från polisens sida ej något åtgöras».

Härom dagen publicerades, att ytterligare ett litet antal markeringar av övergångar för fotgängare skulle utläggas. Vad är därmed vunnet? Bilflorna komma att även på de nya fåtaliga ställena storma fram, obörda av tilldragelsen. Ingen fotgängare vågar trotsa dem, och ingen fotgängare har rätt att stoppa dem. Endast om en polisman är närvarande och åkallas kan ett uppehåll åstadkommas.

Med dessa erinringar är uttalat, att även i detta mål fotgängarens och bilistens s. k. skuld är ringa mot det ansvar för det inträffade, som vilar på samhället. Dagligen upprepar sig detta skådespel.

#### *Ersättningsfrågan.*

Jag har inget yrkande att framställa om ersättning för mina utgifter, lidanden och ruinerade arbetsuppgifter. Genom förmedling av mitt rättsgångsbiträde har för undvikande av rättskipningens lotteri uppgörelse träffats med vederbörande försäkringsbolag.

Beträffande rättegångskostnaderna har staten även här, så vitt rör brottmål, i strid mot rättsgrundsatser och utan stöd av lag genomdrivit såsom en praxis, att om staten genom ett åtal, som ogillas, åsamkat den tilltalade rättegångskostnader, så får den senare själv stå för dem. Åklagaren måste med fog fritagas från ersättningsskyldighet, som bör falla på statsverket. Även här föreligger dock en rättsfråga, som ej får glömmas bort. Denna erinran må därför tillåtas mig redan i detta sammanhang. Något yrkande framställes icke, såsom hopplöst.

#### **Fotgängarnes rättslöshet.**

Förklaring till Svea hovrätt.

Åklagaren har i besvären med lätt hand översuddat skärskådandet av problemet i allmänhet och situationen i det föreliggande fallet. Häremot kunde det vara nog att hänvisa till försvaret inför rådhusrätten. Trafikproblemet är emellertid nu allvarligt. Det ligger kaotiskt i stöpsleven. Några kompletterande erinringar äro på sin plats även i detta sammanhang.

#### *Lagu kraftvunnet prejudikat.*

Rådhusrätten har förklarat, att bilisten ensam »vållat påkörningen» samt utmätt straffet därefter. Häröver har bilisten ej fört någon klagan. Det

föreligger sålunda laga kraftvunnet utslag på, att han är ensam vållande. Jag bestrider därför, att åklagarens besvär kunna upptagas till prövning. Även biljuridiken bör få finna sig i laga rättegångsordning. Hur skulle exempelvis ersättningsfrågan mellan parterna inbördes och mot vederbörande försäkringsbolag kunna med nuvarande biljuridik i stridiga fall redas ut, om två laga kraftäggande beslut förelägo, som lade skulden till olyckan, det ena på bilföraren ensam och det andra helt eller delvis på fotgängaren.

*Fotgängarens rättslöshet inför motorismen.*

Med motorfordonen har faran till liv och lem blivit en institution i vägväsendet. På alla andra civila områden är en sådan fara portförbjuden. Fartens tjusning i förening med tidsbegränsningen har dårat chaufförerna och alla, som ha råd köpa eller hyra bilar. Samhällsmakten har kapitulert och polisen, som sagt, förklarat sig vanmäktig.

En sådan trance har skapat en allmän vördnad för motorfordonets majestät. Därmed har följt ett laglöst privilegium för motorfordonen till vägar och gator med rätt att skovla undan andra trafikanter liksom snön av en snöplog. Därur har framsprungit bilistens tolererade föreställning, att hans fordon har privilegium att hålla farten. All annan laglig framfärd är skyldig att vika eller stanna för upprätthållande av denna villfarelse. Endast fotgängaren har skyldighet att ägna sig helt åt trafiken samt konststycket till och med att ständigt på en gång se åt alla väderstreck, även då han står på språng för att nå en »tillflykt» (refuge). Ett motorfordon har ingen så hänsynslös skyldighet. Föraren kan gott ägna sig även åt medföljande damer. Enligt en tidningsnotis skulle en nordamerikansk undersökning kommit till det resultat, att omkring 46 procent av bilolyckorna därstädes haft sin upprinnelse i flört.

Fotgängaren blir det mest värnlösa offret inför denna vägarnas kriminalisering, skapade av samhället självt och följaktligen pliktskyldigast upprätthållen av dess organ.

I mitt fall är konstaterat följande: När bilisten, som är tysk balter, konstnär och lettisk undersåte, nådde Alviksvägens backkrön söderut, måste han ha upptäckt spårvägståget söderifrån. Han fortsatte dock utför backen med full »vanlig» fart. Först i närheten av Klövervägen säger han sig ha saktat in farten »betydligt», enär vid tillfället »flere personer uppehållit sig på gångbanorna vid vägkorsningen och det i övrigt verkat trångt på körbanan.» Emellertid fortsatte han i alla fall. Strax därefter hade han observerat två kvinnor, som begivit sig ut på Alviksvägens östra körbana för att över den begiva sig till den västra gångbanan. Av dessa kvinnor hade han blivit »distraherad». Bilens fart skulle då emellertid ytterligare saktats till omkring »15» kilometer. Vid rätten replikerade åklagaren blixtnabbt och verkningsfullt till åhörarnas hörbara gamman: »bilföraren hade då kunnat begagna sig av ett knep, som sällan användes, nämligen

att stanna bilen». Bilisten stannade emellertid icke bilen. Åklagaren har som sagt, ansett, att detta bort ske redan då. I sådant fall hade olyckan icke inträffat. Orsaken är ovan angiven.

Ungefär samtidigt observerade bilisten i sin omedelbara närhet den norrifrån kommande bilen, på vilken fotgängaren just då passade för att strax bakom den nå de få stegen till den östra trottoaren och eventuellt hinna undgå en annan bil, som det föresvävar honom och ett vittne vid polisförhöret också nalkades norrifrån. Han upptäckte då även fotgängaren stadd i förenämnda sysselsättning. Icke ens då kunde han avstå från att trots allt hålla farten. Han tappade fortfarande rimlig besinning. Om icke redan förut, så slog han sig på högerkörning med åsidosättande av allt förstånd, vilket ock av åklagaren påtalats. Det gick så långt, att han till och med krockade fotgängaren med sin vänstra stänkskärm, som tillbucklades. Då först stannades äntligen bilen. Den blev stående enligt bilistens eget erkännande något till höger om körbanans mittlinje där såsom ock åklagaren erinrat han icke hade något att beställa. Fotgängaren hade således redan nått den del av körbanan, där han icke behövde befara överkörning av bil söderifrån. Om bilisten icke kunnat förmå sig trots trängseln att stanna bilen, hade han väl dock kunnat köra lagligt tätt efter vägen till vänster. Då hade bilisten och fotgängaren aldrig fått göra någon bekantskap med varandra.

För övrigt åberopar jag min framställning vid rådhusrätten om min organiserade dagliga vandring därstädes. Jag hade förtursrätt och nått den. Det var således bilen, som skulle stanna, och icke jag. Det finnes ingen lag för motsatsen. Det är icke värt att tala om trafikultur, förrän samhället självt tillägnat sig grundlagarna för densamma.

Fotgängaren bestrider således fortfarande att han, även med den nuvarande biljuridikens inställning, kan åtkommas för oskickligt försummande av rimlig försiktighet. Redan på denna grund hemställes om fastställelse av rådhusrättens av dess två äldre domare, rådmannen J. Lillieros och t. f. rådmannen F. Lundkvist, beslutade utslag. T. f. assessor Gustav Gyllenhammar har, synes mig, sökt döma med anlitande av förstoringsglas på detta särdeles ovetenskapliga område. Han tror sig upptäckt, att fotgängaren icke iakttagit »all» den omsorg, som betingats av omständigheterna.

#### *Fotgängarens rättslöshet inför rättskipningen.*

Om hovrätten trots allt anser mig förvunnen till ovarsamhet yrkar jag dock frikännande. Inga fotgängare äro i stånd att städe iakttaga absolut varsamhet på de av samhället kriminaliserade vägarna. Det är väl då stridande mot gamla rättsgrundsatser att just de fotgängare, som därigenom råkat komma i olycka för sig själva, skola tillika dömas till ansvar. Det hänvisas i svaromålet i underrätten.

Detta stödes ock av den allmänna opinionen. Åklagaren åberopar i be-

svären, att ett betydande antal fotgängare dömts för ovarsamhet och att icke ens den nämnda invändningen friat från ansvar. Förhållandet är, att jag och allmänheten aldrig hört talas om en sådan rättskipning, förrän genom referaten av den mot mig förda rättegången. Från olika delar av landet och alla samhällsklasser har till mig muntligen eller skriftligen uttalats förvåning, att en sådan orimlighet kan vara tillåten i en rättsordning. Språkets skarpaste adjektiv ha därvid ymnigt kommit till bruk.

Men även inom domstolarna ha nu meningarna börjat resa sig mot ett sådant gyckelspel. I det av högsta domstolen den 27 juli 1934 slutdömda målet, som refererats vid underrätten, ha som sagt sex överdomare emot fem förklarat, att en fotgängare, vilken endast skadat sig själv, ej kan fällas till ansvar för sin ovarsamhet. Åklagaren låtsar i besvären icke om denna erinran. Han säger, att domstolarna ej fästat avseende vid densamma. Men hovrätten, som med tre röster mot en godtog samma erinran, är väl också en domstol. Och högsta domstolens utslag, som med fyra röster mot tre kom till en annan slutsats, är väl icke mycket värt. Man måste förmoda, att det ej kommer att gå för sig att inom rättskipningen från åklagares och domstolars sida fortfara med en sådan rättskipning i strid mot den allmänna rättsuppfattningen och det nämnda uppvaknandet inom överrätterna.

Men bakom denna erinran ligger även en annan erinran mot rättskipningen. Jag har redan berört den vid rådhusrätten under rubriken brott och straff. Det slumpas med fotgängarens öden fruktansvärt. I ett rättsfall avdömt i högsta domstolen den 2 juni 1934, fann underrätten den överkörde fotgängaren ensam skyldig till ovarsamhet, hovrätten fann bilisten ensam skyldig och högsta domstolen fann fotgängaren ensam skyldig. I det förra rättsfallet tappade fotgängaren i högsta instans på endast en röst.

I dylika fall drabbas fotgängaren av utomordentliga straff såsom påbröd till sina ringa böter. Fotgängaren förlorar all rätt att av vederbörande försäkringsanstalter, i vilka bilarna enligt lag tvångsförsäkrats, erhålla ersättning för sina utgifter i sjukvård, för sveda och värk och för invaliditet m. m. För förlorad arbetstid läser landets rättskipning oskäligt vägra ersättning. När domstolarna efter gottfinnande om än enligt lag söka fördela vållandet efter vissa bråkdelar i ansvaret, så leder denna vanskliga matematik till att, från fotgängarens gottgörelse avdrages så mycket, som motsvarar den bråkdelen av ovarsamheten, som antagits böra falla på honom.

Men icke nog härmed. Den lagstadgade tvångsförsäkringen av skada genom motorfordon har tillkommit för att skydda tredje man icke minst fotgängaren i hans rätt till skadestånd. Även bilföraren blir skyddad, vilket ock är riktigt.

Men här föreligger en stor skillnad mellan bilisten och fotgängaren. Bilföraren är på grund av bilens försäkring fritagen från all ersättnings-skyldighet, även om han varit ovarsam. Även vållande till annans död

försonas vanligen med ett oansenligt bötesbelopp. Den överkörde fotgängaren åter förlorar all rätt till ersättning helt eller delvis, om han även för en ringa, mänskligt förklarlig ovarsamhet administrativt ansetts böra helt eller delvis umgälla den med ett mindre bötesbelopp. De civilrättsliga påföljderna bliva så mycket större. Vanliga skadestandsregler skola tillämpas säges det obetänksamt.

En föredragande av bilmål i högsta domstolen har sagt mig, att även enligt hans uppfattning denna olikställighet mellan bilist och fotgängare i fråga om rätt till skadestånd måste borttagas genom ändrad lag.

#### *Fotgängarens rättslöshet gentemot försäkringsanstalterna.*

Men än mer. Försäkringsanstalterna äro ej tillkomna för att utöva filantropi. De äro bildade genom insatser av kapital, som vilja vara tryggade och giva god avkastning. De måste emellertid hålla lokal och betala avlöningar till direktörer och tjänstemän samt provisioner till agenter, som också måste leva.

Inställningen hos anstalterna är olika i fråga om godvillig utbetalning av skadeersättningar. Åtskilliga äro ganska rundhanta, andra åter söka, vilket är deras lagliga rätt, att slippa undan så billigt som möjligt.

I rättegångar mot fotgängare och bilister, åtalade för ovarsamhet, tillhandahåller försäkringsanstalterna ofta gratis rättshjälp genom anställda, tränade advokater. Dessas uppgift blir att lägga skulden till ovarsamheten på fotgängaren. Därigenom blir anstalten som sagt fritagen från ersättningsskyldighet till fotgängaren helt eller delvis, allt eftersom fotgängaren ensam eller delvis förklaras skyldig till ovarsamhet. Denne får reda sig så gott han kan. Den fattige blir mera värnlös givetvis än den, som kan betala en advokat. Blir han emellertid fälld till ansvar för att han vållat sig själv skada blir bötesbeloppet ganska obetydligt, men däremot får han vid sidan av förlust helt eller delvis av förutnämnda gottgörelser vidkännas sina rättegångskostnader och betala staten förskotterade vittneslöner, samt eventuellt försäkringsanstalten och bilisten deras rättegångskostnader.

En fotgängare med relationer försöker under sådana förhållanden tillförsäkra sig någon rimlig ersättning för sina utgifter genom förhandsavtal med försäkringsanstalten. De välvilliga bolagen kunna vara med på skälig ersättning, om de än icke betäcka alla befogade anspråk. En tumskruv har fotgängaren på anstalten genom att den med ett sådant förskottsavtal befriar sig från ansvar för eventuell invaliditet. Därom pläga fotgängare i rättegången eljest förbehålla sig talan framdeles. Andra bolag inlåta sig ej på sådana avtal i tilltro, att de slippa lindrigare undan genom domstolarnas eventuella fastställande av fotgängarens skuld eller snäva utdömande av skadestandsbeloppet.

Nu begynna även rundhanta försäkringsanstalter bliva betänksamma. Det säges, att statens försäkringsinspektion börjat lägga sig i deras utbetalningar. Det göres gällande, att de icke böra få utgiva mera än de

ovillkorligen äro förpliktade till. I den mån så sker, hjälper således staten ytterligare till med att underblåsa rättsväsendets brutalitet.

*Fotgängarens vanskligheter inför åklagareväsendet.*

Den tillämnade s. k. rättegångsreformen har förklarats böra särskilt beflita sig om en kunnigare åklagaremakt. Det kräver större juridisk kompetens. Denna reform har beräknats kosta staten omkring 1 1/2 miljon kronor årligen. Jag har i riksdagen ställt mig frågande. Den rena juridiken har ju i varje fall icke särskilt framtrölat själslig kompetens att bedöma människorna och förhållandena rättvist och medkänsligt.

I större städer och särskilt huvudstaden anses dock den erforderliga kompetensen redan vara väl representerad. I det förevarande målet beslöts åtalet av polisenämnden, vilkens ordförande i en intervju hänvisade till ett icke kriminaliserat lagrum. Den som jurist examinerade åklagaren fullföljde sedan detta redan beslutade åtal, vilket väl knappast kunde underlåtas efter ett sådant beslut. Emellertid ägde han också föra självständig talan och det eventuellt tillgängliga lagrummet blev då åberopat. Åklagaren har i besvären icke tillåtit sig något eget eftersinnande icke ens i anledning av det av mig refererade rättsfallet. Han söker endast betäckning bakom en av honom åberopad domstolspraxis. Däremot tager han avsteg från domstolarnas uppgivna praxis, att särskild hänsyn toges till åldringar. Han erinrar tvärtom, att åldringar böra ta ändå större hänsyn till bilisterna än andra personer. För min del kan jag oberoende av min ålder, vid tillfället 73 år, taga vilka tigersprång som helst. Men ställd inför biljuridikens formella dömande får man begagna sig av den undantagsrätt, som i teorien beståtts en till åren äldre fotgängare. Även på denna tredje grund yrkas således avslag å åtalet.

Justitiekanslersämbetet, landets högsta åklagare med utvald juridisk kunskap, har i det ovannämnda rättsfallet också inskränkt sig till att åberopa domstolarnas praxis. Han har därjämte beklagat, om en ändring skulle ske i densamma med dess förutnämnda av ämbetet måhända icke kända orättvisor. Emellertid är även ämbetet på glid. Något intryck tycks det ha tagit av de nya meningarna i det förenämnda rättsfallet. Ämbetet söker nämligen göra gällande att den överkörda kvinnan till äventyrs skulle kunnat åstadkomma skada för annan än sig själv och detta trots att ovarsamheten tilldragit sig på en nästan tom bakgata på söder.

Den nyutnämnde polisdomaren, som dväljes närmast inom huvudstadens åklagarekrets, har i en intervju i Svenska dagbladet förklarat, att han tycker det är synd om fotgängare, vilka fällas för ovarsamhet, som vållat olycka endast för dem. Men, tillade han, det kan icke hjälpas, dock bli böterna i sådana fall vanligen ringa. Alltså även här framskymtar något, som är på glid i den rimliga riktningen.

Jag har hört mig för inom lägre poliskretsar utan juris kandidatexamen

till underbyggnad. Med andra ord hos folk, som står livet närmast och har erfarenhet om vad det gäller. På dessa ställen liksom genom berättelser från privata upplevelser ha framdragits exempel, hur rättslös fotgängaren är och hur upprörande oeffterrättligt rättsordningen särdeles ofta verkar.

Det kan ifrågasättas om ej i dessa nödtider bör inbesparas den ifrågasatta utgiften på 1½ miljon kronor för åklagarväsendets ovannämnda reformering med ökad juridisk examenskunskap. Och tänkvärt är Laotses vittnesbörd för tretusen år sedan: »De som äga den sanna insikten höra ej till de högt lärde, de, som äro högt lärde, sakna den sanna insikten».

#### *Fotgängarens rättslöshet inför lagstiftningen.*

Saken är den, att då motorismen stormade in med sina faror över vägväsendet, blev den mottagen av de officiella organen som en legal institution. Man sökte på den tillämpa gamla regler för fredliga förhållanden. Ett uppvaknande ur en sådan villomening måste ske och därför kommer det en gång också att ske. Faran måste såsom institution upphävas, på samma gång man bevarar inom rimlig omfattning fördelen att komma fortare fram genom motorväsendet.

Denna omgestaltning måste som sagt grundläggas genom lag. Hitintills tror man sig komma ifrån problemet med så kallad trafikkultur. Det förhåller sig med freden på vägarna, såsom erinrats i företalet, liksom med världsfreden. Man söker skapa fred med bibehållande av ofredens orsaker.

I avvaktan på orsakernas kampfyllda upptagande på dagordningarna för den nu aktuella trafikfrågan, så kunna domstolarna börja laga åtskilligt efter lägenheterna. Domarreglerna säga ju, att en god domare är bättre än en god lag och således ännu bättre än en dålig.

Den allmänna meningen är ock på väg att förstå, vilken rättslöshet, som här skuggar rättsordningen. De sex överrättsledamöterna i förenämnda rättsfallet ha ock på den nuvarande ordningens grund rest sig mot ovan skildrade missförhållanden. Och det allmänna rättsmedvetandet plägar ju vara underlaget för dettas slutliga kodifiering även i lagarna.

I detta sammanhang må erinras, att fotgängaren är i olikhet med åklagarmakten handikapad även i rätten att fullfölja talan. Enligt lag av 1915, en av föregångarna till ett ytterligare fullkomnande av en i mycket väsentligen plutokratisk rättegångsreform, kunde automobilmålen fullföljas till högsta domstolen av bötfälld fotgängare endast, om han tillika förde talan om gottgörelse i värde ej understigande 1,500 kronor. År 1903 blev — för minskning av högsta domstolens arbetsbörda — tillagt, att talan av fotgängare fick fullföljas endast om han dömts till minst 60 dagsböter eller penningböter ej under 1,500 kronor. Därmed är förmodligen det stora flertalet fotgängare ur spelet och likaså deras rätt till gottgörelse för sina utgifter och lidanden.

Justitiekanslersämbetet får däremot gå till högsta instans. I det om-

Förmålda rättsfallet ledde detta privilegium till, att en fattig kvinna, dömd till 5 dagsböter å 2 kronor på en röst i högsta domstolen i strid mot hovrättens rättsåskådning berövades sin begärda och rättvisa gottgörelse av försäkringsanstalten till betydande belopp.

Den senaste tiden har meriterat sig med förr okända åtal mot fotgängare för att de, påkörda av automobil, genom egen ovarsamhet åsamkat sig förluster och lidanden. Detta har skett i medveten insikt att därmed berövas dem även gottgörelse enligt den för ändamålet instiftade tvångsförsäkringen av motorfordon. Sannerligen icke någon lysande rättegångsreform i vettets och kulturens tjänst. Den är som sagt också dömd av den allmänna meningen.

Ett reformerat åklagarväsendes uppgift bör väl bliva att tillvarataga även de ovägbara värdena. En gång föreslogs av mig i riksdagen, att detta väsende skulle tilläggas befogenhet och plikt att även överklaga utslag, som det fann för strängt enligt vare sig Sveriges eller Guds lag. Detta främlingskap i tiden vann ej då något tillmötesgående. Numera börja vi tvärtom skrinlägga även det gamla rättesnöret att i tveksamma fall »hellre fria än fälla» (in dubio mitius).

Man kan således knappast begära, att det rättslärda åklagareväsendet nu kan vara annat än ett barn av sin tid. I detta fall har det emellertid enligt min mening i synnerligen oträngt mål betungat mig ytterligare med fredlöshet, förlust av arbetstid m. m. För att framhäva detta begär jag även ersättning för min kostnad i hovrätten.

#### *Yrkanden.*

På anförda skäl hemställes sålunda:

1) att åklagarens besvär ej må upptagas till prövning; 2) att — om nämnda hemställan ej bifalles — rådhusrättens utslag fastställs; 3) att — om ej heller detta bifalles — jag lika fullt frikännes på den grund att jag ej vållat någon annan skada; 4) att åklagaren eller statsverket förpliktas ersätta mig för denna förklarings uppsättande med 20 kronor, jämte lösen för hovrättens utslag; 5) att hovrätten såsom sista instans i detta mål behagade — om ändring i rådhusrättens utslag ifrågasättes — till hävdande av likformig rättskipning överlämna målet till den division i hovrätten, som dömt i det förenämnda av högsta domstolen den 27 juli 1934 i splittringens tecken avgjorda ärendet.

#### **Land skall med lag byggas.**

I företalet är redan betonat samhällets plikt att börja med sig själv. Genom lag måste byggas de grundläggande dammarna mot motorismens farofyllda böljegång på vägarna. Att i ett sådant ärende väsentligen slå sig till ro med administrativa föreskrifter från regering och länsstyrelser med råd och straffhot strider mot landets konstitution. En sådan dag-



ordning äventyrar ock att sätta villervallan och godtycket fortfarande i högsätena. Må menige man ej heller förglömma att »vederbörande ämbetsverk» måste i vår tid enligt naturens lagar ofta bli mest lyhörda för maskinkulturens lockelser och krav på suveränitet även över vägarna.

De nedan ifrågasatta lagstiftningarna göra ej anspråk på fullständighet.

### *Stadsplanelagstiftningen.]*

Denna lagstiftning får ej stå främmande för motorismens tämjande till ett förnuftigt redskap i den allmänna välfärdens tjänst.

Det bör påbjudas, att i *nya stadsplaner* tillgodoses kravet på gators och allmänna platsers pacifisering. Vårt lands obebyggda arealer räcka sannernligen till även för ett sådant ändamål. Gatorna erhålla en bredd, som rimligen kan möta i vår tid förefintliga och förväntade trafikbehov. Utom trottoirer anläggas intill dem även cykelbanor. I mitten av varje gata anbringas talrika tillflykter (refuger) till gagn för fotgängare och särskiljande av mötande bilar. Särskilt vid varje gatukorsning läggs mellan trottoirlinjerna refuger för fotgängare. Alla sådana övergångar bli obligatoriskt så kallade övergångsställen med iakttagande givetvis av administrativ reglering mellan bilar och fotfolk, i den mån sådan i trafikcentra anses oundgänglig.

Vidare anordnas i varje gatukorsning en öppen plats i cirkel eller fyrkant. Gatulinjerna böra fortfarande korsa varandra vinkelrätt, men mellan dem utläggas gräsmattor, som lämna sikt åt alla håll redan vid ett annalkande till gatukorsningen. En sådan omväxling skulle också höja gatornas utseende och stadsbilden över huvud taget.

Genom stadsplaneändringar saneras ock *gamla stadsdelar* i enahanda riktning som ovan sägs dock med rätt för vederbörande kommun att låta dem komma till efterrättelse först i den mån hinderliga hus ombyggas (saneringsplaner eller självreglerande stadsplaner). Anläggning av cykelbanor kan också ske omedelbart genom anlåtande till någon del av trottoirerna, där de anses onödigt breda.

### *Lagen om allmänna vägar på landet.*

Denna lag revideras i tillämpliga delar i enahanda riktning som ovan sagts om stadsplanelagen. Vägarnas bredd tilltages tillräckligt stor. De förses såvitt möjligt med nödortftiga trottoirer eller framtida utrymmen därtill. Likaså även med cykelbanor eller framtida platser för dem.

I vägkorsningar läggs, där så kan ske, refuger samt tillses, att dylika korsvägar befrias från skymmande vegetation, stängsel eller byggnader invid hörnen. Detta gäller även om större enskilda vägars korsning med allmän väg.

I alla backkrön, som skymma utsikten, och i alla kurvor utan sikt läggs i vägens mitt refuger i tillräcklig utsträckning åt bägge hållen för sär-

skiljande av mötande motorfordon och till gagn även för andra trafikanter. Målade ränder äro otillräckligt skydd.

Dylika extra anläggningar bekostas av bilskattemedlen.

#### *Försäkringslagstiftningen.*

Denna lagstiftning, i vad den avser bilägarnas skyldighet att trafikförsäkra sin bil, kompletteras med en bestämmelse, att — liksom bilföraren på grund av försäkringen befrias även vid ovarsamhet från ansvar för skador, tillfogade annan — jämväl fotgängaren eller annan trafikant genom tvångsförsäkringen tillerkännas rätt till ersättning för skador och lidanden, som tillfogats honom, även om någon enahanda ovarsamhet kan läggas honom till last.

Man bör förstå, att från ingendera sidan föreligger här uppsåt att skada annan och ännu mindre uppsåt att skada sig själv. Bilisten kan bedåras av fartens tjusning samt lagarnas och myndigheternas tolerans. Han uppfostras därigenom till större eller mindre hänsynslöshet. Honom såsom förare av det fordon, som infört faran på vägarna, måste därför åläggas större varsamhet. Fotgängaren, den svagare parten i alla avseenden, kommer i regel att iakttaga normal försiktighet. Ouppmärksamhet trots denna inre uppfordran är förlätlig och mänskligt sett oundviklig.

Det måste därför vara en skyldighet för samhället eller de försäkringsbolag, på vilka det avbördat denna skyldighet, att svara för skadeståndet. Om härav föranledes ökning av försäkringspremierna, kan det icke hjälpas. Det livsfarliga fordonet får betala premierna. Icke är det väl rimligt att, för åstadkommande av billiga premier för bilägarna, ett äventyrande av människors välfärd skall opåtalat få upprätthållas utan ens skadestånd.

För övrigt, lagen om trafikförsäkring av bilarna innefattar en betydande procent till försäkringsbolagen. Skillnaden mellan deras inkomster och utgifter av en dylik försäkring bör bringas till allmän kännedom. Likaså bör allmänheten beredas tillfälle att bilda sig någon uppfattning, i vad mån premiesättningarna till äventyrs överstiga, vad som anses skäligt. Försäkringsinspektionens inställning till dylika frågor bör ock klargöras. Frågan kan vara, om icke här föreligger ett område för så kallad socialisering genom att göra staten till en opartisk försäkringsanstalt för trafikförsäkring av motorfordon. Men även statsinstitutioner, det måste sägas, bli ej alltid guds bästa barn.

Spårvagnar äro ej underkastade trafikförsäkring. Men även de överköra människor, när det faller sig. Även hit har biljuridiken sträckt sitt maskinella system. Om en överkörd anses genom en slumpvotering i en domstol gjort sig skyldig till någon av nämnda juridiks odefinierade oförsiktigheter, så får han böta. Men dessutom döms han, om han påyrkat ersättning för förluster och lidanden, obehörig till sådan gottgörelse. I Stockholm, där spårvägsbolaget förfogar över fonder och kanske ett mera

rundhänt hjärtlag, händer det, att bolaget rättar till biljuridikens missgärningar och betalar skäligt skadestånd trots den överkördes bötfällande.

I detta sammanhang må erinras, att tvångsförsäkringen för bilar bör lättas så att den ej utgår för bilar, som en längre tid ej tagas i bruk. Med nuvarande orättvisa ordning tvingar man förmodligen många att avstå från dylika avsikter och därmed öka trängseln på vägarna.

#### *Lag om trafiksäkerhet.*

Vid sidan av de ovan ifrågasatta lagstiftningarna måste tillkomma en särskild lag om trafiksäkerhet. Den skall omsider skänka de vägfarande rättsgrundsatser samt praktiska tillrättalägganden, klarlägganden och ofrånkomliga stadganden.

I lagen inskrives först, att *vägar, gator och allmänna platser äro till för all tillåten trafik* med lika principiell rätt. Det får ej vidare, till och med officiellt, göras gällande, att fotgängare, cyklister, hästfordon, dragkärror och spårvagnar äro hinderliga för »trafiken».

Lagen skall ock giva uttryck för det faktiska förhållandet, att faran till liv, lem, arbete och egendom genom vägväsendets kriminalisering har *föranletts av motorismens inbrott* över vägarna. Det är alltså där, som begränsningarna i ett så farligt privilegium böra äga rum, det är där skadeståndsskyldigheten bör vila och det är där som försiktighet och hänsyn först och sist bör obrottsligen äga rum. Motorismen får ej sammanblandas med chaufförerna, vilka såsom individer ofta också bli offer för densamma.

Lagen bör således först och främst upplösa *hypnosen av fartens och tidsvinstens tjusning*, den fruktansvärdaste fienden till all annan trafik. Begränsning av hastigheten för livligt trafikerade eller tätt bebyggda områden stadgas.

Men dylika föreskrifter måste ock obrottsligen iakttagas. I Stockholm lär detta i regel icke ske. Det kunna också fotgängarna konstatera varje dag i den rasande farten, med vilka en mängd motorfordon överallt och på alla tider av dagen susa förbi. Icke ens spårvagnarna lära iakttaga den stadgade maximala hastigheten. En del motorecyklister böra särskilt frigöras från föreställningen, att vägarna äro till främst för dem. En och annan gång lära tagas stickprov. Deras resultat böra publiceras i pressen såsom påminnelser utan att därför de olyckligas namn behöva offentligt nämnas. Annars tjäna de ej till något. Fortfarande blir då oförkränt det förut omnämnda uttalandet från en högre polisman i huvudstaden, att »fartens tjusning gått så bilisterna i blodet att däråt kan från polisens sida ej åtgöras något». Det är detta, som skapar nervositeten och konsternation på vägarna samt vållar de flesta olyckorna.

Ur förutnämnda tjusning har som sagt också fötts uppfattningen om ett existerande privilegium för ett motorfordon att hålla farten. Åklagaren i åtalet mot mig anmärkte ju ock, att olyckan kunnat undgås, om

bilisten använde »knepet att stanna bilen, vilket dock sällan förekommer». Tutandet till fotgängare att vika för bilens obehindrade framfart är ett uttryck för denna föreställning. Någon förtursrätt principiell eller ens faktisk för fotgängare anses åter icke föreligga.

Lagen bör draga ett brett streck över sådana förvillelser. Om en motorförare nära framför sig ser en fotgängare bör han själv betrakta sig som fotgängare samt vid behov stanna, köra i gående eller söka sig en annan riktning i sakta mak, så att fotgängaren ej äventyrar något samt får behålla en normal framfärd till sina mål, vilka äro lika berättigade som automobilens. En person, som kört bil mycket i hela Sverige och aldrig tutat sig fram utan städse iakttagit vad nu ifrågasatts, har sagt mig att han genom en sådan metod undgått alla tillbud till bilolyckor för andra liksom för sig själv.

Därmed äro vi inne på *den tysta motorfarten*. Det nuvarande oväsendet i större städers tätare bebyggelse skall väl någon gång ha spelat ut sin roll. Luften fylles med hetsande stridssignaler, hemmen invid gatorna få ingen ro varken för sjuka eller friska och icke ens om natten, då det borde vara tillåtet att få sova. Genom att borttaga denna bilarnas högljudda befallning »ur vägen» tvingas motoristen till varsamhet och respekt för annan trafik. Motorfordonet blir endast på dylika vägar en lojal institution. Det får i alla fall tillfälle i det långa loppet att tillgodogöra den bilåkande allmänheten möjligheterna till större fart, vilka det naturligtvis icke är meningen att upphäva.

En annan osed, framsprungen ur den förmenta rätten att hålla farten, är det obesvärade sätt, varpå bilismen, åtminstone i Stockholm, *utan att minska farten överdådigt rundar korsvägar* utan sikt till den nya inslagna vägen. Vad skall en fotgängare på en gata taga sig till vid en sådan livligt trafikerad korsväg. Han måste stanna på trottoiren, se sig bakåt och framåt efter sin gata samt passa på ett tillfälle då motorfordon från någondera sidan befinna sig på så pass långt avstånd, att de ej kunna antagas hinna eventuellt svänga in på korsgatan, innan vandraren hunnit över till nästa trottoirrefug. Samtidigt måste han se åt korsgatans båda sidor för att även därifrån undgå bilar i omedelbart framrusande.

Nyligen på väg efter en huvudgata och på väg att övergå en korsande bakgata svängde plötsligt en bil bakifrån om hörnet, när jag tillryggalagt bakgatans halva bredd. I full fart — sannolikt olaglig även den — tog bilen väg emellan mig och trottoiren på andra sidan. Det luftade i min rock. Om jag hunnit taga ett steg till hade jag varit överkörd trots min uppenbara förtursrätt. Om det är samhällets mening att envist upprätthålla en sådan livsfara för fotgängare veta vi, att då slocknar för oss allt hopp om frigörelse från ett så olidligt förtryck.

Således varje gatuhörn utan tidig sikt får rundas endast med körning i gående, så att bilen ögonblickligen kan stannas. Detta bör också stå i lagen. Därmed minskas den allmänna nervositeten på vägarna.

I lagen bör också lösas den i författningarna olösta frågan om före-

trädesrätt på *huvudvägar* för fri och oreglerad fart förbi *korsvägar* men skyldighet för trafikanter från *bivägarna* att se sig före vid inträde på *huvudväg*. *Chaufförernas* praxis och rättsskipningen synes i viss mån främja en sådan skillnad utan stöd av lag.

Mig synes en sådan skillnad knappast försvarlig. Det finns ingen grund till att inrätta *huvudvägar* såsom erkända dödsfallor. I ett fall, som jag känner, kom en bil rusande på *Uppsalavägen* till *Stockholm* förbi en *biväg*. En stor buske i hörnet skymde utsikten från båda hållen. En *ynghing* kom på *bivägen* cyklande i full fart för att på *huvudvägen* vika av i motsatt riktning mot bilen. Bilen träffade *ynghingen*, som *ögonblickligen* dödades. Bilen ansågs oskyldig eftersom den kört på en *huvudväg* eller kanske för att den var ett förnämligare fordon än *cykeln*. Den ansågs ej skyldig till olyckan. Hade *ynghingen* undkommit med livet hade han förmodligen enligt *biljuridiken* blivit åtalad såsom vållande. *Annorlunda* ställer sig saken med *autostrader*, upplåtna endast för *motortrafik*. I *utlandet* lära sådana börja anläggas. Å *vägar* för allmän trafik böra alla skyddas lika mot missbruk av *motorismen*.

På *vägar* i *landsbygden*, där *trottoirer* saknas, böra *bilarna* *hålla trottoiravstånd* till viss bredd öppen för *fortgångare* och *cyklister*. Detta bör ske redan på långt avstånd, när sådana trafikanter komma i sikte eller vid *backar* eller *krokar* kunna eventuellt komma att passeras. Alltid bör det ske vid *skymningens* och *mörkrets* *inbrott*. Lagen bör klart fastslå denna *motorismens* skyldighet att *hålla öppen trottoir*.

Vid *passerandet* av *utlagda trottoirer* i *städer* eller på *landet* bör *motorismen* frångå dess nuvarande brutala rättighet att *skumma trottoirkanterna*, även då *fortgångare*, till och med i *trängsel*, *befinna sig på gångbanorna*. Även här bör *iakttagandet* av en *neutral zon* i *förenämnda* fall påfordras. Denna *zon* må på samma gång användas till *cykelbanor* med *iakttagande* av *särskilda försiktighetsmått* även från *cyklisternas sida*. På *landet*, där *trottoirer* men ej *cykelbana* utlagts, bör *motorfordon* även åläggas att *tidigt hålla cykelavstånd* vid *annalkandet* av *cyklister*.

Då även *cyklar* kunna skapa *faror* för *fortgångare*, bör *lagen* *innehålla* *särskilda försiktighetsmått även från cyklisternas sida* i syfte särskilt, att de vid *passerandet* av *fortgångare* sakta eller *stanna farten*. En *varning* från *cyklistens sida* med *ringklocka* bör dock vara berättigad, blott det ej sker för att kunna *vidhålla en överdådig fart*.

*Motorismens* även i *riksdagen* framställda krav, att *hästfordon* skola förses med *lyktor vid mörkrets inbrott*, synes mig ej förtjäna avseende. *Ändamålet* är endast att även under *natten* här kunna *hålla farten oberoende* av sådana fordon. Därigenom försvagas ytterligare *motorismens* ansvar att *iakttaga varsamhet* och *upprätthålla respekt* för alla *vägarfarande*. I varje fall bör en sådan ytterligare *militarisering* av *vägarna* för *bilismens* bekvämlighet bekostas av *bilskattemedlen* med *hästfordonens* befriande från de *ifrågasatta utgifterna*.

Det är ock bäst att stämma redan i bäcken. Finge maskinerna även här sitt lystmäte tillgodosett, kan sannolikt snart motses krav, att varje fotgängare på landsvägarna bör efter mörkrets inbrott vara försedd med en lykta på bröstet och en på ryggen. Att cyklister föra lykta är däremot ett oundgängligt skydd för dem liksom även för fotgängare, som lätt överraskas av cyklarnas tysta gång.

#### *Åtal och straffbestämmelser.*

Förr i världen var *hästfordonet* — för undantagsfall ritt — det snabbaste fortskaffningsmedlet på vägarna. Fotgängaren hade inget obehag därav. Farten var obetydlig och medgav tid till eftersinnande. Om en människa stod eller låg på vägen till hinder för en häst, stannade denne av sig själv. Endast då hästen av skrämsel någon enstaka gång skenade, gav han vägarna en försmak av motorismens inbrott över dem. De gamla kungsskjutsarna lära ock ibland påmint om en hästskjuts i sken, för vilken allt fick vika, om det medhanns. I stort sett låg det således fred över vägarna. Nu styrs ett motorfordon av en maskinmänniska, som måste sakna till och med hästens förstånd. Han är skyldig upprätthålla farten och tron på motorfordonets majestät.

Denna återblick belyser att vad som bör få åtalas är främst olagligheter och orimligheter i handhavande av de fordon, som skapat ofreden över vägarna. Detta bör i svårare tillbud kunna ske, även om ingen olycka inträffat.

*Bilföraren* är emellertid icke mer än en människa. Uppsåt att åstadkomma en olycka är uteslutet och uppsåtet är ju den allmänna förutsättningen för uppkomst av en förbrytelse. Även chauffören kan konsternerars av den ofred, som samhället legaliserat på vägarna. Han kan ej undgå att fängslas av fartens tjusning. Hans klientel av bilägare och passagerare kräver en stark fart helst utan avbrott. Hans utkomst är ock i mycket beroende av att kunna infria dylika anspråk. Med andra ord även chauffören blir på sitt sätt lätt ett av maskinkulturens offerväsen. En olycka på detta område, bedömd rättvist, är merendels ingenting annat än en olyckshändelse.

Uppsåtligt överträdande av tydliga, gripbara föreskrifter måste däremot kunna påkalla åtal. Men skulden därtill ligger som sagt ofta jämväl hos bilägaren och passageraren, som kräva en överdådig körsel. Lagligen borde trafikfrågan hänskjutas till justitieombudsmannen. Denne har nämligen skyldighet att erinra samhället om dess förpliktelser och dess ledares underlåtenhet att i första hand tillhandahålla individerna de erforderliga primära lagarna. Men även här gäller nog ordet, att människorna i gemen ej böra förlita sig på furstar, ty de kunna intet hjälpa.

*Fotgängarna* stå också fjärran från något uppsåt att åstadkomma en trafikolycka. Det ligger i deras synnerliga intresse att undvika det. I en, av pressreferaten att döma, föga uppbyggande diskussion den 20 de-

cember 1934 i rundradio om trafiksäkerheten, förklarade en tillkallad intresseexpert, att fotgängarna flögo ikring som yra höns på vägarna. Så är icke alls förhållandet. De stå stilla, ofta långa stunder, eller fly undan till refuger för att undgå livsfaran, när den uppenbarligen nalkas från något håll. Fotgängarna ha vidare ingen andel i den kriminalisering av vägarna, som tillkommit genom motorismen. Även dem tillkommer för övrigt en principiell rätt att nå sin bestämmelseort på genaste väg och kortaste tid. De böra därvid ock tillgodonjuta sin förtursrätt, när sådan faktiskt föreligger. Föranledanden att för vissa fall frántaga dem denna förtursrätt till förmån för efterkommande trafikanter böra övertygande motiveras och i lagen noga definieras.

Bestämt måste avvisas, att *militarisera fotgängarna*, såsom motorismen uppenbarligen helst önskar och vårt polisväsende även synes eventuellt ställa i utsikt. Fotgängarens självbevarelsedrift är den yppersta vägledningen för honom. Att genom varjehanda påfund söka förhindra fotgängare att »gå orätt» förfelar målet. Det stora flertalet kan icke tillägna sig någon kännedom och än mindre tillgivenhet för en dylik konstruktion.

I december 1934 anordnade Stockholms trafikklubb ett diskussionsmöte i trafikfrågan. Diskussionen inleddes med ett föredrag av prof. Hjelt från Helsingfors, en expert i ämnet. Därvid upplyste han, att i Hamburg nyligen ordnats en så kallad trafikvecka. Det hade av vederbörande författats en del gångsätt. Underlåtenhet att iakttaga dem straffades med böter. Resultatet blev, att fotgängare för villfarelser under veckan dömdes till sammanlagt en halv million mark i böter. En polisordning således, byggd på trakasserier, som är värdig vår maskinella tid. På fråga, huru mycket böter bilister ådömts, lämnade föredraganden icke något svar.

Hos oss har man hitintills förståndigt underlåtit åtala en fotgängare för att han skulle »gått oriktigt», varom några gripbara bestämmelser icke heller givits. På senare tider har vederbörande dock sökt börja gå bröstgänges till väga även på detta område. Fotgängare ha åtalats och dömts för felaktigt gående, när han därigenom åstadkommit skada för sig själv. Det senare är ju ock åtminstone i regel det enda, som kan hända.

Ovan har utvecklats oskäligheten i en sådan rättsordning och de förunderliga konsekvenser för skadeståndsanspråk, som därav dragits. Allmänna opinionen, upplyst härom först genom mitt fall, har skrattat ända från Ystad till Haparanda. I fallet Barbro Westerlund ha som sagt år 1934 sex överdomare rest sig mot en sådan rättsskipning. Även en landsdomare har tillskrivit mig, att i hans domstol dylik rättsskipning icke kan komma ifråga. Den betydelsefulla händelse, som dock ligger i en sådan opinion inom domstolarna, har i pressreferaten förbigåtts.

Förliden senhöst har i Stockholm en ytterligare framryckning varsnats. Fotgängare, som oklanderligt tvärat en gata, ha på den andra uppnådda refugen tilltalats av en polis. Ni ha »gått oriktigt», sade han med ett

urskuldande, generat leende. Fotgängarna svarade: »ha vi gått oriktigt, vad menar Ni?» Ordningens handhavare gjorde då till förklaring en del obegripliga armrörelser i luften. Fotgängarna vände nu i sin ordning med ett leende samhället ryggen och fortsatte sin lagliga framfärd. Detta är en episod från Nybroplan, som berättats för mig av två damer, som varit föremål för upplysningen. Systemet Hamburg börjar skymta vid horisonten.

Med denna uppfattning böra fotgängare icke åtalas och bötfällas annat än om de uppenbarligen av *tredska eller okynne* lägga hinder i vägen för bilfarten genom ett otillbörligt gångsätt.

Vad cyklisterna angår äro de ock fotgängare. Men de använda sig härvid av en trampmaskin. Även den har åstadkommit olyckor för fotgängare och någon gång även för motorfordon. För bruket även av sådana maskiner böra ock givas förhållningsorder, vilkas uppenbara överträdande bör kunna föranleda ansvar.

Inom vår rättsordning finnes emellertid såsom straffart även *varningar* vid sidan av böter och frihetsstraff. I ämbetsverkens disciplinära straffrätt ingå varningar såsom en tillräcklig beivran i början för uppsåtliga förseelser av vida allvarligare natur än som förekommer i trafikväsendet, där förseelserna i regel äro ouppsåtliga.

Även samhället skulle kunna tillägna sig trafikultur genom att i stor utsträckning stanna vid utdelandet av varningar särskilt i det fall att förseelsen ej åstadkommit någon skada för andra. Dylika varningar kunde överlätas redan åt poliskonstapeln på gatan. Denne må tillåtas att ådagalägga sitt nit och skydda sina befordringsmöjligheter genom att blott rapportera varningar och arten av desamma, gärna med anteckning tillika om de efterfrågade namnen på de personer, som ansetts ha överilat sig på något sätt.

#### *Lag mot vinster genom befrämjande av osäkerheten i trafiken.*

I det föregående har till chaufförers urskuldande framförts bland annat, att de ofta, kanske oftast, äro tvingade att köra överdådigt och hålla farten. Förhållandet är, i Stockholm exempelvis, att en droskechaufför avlönas av bilägaren med 10 procent av det belopp, som han uppburit i körslor utöver 10 kronor. Med chaufförer för lastbilar ställer det sig olika. Vanligt lär dock vara, att de avlönas efter storleken av den last, som de befordrat, vilket ju i grunden är samma företeelse som den förutnämnda. Ofta inträffar att vid efterfrågan på körslor bilägaren ger ett lågt anbud för att erhålla uppdraget. För att sedan gå i land med detta låga anbud måste han sätta stark fart i körslorna.

Olyckorna ökas även på detta sätt, men det är icke chaufförernas fel. I lag bör ingripas även här.



### *Dagsbotsystemet.*

En medverkande anledning till den höga farten med dess ökning i olycksfrekvensen anses ock vara det nya dagsbotsystemet.

För en fattig chaufför blir en dagsbot ej satt i något högt värde. Han slipper således lätt undan och även vållande till annans död brukar kunna försonas med ett jämförelsevis ringa bötesbelopp.

Straffpåföljden för vårdslös framfart innebär således i detta fall icke något avskräckande. Och mången bilägare betalar kanske gärna det ringa bötesbeloppet för att fortfarande kunna förtjäna mycket mer på en fortsatt, forcerad hastighet.

Någon ändring i dagsbotsystemet kan väl ej av nämnda skäl nu ifrågasättas. En erinran, om vad ovan sagts, bör dock ej saknas.

### *Begränsning av personbilarnas antal och parkeringsplatserna.*

För städerna, särskilt större städer, måste problemet omfatta även ett övertvägande av en begränsning av motorfordonens antal. Att införa ett så farligt och skrymmande fordon i trafikträngseln, när ett rimligt behov därav icke föreligger, bör knappast vara försvarligt. En mängd människor i städerna, särskilt i storstäder lägger sig till med personbilar främst för sin bekvämlighet i färder till arbetsplatser, salubodar, bekanta eller stadens förlustelser med mera. Liksom för befolkningen i gemen står dem ju till buds apostlahästarna, spår- och järnvägar samt droskbilar vid brådska.

Ett förbud är ock till sådana medborgares nytta. De belasta sig ej med onödiga utgifter. Deras hälsa befrämjas genom större tvång till gångsport i fria luften. Lockelsen att icke kunna uträtta ett ärende utan att sätta sig i sin bil är sannerligen icke något bidrag till släktets andliga och kroppsliga förkovran. Sådana permanenta bilåkare bli inga »arier». Deras låda är en anstalt för åderförkalkning och andra mer eller mindre dödliga krämpor.

I sammanhang med en bils inregistrering eller eljest bör därför behovet prövas eller erhållet tillstånd styrkas. Dispens bör lämnas frikostigt med undvikande av trakasserier och omgångar. Läkare, yrkesinspektörer av olika slag, personer med omfattande representation med flera böra för sina respektive ändamål få begagna gatorna och anvisas parkeringsplatser. Landsbygdens folk och turister äro självskrivna.

Med denna erinran kommer man in på *parkeringsproblemet*. Parkeringsplatserna upptagas väsentligen av förenämnda gentlemannachaufförer i egna bilar. Lastbilar synas aldrig där. Icke bör väl för de förras skull även detta bekymmer få hopa sig på kommunalförvaltningen med ökande tillika av trängseln på gatorna och vanställande av gatubilderna. Nog går det väl långt, att exempelvis en sådan centralplats som Gustav Adolfs torg i huvudstaden skall för ett sådant onödigt och odemokratiskt privi-

legierande av gentlemannachaufförer få förvandlas till ett skräpigt upplag för obegagnade bilar. Detta är en spridd mening.

På förenämnda sätt kunde en avlastning av biltrafiken och dess parkering äga rum.

Det gives nu *en kategori människor med begränsade inkomster, som försmå nöjesliv och i naturen finner sin största vederkvickelse*. Sådant folk består sig ofta såsom enda lyx med en bil för att på ledighetsdagar och under semestrar komma långt ut i naturens omväxlingar och lära känna främmande trakter.

För dessa människor bör medgivas rätt att hålla en bil, en liten bil, samt trafkera gatorna på vägen till sina lantliga utflykter och även vid särskilt brådskande tillfällen eller för transport av tyngre saker. De böra inregistreras såsom en särskild kategori av bilägare med ett särskilt kännetecken på bilen såsom kontroll mot missbruk. Trafikförsäkring av sådana bilar bör ock erhållas mot billigare premier.

En allvarlig fråga är *konkurrensen mellan enskilda motorfordon samt järnvägar och spårvägar*. Det är ett allmänt intresse, att de senare bära sig. Allmänheten bör ej betungas med höjda biljettpris eller rent av berövas sitt vanliga kommunikationsmedel genom en sådan konkurrens. Bussar såsom komplement till järnvägar och spårvägar förtjäna däremot uppmuntran, ehuru även här synes böra tagas någon hänsyn till förekommande av ruinerande konkurrens.

Genom att i städer, på sätt ovan sägs, minska antalet enskilda personbilar ökas behörigen spårvägstrafiken och järnvägarnas lokaltrafik liksom även anlitaandet av hyresbilar för persontrafik.

Lastbilarna bli ett större bekymmer. Genom dem förmedlas nu den tunga varutransporten från dörr till dörr utan omlastning på järnväg eller fartyg. Transportkostnaderna minskas betydligt och sådan trafik kan knappast ransoneras.

En annan sak kan vara den långväga lastbilstrafiken. I synnerhet när stora industrier börja ombesörja sin export genom lastbilar. Detta hotar allmänheten med höjda fraktkostnader på järnvägarna för att ej tala om järnvägens egen existens. Den ökar ock bördan för de vägunderhållsskyldige genom en så stor och omfattande påfrestning. I en tidning publicerades nyligen en inlaga från en eller flera större industrier, vilka gentemot erinringar mot dem i dylika avseenden hänvisade till att statens järnvägar borde söka sig ett vederlag genom att minska avlöningen för sina funktionärer. Så lätt kan väl denna aktuella angelägenhet icke avfärdas.

### Trafikkultur.

Europas pacifism begränsar sig till att för en stund söka förekomma krigsutbrott. Detta är ju lovligt och bra. I det stora loppet kommer den icke längre än till att famla efter fred med bibehållande av ofredens

djupliggande orsaker. Stormakters privilegier och privatintressen sväva nämligen ännu mäktigt tillbakahållande över denna världsdelens barndom i fredsrörelsen. Längre kommer man därför icke heller varken i höjderna eller på djupen.

#### *Samhällets trafikultur.*

På alldeles samma sätt förhåller det sig analogivis med ofreden i vår tid på vägarna. Samhället vårdslösar roten till densamma men söker ändå att ordna grenarna, vilket som bekant är omöjligt. Detta ordnande skall ske genom »trafikultur». Men samhället vill som sagt för ingen del börja med sig självt. Det är icke brukligt. Stora och höga makters privilegier och intressen sväva nämligen över vattnet. Man övervältrar uppgiften på individerna och därmed är programmet klart.

Denna trafikultur skall bibringas dem genom undervisning i skolorna, råd och rättesnören för de vuxna och slutligen åtal om icke annat hjälper. Det senare har man uppenbarligen på känn såsom till sist ofrånkomligt. Huvudsaken i en dylik trafikultur kommer således att utmyнна i bestraffningar, vilket som bekant är motsatsen till kultur. För övrigt hänvisas till förordets och övriga kapitels begrundande i ämnet.

Det skall emellertid visst icke bestridas, att individuell trafikultur utgör en viktig del i bemödandet. Rättsordningen måste väl dock först genom rättrådiga lagar bygga upp grundvalar och stödjepunkter, till vilka individen kan hålla sig. Eljest blir den individuella trafikulturen företrädesvis luft eller, vad som är ännu värre, maskinkultur.

#### *Motorfordonens ägares och deras chaufförers trafikultur.*

Sedan förenämnda förutsättning uppfyllts, gäller det programmets utfyllning med trafikultur, främst för motorfordonens ägare och deras chaufförer. Dessa ha det huvudsakliga ansvaret såsom ägare och förare av de fordon, som skapat farorna. Ett villkor är nykterhet vid ratten, en förutsättning som alltmer kräves och kontrolleras. Ett andra villkor är, att samtal ej får under farten äga rum med passagerare, vartill även de senare måste uppfostras. Hit hör särskilt gentlemannachaufförernas flört med sina damer.

Den viktigaste fostran saknas däremot ännu. Nämligen frigörelse från villfarelsen om motorismens suveränitet över vägarna samt fartens självändamål och tjusning med vad i övrigt därtill hör. Självansvaret, hänsynen till andra trafikanter måste träda i stället.

Denna senare vägledning bör givetvis sammanföras med rätten att förvärva motorfordon samt ägarens fostran att ej av oförstånd missbruka den. Detta skall lagen och genom lagens stöd allmän opinion lära dem.

Likaså är utbildningen till chaufförsyrket av grundläggande vikt. Den består nu mest i maskinell kunskap jämte inlärande av de nuvarande

författningarnas ofullständiga och svävande innehåll. En vederhäftig lagstiftning kommer att skänka nya lärospån och reella hållpunkter. Därtill kommer humanismens allmänna krav på en ny tid, nämligen fostran till självansvar, utlöst i social etik och individuell levnadskonst. Denna danning får ej väsentligen saknas i nämnda examensväsende.

*Fotgängares m. fl. trafikultur.*

Fotgängares m. fl. bibringande av trafikultur har ovan redan diskuterats. Självbevarelsedriften är alltså den svagares bästa värn. En verklig skyddslagstiftning i förening med motorfordonens ägares och förarens demokratisering bör komma den mäktigt till hjälp. Därtill må spridas kännedom om vissa ljusanordningar och annan mekanisk vägledning vid brännpunkter i trafiken. Men, som sagt, ingen militarisering. Inga massåtal. Endast uppsåtlig tredska eller kitslighet för förhindrandet av bilarnas tillbörliga fart bör kunna åtalsvis beivras.

*Svenska ansatser.*

På initiativ av kommunikationsminister Leo konstituerades den 15 november 1934 efter förberedande sammanträde Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Dess huvudsakliga uppgift angavs vara främjandet av höjd trafikultur och förbättrad trafiksäkerhet i landet, främst å gator och allmänna vägar. Målet avsågs att vinnas företrädesvis genom upplysningsverksamhet och samarbete med varje sammanslutning eller enskild, som kan underlätta detta syftemål. Affärsföretag kunde endast undantagsvis vinna inträde som aktiva medlemmar. Kungl. Maj:t utser ordförande i styrelsen, vartill valts överståthållaren. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medicinalstyrelsen samt skolöverstyrelsen utse envar en styrelseledamot. Fem ledamöter väljas av årsmötet. Det anmäldes vid det konstituerande sammanträdet, att folkskolelärarnas olika organisationer avböjt erbjudanden att ingå i föreningen.

Vid sidan av denna halvofficiella organisation har bildats en enskild förening, kallad riksföreningen för cykelfrämjandet. Den har valt en styrelse på 24 personer. I denna förening få även affärsföretag vara medlemmar. I styrelsen äro därför representerade även cykelfabrikanternas och cykelförsäljarnas organisationer.

Slutligen har av överståthållaren tillkallats för Stockholm ett trafikråd, bestående av drockchaufförernas ombudsman Martin Eriksson, kapten Ernst Killander, direktören J. A. Lindqvist, kungl. automobilklubbens generalsekreterare kaptenen A. Norlander, direktören W. G. V. von Sydow, kaptenen Oscar Wallenberg och byråingenjören Otto Wallenberg. Vid överläggningar med trafikrådet inom överståthållarämbetet har det senare representerats av överståthållaren samt polismästaren, andre polisintendenten och trafikinspektör Stawström.

I de båda föreningarnas styrelser och i trafikrådet är icke insatt någon särskild representant för de menige fotgängarna. Däremot äro på alla tre ställena motorintresset väl särdeles företrätt.

De förenämnda överläggningarna med trafikrådet ha som första ämne avsett »frågan om vissa åtgärder till underlättandet och trygghandet av gångtrafiken». Vid sammanträde den 23 november 1934 har enighet rått om följande riktlinjer. För gående anordnas övergångsställen över gatorna i ökad utsträckning, »varvid emellertid bör tillses, att å gator med livligare körtrafik övergångsställen ej läggas så tätt, att körtrafiken allt för mycket hindras». Förare av fordon skall lämna gående tillfälle att passera över gatan å övergångsställe. Då fordon närmar sig ett övergångsställe, skall hastigheten nedbringas så, att fordonet kan vid behov stannas framför övergångsstället. Föraren skall därjämte iakttaga »största möjliga hänsyn» till de gående. De senare erinras på tjänligt sätt om att, där övergångsställen äro anordnade, använda dessa, »dock med iakttagande av försiktighet, där som annorstädes». Räckanordningar till gångtrafikens ordnande böra försöksvis uppsättas å ett begränsat antal därtill lämpliga platser.

Därefter har trafikrådet behandlat spörsmålen om *ökade* parkeringsutrymmen och om de optiska signalerna. På liknande sätt komma övriga trafikspörsmål att upptagas och slutbehandlas var för sig till dess hela trafikfrågekomplexet blivit genomgånget.

I den mån ytterligare trafikföreskrifter utöver de redan gällande anses erforderliga, har enligt tillkännagivande till pressen överståthållaren avsett att man i första hand bör söka vinna efterrättelse utan särskild straffpåföljd. Föreskrift om straffpåföljd kommer att utfärdas först, om det skulle visa sig, att rättelse icke kan på annat sätt vinnas.

Vad som kan erinras mot dessa, i god avsikt gjorda anvisningar, framgår av den tidigare framställningen. Det är ett naturligt utslag av den europeiska pacifismens synvilla, att vårdslösa roten och ändå söka ordna grenarna. Om de allt för fåtaliga övergångsställena kommer väl en mängd fotgängare att alltid sakna kännedom. Få, om ens någon, våga för övrigt beträda dem i gapet på framstormande bilar, om ej en polis är tillstädes och först hejdar dessa. Och skall ej på de otaliga andra ställena i staden likaledes »tagas hänsyn till fotgängaren»? Även på övergångsställena skall detta ske »endast så vitt det är möjligt». I centra med livlig trafik skola de med hänsyn till motorfordonens rätt att hålla farten läggas på längre avstånd från varandra. Även på övergångsställena tillrådas fotgängare att fortfarande dock iakttaga försiktighet, vilket — när det gäller fotgängare — synes antagas alltid vara möjligt.

#### *Internationell samverkan.*

Maskinernas inbrott över vår tid är en mellanfolklig företeelse. Det samma gäller således även motorismens kriminalisering av vägväsendet.

Även här är därför internationell lagstiftning och överensstämmande trafik-kultur en fråga för dagen. Ett lands bemödande äventyras genom utländska bilisters främmande framfart inom landet.

Därmed sammanhänger den aktuella frågan om gemensam höger- eller vänsterkörning i alla länder. I Sverige är det så ställt, att på vägarna skall man mötas till vänster och i sjöfart till höger. Det kan därför vara vanskligt att sätta en sjöman vid bilratten eller en chaufför att styra en båt. Enahanda olägenhet vidlåder vår vänsterkörning, då de flesta länder, däribland vårt grannland Norge, har högerkörning.

En övergång i Sverige till högerkörning bör därför tämligen ostridigt vara ett önskemål. Kostnaderna ha hitintills rest sig däremot. Men ju längre vi dröja, desto dyrare blir det. De miljoner, som erfordras, kunna väl även här ställas arbetslösa till buds. Pengar komma därigenom ut i rörelsen, vilket också anses välgörande.

Den svenska statsmakten bör således ägna uppmärksamhet åt internationell samverkan även på förevarande område. Initiativ därtill bör tagas både i vår utrikes- och inrikespolitik.

*Förord av Sigvard Nyrén, häradshövding i Bråbygdens och Finspånga läns domsaga.*

Lagarna — motorfordonsförordningen, vägtrafikstadgan och 1934 års särskilda lag om straff för vissa brott vid framförande av motorfordon — innehålla föreskrifter om vad vägfarande ha att iakttaga och om påföljderna för den som felar. Helt visst äro stadgandena avsedda att kunna vara uttömmande, och rätt lästa och tillämpade skulle de även kunna bli detta.

Det brister emellertid i tillämpningen. Trots alla rop, maningar och diskussioner om en bättre trafikultur har på vägar och gator arbetat sig fram ett sakernas tillstånd, som ej utan skäl betecknas såsom fotgängarens rättslöshet. Det ser ut som om lagarna behövde kompletteras med ytterligare en del bestämmelser, fotgängaren till skydd samt dem till straff och varnagel, som kränka hans vällovliga intresse och obestridliga rätt.

Man är nämligen på motormannahåll obenägen att erkänna fotgängarens rätt att beträda körbanan. Man vill helst köra sin bil som om inga fotgängare existerade eller, när de nu dock en gång finnas där, åtminstone som om de saknade rätt till körbanan. Körbanan skall vara förbehållen bilisten och motorecyklisten samt, ehuru ogärna, även hästskjutsen jämte andra hjul- eller med-don. Men fotgängaren skall vara så god och hålla sig undan från körbanan. Och gör han det inte, så bör han få skylla sig själv. Så resoneras det ganska allmänt.

Vad är då fotgängarnes skara? Är det en begränsad trafikantgrupp, som med hänsyn till sin fåtalighet och sina mindervärdiga intressen kan vägas och befinnas för lätt vid jämförelse med motormännen? Är det en avskild kår av medborgare, som genom lagbestämmelser och genom

en diger olyckskrönikas övertygande språk helt raskt kan fostras till disciplin, på samma sätt som en militärtrupp fostras genom sitt befäl? Nej, förvisso, fotgängarna äro varken det ena eller det andra. Vad i den aldrig sinande diskussionen om krigstillståndet på vägar och gator kallas »fotgängarna», det är helt enkelt den icke motoriserade, den icke körkorts-försedda stora massan av svenska folket, barn och åldringar inberäknade, till antalet minst tio à tolv gånger så stor som körkortsinnehavarnas kär. »Fotgängarna» det är den stora allmänheten med sin mentalitet och sin tröghet, sina vanor och ovanor, sina mer och mindre berättigade anspråk på rörelsefrihet och självsväld. Blott genom en långsam, över decennier utsträckt anpassningsprocess kan denna allmänhet fostras till verklig trafikultur. Å andra sidan kan krigstillståndet aldrig upphöra, trafik-kulturen aldrig blomstra, med mindre bilförare och motorcyklister i ord och handlingar tillfullo erkänna »fotgängarnas», d. v. s. allmänhetens, befogade intressen och berättigade anspråk på rörelsefrihet,

Till dessa berättigade pretentioner hör i främsta rummet fotgängarens anspråk att utan fara för liv och lem kunna beträda körbanan, när han har *behov* därav. Men hur är det för närvarande i allmänhet ställt i detta avseende? Ett exempel skall åskådliggöra saken:

Herr A. fotvandrar framåt trottoaren på sin mammas gata för att uträtta diverse ärenden. Kommen till en viss punkt måste han korsa körbanan för att kunna komma till sin arbetsplats, sitt hem eller sin vid motsatta trottoaren belägna cigarrbutik, raksalong, hattmakare, skraddare eller någon liknande, för herr A. ganska viktig institution. Herr A. går ut på körbanan två steg eller tre; då komma från höger och från vänster herr B. och herr C. i var sin bil med 25 knops fart, herr B. på väg från sitt kontor till sin lunch och herr C. på väg från sin lunch till sitt kontor. Herrarna B:s och C:s ärenden äro ej viktigare än herr A:s. Deras tid är ej dyrbarare än A:s tid. Men tror nu någon, att det faller vare sig B. eller C. in att sänka sin fart, att i fall av behov rent av stanna, för att låta A. i lugn och säkerhet komma över gatan? Ånej, för B. och C. är det fullständigt främmande, att de skulle kunna ha någon sådan skyldighet mot A. För dem är A. blott en fotgängare, som är i vägen och som ej har något å körbanan att skaffa, så länge en bil finns inom synhåll. Och varken herr B. eller herr C. förmår att tänka sig såsom möjlighet, att herr A. kan behöva passera körbanan just nu. Därför fortsätta B. och C. med oförminskade 25 knop sin färd, vilt signalerande för att antingen skrämma A. till ett återtag eller driva på honom att i språngmarsch fortsätta framåt. Nittionio gånger avlöper detta lyckligt, men den herr A., som är med vid det ethundrade tillfället, blir konsternerad, tager ett steg fram, ett steg tillbaka samt blir påkörd och lemlästad. Polisförhör, åtal och böter följa på detta sista fall. Den bötfällde herr B. eller herr C. är mycket förvånad, förstår rakt inte, att man behöver böta för något sådant som detta; den där eländiga fotgängaren gick ju i

vägen för honom, och då måste det väl antingen vara fotgängarens fel eller också bara en »ren olyckshändelse». I verkligheten hava emellertid herr B. och herr C. icke blott i detta utan även i samtliga de lyckligt avlupna nittionio fallen förbrutit sig mot såväl *motorfordonsförordningens* föreskrift, att vid framförande av bil hastigheten städse skall anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder, som *vägtrafikstadgans* bestämmelse, att varje vägfarande skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande samt iakttaga all den omsorg och varsamhet som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna. I samtliga ethundra fall borde sålunda herrar B. och C. rätteligen hava fått sina rundligt tillmätta böter.

Ett annat exempel, ett ur verkligheten, egen upplevelse: Jag hemkommer en dag från en jaktutflykt på landet. Jag har stämt möte vid ett visst gathörn med min hustru och sjuåriga dotter till klockan 15. Framkommen till mötesplatsen exakt på utsatt tid ser jag ej till de mina, tror därför att de fått förhinder och går över gatan till en spårvägsrefuge. I begrepp att bestiga spårvagnen får jag nu från andra sidan gatan höra ett par ivriga rop: »Far, far», vänder mig om och varseblir då hustru och barn, som anlant något försenade; flickan har fått syn på mig samt är otålig och ivrig att få komma över till sin pappa. Hon springer några steg från modern och tager ett steg eller två ut på körbanan. Då komma från höger och vänster med persontågsfart fem, sex, sju, åtta bilar. Barnet i sin iver märker dem naturligtvis blott ofullständigt. Modern, skräckslagen av barnets fara, förmår ej taga ett steg eller frambringa ett ljud. Själv kan jag ej göra annat än att tillropa barnet att stå stilla. Vad göra nu herrar bilister? Har någon av dem ens den ringaste tanke på att minska farten eller kanske till och med stanna för att släppa fram barnet eller, vad som kanske vore bättre, bereda barnet ett tryggt återtag? Ingalunda. Alla deras ansträngningar gå blott och bart ut på att köra förbi varandra eller köra om varandra, och ett par av bilarna snudda därunder nästan vid barnets kläder. Min förbittring över bilisternas beteende känner inga gränser.

I själva verket foro alla dessa bilister överdådigt fram och minst två av dem, en från vardera hållet, hade uppenbart varit skyldiga att stanna, eller i det närmaste stanna, sina bilar. Kom ej med invändningen, att det var moderns fel, som icke behöll barnet vid sin hand. När barnet, *med eller utan fog*, en gång var ute på körbanan, så återstod för bilisterna blott ett, nämligen att förebygga varje fara för påkörning. Men ingen av dem gjorde någon ansats härtill och hela sällskapet borde rätteligen hava fått sona sin framfart med dryga böter.

De valda exemplen återge de alldagligaste händelser, sådana som med obetydlig variation dagligen utspelas i hundratals fall på våra stadsgator och ej sällan även på landsvägarna.

Skall det vara någon mening med kravet på trafikkultur och någon ut-



sikt att verkligen få en dylik till stånd, så måste man först och främst på motormannahåll släppa den landsskadliga vanföreställningen att fotgängaren ej har något på körbanan att skaffa. För närvarande är denna vanföreställning synnerligen allmän, och med beklagande nödgas man såsom domare konstatera, att den har sina anhängare även hos en och annan polisman. Så mycket större vikt ligger då uppå, att domstolarna med kraft reagera mot den oriktiga, olagliga och farliga tendensen.

Bilismens offerväsen har gått för långt. Ärligen omkring 400 dödade och över 10,000 skadade, det är för mycket, tio gånger för mycket. Huru stor andel av de dödade och skadade belöper på fotgängarna är icke statistiskt utrett. På grund av mångårig erfarenhet, vunnen under handläggning av hundratals trafikmål, kan jag våga påståendet att denna andel är mycket väsentlig.

Det är hög tid att motormannen kommer underfund med sitt verkliga ansvar, det ansvar som följer honom därför att det är han som bär faran med sig på sina rullande hjul.

Det bästa medlet att leda utvecklingen i rätt riktning — bättre än straffbestämmelser och minutiösa trafikföreskrifter — är en allmän opinion, som kraftigt reagerar, när ett farligt oskick håller på att rota sig fast. Det är att hoppas att föreliggande skrift skall verksamt bidra till skapandet av en sådan opinion.

#### *Yrkanden.*

På grund av vad ovan utvecklats hemställes,

att Kungl. Maj:t ville överväga och föreslå riksdagen ett återställande av vägfreden i landet genom tillrättaläggande medelst lag och samhällelig kultur av motorfordonens privilegier och fotgängarnas rättslösheter väsentligen på sätt ovan ifrågasatts.

Det hemställes, att motionen i sin helhet remitteras till ett särskilt utskott eller, om det ej bifalles, till första lagutskottet.

Stockholm den 16 januari 1935.

*Carl Lindhagen.*

## Innehåll.

	Sid.
<i>Biljuridiken. Svaromål inför Stockholms rådhusrätt</i> .....	2
Guds lag .....	2
Författningarna och rättspraxis .....	2
Fotgängarens »tillflykter» (refuger).....	3
Brott och straff .....	4
Ett uppvaknande inom domstolarna .....	5
Den påkördes skuld .....	6
Bilförarens skuld .....	7
Samhällets skuld.....	8
Ersättningsfrågan .....	9
<i>Fotgängarnas rattslöshet. Förklaring till Svea hovrätt</i> .....	9
Laga kraftvunnet prejudikat .....	9
Fotgängarens rattslöshet inför motorismen.....	10
Fotgängarens rattslöshet inför rattskipningen.....	11
Fotgängarens rattslöshet inför försäkringsanstalterna .....	13
Fotgängarens vanskligheter inför åklagareväsendet .....	14
Fotgängarens rattslöshet inför lagstiftningen .....	15
Yrkanden .....	16
<i>Land skall med lag byggas</i> .....	16
Stadsplanelagstiftningen .....	17
Lagen om allmänna vägarna på landet .....	17
Försäkringslagstiftningen .....	18
Lag om trafiksäkerheten .....	19
Åtal och straffbestämmelser .....	22
Lag mot vinster genom befrämjande av osäkerheten i trafiken.....	24
Begränsning av personbilars antal och parkeringsplatser .....	25
<i>Trafikkultur</i> .....	26
Samhällets trafikkultur.....	27
Motorfordonens ägares och chaufförernas bilkultur.....	27
Fotgängarnes m. fl. trafikkultur.....	28
Svenska ansatser.....	28
Internationell samverkan .....	29
Förord av Sigurd Nyrén, häradshövding.....	30
Yrkande .....	33