

Nr 5.

Ankom till riksdagens kansli den 9 februari 1937 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion om anläggande av gång- och cykelbanor på vägarna m. m.

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 197, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Lindhagen* yrkat, att riksdagen ville hemställa, att Kungl. Maj:t måtte

»1. tillse, att gång- och velocipedbanor anläggas till en början åtminstone i de erforderligaste fallen vid vägars nyanläggning och genom gamla vägars omläggning för detta ändamål,

2. förebygga, att den fria farten — som är byggd på den ovetenskapliga uppfattningen, att alla bilförare trots människors olika begåvning och sinne- lag iakttaga samma likriktade omdöme — ej vållar ytterligare massakrer på vägarna,

3. i den mån så erfordras framlägga författningsförslag i ärendet.»

Beträffande de skäl, som motionären anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet kommer att behandla de båda i motionen berörda spörsmålen under särskilda avdelningar.

Gång- och cykelbanor.

Enligt 15 § i *byggnadsstadgan den 20 november 1931* skola gator givas sådan riktning, lutning, bredd och anordning i övrigt, att de tillfredsställa trafikens fordringar och kravet på ett tilltalande utseende. Jämlikt 3 § i *lagen den 7 juni 1934 om allmänna vägar* skall väg med avseende å fasthet, bredd, lutningsförhållanden och beskaffenhet i övrigt vara lämpad efter samfärdselns behov.

Spörsmålet om lämpligheten att anlägga gång- och cykelbanor har vid flera tillfällen varit föremål för uppmärksamhet.

I skrivelse den 24 november 1933 till samtliga länsstyrelser har chefen för kommunikationsdepartementet anfört bland annat:

I åtskilliga till Kungl. Maj:t ingivna framställningar har framhållits angelägenheten av att åtgärder vidtoges för åstadkommande av särskilda banor för velocipedtrafik utmed de allmänna vägar, där livligare motortrafik råder, särskilt inom och i närheten av städer och större samhällen. Den uppdelning av trafiken, som ifrågavarande anläggningar avse att möjliggöra, lär vara ett synnerligen beaktansvärt önskemål ej blott för cykeltrafiken, vilken

under senare år undergått en märkbar utveckling, utan även och icke minst med hänsyn till den allmänna trafiksäkerheten på våra vägar. Det synes därför angeläget, att detta önskemål ej förbises vid det utökade vägbyggande, som i anledning av den rådande arbetslösheten för närvarande pågår. Anläggningen eller i varje fall planläggningen av cykelbanor lärer nämligen i regel kunna med minsta olägenhet och kostnad ske i samband med de berörda vägnarnas omläggning eller nyanläggning i övrigt. Särskilt torde detta gälla i fråga om förvärv av för ändamålet erforderlig mark. Beträffande sådana förbyggnad eller nyanläggning avsedda vägar, där behov av särskild cykelbana föreligger eller kan förutses, böra fördenskull företagen från början planläggas med hänsyn till sådana banor, även om det i vissa fall kan vara lämpligt att låta med själva utförandet anstå, bland annat i avvaktan på slutförandet av väg- och brosakkunnigas utredning och de närmare resultat, vartill denna utredning kan leda. Även i fall, där ombyggnad eller nyanläggning av väg eljest ej är i fråga, torde förtänksamheten kunna föranleda att i tid sådana åtgärder vidtagas, att tillgodoseende av behovet i förevarande avseende underlättas.

Vad nu sagts om behovet av särskilda cykelbanor och åtgärder för anordnande av dylika gäller även i tillämpliga delar beträffande särskilda banor för gångtrafik.

Jag har ansett mig böra härmed anmoda samtliga länsstyrelser att var och en inom sitt län i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verka för att nu framförda synpunkter vinna beaktande.

1931 års väg- och brosakkunniga ha i sina den 7 juni 1934 framlagda »Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet» (Stat. off. utr. 1934: 27) beaktat behovet av gång- och cykelbanor. De sakkunniga anföra härom, bland annat (s. 259 ff.):

Det är i Sverige vanligt, att en och samma vägbana är upplåten för alla trafikslag, för motorfordon, hästfordon, fotgängare, cyklister och ryttare. Vid stark trafik innebär en dylik ordning uppenbara risker för trafiksäkerheten.

De gående oroas av den hastiga motortrafiken och befinna sig i ständig fara. Minsta ovarsamhet hos en motorfordonsförare kan medföra en olycka, liksom ouppmärksamhet från fotgängarna kan vara lika ödesdiger. Särskild fara föreligger för skolbarn på väg till och från skolan. Vid smutsigt väglag utsätts fotgängarna för stänkning från bilhjul.

Cyklister utgöra ett av de största riskmomenten på vägar, som ej ha särskild cykelbana.

För motortrafiken skulle cykeltrafikens hänvisande till särskild bana medföra ökad säkerhet.

Uppdelning av trafiken bör i första hand gälla avskiljande från körtrafiken av gångtrafiken, därefter av cykeltrafiken. Följande önskemål böra uppställas:

1) gångbanor (en eller två) böra anordnas överallt, där sammanhängande bebyggelse längs vägen förefinnes, framför skolor, busshållplatser, samlingspunkter, där folk regelbundet samlas, samt dessutom mellan punkter med regelbunden avsevärd gångtrafik, exempelvis mellan samhälle och järnvägsstation m. m.;

2) cykelbanor. Närmast städer och samhällen böra cykelbanor i regel utföras, i varje fall böra sådana banor planeras att i framtiden byggas och mark därför reserveras. I allmänhet erfordras i första hand cykelbanor längs de till samhällena inlöpande vägarna på så lång sträcka, som av befolkningen dagligen användes för förflyttning till och från arbetet, ett avstånd, som normalt uppgår till högst 10 km från samhället räknat. Dess-

utom böra cykelbanor finnas utmed särskilt livliga stråk, exempelvis mellan samhälle och badplats eller annan livligt frekventerad utflyktsplats, mellan samhälle och fabriksanläggning m. m.

Finansieringen av cykelbanor bör, enligt de sakkunnigas mening, kunna ske med hjälp av automobilskattemedel, enär avlägsnandet av cykeltrafiken från körbanan även för motortrafiken innebär betydande fördelar.

I motion I: 21 vid 1935 års riksdag hemställde herr Lindhagen, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överväga och föreslå riksdagen ett återställande av vägfreden i landet väsentligen på sätt i motionen närmare angivits. Bland nödvändiga åtgärder från samhällets sida nämnde motionären först en förbättrad stadsplane- och väglagstiftning. I denna motion ävensom i en senare avgiven motion, I: 275, innefattande tillägg till motionen I: 21, framhölls, bland annat, att i nya stadsplaner borde gatorna erhålla en bredd, som rimligen kunde möta i vår tid förefintliga och förväntade trafikbehov. Cykelbanor borde anläggas intill trottoarerna. Genom stadsplaneändringar borde gamla stadsdelar saneras i enahanda riktning. Anläggning av cykelbanor kunde ske omedelbart genom anlåtande till någon del av trottoarerna, där dessa ansågos onödigt breda. Lagen om allmänna vägar på landet borde revideras på motsvarande sätt i tillämpliga delar. Vägarna borde göras tillräckligt breda och såvitt möjligt förses med nödortftiga trottoarer eller framtida utrymmen därtill ävensom cykelbanor eller framtida platser för dem.

Första lagutskottet anförde i sitt utlåtande, nr 36, över motionerna, att det förefölle utskottet som om de nuvarande bestämmelserna med eftertryck riktat uppmärksamheten å vikten av att gator och vägar anordnas på det sätt som bäst gagnar trafiksäkerheten. Att i lag införa alltför detaljerade bestämmelser kunde enligt utskottets mening icke vara lämpligt.

Första lagutskottet anförde därefter:

Bland de av motionären framförda önskemålen torde likväl yrkandet om införande av gång- och cykelbanor på landsvägarna i viss mån intaga en undantagsställning. Vål torde för närvarande en sådan anordning i många fall av kostnadsskäl icke kunna genomföras. Utskottet åsyftar härvid icke blott anläggningskostnaderna utan även de utgifter, som uppkomma för vägens underhåll. Enligt vad inom utskottet upplysts torde det emellertid icke vara utslutet att exempelvis i sådana fall, där man vid ny- eller ombyggnad av väg har för avsikt att förse densamma med permanentbeläggning, samtidigt anordna en viss del av vägen som gångbana, utan att detta skulle vålla någon avsevärd ökning i anläggnings- eller underhållskostnader. Hinder torde icke heller från kostnadssynpunkt föreligga att jämväl därutöver tillmötesgå förevarande yrkande i vissa speciella fall, där behovet är mest trängande. Såsom exempel härå vill utskottet anföras, att många mindre samhällen å landet genomkorsas av livligt trafikerade vägar utan att dessa ens å de sträckor som omgivas av en tätare bebyggelse försetts med gångbanor. Detta förhållande torde ofta vara förenat med alldeles särskilda olägenheter för ordsbefolkningen.

Utskottet vill med hänsyn till det anförda förorda, att frågan om möjligheten att åtminstone i viss utsträckning föreskriva skyldighet att anordna gång- och cykelbanor å landsvägarna skyndsamt blir föremål för närmare prövning.

Första lagutskottet hemställde, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville verkställa skyndsamt utredning i, bland annat, det ovan omförmälda hänseendet. En ledamot avgav blank reservation.

Riksdagen avtog emellertid utskottets hemställan i denna del.

Vid 1936 års riksdag framförde herr Lindhagen i en motion, I: 10, samma synpunkter på frågan om gång- och cykelbanor som vid 1935 års riksdag.

Andra lagutskottet uttalade i sitt utlåtande, nr 55, att motionärens framställning i ifrågavarande del syntes utskottet icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd. Herr Lindhagen anmälde reservation.

Riksdagen anslöt sig till utskottets uppfattning.

Frågan om behovet av gång- och cykelbanor har jämväl i andra sammanhang blivit beaktad. Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 17 januari 1936 har chefen för socialdepartementet tillkallat sakkunniga — 1936 års utredning angående beredskapsarbeten — för att inom departementet biträda med planläggning av beredskapsarbeten, åsyftande att motverka arbetslöshet. I direktiven för de sakkunnigas arbete framhålles, bland annat, att bland kommunala arbeten och enskilda arbetsföretag, vilka lämpligen kunna anordnas såsom beredskapsarbeten till motverkande av arbetslöshet och vilka icke hittills tillräckligt uppmärksammats, torde även böra övervägas åtgärder för, exempelvis, anläggande av cykelbanor.

I skrivelse den 20 mars 1936 till samtliga länsstyrelser har 1936 års utredning hemställt, bland annat, om länsstyrelsernas medverkan till uppgörande av en plan för byggande och förbättring av allmänna vägar inom länen under åren 1941—1946, varvid utredningen framhållit önskvärdheten av att sådana företag medtagas, som avse anordnande av gång- och cykelbanor ävensom andra anordningar för ökad trafiksäkerhet. Utredningen har vidare i skrivelse samma dag till verkställande organ i borgerliga och kyrkliga kommuner, municipalsamhällen, kommunalförbund och landsting anhållit om vissa uppgifter beträffande arbeten och beställningar, som falla inom dessa organs förvaltningsområden. Utredningen har jämväl i sistnämnda cirkulärskrivelse fäst uppmärksamheten på sådana arbetsföretag som anläggande av gång- och cykelbanor, vilka enligt utredningens mening ofta torde vara önskvärda och behövliga.

1935 års vägsakkunniga ha i sitt den 11 december 1936 avgivna utlåtande rörande finansieringen av vägförbättringsföretag m. m. (Stat. off. utr. 1936: 58) under erinran om den av väg- och brosakkunniga behandlade frågan om cykelbanor uttalat, att otvivelaktigt för vinnande av erforderlig trafiksäkerhet på många ställen krävdes, att särskilda cykelbanor anordnades å eller invid allmänna vägar. Vägsakkunniga framhålla, att dylika anordningar ju förekomma här och var men att behovet därav hittills icke torde ha i tillräcklig grad tillgodosetts, varför vederbörande myndigheter borde vaka över att så skedde.

Slutligen må erinras, att vid *innevarande riksdag* i två likalydande motioner, I:57 av herr Sten m. fl. och II: 132 av herr Persson i Undersvik m. fl., vilka hänvisats till statsutskottet, hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte utreda, genom vilka åtgärder och under vilka former staten bör understödja vårt vägnäts utbyggande med ett system av cykelvägar, i första hand i de stora skogsområdena i vårt land.

Frågan om inrättande av gång- och cykelbanor utmed de vägar, där livligare trafik råder, är enligt utskottets mening ett spörsmål, som är förtjänt av statsmakernas synnerliga uppmärksamhet. Frågan om trafikens uppdelning på olika banor är av vikt icke minst med hänsyn till den allmänna trafiksäkerheten. Såsom framgår av utskottets ovan lämnade redogörelse har denna fråga även tilldragit sig stort intresse under de senare åren. Sålunda har chefen för kommunikationsdepartementet i skrivelse den 24 november 1933 anmodat samtliga länsstyrelser att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verka för att behovet av gång- och cykelbanor tillgodoses. I direktiven för 1936 års utredning angående beredskapsarbeten framhålles även, att bland kommunala arbeten och enskilda arbetsföretag, vilka lämpligen kunde anordnas såsom beredskapsarbeten, torde böra övervägas åtgärder för anläggande av cykelbanor. Nämnade utredning har införskaffat ett omfattande material rörande bland annat detta spörsmål. Vidare ha 1931 års väg- och brosakunniga i sitt den 7 juni 1934 till Kungl. Maj:t avlämnade betänkande framhållit vikten av att gångbanor och cykelbanor anordnas. Även 1935 års vägsakunniga ha i utlåtande till Kungl. Maj:t den 11 december 1936 uttalat, att för vinnande av erforderlig trafiksäkerhet på många ställen krävdes, att särskilda cykelbanor anordnades å eller invid allmänna vägar. Enligt vad för utskottet upplysts ha under senare år särskilda banor för fotgängare och cyklister i betydande omfattning utförts eller planerats. Med hänsyn till att ifrågavarande spörsmål sålunda är föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet och då Kungl. Maj:t jämväl i fortsättningen torde komma att följa utvecklingen på förevarande område med det största intresse, har utskottet icke funnit anledning föreslå riksdagen att för närvarande göra någon framställning i ämnet till Kungl. Maj:t.

Utskottet.

Färdhastighet.

Hastighetsbestämmelserna hava genom *vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936*, vilken trätt i kraft den 1 januari 1937, undergått högst betydande förändringar. Den viktigaste nyheten är borttagandet av föreskrifterna om viss maximihastighet för trafiken inom tätbebyggda områden med personautomobiler och motorcyklar av olika slag. Ändringen har föreslagits av 1936 års riksdag. I 24 § 1 mom., 26 § första stycket och 27 § 1 mom. stadgas emellertid, att dylika fordons hastighet städse bör anpassas efter vad behörig

hänsyn till andra vägfärande och till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder.

I 1930 års vägtrafikstadga fanns för automobiler och motorcyklar av olika slag ingen i siffror bestämd maximigräns för hastigheten vid färd på landsbygden. Vid färd inom tätbebyggt område med sådana fordon utgjorde däremot högsta tillåtna farten 35 km i timmen, dock kunde länsstyrelse resp. polismyndighet i stad, om trafikförhållandena det medgäve, förordna, att hastigheten finge höjas till högst 45 km i timmen.

I proposition, nr 213, till 1936 års riksdag med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga föreslogs en maximihastighet för automobiler och motorcyklar av olika slag av 40 km. i timmen vid färd inom tätbebyggt område.

Andra lagutskottet ansåg emellertid av skäl, som finnas angivna å s. 122—124 i dess utlåtande, nr 55, att några föreskrifter om högsta medgivna fart icke borde meddelas för färd med dylika fordon inom tätbebyggt område.

Reservation anmäldes dels av herr Frändén m. fl., vilka i huvudsak anslöto sig till Kungl. Maj:ts förslag, dels ock av herr Lindhagen, vilken jämväl förordade »en viss normal högsta körhastighet för hela riket».

Riksdagens båda kamrar stannade med avseende å denna fråga i olika beslut, i det att första kammaren biföll utskottets förslag och andra kammaren den av herr Frändén m. fl. avgivna reservationen. I sammanjämningsmemorial (nr 60) vidhöll utskottet sitt förslag och förklarade sig förutsätta, att vederbörande myndigheter i administrativ väg anmodades att ägna uppmärksamhet åt behovet av fartbegränsningar inom bebyggda områden samt att, där så erfordrades, meddela föreskrifter om sådana begränsningar. En ledamot reserverade sig. Riksdagen anslöt sig därefter till utskottets uppfattning.

En utförlig historik angående hastighetsbestämmelserna återfinnes i andra lagutskottets ovannämnda utlåtande nr 55.

I cirkulärskrivelse till samtliga länsstyrelser den 18 december 1936 har chefen för kommunikationsdepartementet fäst länsstyrelsernas uppmärksamhet på utskottets uttalande i ovannämnda memorial samt anhållit, att uttalandet måtte bringas till vederbörande polismyndigheters kännedom.

Efter bemyndigande av Kungl. Maj:t den 11 december 1936 har chefen för kommunikationsdepartementet tillkallat *sakkunniga för verkställande av utredning rörande trafikolyckornas orsaker m. m.* I sitt anförande till statsrådsprotokollet vid beslutet om tillkallande av dessa sakkunniga yttrade föredragande departementschefen, statsrådet Forslund, bland annat:

Den under senare år starkt ökade motorfordonstrafiken har gjort spörsmålet om trafiksäkerheten å våra vägar och gator till ett samhällligt problem av växande betydelse. Nu ifrågavarande problem har icke av statsmakterna lämnats obeaktat. I syfte att tillgodose trafiksäkerheten hava bestämmelser utfärdats för reglerandet av väg- och gatutrafiken. Betydande kostnader hava nedlagts på tekniska anordningar, avsedda att direkt eliminera eller nedbringa riskerna. Särskilt är härvid att beakta det fortgående

arbetet för friläggandet av plankorsningar mellan vägar och järnvägar. Vidare har genom statsbidrag understöd lämnats för upplysnings- och propagandaverksamhet till trafiksäkerhetens främjande, varjämte obligatorisk trafikundervisning föreskrivits för de allmänna skolorna.

Den omfattning, som olycksfallsfrekvensen trots dessa åtgärder erhållit, synes mig motivera en mera allmän utredning i syfte att klarlägga de möjligheter, som stå till buds för åstadkommande av större säkerhet i trafiken och nedbringande av det stora antalet trafikolyckor.

I förevarande sammanhang torde följande uppgifter vara av intresse.

Vid trafik med motorfordon under år 1935 inträffade olyckor, fördelade efter huvudorsaken.

Förarens körsätt	6,303
Förarens pers. förhåll.: Drucken	104
Eljest påverkad av starka drycker	440
Annat	62
Fordons beskaffenhet	349
Velocipedåkarens åtgärd	1,063
Fotgängares åtgärd	642
Annan vägfaranandes åtgärd	193
Vägförhållanden	796
Annat	560

S:a 10,512.

Vid trafik med motorfordon under år 1935 inträffade olyckor, fördelade efter påföljden.

Dödlig utgång	300
Annan personskada	3,859
Endast egendomsskada	6,165
Ej angiven skada	188

S:a 10,512.

Såsom framgår av utskottets redogörelse ha i december 1936 särskilda sakkunniga tillkallats för att verkställa en allmän utredning i syfte att klarlägga de möjligheter, som stå till buds för att åstadkomma större säkerhet i trafiken och nedbringa det stora antalet trafikolyckor. Vid sådant förhållande torde anledning saknas att till Kungl. Maj:t göra framställning i det av motionären angivna hänseendet.

Utskottet.

På grund av vad sålunda anförts (sid. 5 och 7) får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 5 februari 1937.

På andra lagutskottets vägnar:

SIGFRID HANSSON.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Sigfrid Hansson, Linder, Tamm, P. Sandström, Hageman*¹*, *Sam Larsson**, *Lindhagen**, *John Gustavson** och *Sten*²;

från andra kammaren: herrar *Österström**, *Hage, Olovson, Pettersson* i Hällbacken*, *Sandström* i Sollefteå¹ och *Hansson* i Örebro, fröken *Andersson* och herr *Nyblom*.

¹ Ej närvarande vid behandling av frågan om färdhastigheten.

² Närvarande endast vid behandling av frågan om färdhastigheten.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservation

av herr *Lindhagen*, som anfört:

Då detta ärende har viktig principiell betydelse i mer än ett avseende, nödgas jag såsom målsman för de försummade fotgängare och grundintresserad på samma gång ägna frågan en något vidlyftigare undersökning.

*

Motionen lyder sålunda:

»Återställande av vägfreden dröjer. De effektiva medlen avböjas och man skyndar att kasta sig i armarna på palliativen.

Problemet är dock först och sist att omöjliggöra massakrerna på vägarna. Dylika tillåtas ej på annat håll. Sedan detta åstadkommits, må man färdas hur som helst. För denna gång medhinnas ej inom motionstiden mer än följande, något av det viktigaste av allt.

Den obegränsade fria farten avlogs i andra kammaren men antogs i den första med 33 »ja» mot 13 »nej», 6 »avstånd» och 97 »frånvarande». Dessa beslut sammanjämkades så, att andra kammaren biträdde de 33 förstakammarledamöternas beslut, en nydaning säkerligen i sammanjämkningarnas historia. Det endast i första kammaren genom mig påyrkade intresset för gång- och velocipedbanor i anslutning till första lagutskottets förord 1935 avböjdes i första kammaren med 31 »ja», mot 7 »nej», 6 »avstånd» och 105 »frånvarande». De flesta människor som kommit sig fram begagna sig av begripliga skäl, särskilt på landsbygden, av egen bil. Kanske det är därför någon medkänsla för fotgängare och cyklister är svår att uppbringa i riksdagen.»

Vid motionen är fogad en skrivelse från arkitekten Alf Göransson i Charlottenlund. En skrivelse från honom jämte en vidfogad petition från 158 fotgängare om deras vedermödor å en vägsträcka på stora landsvägen från Ystad till Malmö är intagen som bilaga till motionärens tilläggsmotion I: 275 till motionen I: 21 år 1935 om återställande av vägfreden på allfarsvägarna i landet.

Det omnämndes, att de senaste åren hade på Ystad—Malmövägen på en vägsträcka av 6 à 7 km inom Herrestads och Ljunits härad 5 fotgängare blivit dödade och minst 13 sannolikt ännu fler skadade genom påkörning. Ingen kontroll fanns. Motorförare foro fram bäst dem lyste. Mången gång utövades terror. Vid snöfall plogades och rengjordes vägen mestadels endast

till halva vägbredden till fordonens förfogande. Sidokanterna voro ofarbara. Fotgängarna fingo plumsa i snö, då körande kommo. Vägstyrelser, länsstyrelser och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorde icke något avsevärt. Detta gällde i regel för hela riket.

I bilagan till förevarande motion framhålles, att nu förhållandet är i det stora hela oförändrat.

*

Rätta *sakförhållandet är i huvudsak följande.*

När bilismen trädde fram, släpptes den av samhället in på allfarsvägarna i brist på annan utväg. Död, kroppsskada, materiell förlust, jäkt och otrygghet rusade in på allfarsvägarnas dagordningar. Skulden låg hos upptäckternas naturlagar och underlåtenhet att skynda — *så vitt möjligt* — med skydd för individerna genom det som juridisk person kollektivt organiserade samhället. Sedan har detta i sin juridiska ofullkomlighet sökt genom sin lagstiftning och rättskipning övervältra skulden på individerna från fotgängarna till bilförarna. Det gäller nu att bevisa deras försyndelser mot försiktighet för att komma ifrån samhällets egen iråkade oförsiktighet.

Nu måste nya vägar byggas för detta främlingskap. Bilskattemedlen kommo till stånd för att bestrida omkostnaderna för nyskapningen. I denna ingick ock behov för fotgängare och cyklister att för egen och i hela trafiksäkerhetens intresse få skilda vägbanor. Även denna senare kostnad borde självfallet betäckas av bilskattemedlen. Så skedde till en början icke. Nu har medgivits, att medlen finge användas även för nämnda behov, såvida det fanns »nödigt».

Formellt avgöres behovet av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, reellt däremot i stort av dess ombud i orterna. Dessa måste åter ta hänsyn till vägbyggnadsstyrelserna, då visst bidrag till omkostnaden och underhållet även skall bestridas av dem. Över denna behovsprövning svävar statsmaktens order — givetvis av kostnadshänsyn bara — att behov endast får anses föreligga, där livligare trafik äger rum. Avgörandet beror således av subjektiva och intressebetonade uppfattningar om begreppet livlighet äger rum. — Vi veta alla, hur det går till och förmodligen måste gå till i dylika fall. Myndighetspersonernas skiftande sinnelag och betänksamhet mot nydaningar, kostnadsfrågans imperativ att gå långsamt till väga med mera dylikt lägga sin tyngd över samvetena och företagsamheten. Kejsar Augustus' valspråk: »Festina lente», d. v. s. »skynda långsamt» eller åtminstone »varsamt» kommer i »livlig» tillämpning och till en början skyndas det av förenämnda naturvetenskapliga skäl icke alls.

Behovet av gångvägar och cykelbanor betraktas ej som regel utan bara undantag och som sagt med skiljaktigt bedömande tillika inom orterna. Förhållandet har blivit, att gång- och cykelbanor eller ettdera av dem anläggas vid *nya autostrader* i omedelbar närhet av städer och liknande samhällen men visst icke alltid ännu, kanske endast undantagsvis, varöver statistik ej föreligger. På andra sträckor sker det ännu endast undantagsvis, kanske säl-

lan. Sådan uppfattning får även mången intresserad vid besök och bilfärder i orterna.

Breddning av *gamla vägar* för utläggning av cykel- eller gångbanor förekommer däremot mycket sällan, praktiskt taget icke alls. Även vid rätningar av dylika vägar på kortare sträckor, som börjat bliva vanliga, sker i regel icke ett sådant hänsynstagande, då ju den gamla vägen i övrigt icke blivit byggd för sådant ändamål.

Denna skildring har jag hämtat från expertis. Den är stödd även av sakens natur och verifierad, så långt min egen icke alldeles obetydliga erfarenhet sträcker sig.

*

Nu inleder utskottets majoritet sitt avslagsyrkande med, att frågan om inrättande av gång- och cykelbanor — där »livligare» trafik råder — är »*förtjänt av statsmakternas synnerliga uppmärksamhet*», det vill säga riksdagens och regeringens. »Trafikens uppdelning på olika banor», tillägger utskottet, »är av vikt icke minst med hänsyn till den allmänna trafiksäkerheten.» Dylikt erkännande av principen är ett framsteg från riksdagens tidigare inställningar.

Här är det emellertid *frågan om handlingen*, och den ser ut och evolutionernas naturvetenskapligt på det förut omnämnda sättet.

Vad angår *riksdagens synnerliga uppmärksamhet*, så ter den sig på följande sätt.

År 1935 uteblev den alldeles. Båda kamrarna avslog år 1935 utan vidare, det vill säga utan försköningar i motiveringen, den av första lagutskottet tillstyrkta motionen på denna punkt.

År 1936 återkom fotfolkets sak på bordet. Saken gick till andra lagutskottet. Detta åberopade vissa allmänna författningar med ett allmänt uttalande utan specificering. Utskottet hemställde kort och gott om ingen åtgärd. Motionären blev ensam skiljaktig. Båda kamrarna följde trofast utskottet. Första kammaren efter den humoristiska votering, som ovan skildrats.

År 1937 begränsar nu utskottet uttryckligen sitt intresse till vägar, där livligare trafik råder. I tillämpningen, över hela linjen, vilket avses i motionen, har i stort nåtts endast det resultat, som ovan sägs. Vidare åberopas ett och annat kommittébetänkande, som erkänt behov av gång- och cykelbanor eller endera av dem, dock endast där »livligare» trafik äger rum. Även på öde skogsvägar dödas fotgängare ända in vid dikeskanten, varpå jag har belägg. Vanligt är att de stanna för att ägna sig åt intagande av en ofarlig position på utkanten av vägen eller därbortom. Deras rättskrav är att i någon framtid kunna utan bekymmer fortsätta sin väg.

Utskottet erinrar slutligen, att särskilda planer för fot- och cykelbanor i *betydande omfattning* utförts eller planeras. Men den stora regeln, att så icke skett, är ännu vida mer betydande. På gamla vägar har praktiskt taget icke ens någon planering ifrågakommit.

Den gamla svenska statskonsten, att *land skall med lag byggas*, har nämligen kommit ur modet. Om något erforderligt tillfälligtvis sker eller ordnas planlöst här och där, så tycka vi, att allting är ganska gott, även om det i de flesta fall icke är det. Denna statskonst överskuggar nu sedan åtskilliga år statsmaktens inställningar i den sociala jordfrågan i hela dess vidd. Endast lag skapar dock rätt åt alla och rätt på alla erforderliga ställen, även om tillämpningen sedan ej kan ske på en gång.

I förevarande fall bör, synes mig, ordnas så, att i regel bilskattemedel beviljas för nya vägar med förbehåll att därmed anordnas gång- och cykelbana, åtminstone på någon sida, därest ej för särskilda fall anses böra tillsvidare medgivas *undantag*. Sådana undantag kunna vara vägar genom s. k. sjumilaskogar, militärvägar i ödetrakter och även mindre sträckor här och där i mänskliga fall. Räcka pengarna av hänsyn till gångbanor av enklaste beskaffenhet — något mer behöves ej — och rimliga cykelbanor icke till för vägens framdragande så långt, som vore möjligt utan sådan hänsyn, så får vägarbetet tills vidare stanna så långt pengarna räcka. Det är en på alla andra områden erkänd och tillämpad maxim.

Det må i detta sammanhang med bekymmer antecknas, att företrädesvis endast Oskar Emil Olovson från Västerås och Oscar Osberg från Bohuslän i andra kammaren samt framlidne Assar Åkerman och motionären Lindhagen i första kammaren sökt i riksdagen fälla en effektiv lans för fotgängarna i fråga om vägfreden. Ja även ett ämbetsverk kan vara rent av hjärtligt emot dem. Efter en debatt år 1936 i trafikfrågan i första kammaren avlägsnade sig chefen för kommunikationsdepartementet Leo. Då han nådde min plats stannade han oförmodat, klappade mig på axeln och sade: »Ja, käre Lindhagen, fortsätt du din kamp för fotgängarna, *ty det behövs.*» Det var en ovanlig tilldragelse.

Beträffande *den andra statsmaktens eller regeringens synnerliga uppmärksamhet*, kan ej heller den sträcka sig längre än naturlagarna medgiva. Uppmärksamheten måste förtunnad fördela sig på otalet ärenden, som statsråd och övriga befattningshavare i departementen skola bemästra. Effektuandet ligger i detta fall i realiteten tämligen diktatoriskt hos ortsmyndigheterna. Resultatet hitintills är ovan skildrat.

Vår författning föreskriver, att innan regeringsärendena avgöras skola *vederbörande ämbetsverk* höras. Stadgandet tillkom liksom åtskilligt annat i panik för Gustav III:s envælde. I inget annat lands konstitution lär ett sådant bindande av en regerings handlingsfrihet förekommit. Det har skapat en tyngd och black över regeringens avgöranden, rest en konservativ betänksamhet redan i begynnelsen från högsta vederbörande med det merendels eller ofta dominerande inflytande, som av grundlagen lagts i deras hand.

Såsom ålderspresident i Stockholms stadsfullmäktige och vice ålderspresident i första kammaren och med nästa riksdag även ordinarie i nämnda kammare har jag upplevat epokerna i parlamentarismens utveckling under senare tider. Vid sekelskiftet var i andra kammaren den gemensamma lösningen: tummen på det administrativa godtycket. Jag *vet*, att varje motion till

skyddandet av de svaga och således även den nu förevarande skulle då i motsvarande situation till sista man biträtts av Sven Adolf Hedins vältalighet, den radikala stadsmajoritetens hänförelse och lantmannapartiernas realpolitiska rättskänsla.

Men tiderna förändras och vi med dem, och utvecklingens orm ringlar sig ju i en cirkelgång. Nu är den lojala, förtröstansfulla, disciplinerade tilliten till experter, förtroendemän och i all synnerhet vederbörande ämbetsverk en maxim för riksdagens inre liv. Vi vandra, synes mig, mot diktaturen eller något, som påminner om den, även i folkförsamlingen såsom en naturvetenskaplig episod, innan ett nytt börjande igen ifrån början begynner.

I överensstämmelse med denna naturlag har den gamla folkliga statskonsten att *söka konungen* med de meniges besvär och bekymmer börjat alltmör läggas på hyllorna. Om riksdagen utan överträdelse av grundlagen kan undgå att påskynda regeringen och dess betrodna ämbetsverk till handling och låta riksdagen, som ju dock borde också kunna få åtnjuta ett ämbetsverks förtroende, så göra vi det i superlativ förtröstan på ämbetsverken, trots att adjektivet, såsom Voltaire erinrade, är substantivets fiende.

*

År 1928 efterlystes av mig motionsvis i Stockholms stadsfullmäktige stadens intresse för cykelbanor på vägar och gator.

På hemställan av stadskollegiet hänvisade fullmäktige till att vederbörande ämbetsverk utlovat medverkan, »så långt det låter sig göra».

Parlamentarismen undgår ej att utveckla sig tämligen likformigt i landet.

Intet eller föga var emellertid ditintills gjort. Först långt efteråt blev tillämpligen den, att på Tranebergsbro inrättades cykelbanor. Men på den snart därefter byggda likaledes långa och breda Västerbron, utgörande bl. a. Södermalms utfart över Tranebergsbro, iaktogs ej sådan förtänksamhet. Skälet lär varit, att Tranebergsbro betraktades som en utfartsväg från staden och den långa Västerbron allenast som en gata inom staden. Detta är ett utslag av parlamentarismens fallande i armarna på ämbetsverks och kommittéers framsyn och medkänsla.

Vid den nu ifrågasatta utvidgningen av den korta och smala Kungsbron över Karlbergskanalen, som uppenbarligen endast är en gata, lär slutligen i dagarna efter många sammanträden och starkt motstånd vunnits medgivande, att byggandet av cykelbanor skulle där få äga rum. Däremot har på sista tiden även vid andra stora utfartsvägar än Tranebergsbron cykelbanor börjat godvilligt inrättas. Nödvändigheterna och kanske i någon mån även gnattet motionsvis inom parlamentarismen når säkerligen fram i tidernas längd även till ämbetsverken.

Så där kan det gå till även i samhällen med »livlig trafik».

*

Undertecknad har ansett, att motionen bort remitteras till första lagutskottet. Dess huvudyrkande gäller nämligen lagen om de allmänna vägarna. Där har ock visats större sympati. Över första lagutskottet svävar mera fädernas motto i jordfrågorna, att land skall med lag byggas.

År 1935 gick ärendet till första lagutskottet och råkade då in under den förenämnda fäderneärvda domarevägledning.

År 1936 råkade ärendet komma till det sociala lagutskottet. I andra kammaren remitterades samma år Osbergs motion i bl. a. förevarande ämne till ett tillfälligt utskott. Detta avstyrkte och kammaren följde utskottet. Alltså knappast ett belägg för »statsmakternas synnerliga uppmärksamhet», vilken av andra lagutskottet nu åberopats såsom ett motiv för avslag å yrkandet, att denna riksdagens tacknämliga uppmärksamhet, inpuppad som en bekännelse i motiven, skulle komma som ett imperativ även till regeringens och övriga vederbörande ämbetsverks kännedom.

Splittra och härska, den gamla statskonsten för att lämna de svaga och förorättade åt sitt öde, får således i detta ärendes planlösa vallande genom skilda utskott en säkerligen ofrivillig tillämpning.

*

Denna reservation har blivit utförlig för att åskådliggöra tidens väsen och en av parlamentarismens farliga vägar. Vilket också bör vara viktigt. Det kan måhända ej begäras, att ett kollektivt utskott skall kunna frigöra sig från en godtagen ny riksdagsutveckling. Reservanten har genom sitt särskilda yrkande i motionens andra punkt ej velat resignera utan åtminstone individuellt hoppas på en ny vår för den sekelskiftets demokrati, som upplevdes av honom i andra kammaren.

Det är då begripligt, att utskottet enligt ofta brukligt formulär i riksdagspolitiken och med kännedom om kamrarnas anslutning merendels i sådana fall avslutar betänkandet sålunda:

»Med hänsyn till att ifrågavarande spørsmål sålunda är föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet, och då Kungl. Maj:t jämväl i fortsättningen *torde* komma att följa utvecklingen på förevarande område med det *största* intresse, har utskottet icke funnit anledning föreslå riksdagen att *för närvarande* göra någon framställning i ämnet till Kungl. Maj:t.»

I detta formulär ingår traditionellt ett försvagande överord, representerat här av adjektivet »*största*», samt en tvekan, uttryckt i verbet »*torde*». Denna tvekan är i detta fall förstärkt med orden »*för närvarande*». Vad menar utskottet med den sistnämnda reservationen mot sig självt?

Färdhastigheten.

I denna punkt åberopas till en början det ovan skildrade unika resultatet förra året som slutade med att andra kammarens avstyrkande av den fria hastigheten fick sammanjämningsvis vika för första kammarens beslut att upphäva den, fattat med 33 ja mot 13 nej, 6 avstående och 97 frånvarande. Såsom ett avståndstagande från fotfolkets sida från ett sådant avgö-

rande i riksförsamlingen har motionären tillåtit sig att gör det andra yrkande, som motionen innehåller. Riksdagens beslut synes mig stå i strid även med erkännandet, att trafiksäkerheten är hotad av farten, icke minst genom frånvaro i det stora hela av gång- och cykelbanor utmed landsvägarna. Nu synes utskottet att detta icke kan hjälpas. En utredning har nämligen tillsatts för att »nedbringa» — således icke avskaffa — det stora antalet trafikolyckor.

Men när det gäller liv, lem och ekonomisk välfärd bör väl en statsmakt icke sitta med armarna i kors och med resignation åse detta massmord på individens lycka under en så lång väntan. På administrativ väg kan ju måhända åtskilligt åtgöras, som bringar räddning åtminstone för en eller annan. Och vad som är tillåtligt på administrativ väg, däröver behöver riksdagen lagligen icke höras. Utskottet har visserligen utlovat att man kan förvänta, att Kungl. Maj:t i allt följer tilldragelserna på vägarna med det största intresse. Men det är, såsom erinrats, förenat med svårigheter.

Riksdagen har ju år 1935 i en för fotgängare och cyklister högviktig angelägenhet begärt på mitt initiativ en revision av försäkringslagstiftningen och begärt en skyndsam behandling. Då intet kom till förra riksdagen, äskade jag påminnelse från riksdagen men fick till svar en i motiven uttalad förhoppning, att denna oundgängliga skyndsamhet skulle iakttagas. Förhållandet är emellertid, att icke ens ännu något avsevärt blivit av justitiedepartementet åtgjort. Det förljudes, att möjligen från den 1 juli i år tillsättes en kommitté i stället för en enmansutredning i ämnet. Många års offer komma att gå mot sitt öde, innan den angelägenhet, varom riksdagen två gånger påmint, kommer i hamn.

En erinran om administrativ medhjälp under den långa mellantiden har sålunda synts mig böra åtminstone påkallas.

*

Motionen innehåller följaktligen särskilda yrkanden i de båda ämnena, om vilka särpräglade åsikter böra kunna göra sig gällande. Utskottet har ock i motiven iakttagit samma särskilnad men i sin hemställan förordat, att båda framställningarna i ett sammanhang icke måtte föranleda någon åtgärd.

Det hemställes emellertid, att riksdagen måtte bifalla de båda yrkandena var för sig och att sålunda särskilda propositioner på vart och ett av dem framställas.