

## Nr 43.

Ankom till riksdagens kansli den 4 juni 1943 kl. 12 m.

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående förslag till ny vägtrafikstadga.*

Andra lagutskottet har till behandling förehåft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 63 i första kammaren av herr *Helgesson m. fl.* samt nr 78 i andra kammaren av herr *Nilsson* i Göteborg *m. fl.*

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

Beträffande de skäl, som åberopats till stöd för det i motionerna framställda yrkandet, får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet har berett kungl. automobilklubben, motormännens riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksorganisation, svenska motorförbundet och cyklisternas riksförening cykelfrämjandet tillfälle att yttra sig över motionerna. De i anledning härav inkomna yttrandena finnas såsom bilagor fogade till detta utlåtande.

Nu gällande *vägtrafikstadga* är utfärdad den 23 oktober 1936.

Redan de båda första svenska förordningarna om automobiltrafik av åren 1906 och 1916 innehöllo, förutom bestämmelser om fordonens beskaffenhet, vissa regler rörande körning med automobil och motorcykel. Vid tiden omkring år 1920 framkommo från åtskilliga håll förslag om utfärdande av en allmän stadga rörande trafiken på vägar och gator. På begäran av 1920 års riksdag tillkallades den 31 december 1920 särskilda sakkunniga, 1920 års automobilsakkunniga, för att inom kommunikationsdepartementet verkställa utredning och avgiva förslag rörande en allmän revision av gällande bestämmelser om automobiltrafik och därmed i samband stående frågor. I direktiven för de sakkunnigas arbete anförde föredragande departementschefen bl. a., att vid utredningen borde till behandling upptagas frågan, huruvida en allmän trafikstadga, innefattande bestämmelser beträffande såväl automobil- som annan trafik, kunde anses av behovet påkallad. Samma fråga berördes jämväl av riksdagens justitieombudsman i en underdånig framställning den 28 februari 1921. I denna skrivelse anfördes bl. a., att en allmän trafikstadga, i vad den komme att innehålla anvisningar om själva trafiken,

borde avfattas så tydligt och populärt som möjligt och helst i korta, lättfattliga satser med frångående av eljest bruklig lagstil. Trafikanvisningarna borde sedermera på olika sätt och ofta spridas bland allmänheten, tills de vuxit in i folkmedvetandet. 1920 års automobilsakkunniga avgåvo den 28 oktober 1922 ett betänkande (statens off. utredn. 1922: 39) med förslag till förordning om motorfordon jämte därmed sammanhängande författningar samt till stadga om trafiken å vägar och gator (vägtrafikstadga). I motiveringen till sistnämnda författningsförslag anförde de sakkunniga bl. a. följande:

Vid framläggande av sitt förslag hava sakkunniga sökt förfara med all den varsamhet, som det i flera avseenden grannlaga ämnets natur kräver. Justitieombudsmannen har som ovan nämnts framhållit, att en stadga av ifrågavarande art bör »avfattas så tydligt och populärt som möjligt och helst i korta, lättfattliga satser med frångående av eljest bruklig lagstil». Önskvärdheten att så sker kan ej bestridas, men denna uppfattnings omsättning i författningsform har blivit åtminstone sakkunniga övermäktig. I görlig grad har dock eftersträfvats att få satserna i lagtexten så korta och precisa som möjligt; i varje fall torde den föreslagna lagtexten icke kunna anses tung eller invecklad.

För att i korta, pregnanta satser få fram de huvudregler, som böra gälla för all vägtrafik, synes den bästa utvägen vara, att, sedan en trafikstadga kommit till stånd, på grundval av denna utarbetas en kort sammanfattning av de viktigaste trafikreglerna, vilka då kunna givas en form, som gör dem tillräckligt lättfattliga och lättlärd. Tilläventyrs kan detta ske genom att inom kommunikationsdepartementet låta sammanställa de viktigaste bestämmelserna i trafikstadgan i härför lämpad populär form. Det gäller sedan att giva dessa tillräcklig spridning och att särskilt inplanta dem hos det uppväxande släktet. Genom att trafikreglerna anslöges i skolorna — varvid läraren vid olika tillfällen och i olika sammanhang kunde få anledning att för lärjungarna uppmärksamma och förklara dem —, i offentliga lokaler, å skjutsanstalter o. s. v. skulle de säkerligen snart ingå i allmänna medvetandet. Tilläventyrs vore härförutom en särskild propaganda i upplysningssyfte av gagn. I Danmark t. ex. hava i skolorna uppsatts kolorerade tavlor av betydande storlek, utvisande i bild huru förfaras bör i olika trafiksituationer. Dessa bilder med deras kortfattade textmeningar förtjäna att tagas till mönster för liknande anordningar jämväl hos oss.

Den vägtrafikstadga, som sedermera år 1923 utfärdades, innehöll i elva paragrafer kortfattade regler rörande trafiken. De särskilda korrreglerna för förare av motorfordon kvarstodo emellertid alltjämt i motorfordonsförordningen.

År 1930 utfärdades ny motorfordonsförordning och ny vägtrafikstadga, den senare omfattande 18 paragrafer. Redan år 1936 utfärdades nya författningar i ämnet. Den då verkställda revisionen, som grundade sig på ett förslag av 1934 års vägtrafiksakkunniga (statens off. utredn. 1935: 23), innebar i huvudsak en redaktionell omarbetning av författningarna i fråga. Samtliga korrregler överflyttades därvid från motorfordonsförordningen till vägtrafikstadgan, dit jämväl — såsom förut omnämnts — överfördes samtliga bestämmelser angående motorfordons utrustning under färd, däribland även bestämmelser rörande strålkastare och belysningsanordningar i övrigt. Vägtra-

fikstadgan kom härigenom att öka i omfång, så att den numera omfattar icke mindre än 51 paragrafer.

Med stöd av Kungl. Maj:ts den 11 december 1936 givna bemyndigande tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund, den 21 i samma månad tre sakkunniga att enligt av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för förstnämnda dag angivna riktlinjer inom departementet verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. De sakkunniga voro landshövdingen A. E. Rodhe, ordförande, ledamoten av riksdagens första kammare, redaktören John Sandén och verkställande direktören i Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, byråingenjören Otto Wallenberg. Samtidigt förordnade departementschefen sekreteraren hos arbetsdomstolen Lode Wistrand att vara sekreterare åt de sakkunniga.

I departementschefens direktiv för de sakkunnigas arbete framhölls till en början, att den under senare år starkt ökade motorfordonstrafiken gjort spörsmålet om trafiksäkerheten å våra vägar och gator till ett samhällligt problem av växande betydelse. Ifrågavarande problem hade icke av statsmakterna lämnats obeaktat. I syfte att tillgodose trafiksäkerheten hade sålunda bestämmelser utfärdats för reglerandet av väg- och gatutrafiken. Betydande kostnader hade nedlagts på tekniska anordningar, avsedda att direkt eliminera eller nedbringa riskerna. Särskilt vore härvid att beakta det fortgående arbetet för friläggandet av plankorsningar mellan vägar och järnvägar. Vidare hade 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, syntes emellertid motivera en mera allmän utredning i syfte att klarlägga de möjligheter, som stode till buds för åstadkommande av större säkerhet i trafiken och nedbringande av det stora antalet trafikolyckor.

I skrivelse den 21 februari 1939 till dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund, anförde de sakkunniga, som antagit benämningen 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, att deras arbete fortskridit så långt, att ett bearbetat utredningsmaterial förelåge beträffande en serie olika frågor. Vid överbägande av hithörande spörsmål hade de sakkunniga trott sig finna, att det skulle bäst överensstamma med givna direktiv och tillika vara av vikt för en snabb lösning av de föreliggande frågorna, därest arbetet i fortsättningen kunde bedrivas under annan form än ditills skett. Med anledning härav hemställde de sakkunniga om entledigande från det givna uppdraget. I samband härmed framlade de sakkunniga en redogörelse för de frågor, som vid den fortsatta behandlingen av trafiksäkerhetsproblemet enligt deras mening borde i första hand bliva föremål för utredning och förslag. Denna redogörelse innehåller i knapp och koncentrerad form ett sammanfattande program för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i

vårt land. De sakkunniga rekommenderade däri bl. a. en revision av vägtrafikstadgan.

Genom beslut den 4 mars 1939 biföll departementschefen de sakkunnigas anhållan om entledigande och uppdrog åt sekreteraren Wistrand att i enlighet med förenämnda, i statsrådsprotokollet för den 11 december 1936 angivna riktlinjer inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande trafikolyckornas orsaker. Utredningsmannen har sedermera den 17 december 1940 avgivit ett *principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan* (statens off. utredn. 1940: 33).

Utredningsmannen framhåller i betänkandet, att kampen mot trafikolyckorna måste föras på tre olika fronter. Det gällde sålunda att förbättra vägarna, att förbättra fordonen och att förbättra trafikanterna. Såsom en åtgärd i sistnämnda syfte nämner utredningsmannen en revision av vägtrafikstadgan.

I fråga om riktlinjerna för en blivande revision av vägtrafikstadgan anförde utredningsmannen bl. a., att de redaktionella ändringar i vägtrafikstadgan, som genomfördes år 1936, knappast torde kunna betecknas såsom i allo lyckliga. De från motorfordonsförordningen överflyttade bestämmelserna rörande motorfordonens utrustning under färd torde lämpligen ha bort kvarstå i nämnda förordning. Vid överförandet från motorfordonsförordningen till vägtrafikstadgan av reglerna om körning med automobil och motorcykel hade i den senare författningen uppstått åtskilliga dubbleringar, vilka bidroge till att göra framställningen tung och föga överskådlig. De önskemål i fråga om tydligt och populärt skrivsätt, som förut uttalats, vore numera icke i någon mån tillgodosedda. Stadgan hade i vissa delar snarare karaktären av ett vittrat monument över trafiklagstiftningens historiska utveckling än av en praktisk handledning för nutidens och framtidens trafikanter. Utredningsmannen hade inom ramen av det åt honom anförtrödda utredningsuppdraget jämväl upptagit frågan om en revision av vägtrafikstadgan. Revisionen komme att avse dels en ändrad fördelning av författningsbestämmelserna mellan motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, dels en ändrad form för stadgans avfattning, dels en ändring i straffbestämmelserna, åsyftande en inskränkning i den mycket långt drivna »kriminaliseringen av trafikolyckorna», och dels slutligen vissa andra detaljändringar i stadgan.

Det specialbetänkande angående revision av vägtrafikstadgan, som utredningsmannen enligt vad ovan antytts haft för avsikt att utarbeta, har icke blivit framlagt.

Den redan vid tillkomsten av 1923 års vägtrafikstadga debatterade frågan om trafikreglernas avfattande i en enkel och lättfattlig form upptogs i en vid 1940 års lagtima riksdag av herr Fredrik Ström väckt motion, nr 14 i första kammaren. I denna motion hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att en utredning måtte verkställas rörande möjligheterna att genom en stilistisk överarbetning göra gällande vägtrafik-

stadga mera lättförstådd och i trafikpedagogiskt avseende vägledande för allmänheten.

I avgivet utlåtande (nr 3) över förevarande motion anförde första kammarens andra tillfälliga utskott, efter att ha lämnat en redogörelse för tillkallandet av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, följande:

I skrivelse den 21 februari 1939 hemställde de sakkunniga om entledigande från ifrågavarande uppdrag, varvid de sakkunniga lämnade en redogörelse för några särskilda frågor, som vid den fortsatta behandlingen av trafiksäkerhetsproblemet borde i första hand bli föremål för utredning och förslag. Redogörelsen omfattade bl. a. frågan om revision av vägtrafikstadgan. Sedan de sakkunniga den 4 mars 1939 erhållit begärt entledigande, uppdrog departementschefen åt en sakkunnig att inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande trafikolyckornas orsaker. Enligt vad utskottet inhämtat har den sakkunnige, vars uppdrag beräknas vara slutfört under år 1941, på sitt program jämväl frågan om revision av vägtrafikstadgan, vilken översyn ej blott syftar till en formell överarbetning ur de synpunkter motionären framhållit, utan jämväl avser en saklig granskning. Vid detta förhållande finner utskottet motionen icke påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

Med denna motivering hemställde utskottet, att ifrågavarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda. Utskottets hemställan bifölls av kammaren.

*Svenska transportarbetareförbundet, svenska järnvägsmannaförbundet och svenska kommunalarbetareförbundet* ha uti en den 24 oktober 1941 dagtecknad skrift hos Kungl. Maj:t hemställt bl. a. om sådan ändring i vägtrafikstadgan att däri infördes bestämmelse om skyldighet för cyklister att hålla till vänster å den för körriktningen avsedda delen av vägbanan.

Vidare har styrelsen för *nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* i skrivelse till Kungl. Maj:t den 14 november 1941 anslutit sig till önskemålen om en snar revision av vägtrafikstadgan. Vid nämnda skrivelse ävensom en den 31 mars 1942 dagtecknad skrivelse, som av styrelsen likaledes ingivits till Kungl. Maj:t, ha fogats tvenne av föreningens verkställande direktör, byråingenjören Otto Wallenberg, utarbetade framställningar med synpunkter på och förslag till revision av vägtrafikstadgan.

I likalydande motioner vid innevarande års riksdag, väckta den ena inom första kammaren av herr Helgesson m. fl. (I: 58) och den andra inom andra kammaren av herr Nilsson i Göteborg m. fl. (II: 64), har hemställts, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t föreslå inrättandet från och med den 1 juli 1944 av en statens trafiksäkerhetsinspektion med uppgift att utöva den centrala ledningen och kontrollen över trafiksäkerheten på gator och vägar inom riket i den del, som omfattade upplysning och undervisning.

Statsutskottet hemställde i sitt utlåtande nr 6, att motionerna icke måtte bifallas av riksdagen. Vad utskottet hemställt bifölls av kamrarna. Under de-

batten i första kammaren (nr 9 sid. 27) förklarade chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, att förenämnda principbetänkande ännu icke lett till annat resultat än att vissa förberedelser vidtagits för en översyn av vägtrafikstadgan. Det förslag, som ingivits av nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, vore för närvarande beroende på ytterligare handläggning i departementet. Det hade varit statsrådets förhoppning att snarast möjligt kunna taga upp denna sak till behandling, eftersom dock vägtrafikstadgans bestämmelser måste vara det grundläggande för trafiksäkerheten. Det vore mera trängande att behandla denna fråga än frågan om inrättande av ett nytt statligt organ för övervakande av de bestämmelser som funnes. I andra kammaren (nr 9 sid. 44) sade sig statsrådet hoppas att snarast kunna företaga den revision av vägtrafikstadgan, som länge ansetts vara behövlig.

*Utskottet.*

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen har en inom kommunikationsdepartementet tillkallad utredningsman den 17 december 1940 avgivit ett principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan. I detta betänkande föreslås bl. a. omarbetning av vägtrafikstadgan och uppdragas vissa riktlinjer för en sådan revision. Revisionen bör sålunda enligt utredningsmannens uppfattning avse dels en ändrad fördelning av författningsbestämmelserna mellan motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, dels en ändrad form för stadgans avfattning, dels en ändring av straffbestämmelserna och dels slutligen vissa andra detaljändringar i stadgan. I betänkandet uttalas, att ett specialbetänkande angående revision av vägtrafikstadgan senare skulle komma att avgivas. Arbetet på detta specialbetänkande har dock måst avbrytas.

Under riksdagsdebatt den 9 mars 1943 i anledning av väckta motioner om inrättande av en statens trafiksäkerhetsinspektion yttrade statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, att nämnda principbetänkande ännu icke lett till annat resultat än att vissa förberedelser vidtagits för en översyn av vägtrafikstadgan. Statsrådet uttalade den förhoppningen, att en revision av vägtrafikstadgan snarast skulle kunna företagas.

Utskottet delar den i förenämnda principbetänkande och i flera andra sammanhang framförda åsikten, att vägtrafikstadgan i åtskilliga hänseenden företer brister. En revision av stadgan synes därför vara erforderlig. Av de yttranden, som enligt vad nyss anförts gjorts av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, torde emellertid framgå, att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på förevarande spörsmål och har för avsikt att snarast företaga en dylik revision. Under sådana förhållanden synes det utskottet icke erforderligt att riksdagen hos Kungl. Maj:t gör en framställning i ämnet. Utskottet förutsätter emellertid därvid, att den omarbetning av vägtrafikstadgan som sålunda förutskickats icke fördröjes samt att Kungl. Maj:t så snart det kan anses lämpligt för riksdagen framlägger de resultat, vartill utredningen kommer att föranleda.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motioner icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 4 juni 1943.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

---

Vid ärendets behandling hava närvarit

från första kammaren: herrar *Norman, Linder, Wistrand, Forslund\*, Löfvander, Roos, Carl Eric Ericsson* och *Helgesson\**;

från andra kammaren: fröken *Hesselgren*, herrar *Hallagård\*, Cruse, von Seth\*, fru Johansson*, herr *Larsson* i Östersund\*, fru *Västberg\** samt herr *Andersson* i Eskilstuna\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

*Bilaga A.*

*Till Riksdagens andra lagutskott.*

Sedan Kungl. Automobil Klubben beretts tillfälle avgiva yttrande över inom riksdagen väckta likalydande motioner nr 63 i första kammaren av herr *Helgesson* m. fl. och nr 78 i andra kammaren av herr *Nilsson* i Göteborg m. fl., angående förslag till ny vägtrafikstadga, får K. A. K. vördsamt anföra följande.

För att utröna, huruvida och i vad mån trafikförfattningarna kunde anses vara i behov av revision, hänvände sig K. A. K. under 1942 till sina c:a 200 juridiska ortsombud, vilka samtliga äro praktiserande advokater med omfattande erfarenhet i trafikmål. De från dessa inkomna svaren gävo vid handen, att intresset för en revision var påfallande ringa. De anmärkningar, som framställdes, berörde endast detaljer.

Vid sådant förhållande och då det enligt K. A. K:s uppfattning starkt kunde ifrågasättas lämpligheten av att under nu rådande förhållande, då exceptionella ingripanden på trafikens område blivit nödvändiga, vidtaga en generell revision av trafiklagstiftningen — i all synnerhet som utvecklingen på

ifrågavarande område efter krigets slut f. n. knappast lärer kunna bedömas — ansåg sig K. A. K. icke böra framlägga något förslag i ärendet.

Motionärernas uttalande, att utvecklingen inom trafik- och samfärdslivet sedan krigets utbrott gått mot en stadigt stegrad frekvens av trafikolyckor, kan K. A. K. icke biträda. Nämnas må, att antalet anmälda trafikförsäkringsskador voro år 1938 42,977, år 1939 40,763, år 1940 21,959, år 1941 13,492 samt år 1942 14,533. Skadefrekvensen uppgår sålunda f. n. till endast c:a  $\frac{1}{3}$  av den normala.

Uppgiften, att sjukhusen fyllas med offer för cykelolyckor och domstolarna belastas till bristningsgränsen med mål angående cykelförseelser, kan K. A. K. ej heller biträda. Enligt vad K. A. K. erfarit från en av vårt lands största domsagor, inom vilken flera starkt trafikerade vägar i Stockholms närhet befinna sig, utgör antalet cykelmål en mycket ringa del av övriga mål. De av motionärerna åberopade skälen synas alltså icke kunna tagas till inräkning för en revision av författningarna å ifrågavarande område.

Såsom K. A. K. vid olika tillfällen framhållit, torde en övergång till högertrafik böra ske kort tid efter krigets slut. Denna övergång måste uppenbarligen medföra vissa ändringar i trafikförfattningarna, därvid dessa samtidigt lämpligen böra göras till föremål för en generell revision.

Enligt K. A. K:s mening synas motionerna icke böra vinna riksdagens bifall.

Stockholm den 16 mars 1943.

Kungl. Automobilklubben.

H. BUCHT.

*Bilaga B.*

*Till Riksdagens andra lagutskott.*

Motormännens Riksförbund, som beretts tillfälle att avgiva yttrande över inom riksdagen väckta likalydande motioner, nr 63 i första kammaren av herr Helgesson m. fl., och nr 78 i andra kammaren av herr Nilsson i Göteborg m. fl., angående förslag till ny vägtrafikstadga, får med anledning härav anföra följande.

Gällande vägtrafikstadga torde otvivelaktigt vara i behov av omredigering. Anmärkningar kunna riktas mot lagspråket, som knappast fyller de krav på tydlighet och enkelhet, som böra ställas på en författning, som i så hög grad är avsedd för allmänhetens bruk. Vidare är gränsdragningen mellan vägtrafikstadgan och motorfordonsförordningens olika kompetensområden icke i allo ändamålsenlig.

Motormännens Riksförbund, som väl kan vitsorda behovet av vägtrafikstadgans revidering, håller dock före, att denna revidering icke lämpligen



bör ske för närvarande. Denna mening grundar förbundet på följande skäl.

Motionärerna ha som skäl för det ifrågasatta införandet av en ny vägtrafikstadga åberopat huvudsakligen den ökade cykeltrafiken. Denna torde åtminstone delvis vara att betrakta som en krisföreteelse, och det torde icke vara välbetänkt att lämpa en allmän vägtrafikstadga efter onormala trafikförhållanden. En för allmänheten så betydelsefull författning bör icke utan tvingande skäl underkastas tillfälliga modifikationer, vilka försvåra reglernas inträngande och bibehållande i allmänhetens medvetande.

Ett annat skäl är, att trafikanter och fordonsägare under rådande krisläge äro och bliva belastade med en ansenlig mängd nya författningar, om vilka de måste skaffa sig och underhålla kännedom. Att nu genomföra en ändring av den för allmänheten utomordentligt betydelsefulla vägtrafikstadgan innebure en ytterligare belastning och skulle även medföra, att de nya bestämmelserna behövde längre tid att tränga igenom än under normala förhållanden. Härtill kommer, att vägtrafikstadgan står i ett så nära samband med motorfordonsförordningen, att en ändring av stadgan synes kräva, att den genomfördes i samband med därav betvingad revidering av nämnda förordning.

Det torde icke kunna anses, att motionärerna förebringat några tvingande skäl för ändring av vägtrafikstadgan redan under nu rådande kristid.

Motormännens Riksförbund får därför på ovan anförda skäl förorda, att utskottet måtte avstyrka bifall till berörda motion.

Stockholm den 11 mars 1943.

Motormännens Riksförbund.

GUNNAR ENDERLEIN.

*Sture Lindgren.*

*Bilaga C.*

*Till Riksdagens andra lagutskott.*

Genom utskottets skrivelse den 27 februari 1943 beredda tillfälle att avgiva yttrande över de likalydande motionerna nr 63 i första kammaren av herr Helgesson m. fl., och nr 78 i andra kammaren av herr Nilsson i Göteborg m. fl. angående förslag till ny vägtrafikstadga, få vi härmed anförda följande.

Det torde icke kunna bestridas att, såsom motionärerna framhållit, den nu gällande vägtrafikstadgan av år 1936 genom den hastiga utvecklingen på trafikområdet i många avseenden redan ter sig föråldrad.

Att en förnyad vägtrafiklagstiftning är av behovet påkallad bestyrkes kraftigt av det förhållandet att redan i december 1936 chefen för kommunikationsdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade sakkunniga att verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Sedan sakkunniga i mars 1939 på egen begäran entledigats, fullföljdes deras verksamhet av en

inom kommunikationsdepartementet tillkallad utredningsman, som i december 1940 avgav ett principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan. Jämväl inom nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande hava hithörande problem blivit föremål för utredningar, vilka giva vid handen, att de gällande bestämmelserna äro i behov av revision.

Det måste anses beklagligt, att det betydande arbete, som sålunda i förevarande hänseenden redan nedlagts, ännu icke lett till slutligt resultat, och vi få därför för vår del tillstyrka motionerna.

Stockholm den 20 mars 1943.

Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation.

GÖSTA WAHLSTEDT.

*Nils Schéle.*

---

*Bilaga D.*

*Till Riksdagens andra lagutskott.*

Svenska Motorförbundet, som har ett stort intresse för trafikfrågor och som i yttranden till olika myndigheter sökt framkomma med förslag härutinnan, tillåter sig härmed förorda den av herr Helgesson m. fl. väckta motionen, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om framläggande till 1944 års riksdag av ett efter trafikutvecklingen lämpat förslag till ny vägtrafikstadga med iakttagande bl. a. av anpassning efter nu rådande och väntad ytterligare utveckling av cykeltrafiken.

Förbundet anser att en omarbetning av nu gällande vägtrafikstadga är av största behov. Denna bör dock icke inskränka sig till att omfatta enbart cykeltrafiken utan bör taga sikte på samtliga trafikantgrenar, vilka i en dylik stadga böra ställas i relation till varandra. Det torde också vara lämpligt att företaga en dylik omarbetning just nu och att framlägga förslag i så god tid, att beslut hinner fattas och delges den trafikerande allmänheten innan trafiken efter krisens slut kan förväntas bli i hög grad stegrad.

Svenska Motorförbundet, som omfattar avdelningar på olika håll i landet, tillåter sig samtidigt anhålla att få taga del av i hithörande angelägenheter framkomna förslag och att få inkomma med yttranden häröver.

Stockholm den 29 mars 1943.

Vördsammast

för Svenska Motorförbundets Centralnämnd.

HUGO WESTERLUND.

Verkst. led.

---

*Till Riksdagens andra lagutskott.*

Med anledning av andra lagutskottets skrivelse vari Cykelfrämjandet beredes tillfälla att yttra sig över väckt motion rörande revision av 1936 års vägtrafikstadga får Cykelfrämjandet som sin uppfattning anföra följande:

Det mest utmärkande draget i trafikutvecklingen i vårt land under de senaste åren är onekligen — om man bortser från tillfälliga krisföreteelser — cykelns oavbrutet stegrade användning som färde- och transportmedel.

På ett sätt som man blott för ett decennium sedan icke kunde föreställa sig har cykeln kommit att utnyttjas i gatu- och vägtrafiken för att forsla människor och varor, för att bereda tillfälle till rekreation, turistliv och sport o. s. v.

Cykeln har kort sagt allt mer och mer blivit en nödvändighet för betydande grupper av vårt folk. Tvånget att under just nu rådande särskilda förhållanden hushålla med tillgängliga knappa tillgångar har visserligen medfört att restriktioner måst genomföras beträffande tillverkningen av cyklar, gummförsörjningen etc. Men dessa åtgärder äro ju endast av övergående natur och ha heller icke hittills i någon nämnvärd grad bidragit att minska omfånget och intensiteten i cykeltrafiken. Fastmer har krisen på ett alldeles särskilt sätt hos den stora allmänheten accentuerat cykelns stora användbarhet. Allteftersom kristrycket lättas har man därför att förutse ytterligare utveckling av cykeltrafiken.

Då en välordnad och i möjligaste mån friktionsfri samfärdslinje är ett livsvillkor för samhället måste uppenbarligen från det offentliga sidan all uppmärksamhet ägnas åt nu antydda spörsmål. Till cykeltrafiken och dess förhållanden måste med andra ord en helt annan hänsyn tagas än tidigare. Sålunda måste den yttre tekniska apparaten kring trafiken så utformas att den tillgodoser även cykeltrafiken och icke som hittills i huvudsaklig grad motortrafiken. I detta avseende gäller det kanske främst att ändamålsenligt anordnade särskilda cykelbanor planeras och utföras.

Framför allt måste dock sådana åtgärder vidtagas att förutsättningar skapas för en individuell påverkan och fostran av de enskilda cyklisterna. Redan nu, då motortrafiken av kända skäl är väsentligt inskränkt, är olycksfrekvensen inom cykeltrafiken sådan, att den måste väcka oro. Lämnas utvecklingen helt åt sig själv utan ingripanden från de ansvariga instansernas sida, har man, då motortrafiken återgår till sin fulla omfattning, att motse en våldsam ökning av trafikolyckorna med därav följande belastning av samhällets och de enskildas materiella och personella tillgångar.

Ur allmän social och samhällsekonomisk synpunkt är det därför av största vikt att de enskilda trafikanterna bibringas kunskap om gällande trafikregler samt att de fostras till vilja och förmåga att efterfölja dem, så att de bli i stånd att lösa de problem, inför vilka de ställas och komma att ställas ute i trafiken.

Det är uppenbart att för uppnående av detta mål kräves att utfärdade föreskrifter och bestämmelser för trafikens reglering så smidigt anpassas efter trafikutvecklingen, att de ge allmänheten erforderlig handledning och äro ägnade att utgöra utgångspunkt för en rationell upplysning från organisationers och myndigheters sida.

Beträffande vår nu gällande vägtrafikstadga av år 1936 måste, så som också framhålles i nu förevarande motioner, konstateras, att den i väsentliga avseenden icke avspeglar nu gällande förhållanden inom gatu- och vägtrafi-

ken. Alldeles särskilt gäller detta beträffande föreskrifterna för cykeltrafiken. Utvecklingen har här gått förbi de förutsättningar, vilka rådde och kunde förutses vid den tid, då vägtrafikstadgan tillkom.

Man behöver härvid endast tänka på de skiftande former, under vilka cykeln numera uppträder. Med hänsyn härtill måste det anses vara en väsentlig brist att i vägtrafikstadgan icke finnes en definition på vad som menas med cykel. Till cykel i egentlig mening borde självfallet icke räknas de numera allt vanligare förekommande transportcyklarna. För dem måste särskilda regler gälla i vissa avseenden, t. ex. beträffande parkering, framförande på cykelbana o. s. v. Motsvarande gäller tandemcyklarna.

Som ett av de bästa medlen att undvika trafikolyckor anses numera allmänt differentieringen av trafiken, d. v. s. en uppdelning av tillgängligt gatu- och vägutrymme mellan de olika trafikantslagen. För cykeltrafikens vidkommande åstadkommes detta genom anordnande av särskilda cykelbanor. Sådana äro också förutsedda i nuvarande vägtrafikstadga men däremot saknas bestämmelser om hur man skall cykla för det mycket vanliga fall då cykelbana finnes endast på en sida av vägen. Enligt nu gällande regler anses cyklisterna skyldiga att använda cykelbanan i båda trafikriktningarna. Vid den punkt, exempelvis utanför en stad, där cykelbanan börjar eller upphör, måste sålunda cyklisterna i ena trafikriktningen korsa körbanan, vilket innebär ett utomordentligt faromoment.

Av nu anförda exempel, vilka lätt kunde mångdubblas, torde med all önskvärd tydlighet framgå, att nu gällande regler för cykeltrafikens reglering icke kunna anses vara ändamålsenliga med hänsyn till trafikens nuvarande faktiska sammansättning. Under sådana förhållanden kan heller icke den trafikanternas fostran och undervisning, vilken är den första förutsättningen för trafikolyckornas bekämpande, erhålla önskad styrka och slagkraft. Samtidigt försvåras den utveckling av cykeltrafiken och det fulla utnyttjande av dennas fördelar, som ur allmän social synpunkt måste anses vara önskvärd.

En revidering av nu gällande vägtrafikstadga är därför en angelägen uppgift, icke minst som beredskapsåtgärd för att möta de anpassningssvårigheter, som komma att följa med återgången till fredsförhållanden.

Med stöd av vad som sålunda anförts får Cyklisternas Riksförening Cykelfrämjandet med understrykande av de synpunkter, som framförts i motionen, på det livligaste tillstyrka att en revision av nu gällande vägtrafikstadga snarast möjligt kommer till stånd.

Stockholm den 2 april 1943.

E. WALTER HOLMSTEDT.

Ordförande.

S. Wintzer.

Generalsekreterare.