



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

A

S. O. U.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1940: 33  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



PRINCIPBETÄNKANDE  
I  
TRAFIKSÄKERHETSFRÅGAN

AVGIVET AV  
INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET  
TILLKALLAD UTREDNINGSMAN

---

---

---

STOCKHOLM  
1940

# Statens offentliga utredningar 1940

## Kronologisk förteckning

1. Betänkande och förslag angående reglering av församlingsindelningen i Stockholm och revision av den för huvudstaden gällande lagen om församlingsstyrelse. Av T. Wohlin. Heggström. iv, 167 s. E.
2. Betänkande angående omorganisation av arméförvaltningens sjukvårdsstyrelse m. m. Beckman. 77 s. Fö.
3. Betänkande med förslag till åtgärder för befordrande av produktionen å enskilda skogar i vissa delar av Norrland. Marcus. 260 s. Jo.
4. Betänkande med förslag till lag om krigsskadeersättning. Norstedt. 84 s. H.
5. Promemoria med förslag till vissa åtgärder mot missbruk av tryckfriheten. Norstedt. 32 s. Ju.
6. Betänkande angående uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm. Beckman. 154 s. 8 pl. K.
7. Betänkande med förslag till lag med vissa bestämmelser om livförsäkring vid krig m. m. Norstedt. 83 s. H.
8. Betänkande med förslag till lag om ändrad lydelse av 8 kap. strafflagen m. m. jämte därmed sammanhängande författningar. Norstedt. 130 s. Ju.
9. Betänkande med förslag till kungörelse angående kontroll å handeln med ost samt viss lagstiftning angående korvvaror. Heggström. 72 s. S.
10. Svensk namnbok 1940. V. Petterson. 166 s. Ju.
11. Betänkande med förslag rörande offentliga rättshjälpsanstalter. Heggström. 125 s. Ju.
12. Betänkande med utredning och förslag angående inrättande av fritidsreservat för städernas och de tätbebyggda samhällenas befolkning. Beckman. 289 s. S.
13. Statistisk utredning angående förvaltningskostnader m. m. i konkurser. Norstedt. 26 s. Ju.
14. Betänkande och förslag angående förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. Del 1. Beckman. 247 s. K.
15. Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. Del 2. Beckman. 134 s. K.
16. Efterfrågan på jordbruksprodukter och dess känslighet för pris- och inkomstförändringar. Av H. Wold. Marcus. 144 s. Jo.
17. Betänkande med förslag till ändrad lagstiftning angående s. k. rattfylleri. Norstedt. 93 s. K.
18. Betänkande med förslag angående krigsförsäkring av viss löseegendom. Norstedt. 60 s. H.
19. Förslag till ändrad lagstiftning om straff för försök till brott. Lund, Ohlsson. 81 s. Ju.
20. Straffrättskommitténs betänkande med förslag till lagstiftning om förmögenhetsbrott. Norstedt. 251 s. Ju.
21. Betänkande angående utfärdande av samt ersättning för vissa läkarintyg. Marcus. 60 s. S.
22. Socialvårdskommitténs betänkande. 1. Statistisk undersökning angående kommunernas ålderdomshem. Beckman. 98 s. S.
23. Betänkande med förslag till lag med särskilda bestämmelser angående stats- och kommunalmyndigheterna och deras verksamhet vid krig eller krigsfara m. m. Norstedt. 98 s. Ju.
24. Betänkande och förslag angående statsbidrag till byggnader för folkskoleväsendet m. m. Heggström. 85 s. E.
25. Straffrättskommitténs betänkande med förslag till ändring av strafflagen för krigsmakten i vad den berör förmögenhetsbrotten. Norstedt. 20 s. Ju.
26. Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser angående bekämpande av smittsamma husdjursjukdomar. Marcus. 129, (2), 126 s. Jo.
27. Betänkande med förslag till organisation av telegrafverket. Göteborg, Elander. 135 s. K.
28. Betänkande angående uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande överstatshällarämbetets uppförande å riksstaten m. m. Beckman. 115 s. S.
29. Lagrådets utlåtande över processlagberedningens förslag till rättegångsbalk. Norstedt. 111 s. Ju.
30. Betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige. Beckman. 110 s. K.
31. Socialvårdskommitténs betänkande. 2. Statistisk undersökning rörande de erkända sjukvårdskassorna. Beckman. 109 s. S.
32. 1938 års hälso- och sjukvårdsakkunniga. De yngre sjukhusläkarnas avlönings-, arbets- och bostadsförhållanden. Av G. Ahlberg. Beckman. 67 s. S.
33. Principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan. Beckman. viij, 167 s. K.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = eklestastikdepartementet. Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1940: 33  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



PRINCIPBETÄNKANDE  
I  
TRAFIKSÄKERHETSFRÅGAN

AVGIVET AV  
INOM KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET  
TILLKALLAD UTREDNINGSMAN

---

STOCKHOLM 1940  
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI  
[2294 40]





TRAFIKSÄKERHETSBERÄG  
PRINCIPIER OCH RÅD

INOM KONSTEN OCH HÄNDESKUNSTEN  
HILLIARIN OCH HÄNDESKUNSTEN

STOCKHOLM 1930  
H. & H. HANDEL OCH BOKFÖRLAG



# INNEHÅLL.

	Sid.
Skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet .....	V
<b>I. Inledning</b> .....	1
Trafikolyckornas fortgående ökning 1. — Den nuvarande situationen 1. — Botemedel mot trafikolyckorna 2. — Statistiken rörande trafik- olyckornas »huvudorsaker» 3.	
<b>II. Studiet av trafikolyckorna</b> .....	9
1) Statistiska centralbyråns statistik 1935—1938 .....	9
1935 års formulärblankett 10. — Uppgifternas bearbetning 12.	
2) Trafiksäkerhetsutredningens undersökningar 1939—1940 .....	15
1939 års revision av olycksstatistiken 15. — Den nya uppgiftsblanket- ten 16. — Olycksrapporternas insamlande 19. — Granskning och komplet- tering av inkomna uppgifter 21. — Tabellbearbetningen 23. — Real- bearbetningen 24.	
<b>III. Vägarna</b> .....	32
1) Landsbygden .....	32
Speciella motorvägar 32. — Moderna vägar för blandad trafik 33. — Tillämpning på svenska förhållanden 35. — Äldre vägar 36. — Trafik- fallor 37. — Trafikdelande mittlinjer på permanentbelagda vägar 53.	
2) Städerna .....	57
a) Åtgärder för minskning av trafikträngseln .....	57
Genomgångstrafikens avledande 57. — Gatornas utnyttjande för tra- fiken. Parkeringsproblemet 58. — Kollektiv eller individuell person- transport? 60. — Spårvagnar eller omnibusar? 61.	
b) Gatukorsningar .....	62
Enkelriktad trafik 62. — Stopp- och körsystemet 62. — Ljussignaler 64. — Högersvängar 69. — Rotationstrafik 69.	
c) Fotgängarproblemet .....	70
Korsning i skilda plan 71. — Korsning i samma plan 71.	
d) Stadsplanefrågor .....	76
3) Järnvägskorsningar .....	77
S-kurvor vid järnvägskorsningar 77. — Skenfria korsningar 78. — Säker- hetsanordningar vid plankorsningar 79.	
<b>IV. Fordonen</b> .....	86
1) Allmänna synpunkter .....	86
Fordonens beskaffenhet såsom olycksorsak 86. — Farliga och ofarliga fordon 86. — Konkurrenten såsom trafiksäkerhetsfrämjande faktor 87. — Statsmakternas uppgifter i fråga om fordonsbeståndet 87.	
2) Aktuella fordonsfrågor .....	90
Bländningsrisken 90. — Andra belysningsfrågor 91. — Riktningssvisare 92. — Backspegel 92. — Imma och frost på rutorna 93. — Anordningar för signalering 93. — Åtgärder mot slirning 93.	
3) Revision av motorfordonsförordningen .....	94
Redaktionella ändringar 94. — Första besiktning bör avse även belys- ningsanordningarna 95. — Ombesiktning vid fordons övergång till ny ägare 96.	

	Sid.
<b>V. Trafikanterna</b> .....	97
1) Allmänna synpunkter.....	97
Olycksrisken inom olika yrken 98. — Försäkringsbolagens riskklasser 99.	
— »Trafikanternas vårdslöshet» 99. — Möjligheten att förbättra trafikanterna 100.	
2) Revision av vägtrafikstadgan.....	101
Tillkomsten av 1923 års vägtrafikstadga 101. — 1930 och 1936 års författningar 102. — Riktlinjer för en ny revision 102.	
3) Motorförarnas utbildning .....	109
a) Förarutbildningen och förarprovet .....	110
Körkortsbestämmelser 110. — Teori och praktik 111. — Övning i landsvägskörning 111. — Övning i vinterkörning 112. — Kännedom om fordonets verkningssätt 112. — Kännedom om trafikföreskrifterna 114. — Kännedom om alkoholens verkningar 115.	
b) Yrkesmässig förarutbildning .....	117
Gällande bestämmelser 117, — Statistiska uppgifter 119. — Framkomna förslag om förbättrad körskoleundervisning m. m. 120. — Revision av gällande tillstånd till yrkesmässig förarutbildning 125. — Fortlöpande inspektion av den yrkesmässiga förarutbildningen 126. — Kompetensprov för körskollärare 127. — Frågan om obligatorisk körskoleutbildning 128.	
4) Trafikundervisningen i skolorna .....	129
Olycksfrekvensen inom olika åldersgrupper 129. — 1936 års cirkulär om trafikundervisning 131. — NTF:s handbok för trafikundervisningen 132. — Behovet av en ny handbok 135. — Riktlinjer för en förbättrad trafikundervisning 136.	
5) Upplysningsverksamhet och propaganda .....	138
Den statsunderstödda propagandans resultat 138. — Generella maningar eller praktiska anvisningar? 139. — Slagord 140. — Radions utnyttjande 142. — Pressinformation 144. — Broschyrer m. m. 146. — Upplysningsverksamhet genom polisen 150.	
<b>IV. Centralisering av trafiksäkerhetsarbetet</b> .....	152
1) Behovet av ett centralorgan för trafiksäkerhetsfrågor.....	152
Den nuvarande splittringen 152. — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtrafikbyrå 153. — Statistiska centralbyråns avdelning för rättsstatistik 156.	
2) Upprättande av en Statens trafiksäkerhetsbyrå .....	158
Uppgifter för en Statens trafiksäkerhetsbyrå 158. — Personalbehovet 161. — Kostnadsberäkning 162. — Utgiftsminskning genom den nya organisationen 163.	
<b>Bilagor</b> .....	165

## Till

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.*

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 under tecknad 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 samhälleligt 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.*

De sakkunniga, som antogo benämningen 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, avgåvo med anledning av erhållna remisser tre omfattande utlåtanden, vilka av Kungl. Maj:t och riksdagen lades till grund för åtgärder, nämligen den 22 oktober 1937 angående kostnaderna för säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar, den 30 december 1937 angående enhetlig markering av övergångsställen för gående och den 30 juli 1938 om ändrade bestämmelser angående lättviktsmotorcyklar. Därjämte avgåvo de sakkunniga den 16 no-



vember 1938 rapport angående en på Kungl. Maj:ts uppdrag företagen resa till förutvarande Österrike för studium av de erfarenheter, som gjorts i samband med där genomförd övergång till högertrafik.

I skrivelse den 21 februari 1939 till dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund, anförde de sakkunniga, att deras arbete fortskridit så långt, att ett bearbetat utredningsmaterial föreläge beträffande en serie olika frågor. Det fortsatta arbetet borde enligt de sakkunnigas mening verkställas i samråd med olika myndigheter — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, statistiska centralbyrån m. fl. — varvid positiva förslag till åtgärder för beredande av ökad trafiksäkerhet borde närmare utformas. Vid övervägande av hithörande spörsmål hade de sakkunniga trots sig finna, att det skulle bäst överensstämja 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 dittills skett. Med anledning härav hemställde de sakkunniga om entledigande från det givna uppdraget för att bereda departementschefen tillfälle att i den föreliggande situationen pröva, i vilken form arbetet lämpligen borde fortsättas. 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, de sakkunnigas s. k. »testamente», innehåller i knapp och koncentrerad form ett väl genomtänkt, sammanfattande program för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i vårt land. De sakkunniga rekommenderade — delvis under lämnande av detaljerade anvisningar — en omläggning av statistiken rörande trafikolyckor, förbättring av huvudvägarna, inventering och bortskaffande av »trafikfallor», en genomgripande omläggning av säkerhetssystemet vid järnvägs korsningar, effektivisering av fordonskontrollen, revision av vägtrafikstadgan, förbättrad utbildning av motorförare, fastare riktlinjer för trafikundervisningen i skolorna och omorganisation av den statsunderstödda propagandan.

Genom beslut den 4 mars 1939 biföll departementschefen de sakkunnigas anhållan om entledigande och uppdrog åt undertecknad att i enlighet med förenämnda, i statsrådsprotokollet för den 11 december 1936 angivna riktlinjer inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande trafikolyckornas orsaker.

Vid den fortsatta utredningen, vilken jag benämnt trafiksäkerhetsutredningen, har jag sedermera upptagit flertalet av de i 1937 års sakkunnigas »testamente» angivna frågorna och sökt lösa dem enligt de riktlinjer, som anvisats av de sakkunniga.

På begäran av 1939 års högertrafikkommitté har jag den 1 mars 1940 avgivit ett betänkande angående åtgärder mot olycksriskerna vid övergång till högertrafik.

Med hänsyn till det efter krigsutbrottet inträdda statsfinansiella läget upptog Kungl. Maj:t under hösten 1939 till prövning frågan om avbrytande av

vissa sakkunnigutredningar. Resultatet av denna prövning redovisades i en till 1939 års urtima riksdag avlåten proposition, nr 79, angående åtgärder för begränsning av statsutgifterna under budgetåret 1939/40 m. m. I denna proposition anfördes med avseende på trafiksäkerhetsutredningen, att den sakkunnige räknat med att kunna fullgöra uppdraget under år 1941 samt att, då ett avbrytande av det pågående arbetet skulle avsevärt förminska värdet av dittills vunna arbetsresultat och då det vore av stor betydelse att i möjligaste mån söka bekämpa trafikolyckornas orsaker, den sakkunnige borde fullfölja sitt uppdrag. I den till 1940 års lagtima riksdag avgivna berättelsen om vad i rikets styrelse sedan sista lagtima riksdags sammanträde sig tilldragit anfördes likaledes, att trafiksäkerhetsutredningens uppdrag beräknades bli slutfört under år 1941.

Vid 1940 års lagtima riksdag väcktes inom första kammaren av herr Fredrik Ström tre motioner rörande olika trafiksäkerhetsfrågor, nämligen nr 12, om utredning beträffande en förbättrad körskoleundervisning m. m., nr 13, om utredning rörande förutsättningarna för ett auktoriseringsförfarande för vissa reparationsarbeten å motorfordon, och nr 14, angående en stilistisk överarbetning av vägtrafikstadgan. Dessa motioner behandlades av första kammarens andra tillfälliga utskott, som i avgivna utlåtanden, nr 1—3, avstyrkte motionerna under hänvisning till den redan pågående trafiksäkerhetsutredningen. I samtliga dessa utlåtanden påpekades särskilt, att berörda utredning beräknades bli slutförd under år 1941.

I skrivelse till undertecknad den 13 september 1940 meddelade Herr Statsrådet, att Herr Statsrådet med hänsyn till nödvändigheten av att under nu rådande förhållanden nedbringa statsutgifterna beslutat, att den av mig omhänderhavda utredningen skulle, räknat fr. o. m. den 1 oktober 1940, tills vidare icke fullföljas. Därjämte meddelades, att det mig av chefen för kommunikationsdepartementet den 4 mars 1939 lämnade uppdraget skulle upphöra fr. o. m. den 1 oktober 1940.

Genom beslut den 13 september 1940 uppdrog Kungl. Maj:t åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att fr. o. m. den 1 oktober 1940 i samråd med statistiska centralbyrån fortsätta det av mig dittills omhänderhavda arbetet med viss statistisk bearbetning av de uppgifter om vägtrafikolyckor, som av cheferna för rikets polisdistrikt jämlikt gällande bestämmelser avlämnas till statistiska centralbyrån. Ifrågavarande bearbetning hade sedan oktober månad 1939 av mig bedrivits med tillhjälp av två och senare tre biträden, till vilkas avlönande fr. o. m. den 1 januari 1940 medel anvisats från det under sjätte huvudtiteln uppförda reservationsanslaget till bidrag till vissa forsknings- och undersökningsarbeten.

I skrivelse till Herr Statsrådet den 28 september 1940 anförde jag sedermera, att utredningsarbetets omfattning planlagts med hänsyn till att det samma, i enlighet med ovannämnda uttalanden vid urtima riksdagen 1939 och lagtima riksdagen 1940, vore avsett att slutföras först under år 1941, att jag vore sysselsatt med färdigställande av ett principbetänkande i trafiksäker-

hetsfrågan, vilket enligt den uppgjorda arbetsplanen skulle följas av vissa specialbetänkanden, *samt att* genom ett omedelbart avbrytande av utredningen det arbete, som dittills utförts, skulle väsentligen spolieras, enär det icke skulle bliva möjligt att framlägga de redan vunna resultaten i sådan form, att de kunde effektivt utnyttjas. För att förebygga dylika konsekvenser förklarade jag mig villig att med egna medel fullfölja utredningen och avlämna vissa planerade betänkanden. Jag tillät mig samtidigt värdsamt hemställa om Herr Statsrådets bemyndigande att *utan kostnad för statsverket* fortsätta utredningsarbetet intill den 1 januari 1941.

Genom beslut den 8 november 1940 har Herr Statsrådet medgivit, att jag utan hinder av Herr Statsrådets den 13 september 1940 meddelade beslut finge tills vidare intill den 1 mars 1941 utan kostnad för statsverket fortsätta utredningen.

Av naturliga skäl har jag icke möjlighet att under någon längre tid bedriva ett arbete, som icke är förenat med någon ersättning men däremot kräver direkta utgifter för skrivhjälp och andra expenser. Med anledning härav har jag nödgats avsevärt begränsa det tidigare utredningsprogrammet. Jag har emellertid funnit det möjligt att, ehuru med kännbara ekonomiska uppoffringar, fortsätta arbetet under så lång tid, som erfordras för att färdigställa dels det nyss omnämnda principbetänkandet och dels därutöver två av de planerade specialbetänkandena, det ena angående revision av vägtrafikstadgan och det andra rörande säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar.

Sedan berörda principbetänkande numera fullbordats, får jag härmed värdsamt överlämna detsamma.

Stockholm den 17 december 1940.

LODE WISTRAND.

## I. Inledning.

**Trafikolyckornas fortgående ökning.** Med motortrafikens oerhörda uppsving under de senaste årtiondena ha trafikolyckorna i snart sagt alla världens länder tagit en omfattning, som väckt de allvarligaste bekymmer. Problemet att råda bot på dessa olyckor har länge diskuterats, och stora ansträngningar ha gjorts för att lösa detsamma. Det måste emellertid konstateras, att resultaten av dessa ansträngningar varit påfallande små. Med trafikens fortgående ökning har nästan undantagslöst följt en i stort sett motsvarande ökning av olyckorna.

Enligt Statistiska centralbyråns statistik rörande motortrafikolyckor — vilken endast upptager sådana olyckor, som varit föremål för polisundersökning, och därför är långt ifrån fullständig — uppgick antalet motortrafikolyckor i vårt land under år 1935 till i runt tal 10 800 och under de tre följande åren till respektive 12 400, 14 100 och 16 500. Den årliga ökningen motsvarar i medeltal drygt 15 procent av det näst föregående årets siffra. Antalet vid motortrafikolyckor skadade personer steg under nu nämnda år från omkring 5 000 år 1935 till nära 8 000 år 1938, och antalet dödade utgjorde respektive 331, 420, 443 och 547. Andra statistiska undersökningar — medicinalstyrelsens sjukvårdsstatistik och trafikförsäkringsbolagens statistik över inkomna skadeanmälningar — visa en liknande stegring.

Att denna hotande utveckling ännu långt ifrån nått sin kulmen synes med all tydlighet framgå av erfarenheterna från utlandet. Medan i Sverige under de nyss angivna åren antalet dödade per miljon av invånarantalet stigit från 53 till 84, har motsvarande siffra för Englands del stigit till omkring 150 och för Förenta Staternas vidkommande till icke mindre än 275. Det synes därför sannolikt, att om effektiva motåtgärder icke vidtagas, antalet trafikolyckor i vårt land vid fortsatt motorisering av trafiken ännu kan komma att mångdubblas.

**Den nuvarande situationen.** För ögonblicket har visserligen ett avbrott i utvecklingen inträffat. Den av krigstillståndet föranledda bristen på drivmedel har medfört, att motortrafiken redan under hösten 1939 kraftigt nedgått och sedermera från och med maj månad innevarande år inskränkts till ett minimum. Detta förhållande avspeglar sig helt naturligt i olycksstatistiken, som uppvisar starkt reducerade ehuru absolut taget ingalunda obetydliga siffror. Exempelvis må nämnas, att medan antalet vid trafikolyckor dödade personer under maj, juni och juli månader år 1939 uppgick till respektive 73, 60 och 66 eller tillsammans 199, siffrorna för motsvarande månader år 1940 enligt preliminära uppgifter nedgått till respektive 25, 14 och 36 eller sammanlagt 75.

Den sålunda inträdda lättningen har självfallet medfört, att den stora allmänheten just nu ägnar mindre uppmärksamhet åt hithörande spörsmål eller med andra ord att trafiksäkerhetsfrågan för närvarande icke betraktas såsom aktuell. Uppenbarligen är det emellertid endast en tidsfråga, kanhända på kort sikt, när motortrafiken åter kommer i gång, och det torde ingalunda vara uteslutet, att den då kommer att hastigt stiga högt över förkrigstidens nivå. Med trafikens återkomst kommer trafiksäkerhetsproblemet att ånyo anmäla sig i hela sitt fruktansvärda allvar. Det skulle under sådana förhållanden knappast vittna om tillbörlig framsynthet och känsla av ansvar för människors liv och välfärd, om statsmakterna läte sig insövas i säkerhet av den tillfälliga lindring, som nu inträtt. Det synes vara en klokare politik att utnyttja den erhållna fristen till att omsorgsfullt förbereda lösningen av trafiksäkerhetsproblemet såsom ett av morgondagens viktigaste och svåraste problem.

I det följande skall ett försök göras att med ledning av Trafiksäkerhetsutredningens undersökningar lämna en allmän översikt över de möjligheter, som därvid stå till buds.

**Botemedel mot trafikolyckorna.** Såsom redan erinrats har den starka stegringen av antalet trafikolyckor uppträtt i direkt anslutning till motortrafikens tillkomst. När denna nya trafik släpptes fram på vägar och gator, byggda under en förgången tid och avsedda för en trafik av helt annan art, ställdes trafikanterna plötsligt inför oerhört skärpta krav i fråga om oavlätlig uppmärksamhet och försiktighet. Kraven ha icke i allo kunnat uppfyllas, och trafikolyckorna ha tillkommit såsom ett resultat av den störda jämvikten mellan trafikens svårigheter och trafikanternas förmåga att bemästra dessa.

I detta konstaterande ligger redan lösningen av trafiksäkerhetsproblemet. Om trafikolyckor skola undvikas, måste *vägarna* anpassas efter den moderna snabbtrafikens behov, så att svårigheterna och riskerna ånyo nedbringas till en rimlig nivå. Samtidigt måste *trafikanterna* — motorförare, cyklister, fotgängare och andra — i all den utsträckning, som är möjlig, uppfostras till ökad påpasslighet, omsorg och skicklighet, så att de bättre än vad nu är fallet kunna övervinna trafikens svårigheter och undvika dess risker.

Tvivelsutan skulle man också kunna tänka sig en annan, mera radikal metod att råda bot på trafikolyckorna, nämligen att söka återföra själva trafiken till ett tidigare utvecklingsstadium genom att minska eller rent av avskaffa motortrafiken. Ett gott exempel på effektiviteten av en sådan åtgärd utgör den redan omnämnda minskning i antalet trafikolyckor, som just nu inträtt i samband med motortrafikens temporära inskränkning till följd av bensinbristen. Tydligt är emellertid, att en sådan metod för trafikolyckornas förebyggande icke skulle kunna påräkna många förespråkare. Motortrafiken har blivit en alltför viktig faktor i det moderna samhällslivet, för att man skulle kunna på allvar reflektera på att avstå från densamma. Trafikbilar och omnibusar utgöra i våra dagar nödvändiga hjälpmedel för personbefordran såväl i städerna som på landsbygden, och godstransporterna med lastbil

spela, direkt eller indirekt, en ännu viktigare roll för snart sagt varje samhällsmedlem, även om mången kanske icke är medveten därom. Hur angeläget det än är att förebygga trafikolyckor, torde man därför icke vara benägen att vinna detta mål på bekostnad av själva trafiken. Vad det gäller är sålunda icke att till varje pris avskaffa trafikolyckorna utan snarare att realisera programmet »trafik utan olyckor», d. v. s. att med bibehållande av den snabba motortrafiken nedbringa trafikolyckorna till ett minimum.

Att man sålunda icke vill avstå från motortrafiken betyder självfallet icke, att man måste godkänna densamma, i vilken form den än uppträder. Fordonen kunna alltjämt göras mera trafiksäkra, och användningen av särskilt trafikvådliga fordon kan inskränkas eller förbjudas. Trafiksäkerheten kan med andra ord främjas även genom förbättring av *fordonen*.

På *alla* de tre fronter, som nu angivits, måste kampen mot trafikolyckorna upptagas och fullföljas. Vilken betydelse, som därvid bör tillmätas de olika fronterna inbördes, kommer att närmare utvecklas i det följande. Emellertid torde det vara nödvändigt att redan nu påpeka vissa missförstånd i detta hänseende, som under de senaste åren gjort sig gällande i vår land.

**Statistiken rörande trafikolyckornas »huvudorsaker».** Vid strävandet att komma till rätta med trafikolyckorna har man sökt erhålla ledning av den statistik rörande motortrafikolyckor, som utarbetats av Statistiska centralbyrån. Materialet till denna statistik utgöres av vissa uppgifter rörande olyckor vid trafik med motorfordon, som polischeferna i samtliga polisdistrikt i riket anbefallts att å särskilda formulärblanketter avgiva till nämnda ämbetsverk. Å de intill år 1939 använda formulärblanketterna uppräknades under 10 särskilda huvudrubriker ett 50-tal olycksorsaker. Denna uppräkning var av följande utseende:

a) *Motorförarens körsätt*: för stor hastighet — körning på orätt sida av vägen — oförsiktig omkörning — annat fordons förkörsrätt ej iakttagen — ej nedbländning vid möte — annan oriktig eller ovarsam framfart — — —

b) *Motorförarens personliga förhållanden*: ovan — drucken — eljest påverkad av starka drycker — kroppsligt eller själsligt lyte — — —

c) *Motorfordonets beskaffenhet*: bromsarna eller styrinrättningen eller lyktorna i olag — motorstopp — punktering — — —

d) *Velocipedåkarens åtgärder*: för stor hastighet — färd på orätt sida av vägen — avsaknad av föreskriven lykta eller reflexanordning — annan oriktig eller ovarsam åtgärd — påverkad av starka drycker — — —

e) *Fotgängares åtgärder*: oförsiktigt beträdande eller onödigt uppehåll å körbana — påverkad av starka drycker — — —

f) *Annan vägförandes åtgärder*: för stor hastighet — färd på orätt sida av vägen — avsaknad av föreskriven lykta eller reflexanordning — annan oriktig eller ovarsam åtgärd — påverkad av starka drycker — — —

g) *Ljusförhållanden*: bländande solsken — skymning — mörker — dålig vägbelysning — — —

h) *Väderleksförhållanden*: storm — dimma — regn — hagel — snöfall eller snöyra — — —

i) *Vägförhållanden*: gupp — vägkrök — korsväg eller sidoväg — bevakad järnvägs korsning i plan — icke bevakad järnvägs korsning i plan — brant backe — backkrön — vägbanan smal — skydd sikt — vägen slirig eller spårig — lös sand, grus eller stenar på vägen — svag vägkant — lös snö — isgata — avsaknad av eller otjänligt varningsmärke — pågående väg- arbete — — —

j) *Andra orsaker*: — — —

De under a)–c) avsedda uppgifterna skulle lämnas för varje delaktigt motorfordon. Uppgiftslämnarna skulle, i regel genom understrykning av ett eller flera av de uppräknade alternativen, ange den eller de orsaker, som enligt deras mening föranlett olyckan. Vidare hade i formuläret föreskrivits, att när flera orsaker samverkat i fråga om en och samma olycka, under en särskild rubrik skulle meddelas, vilken av de angivna orsakerna som kunde anses vara huvudorsak till olyckan.

Den här angivna metoden för studiet av trafikolyckornas orsaker torde vid första påseendet förefalla enkel och redig. Vid den praktiska tillämpningen framträda emellertid synnerligen stora svårigheter. För att närmare belysa arten av dessa svårigheter må följande exempel anföras.

*Två bilar kollidera i en vägkorsning, där sikten är helt skydd av en häck.*

En polischef, som verkställde utredning rörande denna olycka, var på grund av sin ställning såsom åklagare skyldig att undersöka, huruvida de i olyckan delaktiga förarna gjort sig skyldiga till någon åtalbar förseelse mot vägtrafikstadgan eller någon annan författning. Polischefen kunde därvid omedelbart konstatera, att den förare, som kommit från höger i korsningen, icke på sätt som föreskrives i 4 § 5 mom. vägtrafikstadgan lämnat förkörsrätt åt den från vänster kommande föraren. Vidare fann polischefen måhända utrett, att den från vänster kommande föraren haft något för stor hastighet med hänsyn till föreliggande omständigheter och därigenom åsidosatt sin skyldighet enligt 2 § vägtrafikstadgan att »iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna». Vid ifyllande av nyssnämnda uppgiftsformulär kunde polischefen därför såsom orsaker till olyckan under huvudrubriken »Motorförarens körsätt» anteckna dels för föraren av den första bilen »annat fordons förkörsrätt ej iakttagen» och dels för föraren av den andra bilen »för stor hastighet». Såsom ytterligare orsaker till olyckan kunde han vidare under huvudrubriken »Vägförhållanden» anteckna »korsväg» och »skydd sikt».

Därefter gällde det för polischefen att meddela, vilken av de angivna orsakerna som kunde anses vara *huvudorsak* till olyckan.

Det torde vara uppenbart, att denna fråga i ett fall sådant som det föreliggande i själva verket icke kunde besvaras. Olyckan utgjorde *en produkt av flera faktorer*, och här liksom i matematiken voro de särskilda faktorerna lika viktiga för produktens tillkomst. Befintligheten av en korsning med skydd sikt var en nödvändig förutsättning för olyckan, och en viss grad av ovarsamhet hos förarna var en annan lika nödvändig förutsättning. Båda

förutsättningarna måste samtidigt förefinnas, för att olyckan skulle komma till stånd, och man kunde följaktligen icke rimligen tala om någon »huvudorsak» till densamma.

Det nu anförda fallet är emellertid icke något säreget undantagsfall utan har tvärtom valts såsom typiskt. Olyckor förekomma visserligen, vilka kunna sägas ha en enda orsak, som då naturligtvis skulle kunna betecknas såsom »huvudorsak». Såsom exempel härpå kunna anföras de olyckor, som inträffa då vägbanan rasar, en ring punkterar eller en förare somnar vid ratten. I det övervägande flertalet fall kan man däremot, liksom i det nyss angivna fallet, samtidigt konstatera dels vissa yttre svårigheter, utan vilka olyckan icke skulle ha kommit till stånd, och dels vissa inre, personliga brister hos trafikanterna, som likaledes utgjort nödvändiga betingelser för olyckan. Det synes under sådana omständigheter svårt att inse, att sökandet efter »huvudorsaker» till trafikolyckorna kan ha någon verklig mening och att den statistik, som upprättats rörande dylika »huvudorsaker», kan äga något värde.

Polischeferna ha emellertid haft skyldighet att för varje olycka ange en huvudorsak, och de ha också fullgjort denna skyldighet. Svaret har i regel blivit, att huvudorsaken varit att finna hos den ene eller andre av de delaktiga trafikanterna.

Detta förhållande synes knappast ägnat att förvåna. För en polischef, som verkställt utredning rörande en trafikolycka och därvid konstaterat en åtalbar förseelse av en trafikant, torde det ligga synnerligen nära till hands att beteckna denna förseelse såsom huvudorsaken till olyckan. Polischefen torde därvid — med full rätt från sina utgångspunkter — föra det resonemanget, att de yttre förhållandena vid olyckans tillkomst och i första hand vägförhållandena äro något en gång för alla givet och att de vägfärande måste rätta sitt färsätt därefter.

Polischefernas uppgifter om trafikolyckornas »huvudorsaker» ha sedermera av statistiska centralbyrån bearbetats med användning av moderna maskintekniska hjälpmedel, och resultaten ha framlagts i ämbetsverkets kvartalsrapporter och årsberättelser rörande motortrafikolyckor. Med hänsyn till vad som nyss anförts kan det knappast anses överraskande, då t. ex. i årsberättelsen för 1938 uppgives, att »huvudorsaken» till olyckorna i 87·2 procent av samtliga fall befunnits ligga hos trafikanterna, d. v. s. hos motorförare, cyklister, fotgängare och andra vägfärande. För enbart städerna uppgick motsvarande siffra under samma år till icke mindre än 92 procent.

De officiella uppgifterna rörande trafikolyckornas »huvudorsaker» ha väckt stort uppseende och livligt kommenterats i pressen samt utan tvivel i hög grad påverkat allmänhetens uppfattning om trafiksäkerhetsproblemet. Sådana siffror som de nyss återgivna ha helt naturligt ansetts innebära, att en effektiv kampanj mot trafikolyckorna i första hand måste inrikta sig på trafikanternas uppfostran, medan väsentligt mindre vore att vinna genom förbättring av vägar och fordon.

Såsom exempel på de betänkliga missförstånd, som i sådant hänseende upp-



kommit, må nämnas en artikel i ett av Teknisk tidskrift den 29 oktober 1938 utgivet specialnummer rörande säkerheten på väg och gata. I denna artikel, som signerats av verkställande direktören i den statsunderstödda Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, lämnas till en början en redogörelse för statistiska centralbyråns officiella siffror rörande trafikolyckornas »huvudorsaker», varefter det heter:

»Det är med andra ord icke otillförlitliga fordon, dåliga vägar och andra förhållanden utanför den enskildes kontroll, som orsaka huvudparten av de i samband med trafiken stående olyckorna. Det är de, som hålla i ratten eller styrstången eller som till fots färdas fram på gator och vägar, som äro de verkliga orsakerna. Oförsiktighet, ovarsamhet och bristande kännedom om trafikföreskrifterna hos den gående, cyklande och körande allmänheten är, bortsett från de rent tekniska barnsjukdomarna, roten och upphovet till det onda. I själva verket är det så, att det stora flertalet trafikolyckor äro onödiga och möjliga att undvika.»

Det återgivna citatet ger ett klart och tillika välformulerat uttryck för en dessvärre icke grundad uppfattning. I själva verket förhåller det sig så, att man av Statistiska centralbyråns uppgifter rörande trafikolyckornas »huvudorsaker» icke i någon mån är berättigad att draga några slutsatser rörande *möjligheten att förebygga nya olyckor*. Vad som kommit till uttryck i nämnda statistik är, såsom redan påpekats, väsentligen endast vederbörande polischefers uppfattning rörande de delaktiga trafikanternas *juridiska ansvar* för de inträffade olyckorna. Men detta juridiska ansvar är *en sak*, och frågan om bästa sättet att förebygga ett upprepande av olyckorna en helt annan sak. I det ovan anförda exemplet är det sålunda icke uteslutet, att det snabbaste och mest effektiva sättet att förebygga nya olyckor ligger i att borttaga den skymmande häcken, även om till äventyrs den från höger kommande förarens underlåtenhet att iakttaga annat fordons förkörsrätt skulle ha betecknats såsom »huvudorsak» till olyckan. Det måste beklagas, att ifrågavarande statistik rörande trafikolyckornas »huvudorsaker» publicerats utan att därvid på något sätt antytts, vilka slutsatser man kunde draga av de lämnade siffrorna och framför allt vilka slutsatser man *icke* vore berättigad att draga. Med hänsyn till den uppenbara risken för missförstånd borde det eftertryckligt ha betonats, att de meddelade uppgifterna *icke* ange, i vad mån de såsom »huvudorsaker» betecknade bristerna hos trafikanterna äro möjliga att avhjälpa och icke heller i vad mån det är möjligt att komma till rätta med olyckorna genom att angripa andra faktorer än de såsom »huvudorsaker» angivna.

Till ytterligare belysande av det nu sagda må ännu ett par exempel anföras. På en plats, där varje vardag mellan kl. 5 och 6 på eftermiddagen en ström av fotgängare måste korsa en genomfartsgata med mycket stark biltrafik för att efter slutat arbete begiva sig till sina förstadståg, ha under årens lopp ett stort antal fotgängare blivit påkörda av bilar. I regel ha olyckorna följts av åtal. I de flesta fall har åklagaren ansett, att fotgängarna icke »sett upp» tillräckligt, innan de stego ned från trottoaren, och sålunda gjort sig skyldiga till »oförsiktigt beträdande av körbanan». I andra fall har åklagaren ansett sig

kunna fastslå, att bilisterna bort framföra sina fordon långsammare eller bort på ett tidigare stadium iakttaga de sedermera påkörda fotgängarna, d. v. s. att bilisterna gjort sig skyldiga till körning med »för stor hastighet» eller till »annan oriktig eller ovarsam framfart». I åtskilliga fall slutligen ha — för säkerhets skull — båda parterna åtalats. Samtliga olyckor ha i rapporterna redovisats såsom huvudsakligen föranledda av »motorförarens körsätt» eller »fotgängares åtgärder».

Det måste här till en början observeras, att man genom att beteckna nämnda förhållanden såsom »huvudorsaker» icke i någon mån visat, att vare sig en fotgängare eller en bilförare genom någon nu känd metod kan bibringas en sådan grad av fullkomning, att han icke någon enstaka gång trots de bästa föresatser gör sig skyldig till en felbedömning av ett annalkande fordonshastighet respektive en väntande fotgängares avsikter.

Men därjämte måste även en annan omständighet uppmärksammas. Vid redovisningen av ifrågavarande olyckor har något »vägförhållande» icke angivits ens såsom medverkande orsak, helt naturligt för övrigt, då tydligen intet av de alternativ förelegat, som i statistikformuläret upptagits under nämnda huvudrubrik. Icke desto mindre är det uppenbart, att ett stort antal av de inträffade olyckorna skulle kunnat undvikas, om en refug till fotgängarnas skydd placerats i körbanan, och att ingen enda olycka skulle ha inträffat, om man förhindrat korsning i gatans plan och anordnat en tunnel under körbanan, där fotgängarna ostörda av motortrafiken fått förflytta sig från den ena trottoaren till den andra. Båda dessa åtgärder äro exempel på typiska vägförbättringar, som icke ens omnämnts i de statistiska rapporterna men likväl skulle varit ägnade att effektivt förebygga nya olyckor.

På liknande sätt ha de flesta fordonskollisioner, som inträffat i gatukors, i statistiken över »huvudorsaker» tillskrivits den från höger kommande förarens underlåtenhet att iakttaga »annat fordonshastighetsrätt». Tydligen kan man icke härav draga några slutsatser beträffande den praktiska möjligheten att råda bot på liknande olyckor vare sig genom en intensifierad propaganda för efterlevnaden av vägtrafikstadgans bestämmelse om förkörsrätten eller genom skärpning av straffet för förseelse mot bestämmelsen i fråga. Det är ingalunda uteslutet, att man skulle säkrare och snabbare nå målet genom att i de svåraste gatukorsorna anordna s. k. rotationstrafik eller trafikreglering medelst ljussignaler. Om dessa möjligheter lämnar statistiken emellertid icke något besked.

Med vad jag nu anfört har jag självfallet icke velat bestrida, att stora och betydande resultat kunna uppnås även genom påverkan av trafikanterna. Utan tvivel är mycket att vinna genom förbättring av motorförarnas första utbildning i körskolorna. Cyklisternas risker skulle säkerligen kunna högst avsevärt nedbringas genom en praktiskt organiserad träning i de allmänna skolorna. För fotgängarnas uppfostran liksom även för ökandet av de redan utbildade förarnas skicklighet och omsorg torde en vederhäftig upplysnings- och propagandaverksamhet vara ett värdefullt hjälpmedel. Likaledes torde det

vara uppenbart, att grov vårdslöshet och hänsynslös framfart alltid måste strängt bestraffas, och detsamma gäller självfallet även beträffande onykterhet vid ratten. Till alla dessa frågor återkommer jag i ett följande kapitel.

I vårt land har emellertid under de senaste åren framträtt en stark tendens att — ofta med åberopande av Statistiska centralbyråns auktoritet — i den allmänna propogandan överbetona trafikanternas betydelse vid trafiksäkerhetsproblemets lösning. Det kan icke betvivlas, att detta skett i de bästa avsikter. Fråga är dock, huruvida icke de, som hävdat denna uppfattning, genom att ensidigt framhålla det personliga momentets roll vid trafikolyckornas tillkomst bidragit till att minska förståelsen för vägförbättringarnas fundamentala betydelse för beredandet av ökad trafiksäkerhet och därigenom i själva verket motarbetat den sak, de velat främja.

---

## II. Studiet av trafikolyckorna.

Den uppfattning rörande trafikolyckornas natur och medlen för deras bekämpande, som kommer att utvecklas i det följande, grundar sig framför allt på ett ingående, kritiskt studium av åtskilliga tiotusental rapporter angående inträffade trafikolyckor. Endast genom ett dylikt mödosamt och tidskrävande studium har det varit möjligt att erhålla en pålitlig utgångspunkt för problemets bedömning och en fast grundval att bygga på.

Men trafiken och trafikolyckorna växla form från tid till annan. Studiet av trafikolyckorna får därför icke ha karaktären av en engångsundersökning utan måste bedrivas kontinuerligt år efter år. De åtgärder, som vid varje tidpunkt vidtagas i trafiksäkerhetsfrämjande syfte, måste grundas på ett föregående studium av olyckorna och till sitt värde bedömas med ledning av en efterföljande undersökning av åtgärdernas effekt. *Ett fortlöpande studium av inträffande trafikolyckor utgör en nödvändig förutsättning för ett framgångsrikt arbete på trafiksäkerhetens område.*

Med hänsyn till den centrala ställning, som sålunda tillkommer studiet av trafikolyckorna, skall jag i det följande — innan jag närmare ingår på de olika botemedlen mot dessa olyckor — lämna en redogörelse för de former, under vilka detta arbete tidigare bedrivits inom Statistiska centralbyrån, och den omläggning av arbetet i fråga, som genomförts inom Trafiksäkerhetsutredningen.

### 1. Statistiska centralbyråns statistik 1935—1938.

Den 30 november 1934 utfärdade Kungl. Maj:t kungörelse (nr 579) angående statistiska uppgifter om olyckor vid trafik med motorfordon under år 1935. Enligt denna kungörelse skulle det åligga polischefen i vart och ett av rikets polisdistrikt — d. v. s. i städerna borgmästaren, polismästaren eller i vissa fall annan befattningshavare samt å landsbygden vederbörande landsfiskal — att till Statistiska centralbyrån lämna uppgifter rörande sådana olyckor vid trafik med motorfordon under år 1935, som föranlett polisundersökning. Varje olycka skulle redovisas å en särskild blankett, vartill formulär fastställdes genom kungl. brev till centralbyrån samma dag, och uppgifterna skulle lämnas kvartalsvis inom två månader efter kvartalets utgång.

Den 13 december 1935 utfärdades ny kungörelse (nr 602) angående statistiska uppgifter om olyckor vid trafik med motorfordon, och genom kungl. brev till Statistiska centralbyrån samma dag fastställdes en i vissa avseenden ändrad formulärblankett. Denna blankett har sedermera använts vid rapporteringen av trafikolyckor, som inträffat under åren 1936—1938.

Ny kungörelse i ämnet utfärdades den 21 april 1939, i samband varmed ett helt nytt formulär fastställdes. Härtill återkommer jag i det följande.

Resultaten av Statistiska centralbyråns undersökningar rörande motortrafikolyckor ha framlagts dels i kortfattade, preliminära kvartalsredogörelser, som införts i Post- och Inrikes Tidningar i regel omkring tre månader efter utgången av varje kvartal, och dels i särskilda årsberättelser i ämnet, vilka blivit tillgängliga i tryck i början av andra året efter redogörelseåret, vanligen under februari månad. Den sista publicerade årsberättelsen avser år 1938.

**1935 års formulärblankett.** Såväl 1934 som 1935 års formulärblankett uppvisade avsevärda förtjänster i åtskilliga hänseenden, särskilt i fråga om den formella uppställningen. Blanketterna företedde emellertid samtidigt vissa ur saklig synpunkt betänkliga brister, vilka här skola närmare belysas. Jag kommer därvid att hänföra mig till den senare av de båda blanketterna.

Å denna blankett skulle uppgifter lämnas — i flertalet fall genom understrykning av ett eller flera angivna alternativ — rörande plats och tid för olyckan, vägens och vägbanans beskaffenhet, ljusförhållanden, olyckans art, i olyckan delaktiga fordon, olyckans orsaker och huvudorsak, uppkommen egendomsskada och personskada samt rättslig påföljd.

Frågan om trafikolyckornas »huvudorsaker» har redan i inledningen behandlats. I denna del uppvisade formulärblanketten, såsom förut påpekats, allvarliga principiella svagheter, vilka föranledde, att de lämnade uppgifterna och den därpå byggda statistiken blevo helt missvisande.

Formulärblanketten led därjämte av ytterligare två väsentliga brister, nämligen dels att någon redogörelse för olyckans förlopp icke påfordrades och dels att tillräckligt detaljerade uppgifter om platsen för olyckan icke begärdes.

Den förra av dessa brister observerades på ett tidigt stadium av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, vilka med anledning därav i en den 27 december 1937 dagtecknad skrivelse till Statistiska centralbyrån anförde följande:

»1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten hava under fortgången av sitt arbete vid upprepade tillfällen haft anledning att studera det synnerligen värdefulla material, som består i vederbörande polischefers till Statistiska centralbyrån avlämnade uppgifter om olyckor vid trafik med motorfordon.

Emellertid hava de sakkunniga funnit, att det tyvärr icke alltid är möjligt att enbart med ledning av de uppgifter, som lämnas enligt det för dylika rapporter fastställda formuläret, bilda sig en uppfattning om förloppet av en trafikolycka. Det kan exempelvis inträffa, att oaktat formuläret blivit rätteligen ifyllt, upplysning icke kan erhållas, huruvida en kollision mellan två automobiler eller mellan en automobil och en fotgängare skett vid möte, omkörning eller korsning, huruvida en påkörd fotgängare färdats på vägens högra eller vänstra sida, huruvida ett fordon, som varit delaktigt i en olycka, självt kolliderat eller endast föranlett en kollision mellan andra vägfarande o. s. v. De under rubriken '7. Omständigheter vid olyckan. a) Olyckans art' angivna kategorierna av olyckor (sammanstötning mellan fordon, påkörning av fot-

gångare eller djur, nedkörning i dike samt körning mot träd, räcke, husvägg e. dyl.) äro icke så specificerade, att de under alla förhållanden giva svar på dylika frågor, och de uppgifter rörande olyckornas orsaker och påföljder, som lämnas under punkterna 8 och 9 i formuläret, äro i regel icke heller tillfyllest för att skänka en klar bild av händelseförloppet.

I åtskilliga fall hava polischeferna under rubriken '11. Anmärkningar' eller på annan plats gjort en upplysande anteckning om de närmare omständigheterna vid olyckan, t. ex. 'bilen nödgades stanna för fotgångare, varvid spårvagnen körde på', 'en spårvagnspassagerare hoppade av och kom i vägen för lastbilen, som sedan kolliderade med personbilen och spårvagnståget', 'en man steg ned från trottoarkanten just som bilen backades, då bilens vänstra bakre del stötte till mannen, så att denne föll omkull'.

Enligt de sakkunnigas mening skulle värdet av de avgivna rapporterna väsentligt ökas, om de alltid upptog en dylik kortfattad, av formulärets kategorier oberoende redogörelse för omständigheterna vid olyckan. En sådan redogörelse torde visserligen spela en underordnad roll för den rent statistiska bearbetningen av materialet men är desto betydelsefullare vid studiet av trafikolyckornas orsaker och vid arbetet för deras bekämpande.

Med anledning härav få de sakkunniga hemställa, att Statistiska centralbyrån benäget ville vidtaga erforderliga åtgärder för att vederbörande polischefer vid avgivandet av föreskrivna uppgifter om olyckor vid trafik med motorfordon måtte fr. o. m. år 1938 beträffande varje olycka jämväl lämna en kortfattad redogörelse för olyckans förlopp.

De sakkunniga vilja samtidigt ifrågasätta, huruvida icke det avsedda syftet lämpligen kan vinnas genom att polischeferna, utan att det nu gällande formuläret ändras, genom en cirkulärskrivelse från Statistiska centralbyrån underrättas om de sakkunnigas nu gjorda framställning och uppmanas att under rubriken '11. Anmärkningar' i formuläret lämna de önskade upplysningarna.»

Med anledning härav hemställde Statistiska centralbyrån i cirkulärskrivelse den 8 januari 1938 till samtliga chefer för polisdistrikt i riket, att vid ifyllande av statistiska uppgifter å vederbörligt formulär rörande olycka vid trafik med motorfordon under rubriken »11. Anmärkningar» i formuläret städse måtte lämnas en kortfattad redogörelse för olyckans förlopp.

Den andra av de nyss omnämnda bristerna eller avsaknaden av närmare uppgift rörande platsen för olyckan inverkade i hög grad menligt på materialets värde. Enligt blanketten skulle under rubriken »Plats för olyckan» lämnas uppgift å »ortens och vägens (gatans, vägbrons eller gatubrons, färjans eller färjställets) namn». I enlighet härmed angavs i polischefernas uppgifter ofta endast att olyckan inträffat »på Storgatan», »på kustlandsvägen», i den eller den byn eller i det eller det municipalsamhället. En närmare lokalisering av olycksplatserna var följaktligen icke möjlig.

Formuläret företedde jämväl i övrigt åtskilliga ofullständigheter. Om en kollision inträffat mellan en personbil och en motorcykel, så kunde man exempelvis i en fullt korrekt ifylld blankett under rubriken »Olyckans påföljder» läsa, att vid olyckan uppkommit större egendomsskada å fordon samt att en motorfordonsförare blivit svårt skadad, ävensom under rubriken »Rättslig påföljd m. m.», att olyckan föranlett åtal samt att blodprov å motor-

fordonsförare tagits. Däremot meddelades icke, huruvida egendomsskadan drabbat bilen eller motorcykeln eller båda fordonen, huruvida den svårt skadade föraren var bilisten eller motorcyklisten eller huruvida bilisten, motorcyklisten eller båda förarna åtalats och underkastats blodprovssundersökning.

**Uppgifternas bearbetning.** Redan i det föregående har en utförlig kritik lämnats beträffande bearbetningen av uppgifterna rörande trafikolyckornas »huvudorsaker». De anmärkningar, som därvid framstälts, gälla i stor utsträckning hela orsaksstatistiken över huvud. Statistiken över »huvudorsaker» upptog i berättelsen för år 1937 icke mindre än 12 av de 28 tabellsidorna, medan ytterligare 10 sidor upptogs av tabeller rörande »samtliga orsaker» och »orsaksgrupper». Med hänsyn till vissa jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 21 april 1939 företagna ändringar i uppgiftsformuläret slopades i berättelsen för år 1938 samtliga tabeller rörande olyckornas »huvudorsaker» — fränsett en mindre texttabell — varigenom antalet tabellsidor kunde reduceras till 16.

»Statistiska enheter.» Vad beträffar uppgifternas bearbetning i övrigt är till en början att märka, att berättelserna endast upptaga redogörelser för antalet *olyckor* samt antalet *skadade personer* eller med andra ord att såsom »statistiska enheter» räknas endast olyckor och skadade personer. Man söker sålunda förgäves uppgifter om antalet *delaktiga trafikelement*, d. v. s. antalet personbilar, lastbilar, motorcyklar, cyklar, hästfordon o. s. v., ehuru sådana uppgifter och särskilt en redogörelse för variationen i antalet fordon av olika slag under skilda delar av året skulle erbjudit ett synnerligen stort intresse. Denna brist ersättes endast delvis genom att berättelsen upptager siffror beträffande antalet olyckor, vari personbilar, lastbilar o. s. v. varit delaktiga. Ej heller meddelas några uppgifter om antalet *skadade fordon* av olika slag, oaktat även sådana uppgifter skulle varit av betydelse. Den genomförda begränsningen i antalet statistiska enheter har givetvis medfört en betydande förenkling av bearbetningen, men denna fördel har vunnits endast på bekostnad av berättelsernas värde för studiet av trafikolyckorna.

**Huvudtabellerna.** Jag skall här icke ingå på någon fullständig kritik av årsberättelsernas olika huvudtabeller utan allenast beröra ett par hithörande frågor av större betydelse. Tabell 4 i 1938 års berättelse innehåller en fördelning av olyckorna efter delaktiga trafikelement och påföljd. I tabellen anges, huru många olyckor som inträffat för ensam bil, för kombinationen bil — bil, för kombinationen bil — motorcykel o. s. v. För varje kombination av trafikelement anges i tabellen dels hela antalet inträffade olyckor och dels antalet olyckor med respektive dödlig utgång, annan svår personskada, lindrig personskada, större egendomsskada (d. v. s. skada av över 100 kronors värde) och mindre egendomsskada. Tabellen upptager skenbart endast olyckor med ett eller två trafikelement. I texten meddelas emellertid, att om flera än två trafikelement varit delaktiga i en olycka, denna »hänförts

till den av de möjliga kombinationerna mellan två av elementen, vilken i tabellens första kolumn har sin plats före de övriga». En kollision mellan två bilar och en motorcykel, två bilar och en cykel eller två bilar och en fotgängare har med andra ord i tabellen redovisats såsom en kollision mellan två bilar. Därvid har i en särskild kolumn angivits det antal olyckor inom vederbörande kombination, vari »flera än två fordon m. m.» (d. v. s. flera än två trafikelement) varit delaktiga. Den valda metoden för redovisning av de komplicerade olyckorna synes betänklig. När exempelvis i tabellen anges, att år 1938 inträffat sammanlagt 6 341 kollisioner mellan två bilar samt att 29 av dessa olyckor haft dödlig utgång, så är därmed ingalunda sagt, att de vid olyckorna dödade personerna varit bilförare eller bilpassagerare. I tabellen anges nämligen, att av de 6 341 olyckorna icke mindre än 411 varit olyckor med flera än två delaktiga trafikelement. Möjlighet föreligger sålunda, att i åtskilliga av de 29 dödsolyckorna utom två kolliderande bilar även motorcyklister, cyklister eller fotgängare varit delaktiga och att den dödliga skadan drabbat just dessa senare trafikanter. Verkställda undersökningar av primärmaterialet ha givit vid handen, att så också är förhållandet. Värdet av de i tabellen angivna siffrorna blir tydligen härigenom i hög grad reducerat.

I den sista av huvudtabellerna, tabell 7 i 1938 års berättelse, anges antalet vid motortrafikolyckor skadade personer, »fördelade efter olyckornas orsaker samt efter kön, ålder m. m.». Den verkställda uppdelningen efter orsaker är av förut berörda skäl föga givande. Däremot äro tabellens slut-siffror rörande antalet skadade personer av intresse. Värdet av dessa siffror minskas dock i hög grad genom den mindre lämpliga indelningen av trafikantgrupperna. I tabellen skiljes nämligen icke på bilförare och motorcykelförare, utan båda dessa grupper ha sammanförts till en gemensam grupp, betecknad såsom motorfordonsförare. Härtill kommer, att inom de olika trafikantgrupperna icke göres någon åtskillnad mellan dödade, svårt skadade och lindrigt skadade. Tabellen lämnar därför icke någon uppgift om frekvensen inom de särskilda trafikantgrupperna av dödsolyckor och andra verkligt svåra olyckor. En undersökning härav ger emellertid högst uppseendeväckande resultat och visar, att de svåra olyckorna i synnerligen stor utsträckning drabba fotgängare, cyklister och motorcyklister (jfr diagram III å sid. 28).

I samma tabell göres inom de särskilda trafikantgrupperna en uppdelning av de skadade på olika åldersklasser. Därvid uppdelas fotgängarna på följande klasser: under 6 år, 6—15 år, 15—60 år samt 60 år och däröver. Denna indelning torde ha hämtats från den allmänna befolkningsstatistiken och kan i varje fall icke ha framgått ur ett studium av förhållandena på trafikolyckornas område. Det synes emellertid förvånande, att Statistiska centralbyrån under materialets bearbetning icke observerat den mycket intressanta och praktiskt betydelsefulla åldersgräns, som går vid 10 år (jfr diagram IV å sid. 29).



**Texten.** Förutom huvudtabeller omfatta årsberättelserna även en textavdelning, som jämväl innehåller ett antal smärre tabeller, upptagande relativtal m. m. Textavdelningen upptog, fränsett en resumé på franska språket, i 1937 års berättelse 35 sidor och i 1938 års berättelse 31 sidor. Den egentliga texten, som är särdeles utförlig, består till stor del av en ren upprepning av vissa delar av de kommenterade tabellerna, angivande vilken siffra i tabellen som är störst, näst störst, minst, näst minst o. s. v. Såsom exempel på denna kommentar, vilken på nu ifrågavarande område synes umbärlig, må följande anföras (sid. 10\* i 1937 års berättelse):

»Det visar sig, om man ser på förhållandena i hela riket under hela redogörelseåret, att de flesta olyckorna eller 20·4 % komma på lördagarna; i ordning efter de sistnämnda följa fredagarna med 14·4 %, torsdagarna med 13·4 %, onsdagarna med 13·3 %, söndagarna med 13·2 %, måndagarna med 12·7 % och tisdagarna med 12·6 %. Ordningsföljden mellan veckodagarna är för sommarhalvåret lördagar, söndagar, fredagar, onsdagar, måndagar, torsdagar och tisdagar samt för vinterhalvåret lördagar, fredagar, torsdagar, onsdagar, tisdagar, måndagar och söndagar. Lördagssiffran betecknar maximum för såväl landsbygden som städerna i fråga om både sommarhalvåret och vinterhalvåret. Minimum kommer i fråga om båda halvåren för städerna på söndagarna, medan det för landsbygden kommer på tisdagarna under sommarhalvåret och på måndagarna under vinterhalvåret.»

På åtskilliga ställen i texten förekomma uttalanden, vilka synas överraskande i en otvivelaktigt allvarligt menad publikation. Sålunda framhålles i kommentaren till texttabellen B i 1938 års berättelse, att dikeskörningarna varit mera sällsynta inom tätbebyggda samhällen än å andra platser. På ett annat ställe (sid. 6\*) påpekas, att olyckorna till relativt största delen inträffat på grusväg; procentalen för sådan väg äro, heter det, »så vitt angår landsbygden, mycket höga (i genomsnitt 73·6 %), medan de, så vitt angår städerna, i genomsnitt (10·7 %) högst betydligt understiga genomsnittstalen för gatsten (44·0 %) och asfaltbeläggning (42·9 %)». På ytterligare ett annat ställe (sid. 31\*) heter det ordgrant:

»Nära 97 % av hela antalet skadade vid motortrafikolyckor, som uteslutande tillskrivits fotgängares åtgärder, och mer än 91 % av hela antalet skadade vid motortrafikolyckor, som tillskrivits motorförarens personliga förhållanden eller körsätt i förening med fotgängares åtgärder, utgöras av fotgängare, vilka alltså, liksom velocipedåkarna, uppenbarligen oftast själva komma till skada genom egen ovarsamhet i trafiken.»

Det sålunda påpekade förhållandet, som för övrigt omnämnts jämväl i alla de tidigare berättelserna, sammanhänger uppenbarligen med den omständigheten, att en kollision mellan en bil och en fotgängare i regel medför skada för fotgängaren och mera sällan för bilens förare och passagerare.

Av mera betänklig art än de nu återgivna uttalandena är följande citat ur 1938 års berättelse (sid. 15\*), vilket i väsentligen oförändrad form återfinnes jämväl i de föregående berättelserna:

»Motorcyklisternas och lättviktsmotorcyklisternas bidrag till olycksfrekvensen äro ävenledes relativt små. — — — Påfallande lågt är relativa antalet fall av olyckor med motorfordon och järnvägståg.»

Statistiska centralbyrån har här fäst uppmärksamheten vid ett faktum av underordnad betydelse men samtidigt underlåtit att framhålla den viktiga omständigheten, att lättviktsmotorcyklar, andra motorcyklar och järnvägståg i själva verket spela en utomordentligt stor roll vid tillkomsten av dödsolyckor och andra *svåra* olyckor. De gjorda uttalandena ha sedermera återgivits i tidningar och tidskrifter och torde i icke ringa mån ha bidragit till att hos allmänheten väcka och underhålla felaktiga föreställningar i den fråga, som uttalandena voro avsedda att belysa.

## 2. Trafiksäkerhetsutredningens undersökningar 1939—1940.

**1939 års revision av olycksstatistiken.** Då jag i mars 1939 av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet erhöi uppdraget att inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande trafikolyckornas orsaker, blev min första åtgärd att — enligt vad som rekommenderats av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten — söka genomföra en omläggning av studiet av trafikolyckorna, om möjligt redan fr. o. m. kalenderåret 1939, och därvid avhjälpa de brister, som vidlådde den tidigare statistiken på området. Någon särskild framställning från min sida i berörda ämne erfordrades icke, enär frågan om en reform av förevarande statistik redan låg under Kungl. Maj:ts prövning. Till kommunikationsdepartementet hade nämligen från utrikesdepartementet för kännedom och den åtgärd, som för kommunikationsdepartementets del kunde ifrågakomma, överlämnats avskrift av en den 6 december 1937 dagtecknad skrivelse, vari generalsekretären hos Nationernas förbund hemställt, att svenska regeringen måtte i den mån så vore möjligt anordna statistiken rörande olyckor i vägtrafiken i enlighet med vissa rekommendationer och formulär, som innefattades i ett den 28 maj 1937 dagtecknat betänkande av en av förbundets rådgivande och tekniska kommission för samfärdsel- och transitfrågor tillsatt särskild kommitté. Vidare hade Svenska kommunaltekniska föreningen med skrivelse till Kungl. Maj:t den 1 juli 1938 överlämnat ett förslag till ändrad uppställning av den svenska trafikolycksfallsstatistiken, som utarbetats av en av denna förening tillsatt kommitté, varjämte föreningen hemställt, att berörda förslag måtte vinna beaktande vid den ändring av trafikolycksfallsstatistiken, som i anledning av Nationernas förbunds framställning förväntades komma att ske.

I samråd med chefen för Statistiska centralbyråns avdelning för rättsstatistik utarbetade jag under mars månad 1939 ett förslag till ny formulärblankett, varvid flera värdefulla uppslag hämtades från de båda nyss omnämnda framställningarna. Detta förslag delgavs under hand chefen för Statistiska centralbyrån, chefen för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Svenska

kommunaltekniska föreningen, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund. För att möjliggöra det nya formulärets användning redan från början av år 1939 utfärdade Statistiska centralbyrån den 11 april 1939 följande cirkulärskrivelse till samtliga chefer för polisdistrikt i riket:

»Fråga om ändrade bestämmelser rörande statistiken över vägtrafikolyckor är för närvarande beroende på prövning av Kungl. Maj:t, vars beslut i ärendet torde kunna förväntas under någon av de närmaste veckorna. Beslutet torde möjligen komma att erhålla sådan innebörd, att detsamma blir att tillämpa även å vägtrafikolyckor, som inträffat under den vid beslutets utfärdande gångna delen av innevarande kalenderår. Statistiska centralbyrån har velat bringa detta till Eder kännedom, för den händelse Ni kunde med anledning därav finna lämpligt uppskjuta utskrivningen av statistiska uppgifter rörande motortrafikolyckor under år 1939, intill dess Kungl. Maj:ts ifrågavarande beslut offentliggjorts.»

Av chefen för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämnades sedermera till kommunikationsdepartementet en av chefen för styrelsens vägtrafikbyrå upprättad promemoria, vari förslaget till ny formulärblankett avstyrktes.

Den 21 april 1939 utfärdade Kungl. Maj:t kungörelse (nr 144) angående statistiska uppgifter om vägtrafikolyckor. Genom brev till Statistiska centralbyrån samma dag fastställde Kungl. Maj:t även formulär till uppgift om vägtrafikolycka ävensom anvisningar för ifyllande av berörda formulär. I kungörelsen, som utkom från trycket den 5 maj 1939 och trädde i kraft på följande dag, föreskrevs att uppgifter enligt kungörelsen skulle lämnas jämväl angående vägtrafikolyckor, som inträffat under den vid kungörelsens ikraftträdande förflutna delen av år 1939, även om uppgifter därom redan lämnats enligt den förut gällande kungörelsen.

I cirkulärskrivelse till polischeferna den 9 maj 1939 lämnade Statistiska centralbyrån sedermera erforderliga meddelanden angående de nya bestämmelserna rörande rapportering av trafikolyckor. Samtidigt hemställde centralbyrån, att därest det skulle visa sig ogörligt att inom föreskriven tid, d. v. s. inom utgången av maj månad, medhinna att fullgöra uppgiftsskyldigheten för årets första kvartal, meddelande måtte lämnas, när uppgifterna för nämnda kvartal senast vore att införfänta. Tack vare polischefernas intresserade medverkan inrapporterades sedermera samtliga under första kvartalet 1939 inträffade vägtrafikolyckor på den nya uppgiftsblanketten, utan att större förseningar därvid förekommo.

**Den nya uppgiftsblanketten.** Det nya formuläret (se bilaga 1) utgör ett försök att med stöd av de erfarenheter, som vunnits vid studiet av de äldre rapporterna, åstadkomma ett mångsidigare och mera användbart primärmaterial. Formuläret skiljer sig från det föregående bl. a. i följande avseenden.

1) Uppgift skall lämnas icke blott beträffande olyckor, som inträffat vid trafik med motorfordon, utan angående *alla vägtrafikolyckor*, som föranlett polisundersökning. Härigenom komma uppgifterna i fortsättningen att omfatta

bl. a. även följande grupper av olyckor, vilka tidigare icke redovisats: kollisioner mellan järnvägståg och spårvagn å ena sidan samt hästfordon, cyklister och fotgängare å den andra, kollisioner mellan två eller flera cyklister samt mellan cyklister och fotgängare, kullkörningar och dikeskörningar av cyklister o. s. v.

2) *Platsen för olyckan* skall enligt de till formuläret hörande anvisningarna (bilaga 2) angivas så noggrant, att den med ledning av de lämnade uppgifterna kan utmärkas på generalstabskarta respektive stadskarta (t. ex. »landsvägen Stockholm—Södertälje omkring 230 meter väster om avtalsvägen till Salems kyrka», »Drottninggatan framför huset nr 21», »korsningen av Kungsgatan och Storgatan»). Härigenom möjliggöres en exakt lokalisering av olycksplatsen, vilken utgör en nödvändig förutsättning för en planerad inventering av särskilt trafikfarliga ställen (jfr nedan sid. 51).

3) Beträffande alla i olyckan *delaktiga fordonsförare* skall uppgift lämnas å ålder och yrke samt, i förekommande fall, år då körkort och trafik kort utfärdats. Uppgifter om motorfordonsförarens födelseår och födelsedag samt år och dag för utfärdande av körkort hade tidigare (fr. o. m. år 1937) lämnats under »Anmärkningar» på den äldre formulärblanketten, sedan 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten till Statistiska centralbyrån framfört förslag i sådant hänseende.

4) I fråga om uppkomna *egendomsskador* skall numera icke blott lämnas uppgift, huruvida sådan skada uppkommit »å fordon» utan även angivas, vilket eller vilka av de i olyckan delaktiga fordonen som skadats.

5) Beträffande *skadade trafikanter* skall i fortsättningen alltid angivas, med vilket av de i olyckan delaktiga fordonen de färdats. Härigenom blir det för första gången möjligt att få en tillförlitlig statistik rörande de skadade personernas fördelning på olika trafikantgrupper, medan tidigare, såsom redan omnämnts, exempelvis alla motorfordonsförare redovisats i en och samma grupp.

6) Under rubriken »*Rättsliga åtgärder*» skall numera angivas icke blott, såsom tidigare varit fallet, huruvida åtal anhängiggjorts och blodprov tagits utan även vilken eller vilka av de delaktiga trafikanterna, som åtalats eller underkastats blodprovsundersökning. Det omfattande material, som härigenom erhålles, synes komma att bliva av stort värde vid en förestående revision av straffbestämmelserna i vägtrafikstadgan.

7) Den viktigaste nyheten i rapportformuläret torde vara, att i fortsättningen obligatoriskt skall lämnas en redogörelse för *olyckans förlopp*. Denna redogörelse skall — i enlighet med ett av Svenska kommunaltekniska föreningen först framställt förslag — belysas med en *skiss över olycksplatsen*. Å skissen skola alla i olyckan delaktiga trafikelement (fordon, fotgängare o. s. v.) angivas medelst lämpliga beteckningar och deras väg närmast före olyckan markeras. Dessutom skola, i den mån detta kan tjäna till belysande av olyckan, även angivas förefintliga gång- eller cykelbanor, övergångsställen för fotgängare, refuger, spårvagns- eller busshållplatser, byggnader invid vägen

(t. ex. skola, bensinstation, biograf), stillastående fordon, som skymt sikten, o. s. v. I fråga om gator skola namnen utsättas, och i fråga om vägar skall angivas vart de leda.

8) Uppgifterna om olyckans orsaker och »huvudorsak» ha i det nya formuläret helt slopats. I stället upptager detta — utom den redan nämnda redogörelsen för olyckans förlopp — en objektiv framställning av *omständigheterna vid olyckan*. Under denna rubrik skola uppgifter lämnas i följande hänseenden:

a) *Ljusförhållanden*, t. ex. dagsljus, halvdager, mörker utan vägbelysning, mörker med otillfredsställande vägbelysning, mörker med god vägbelysning.

b) *Väderleksförhållanden* (i förekommande fall) t. ex. storm, dimma, regn, hagel, snöfall eller snöyra.

c) *Vägförhållanden*. Här skall alltid angivas, huruvida körbanan är avsedd för dubbelriktad eller enkelriktad trafik, körbanans bredd i meter, körbanans beläggning (grusväg, gatsten, cementbetong, asfaltbeläggning o. s. v.) samt huruvida vägbanan vid olyckstillfället var torr, våt, isbelagd eller snöbelagd. Därjämte skola i förekommande fall angivas de särskilda omständigheter beträffande vägens sträckning eller beskaffenhet, som kunna vara av intresse, t. ex. förefintligheten av kurva, vägkorsning, gatukorsning, järnvägs korsning, brant backe, backkrön, skynd sikt, huruvida vägbanan vid olyckstillfället var slirig eller spårig eller om sand, grus eller stenar förekommo på vägen, om svaga vägkanter förefunnos, om vägarbete pågick o. s. v. I fråga om järnvägs korsning skall angivas, huruvida densamma var försedd med säkerhetsanordningar såsom bevakade grindar, bevakade bommar, blinkljussignaler eller ringklockor, samt om kryssmärken eller förvarningsmärken funnos.

d) *Särskilda omständigheter beträffande delaktiga fordon*. Under denna rubrik skola i förekommande fall för de olika fordon, som varit delaktiga i olyckan, införas uppgifter angående fel å bromsar, styrinrättning eller belysningsanordningar samt angående punktering, imma eller frost å vindruta o. s. v.

e) *Särskilda omständigheter beträffande delaktiga trafikanter*. Här skola i förekommande fall uppgifter lämnas dels angående trafikanternas *personliga förhållanden* (t. ex. ovan, drucken eller eljest påverkad av starka drycker, sjuk, uttröttad eller behäftad med kroppsligt eller själsligt lyte) och dels angående trafikanternas *uppträdande i trafiken* (t. ex. särskilt hög hastighet eller underlåtenhet att giva tecken vid kursändring, att giva eller besvara signal vid omkörning, att verkställa avbländning vid möte o. s. v.).

9) Under en särskild punkt (nr 12) å den nya uppgiftsblanketten ha polischeferna erhållit tillfälle att i förekommande fall framställa *förslag till åtgärder* till förebyggande av nya olyckor på samma plats eller av liknande art. I anvisningarna påpekas att ifyllandet av denna punkt icke är obligatoriskt. Till förtydligande av syftet med ifrågavarande punkt angives, att förslag kan avse t. ex. större eller mindre vägförbättringar (beträffande sikt, skevning av kurvor eller dylikt), uppsättande av varningsmärke, ändrad

trafikreglering på viss plats, meddelande av föreskrift om belyningsanordningar å hästfordon o. s. v. Tillika framhålles, att samråd bör i erforderlig omfattning äga rum med vederbörande vägingenjör, ordförande i vägstyrelse eller vägmästare eller, beträffande gata eller väg i stad, med vederbörande kommunala tjänsteman.

**Olycksrapporternas insamlande.** Enligt kungl. kungörelsen den 21 april 1939 åligger det polischefen i vart och ett av rikets polisdistrikt att med användande av den fastställda blanketten till Statistiska centralbyrån lämna uppgift i de avseenden, som i blanketten angivas, rörande sådana vägtrafikolyckor inom distriktet, vilka föranlett polisundersökning.

Genom denna bestämmelse, som väsentligen överensstämmer med föreskrifterna i 1934 och 1935 års kungörelser i ämnet, har uppgiftsskyldigheten ålagts dels polischeferna i rikets städer (till antalet 116 år 1939 och 117 fr. o. m. år 1940), d. v. s. vederbörande borgmästare, polismästare, kommunalborgmästare eller ordförande i stadsstyrelse, och dels vederbörande landsfiskaler (till antalet nära 500), i deras egenskap av chefer för landsbygdens närmare 1 800 polisdistrikt. Uppgifterna undertecknas av polischeferna och avgivas på deras ansvar, men själva ifyllandet av blanketterna torde i stor utsträckning verkställas av underordnad polispersonal, i städerna exempelvis av personal inom de olika vakt-distrikten eller inom en särskilt upprättad trafikavdelning och på landsbygden av fjärdingsmännen.

Genom detta system, som tillkommit och utvecklats under Statistiska centralbyråns ledning under åren 1935—1938, har det blivit möjligt att utan skapande av en ny, dyrbar organisation insamla det väldiga uppgiftsmaterialet.

**Möjligheten av en snabbare rapportering.** I kungörelsen stadgas, att uppgifterna skola avlämnas kvartalsvis inom två månader efter varje kvartals utgång. Frågan om åstadkommande av en snabbare rapportering av trafikolyckorna torde vara förtjänt av övervägande.

I detta hänseende synes det först och främst sannolikt, att rapporteringen med fördel skulle kunna omläggas så, att den, med bibehållande av tidsfristen två månader, skedde icke kvartalsvis utan *månadsvis*. Det nuvarande systemet innebär, att exempelvis uppgifterna för januari och februari månader, även om de äro fullt färdiga att avlämnas, likväl icke insändas förrän även uppgifterna för mars månad äro klara till avlämnande. Detta torde i regel bliva fallet först vid slutet av den medgivna fristen av två månader efter kvartalets utgång eller med andra ord omkring den 1 juni. De uppgifter, som avse januari och februari månader, komma på detta sätt att insändas icke två utan fyra respektive tre månader efter utgången av vederbörande månad.

Anmärkas må, att i Danmark uppgifterna på nu angivna sätt avlämnas månadsvis inom viss frist efter varje månads utgång. I Tyskland sker rapporteringen av trafikolyckor synnerligen snabbt, i det att rapport skall avgivas i regel inom tre dagar och senast inom åtta dagar efter det olyckan inträffat

eller blivit bekant. Dessutom skall redan inom 24 timmar efter olycksfallet insändas en preliminär rapport, som endast upptager antalet dödade och skadade personer samt är avsedd att ligga till grund för den s. k. snabbstatistiken. Denna preliminära rapport insändes på ett särskilt formulär, upptaget på ett brevkort.

Tänkbart är, att i samband med övergång från rapportering per kvartal till rapportering per månad även den föreskrivna *tidsfristen* skulle kunna förkortas. För att erhålla en föreställning om möjligheterna i detta hänseende har jag hos vederbörande avdelning inom överståthållarämbetet begärt utredning rörande den tid, som i allmänhet förflyter från det en trafikolycka inträffat till dess polisrapport i ärendet inkommer. En undersökning härom har sedermera verkställts beträffande samtliga olyckor, om vilka rapport inkommit under tiden 4—26 april 1940, uppgående till ett antal av 116. Av dessa olyckor rapporterades

27 olyckor inom	$\frac{1}{2}$	månad	efter olyckan,
46 »	»	$\frac{1}{2}$ —1	» » » ,
24 »	»	1 — $\frac{1}{2}$	» » » ,
8 »	»	$1\frac{1}{2}$ —2	månader » » ,
4 »	»	2 —3	» » » ,
4 »	»	3 —4	» » » ,
3 »	»	4 —5	» » » .

Annorlunda uttryckt innebära de anförda siffrorna, att rapporter inkommit beträffande

27 olyckor inom	$\frac{1}{2}$ månad	efter olyckan,
73 »	»	1 » » » ,
97 »	»	$1\frac{1}{2}$ » » » ,
105 »	»	2 månader » » ,
109 »	»	3 » » » ,
113 »	»	4 » » » ,
116 »	»	5 » » » .

Av de 116 olyckorna hade sålunda 73 olyckor, d. v. s. 63 procent rapporterats inom 1 månad efter olyckans inträffande och 97 olyckor eller 84 procent inom  $1\frac{1}{2}$  månad. Att döma av dessa siffror skulle tiden för insändandet av de statistiska uppgifterna lämpligen kunna bestämmas till normalt  $1\frac{1}{2}$  månad efter utgången av varje kalendermånad, med skyldighet för polischeferna att snarast möjligt därefter insända uppgift rörande de ytterligare olyckor, som inträffat under kalendermånaden i fråga.

Anmärkas må emellertid, att den gjorda stickprovsundersökningen avser endast Stockholms stad och allenast en tid av tre veckor under en viss månad. Ytterligare undersökningar, avseende andra årstider och andra orter, jämväl på landsbygden, böra verkställas innan bestämd ståndpunkt tages till frågan om förkortning av tiden för de statistiska uppgifternas insändande.

**Granskning och komplettering av inkomna uppgifter.** Trafiksäkerhetsutredningens arbete med inkomna uppgifter rörande vägtrafikolyckor under år 1939 tog sin början under oktober månad nämnda år. Vid denna tidpunkt hade uppgifterna för årets båda första kvartal till övervägande del inkommit. Materialet omfattade i runt tal 9 000 uppgifter, därav 2 000 från Stockholms stad, 3 000 från övriga städer och 4 000 från landsbygden.

Uppgifterna hade i enlighet med gällande bestämmelser insänts till Statistiska centralbyrån. Efter överenskommelse mellan centralbyrån och Trafiksäkerhetsutredningen överlämnades uppgifterna — sedan en preliminär kvartalsstatistik upprättats inom centralbyrån — till Trafiksäkerhetsutredningen. Inom utredningen underkastades uppgifterna till en början en förgranskning genom för ändamålet anställd kvinnlig personal. Vid denna förgranskning genomgicks varje blankett i sin helhet, varvid särskilt tillsågs, att noggrann uppgift om platsen för olyckan lämnats samt att skiss ej saknades. I samband härmed överfördes alla på blanketten upptagna uppgifter av statistisk betydelse på ett av Trafiksäkerhetsutredningen upprättat räknekort (en »kartolin»). Dessa kartoliner ha sedan använts vid utarbetandet av den rena sifferstatistiken. Vid förgranskningen anmärktes vidare på blanketten de punkter, som befunnos ofullständiga eller ansågos eljest vara i behov av sakkunnig specialgranskning. En del av det förberedande granskningsarbetet verkställdes på enahanda sätt av kvinnlig personal, anställd hos Statistiska centralbyrån. Beträffande grunderna för granskningsarbetet ägde samråd vid upprepade tillfällen rum mellan Trafiksäkerhetsutredningen och chefen för centralbyråns avdelning för rättsstatistik.

Sedan förgranskningen avslutats, genomgick jag samtliga uppgifter, studerade redogörelser och skisser, kompletterade med tillhjälp av dessa åtskilliga ofullständiga detaljer samt gjorde anteckning å blanketterna om den komplettering, som ytterligare erfordrades, eller uppsatte särskilda skrivelser till vederbörande polischefer med begäran om upplysningar i ett eller annat avseende.

Blanketterna återsändes därefter, i den mån de befunnits vara i behov av komplettering, genom förmedling av Statistiska centralbyrån till polischeferna, varvid centralbyrån i en medföljande cirkulärskrivelse begärde, att kompletterande uppgifter måtte insändas inom loppet av en angiven kort tidsfrist. Vid återkomsten från polischeferna överlämnades materialet ånyo till Trafiksäkerhetsutredningen för bearbetning.

Vid granskningen av de inkomna rapporterna blev det omedelbart tydligt, att åtskilliga polischefer, framför allt på landsbygden, icke helt uppfattat innebörden av den omläggning av rapportsystemet, som genom den nya formulärblankettens godkännande ägt rum. Ett mycket stort antal uppgifter saknade sålunda skisser och därmed det viktigaste hjälpmedlet för ett verkligt givande studium av olyckan. Jämväl den obligatoriska redogörelsen för olyckans förlopp lämnade i många fall åtskilligt övrigt att önska. Uppgifterna



om platsen för olyckan voro vidare synnerligen ofta så ofullständiga, att en exakt lokalisering icke kunde ske.

Med anledning härav måste till en början ett mycket stort antal blanketter återsändas till polischeferna för komplettering. För landsbygdens vidkommande återsändes sålunda icke mindre än 65 procent av uppgifterna för första och andra kvartalen 1939. Bland de län, från vilka jämförelsevis fullständiga uppgifter inkommit, må nämnas Stockholms, Uppsala, Malmöhus, Väster-norrlands, Jämtlands och Norrbottens län. Av uppgifterna från vissa andra län åter måste över 80 procent av de inkomna uppgifterna återsändas för komplettering.

**Åtgärder för förbättring av uppgiftsmaterialets kvalitet.** Vid övervägandet av dessa brister i uppgiftsmaterialet, vilka syntes kunna äventyra hela syftet med den verkställda omlagningen, ansåg jag nödvändigt att vidtaga särskilda åtgärder för att åstadkomma en kvalitativ förbättring av materialet i fråga. Jag utsände därför i slutet av oktober månad 1939 till varje landsfiskal en av Trafiksäkerhetsutredningen undertecknad cirkulärskrivelse av följande innehåll:

»De uppgifter om vägtrafikolyckor, som av cheferna för rikets polisdistrikt avlämnas till Statistiska centralbyrån, bliva numera föremål för ingående bearbetning jämväl inom den av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet tillkallade Trafiksäkerhetsutredningen.

För ifrågavarande bearbetning är det av stor betydelse, att även de delar av uppgiftsformuläret, som icke hänföra sig till den rent siffermässiga statistiken, bliva sakkunnigt och omsorgsfullt ifyllda. Detta gäller bl. a. punkten 2 i formuläret. De där lämnade uppgifterna om platsen för olyckan äro avsedda att utnyttjas vid en av Trafiksäkerhetsutredningen igångsatt inventering av särskilt trafikfarliga ställen på vägarna ('trafikfällor'). Punkterna 9 och 10 i formuläret kunna, rätt ifyllda, giva en synnerligen god bild av omständigheterna vid trafikolyckornas tillkomst och därmed lämna ett värdefullt material för den undervisning och uppfostran av olika trafikantgrupper, som utgör ett viktigt led i arbetet för ökad trafiksäkerhet. Synnerligen önskvärt är även, att uppgiftslämnarna ställa sin erfarenhet till förfogande genom att under punkten 12 framlägga förslag till praktiska åtgärder för beredande av ökad trafiksäkerhet.

Då resultatet av Trafiksäkerhetsutredningens arbete är i hög grad beroende av uppgiftslämnarnas intresserade medverkan, har Trafiksäkerhetsutredningen ansett önskvärt, att de polismän, som ha att taga befattning med ifyllandet av uppgiftsformulären, erhålla en allmän orientering rörande trafiksäkerhetsproblemet samt om utredningens syfte och arbetsmetoder. För detta ändamål har Trafiksäkerhetsutredningen, efter medgivande av statsrådet Forslund, beslutat tillställa polispersonalen inom samtliga landsfiskalsdistrikt i riket erforderligt antal exemplar av en broschyr, betitlad 'Landsvägens trafiksäkerhetsproblem' och innehållande två av statsrådet hållna radioföredrag, vari bl. a. lämnas en redogörelse för de synpunkter och riktlinjer, som äro vägledande för Trafiksäkerhetsutredningens arbete.

Med anledning härav får Trafiksäkerhetsutredningen till Eder översända ett antal exemplar av nämnda broschyr, under hemställan, att Ni ville för egen

räkning behålla ett exemplar därav samt benäget ombesörja, att övriga exemplar tillställas den Eder underordnade polispersonalen.»

Den i cirkulärskrivelsen åberopade broschyren, statsrådet Forslunds under sommaren 1938 hållna radioföredrag i trafiksäkerhetsfrågan, översändes samtidigt i sammanlagt omkring 2 300 exemplar. Om den vidtagna åtgärden lämnades meddelande till vederbörande länsstyrelser.

Senare utsändes till landsfiskalerna i samma antal exemplar ett »prov på lämpligt utförd skiss», hämtat från en av landsfiskalen i Karlsborgs distrikt insänd uppgift och likaledes avsett för utdelning till hela den med uppgiftsblanketterna ifyllande sysselsatta polispersonalen. Utsändandet av detta prov verkställdes genom förmedling av Statistiska centralbyrån.

De inkomna uppgifterna ha sedermera för varje kvartal uppvisat en stadigt fortgående förbättring. Hos polismyndigheterna i alla delar av landet har ett livligt intresse för den nya rapporteringen framträtt, vilket varit så mycket mera glädjande, som de av kriget föranledda svårigheterna medfört en kraftig ökning av nämnda myndigheters redan förut dryga arbetsböroda. Särskilt må nämnas, att polischeferna i oväntat stor omfattning underkastat sig besväret att samtidigt med rapporteringen av en olycka framlägga förslag till åtgärder till förebyggande av nya olyckor på samma plats eller av liknande art, oaktat i anvisningarna påpekats, att lämnandet av dylika förslag icke vore obligatoriskt. Ett urval av ifrågavarande förslag skall återgivnas i det följande (se nedan sid. 44—51).

Några prov på skisser och redogörelser, hämtade ur de inkomna uppgifterna, lämnas å sid. 25 och 26.

**Tabellbearbetningen.** Så snart uppgifterna rörande de trafikolyckor, som inträffat under de båda första kvartalen 1939, förelågo i komplett skick, tog bearbetningen av dessa uppgifter sin början. Denna bearbetning omfattar dels en övervägande formell undersökning av materialet, resulterande i upprättandet av statistiska tabeller, och dels en på direkt studium av själva uppgifterna med därtill hörande skisser och redogörelser grundad »realbearbetning».

Den egentliga tabellbearbetningen motsvarar i stort sett den bearbetning, som under tidigare år ägt rum inom Statistiska centralbyrån, ehuru väsentliga förändringar vidtagits i syfte att bättre utnyttja det rika materialet. Vid den inom Trafiksäkerhetsutredningen verkställda tabellbearbetningen upprättades till en början genom handsortering och räkning av de förut omnämnda kartolinerna ett antal stora arbetstabeller, vilka sedan på ett bekvämt och arbetsbesparande sätt kunde användas vid huvudtabellernas uträknande. För varje månad upprättades tre särskilda arbetstabeller, nämligen en för Stockholms stad, en för övriga städer och en för landsbygden. I arbetstabellerna angavs för varje kombination av trafikelement, t. ex. yrkesmässig personbil — lättviktsmotorcykel, cyklist — fotgängare o. s. v., ett flertal olika uppgifter, nämligen

1) *antalet inträffade olyckor* med dödlig utgång, med annan svår personskada, med lindrig personskada, utan personskada men med större egendomsskada, utan personskada men med mindre egendomsskada samt utan vare sig personskada eller egendomsskada;

2) *antalet delaktiga trafik-element*;

3) *antalet skadade fordon m. m.* (d. v. s. fordon, djur och föremål); samt

4) *antalet skadade personer*, fördelade på dödade, svårt skadade och lindrigt skadade.

Ur arbetstabellerna uträknades sedan särskilda huvudtabeller, vilka för varje månad angåvo antalet olyckor med olika påföljd, antalet delaktiga trafik-element av olika slag, antalet skadade fordon av olika slag jämte antalet skadade djur och föremål samt antalet dödade, svårt och lindrigt skadade personer av olika trafikantkategorier.

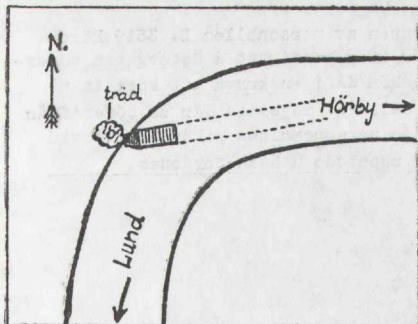
Dessa månadstabeller äro avsedda att färdigställas allt eftersom primärmaterialiet för vederbörande månad föreligger i komplett skick. Genom en dylik successiv bearbetning torde det i regel bliva möjligt att framlägga berättelsen över ett visst kalenderårs olyckor redan i början av påföljande år, troligen under april månad. Såsom förut omnämnts ha Statistiska centralbyråns årsberättelser i ämnet i regel icke blivit tillgängliga i tryck förrän i februari månad *andra* året efter det i berättelsen avsedda året.

Inom Trafiksäkerhetsutredningen påbörjades dessutom åtskilliga andra statistiska undersökningar, bl. a. beträffande olyckornas fördelning på olika årstider, veckor, veckodagar och klockslag, allt för de särskilda slagen av fordon, vidare åldersgrupperingen inom olika trafikantkategorier, t. ex. fotgängare och cyklister (jfr nedan sid. 29, 130 och 137), delaktiga motorförarens »körkortsålder», delaktiga fordons hemort (enligt registreringsmärkets länsbokstav) o. s. v.

**Sifferstatistikens åskådliggörande genom diagram.** De resultat, som framgå ur den nu omnämnda tabellbearbetningen av olycksrapporterna, kunna i stor utsträckning även åskådliggöras grafiskt i form av kurvor och diagram. Å sid. 28 och 29 återgivnas såsom prov några inom Trafiksäkerhetsutredningen upprättade diagram, avsedda att belysa fördelarna av detta framställningssätt.

**Realbearbetningen.** Tack vare tillkomsten av det nya uppgiftsformuläret blir det i fortsättningen möjligt att vid sidan av den egentliga tabellbearbetningen verkställa även en ingående realbearbetning av olycksrapporterna. Med ledning av de å blanketterna lämnade redogörelserna och skisserna komma särskilda undersökningar att verkställas rörande ett antal olika typer av olyckor, såsom dikeskörningar, kollisioner mellan fordon vid vanligt möte, vid omkörning och vid korsande möte, olyckor vid järnvägs korsningar, påkörningar av fotgängare vid dagsljus och i mörker, olyckor i samband med uppkommande fel å fordon, t. ex. punktering, gaffelbrott o. s. v. I samband härmed komma korta men fullständiga referat att utarbetas rörande vissa typiska

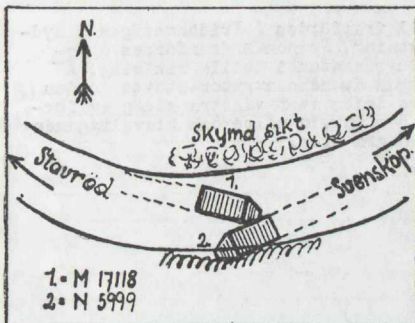
Skiss över olycksplatsen:



Kortfattad redogörelse för olyckans förlopp:

Bilföraren hade på grund av regn-  
dis och nerstänkt vindruta icke i tid  
observerat kurvan. Vid företagen broms-  
ning hade bilen sladdat och den genom  
regn hala vägbanan, varvid föraren  
förlorat herraväldet över bilen och  
påkört ett träd vid högra sidan av  
vägen i färdriktningen räknat.

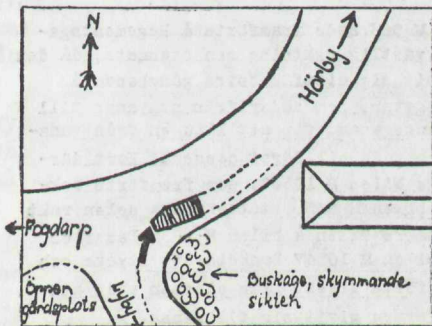
Skiss över olycksplatsen:



Kortfattad redogörelse för olyckans förlopp:

Fordonen möttes i en kurva med skymd  
sikt. Föraren av fordon nr 1 höll en med  
hänsyn till förefintliga förhållanden för  
hög hastighet och förmådde ej hålla bilen  
kvar invid sin vänstra väggkant i färdrikt-  
ningen räknat utan påkörde den mätande  
lastbilens bakre del. Å båda bilarna upp-  
stodo mindre skador. Fordon nr 2 var i kol-  
lisionsögonblicket med främre delen nästan  
utanför vägbanan.

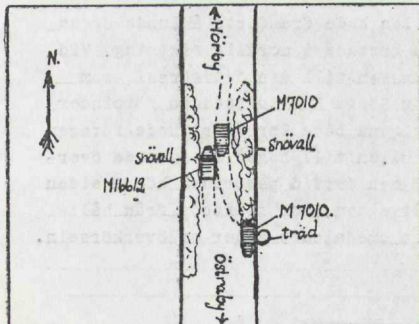
Skiss över olycksplatsen:



Kortfattad redogörelse för olyckans förlopp:

Lättviktsmotorcyklisten körde ut å  
huvudleden utan att taga tillbörlig hänsyn  
till den å nämnda väg kommande trafiken.  
På grund av skymd sikt iakttog han icke  
den från Hörbyhållet kommande personbi-  
len utan påkörde denna, varvid såväl han  
själv som motorcykeln och bilen skadades.

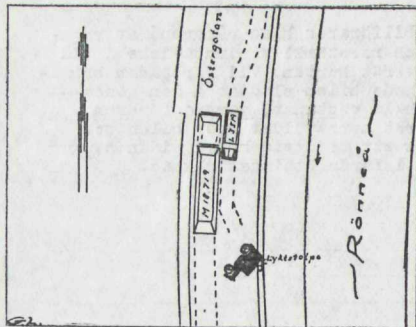
Skiss över olycksplatsen:



Kortfattad redogörelse för olyckans förlopp:

De båda bilarna möttes å en vägsträcka,  
där vid vägganterna liggande snövällar  
omöjliggjorde förbikörning. Ingen av  
bilarna kunde stanna på grund av den  
hala vägbanan utan en kollision in-  
träffade, därvid båda fordonen erhöilo  
betydande skador.

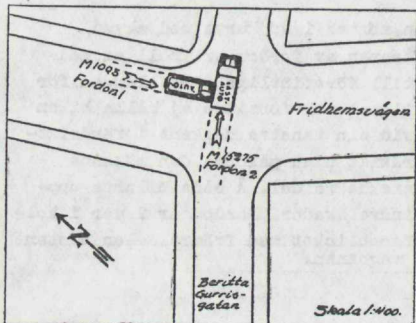
Skiss över olycksplatsen:



Kortfattad redogörelse för olyckans förlopp:

Föraren av personbilen L. 3519 körde med för stor hastighet å Östergatan söderut och kom då i en kurva att köra in på högra delen av vägbanan där en söderifrån kommande personomnibus påkördes, varvid skador uppstodo å båda fordonen.

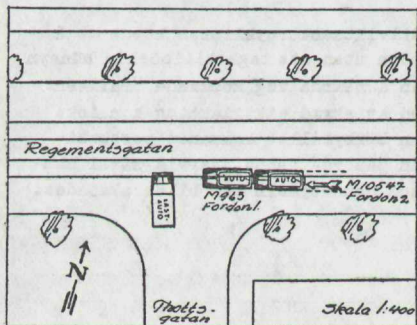
Skiss över olycksplatsen:



Kortfattad redogörelse för olyckans förlopp:

Fordon 1 framfördes å Fridhemsvägen i sydlig riktning. Fordon 2 framfördes å Beritta Gurrisgatan i östlig riktning. Å korsningen av nämnda gator stötte fordon 1 framre delen emot vänstra sidan av fordon 2, som därvid valte och blev liggande på sin högra sida.

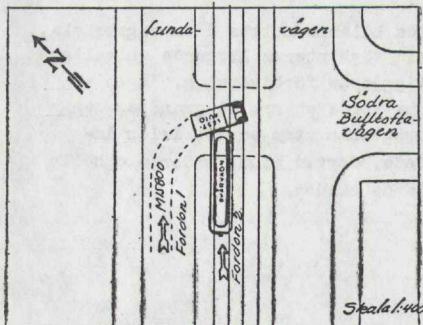
Skiss över olycksplatsen:



Kortfattad redogörelse för olyckans förlopp:

Bilen M 963 hade framförts å Regementsgatan i västlig riktning men stannats då den befunnit sig mittför östra gångbanan å Thotts-gatan som söderifrån utmynnar till Regementsgatan, för att låta en från vänster kommande bil först passera. Kort därpå hade bilen M 10547 som framförts bak efter bilen M 963, stött framre delen rakt emot bakre delen å bilen M 963. Därefter hade bilen M 10547 backats ett stycke och sedan förts direkt från platsen utan att dess förare givit sig tillkänna.

Skiss över olycksplatsen:



Kortfattad redogörelse för olyckans förlopp:

Lastbilen hade framförts å Lundavägens västra körbanan i nordlig riktning. Vid framkomsten till den överkörsel, som mittför Södra Bulltoftavägen förbinder Lundavägens båda körbanor, hade föraren styrt bilen till höger in å sagda överkörsel men därvid påkörts å högra sidan av spårvagnen, som startats från hållplatsen omedelbart söder om överkörseln.

eller eljest betydelsefulla olyckor, bl. a. rörande samtliga inträffade dödsolyckor. Några exempel på dylika referat lämnas här nedan.

1) Chauffören N., 28 år, framförde torsdagen den 26 januari kl. 1 på natten (vid mörker) en 5 tons yrkesmässig lastbil på rikshuvudvägen Strömsnäsbruk—Markaryd, Kronobergs län. N., som var uttröttad, slumrade antagligen till för ett ögonblick. Bilen gick med hög hastighet över vägen och ned i högra diket, där den efter ett 40-tal meters färd kolliderade med ett skydds-räcke. Detta slets bort på en sträcka av 14 meter, varvid fyra stenstolpar vältes omkull. Bilen slog därefter runt ett helt varv och blev stående på hjulen. N. skadades till döds av skyddsräckets järnrör, som trängde in i bilen.

2) Skärsliparen A., 55 år, färdades fredagen den 3 februari kl. 20.40 (vid månsken) med lättviktsmotorcykel på Finspångsvägen inom Norrköpings stads område. Vägbanan var belagd med asfalt, som mot kanterna täcktes av ett grusat islager. A., som var spritpåverkad (2·2 promille), framförde sitt fordon på högra delen av vägen. Då A. mötte en lastbil, kolliderade fordonen, varvid A. skadades till döds.

3) Chauffören A., 34 år, framförde måndagen den 13 februari kl. 14 en lastbil på länshuvudvägen Sala—Tärnsjö, Västmanlands län. Vägen var 5 meter bred och vid tillfället isbelagd och slirig. I en vänsterkurva med skymd sikt mötte A. en annan lastbil. Vid mötet råkade den av A. förda bilen i sladdning och kolliderade med den andra bilen, varvid A. skadades till döds.

4) En 21-årig köpman framförde tisdagen den 4 april kl. 23.05 (under mörker med tänd gatubelysning) en personbil på Östra Strandgatan i Jönköping, som löper utmed en till vänster därom belägen kaj. Snöblandat regn föll. På grund av mörkret och regnet observerade föraren icke, att gatan svängde åt höger, utan körde rakt fram över kajen och ned i kanalen. De båda passagerarna i bilen, en 52-årig handelsresande A. och en 22-årig fröken J., drunknade. Ett skyddsräcke har sedermera uppsatts utmed kajen.

5) Arrendatorn B., 60 år, färdades torsdagen den 6 april kl. 16.30 med cykel på landsvägen Torup—Slättåkra, Hallands län. I en brant backe, där vägbanan var täckt med lös sand, körde B. omkull, varvid han skadade huvudet så svårt, att han avled.

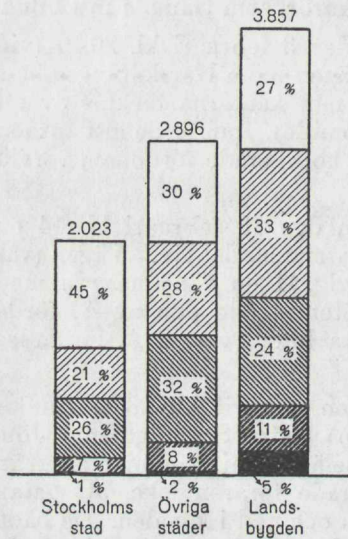
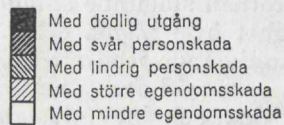
6) Lantarbetaren B., 23 år, färdades torsdagen den 20 april kl. 13.30 med lättviktsmotorcykel på länshuvudvägen Grödinge—Sorunda, Stockholms län. Stänkskärmen på framhjulet lossnade och föll ned på hjulet, så att detta låste sig och fordonet gick omkull. B. slog därvid huvudet i vägbanan och skadades till döds.

7) En 30-årig sågverksarbetare framförde torsdagen den 27 april kl. 19.40 (i skymningen) en personbil på rikshuvudvägen Valdemarsvik—Ringarum, Östergötlands län (huvudled). Vägen var 11 meter bred. I en korsning med skymd sikt mötte han en lättviktsmotorcyklist, 39-årig jordbruksarbetaren C., vilken kom ut från en mindre väg till vänster och svängde in på rikshuvudvägen för att fortsätta åt höger. Fordonen kolliderade, och C. blev därvid så svårt skadad, att han påföljande dag avled.

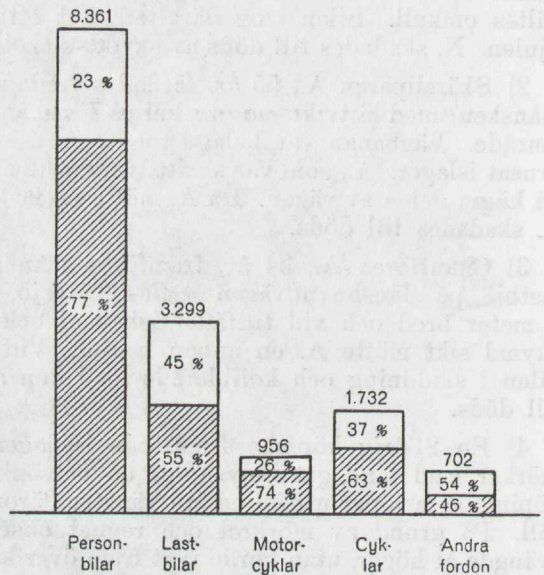
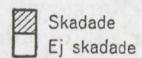
8) Jordbruksarbetaren N., 17 år, färdades måndagen den 29 maj (annandag pingst) kl. 15 med lättviktsmotorcykel på landsvägen Sevala—Tortuna, Västmanlands län. I en dåligt skevad högerkurva gick fordonet av vägen och in

Januari - juni 1939.

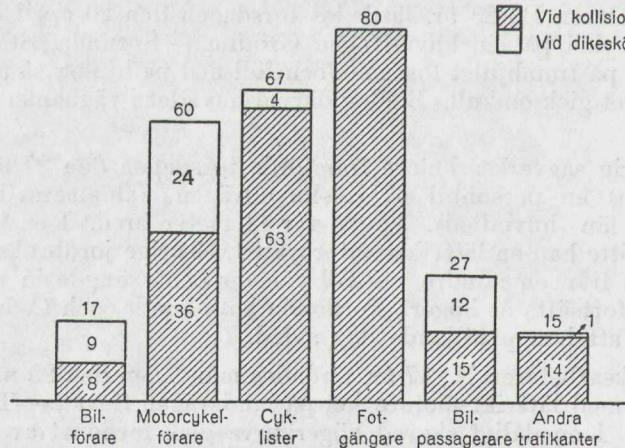
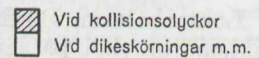
## I. Antal olyckor.



## II. Antal delaktiga fordon.



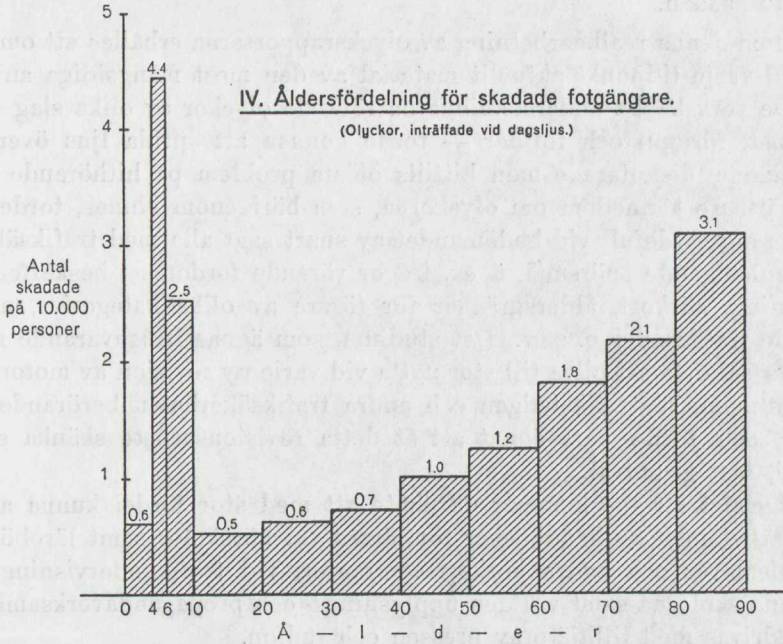
## III. Antal dödade trafikanter.



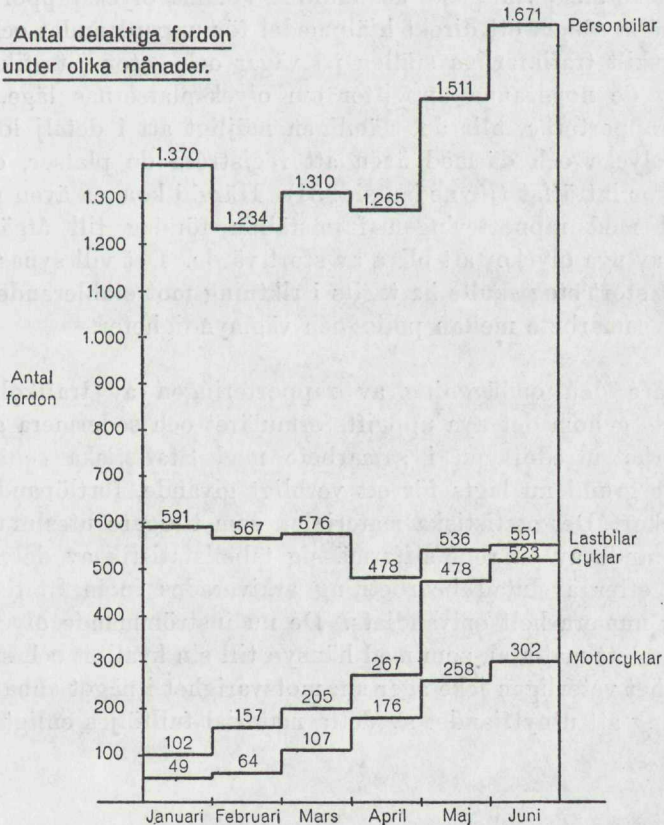
Januari - juni 1939.

## IV. Åldersfördelning för skadade fotgängare.

(Olyckor, inträffade vid dagsljus.)



## V. Antal delaktiga fordon under olika månader.





i ett stenröse till vänster därom. N. slog huvudet i en sten och avled till följd av skadan.

Genom denna realbearbetning av olycksrapporterna erhålles ett omfattande och vid varje tidpunkt aktuellt material av den mest mångsidiga användbarhet. De verkställda undersökningarna rörande olyckor av olika slag — deras tillkomst, förlopp och följder — torde komma att sprida ljus över en hel serie länge diskuterade men hittills olösta problem på hithörande område. Den närmare kännedom om olyckorna, som härigenom vinnes, torde komma att visa sig värdefull vid bedömandet av snart sagt alla med trafiksäkerheten sammanhängande spörsmål, t. ex. frågor rörande fordonens beskaffenhet och utrustning, körkort, åldersgränser för förare av olika kategorier, nya eller ändrade trafikregler o. s. v. Det studium, som ägnas ifrågavarande material, kommer sålunda att bliva till stor nytta vid varje ny revision av motorfordonsförordningen, vägtrafikstadgan och andra trafiksäkerheten berörande författningar och torde vara ägnat att åt detta revisionsarbete skänka en länge saknad, fast grundval.

Materialet i fråga kommer därjämte att med stor fördel kunna användas vid utarbetandet av handböcker för lärare vid körskolor samt läroböcker för körskoleelever och andra körkortsaspiranter, vid trafikundervisningen i de allmänna skolorna samt vid den upplysnings- och propagandaverksamhet, som bör bedrivas med tillhjälp av pressen och radion.

Sin kanske allra viktigaste användning komma olycksrapporterna emellertid att erhålla såsom ett direkt hjälpmedel för uppspårandet och bortskaffandet av särskilt trafikfarliga ställen på vägar och gator (»trafikfällor»). Med ledning av de noggranna uppgifter om olycksplatsernas läge, som numera lämnas i rapporterna, blir det nämligen möjligt att i detalj lokalisera varje inträffad olycka och därmed även att registrera de platser, där ett större antal olyckor inträffat (jfr nedan sid. 51). Härvid komma även polischefernas i samband med rapporteringen framställda förslag till åtgärder till förebyggande av nya olyckor att bliva av stort värde. Det vill synas, som om härigenom ett stort steg skulle ha tagits i riktning mot etablerandet av ett länge obefintligt samarbete mellan polis- och vägmyndigheter.

Tack vare den omläggning av rapporteringen av trafikolyckorna, som möjliggjorts genom det nya uppgiftsformuläret och sedermera genomförts av Trafiksäkerhetsutredningen i samarbete med Statistiska centralbyrån, har en bärande grund nu lagts för ett verkligt givande, fortlöpande studium av dessa olyckor. Det statistiska materialet, som tidigare uteslutande användes till utarbetande av en rent siffermässig tabellstatistik av delvis diskutabelt värde och efter avslutad bearbetning arkiverades inom Statistiska centralbyrån, har numera helt omvandlats. De nu inströmmande olycksrapporterna representera ett material, som med hänsyn till sin kvalitet och sin mångsidiga användbarhet veterligen icke äger sin motsvarighet i något annat land. Under förutsättning att utnyttjandet av detta material fullföljes enligt ovan angivna

riktlinjer, torde det icke vara förmätet att hoppas, att Sverige skall komma att intaga platsen såsom det land, vilket först av alla förstått att genomföra ett verkligt rationellt studium av trafiksäkerhetsproblemet och att begagna detta studium såsom ett effektivt vapen i kampen mot trafikolyckorna.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Sedan detta skrevs, har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet med hänsyn till nödvändigheten av att under nu rådande förhållanden i möjligaste mån nedbringe statsutgifterna beslutat, att Trafiksäkerhetsutredningens arbete skall, räknat fr. o. m. den 1 oktober 1940, tills vidare icke fullföljas. Samtidigt har Kungl. Maj:t uppdragit åt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i samråd med Statistiska centralbyrån fortsätta viss del av bearbetningen av polischefernas olycksrapporter, medan viss annan del av ifrågasvarande bearbetning synes vara avsedd att liksom tidigare omhändervaras av Statistiska centralbyrån. Grunderna för arbetets uppdelning mellan de båda ämbetsverken synas ännu ej vara fullt fastslagna.

Ett förslag till upprättande fr. o. m. den 1 juli 1941 av en Statens trafiksäkerhetsbyrå, som bl. a. skulle fortsätta Trafiksäkerhetsutredningens nu avbrutna arbete, kommer att framläggas i slutkapitlet (se nedan sid. 158).

### III. Vägarna.

Såsom redan i det föregående framhållits, måste kampen mot trafikolyckorna föras på tre olika fronter. Det gäller att förbättra vägarna, att förbättra fordonen och att förbättra trafikanterna. I det följande skall frågan om möjligheten att genom vägförbättringar råda bot på trafikolyckorna först upptagas till behandling.

Jag skall därvid till en början redogöra för landsbygdens trafiksäkerhetsfrågor och sedermera lämna en översikt över stadstrafikens särskilda problem. Därjämte skall jag redan i detta sammanhang något ingå på frågan om beredande av ökad trafiksäkerhet vid järnvägs korsningar, vilken fråga kommer att utförligare behandlas i en senare specialundersökning.

#### 1) Landsbygden.

**Speciella motorvägar.** Det är först under det senaste årtiondet, som man omsider insett, att den snabba motortrafiken för att fullt komma till sin rätt måste — liksom tidigare järnvägstrafiken — erhålla särskilda, endast för den avsedda vägar. De första speciella motorvägarna byggdes i Italien, där vägar av denna typ benämndes *autostrador*, d. v. s. bilvägar. Systemet har sedermera, fr. o. m. år 1933, kommit till användning vid byggandet av de tyska riksautobanorna, vilka torde innebära ett utomordentligt framsteg i vägbyggandets konst.

Genom de tyska motorvägarna har man, samtidigt som man möjliggjort verkligt snabba transporter och därigenom tillgodosett *trafikens* behov, på ett rationellt sätt löst de problem, som *trafiksäkerheten* uppställer. Genom att vägarna byggts med »dubbla körbanor», d. v. s. med två var för sig enkelriktade körbanor, åtskilda av en planterad gräsremsa av några meters bredd, har möjligheten av kollision vid möte helt uteslutits. Därmed har man även eliminerat den förnämsta risken för olyckor i samband med omkörning, d. v. s. risken att under själva omkörningsmanövern möta ett annat fordon. Genom att alla korsande vägar förts över eller under motorvägen i ett annat plan har den eljest mycket stora faran för olyckor vid vägkorsningar likaledes övervunnits. Genom lämplig beläggning av vägbanan — till övervägande del med cementbetong — och en ändamålsenlig utformning av kurvorna har risken för dikeskörningar starkt begränsats. Och slutligen: genom att vägen reserverats för motortrafiken, medan cyklister och fotgängare hänvisats till andra trafikleder, har man helt undgått den olycksrisk, som eljest kräver det största antalet dödsoffer.

Resultatet av dessa åtgärder har varit utomordentligt tillfredsställande. Enligt officiella tyska uppgifter från år 1938 utgjorde olycksfrekvensen på riksautobanorna endast en sjättedel, per fordonskilometer räknat, av motsvarande siffra för större genomfartsvägar av äldre typ. Under åren 1935—1937 medförde de nya trafiklederna en avlastning av trafiken på de äldre vägarna med icke mindre än 65 procent, och antalet vid trafikolyckor inom Tyska riket dödade personer minskades från 8 764 år 1935 till 7 635 år 1937 eller med omkring 13 procent, ehuru antalet motorfordon samtidigt ökades med 32 procent. De speciella motorvägarna torde i närvarande stund representera den bästa uppnådda lösningen av problemet »trafik utan olyckor» eller, såsom det i det föregående också formulerats, »snabb motortrafik med ett minimum av olyckor».

**Moderna vägar för blandad trafik.** Uppenbart är emellertid, att den moderna trafikens problem icke är i alla avseenden löst genom dessa vägar. De speciella motorvägarna äro, i likhet med järnvägarna, väsentligen avpassade för den långväga snabbtrafiken mellan större centra. I fråga om vägtrafiken i övrigt torde man vara nödsakad att, trots de därmed förenade riskerna, liksom hittills låta de olika trafikslagen framgå på en och samma väg.

Även beträffande vägar för »blandad trafik» stå emellertid möjligheter till buds att genom särskilda åtgärder nedbringa de risker, som den moderna trafiken medför. Man har i själva verket numera nått ganska stor klarhet i frågan, huru dylika vägar skola konstrueras, för att trafikolyckor såvitt möjligt skola undvikas. I åtskilliga länder och även i Sverige finnas särskilda, officiellt fastställda regler för vad som i detta hänseende är att iakttaga, då nya vägar byggas. De nu gällande svenska normalbestämmelserna för vägbyggnad äro utfärdade av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1938 och upptaga detaljerade föreskrifter bl. a. om körbanans bredd, om anläggning av gångbanor och cykelbanor, om fri sikt, lutningar och kurvor, om bombering och skevning av vägbanan, om skyddsräcken, om utformningen av vägskal o. s. v.

**Haagkongressens rekommendationer 1938.** En sammanfattning av de krav, som i den moderna vägbyggnadstekniken ställas på vägar för blandad trafik, återfinnes i punkterna 5—19 av de rekommendationer, som antogos av den åttonde internationella vägkongressen i Haag sommaren 1938. Dessa punkter äro (i översättning från den engelska texten) av följande lydelse:

5) Gångbanor äro nödvändiga åtminstone där bebyggelse finnes längs vägen eller där en avsevärd gångtrafik mellan angränsande samhällen förekommer eller kan väntas.

6) Det är alltid önskvärt, att cykeltrafiken skiljes från motortrafiken. Detta blir av väsentlig betydelse, så snart trafiken fått någon mera avsevärd omfattning. Uppdelningen bör om möjligt ske genom anläggning av en cykelbana på vardera sidan om vägen.

7) Cykelbanor böra på effektivt sätt skiljas från körbanan. »Cykelfiler», som utgöra en del av själva körbanan, måste betraktas såsom en ur trafik-säkerhetssynpunkt icke önskvärd ersättning för verkliga cykelbanor, men till-

räcklig erfarenhet föreligger ännu icke rörande bästa sättet för cykelbanors utförande, där talrika vägkorsningar förekomma.

8) I alla länder med stark cykeltrafik är det önskvärt att, i synnerhet i omgivningen av stora städer samt i natursköna trakter, jämte de ovannämnda, längs huvudvägarna anordnade cykelbanorna anläggas ett nät av särskilda cykelvägar, oberoende av det befintliga vägnätet och avsedda att tillgodose cykelturisternas behov.

9) Längs vägar med betydande trafik bör antalet tillfartsvägar till gårdar o. dyl. nedbringas till ett minimum. I fall, där sådana tillfartsvägar äro talrika eller icke kunna undvaras, är det tillrådligt att anordna parallellvägar för jordbrukstrafiken, så att trafiken på huvudvägen kan framgå så ostörd som möjligt.

10) I alla tätbebyggda områden av någon avsevärd betydelse måste parallellvägar för lokaltrafik anordnas, så att den lokala trafiken skiljes från genomfartstrafiken.

11) Parallellvägar enligt punkt 10 böra icke anläggas, med mindre så befinnes ofrånkomligt, enär sådana vägar gynna uppkomsten av en randbebyggelse, som måste anses betänkelig såväl ur väghållningssynpunkt som ur estetiska synpunkter.

12) Randbebyggelse bör i möjligaste mån inskränkas intill eller i närheten av de stora stamvägarna samt helt förbjudas längs nya vägar och vägsträckor (förbifartsvägar).

13) Trafiksäkerheten ökas väsentligt genom att de mötande trafikströmmarna helt skiljas åt, men detta hjälpmedel är användbart endast om vägen har minst fyra körfiler. En väg med en enda fyrfilig körbanor har visserligen större trafikkapacitet under de brådaste timmarna än en väg med två körbano, skilda av en mittremsa. Denna ökade trafikkapacitet vinnes emellertid på bekostnad av trafiksäkerheten, och förstnämnda vägtyp bör följaktligen icke komma i fråga annat än under särskilda lokala och finansiella förhållanden.

14) Genomgående parkeringsremсор på vägarnas ytterkanter, avsedda för tillfälligt stillastående fordon, äro synnerligen önskvärda i trafikens och trafiksäkerhetens intresse, framför allt på vägar för verkligt snabb motortrafik. Om sådana genomgående parkeringsutrymmen icke kunna åstadkommas, måste på regelbundna avstånd anordnas särskilda parkeringsplatser, rymmande minst en lastbil jämte släpvagn.

15) På alla ställen, där behov föreligger att låta ett stort antal fordon stanna, böra större parkeringsområden finnas tillgängliga, så att huvudvägen kan hållas fri för genomgående trafik.

16) Det är tillrådligt att undvika korsningar i samma plan, där kostnaderna icke göra detta omöjligt.

17) Särskilda trafikplatser av lämplig storlek, avsedda för rotationstrafik, äro att rekommendera för korsningar mellan viktiga vägar, framför allt om flera än fyra trafikströmmar där sammanlöpa. Cyklister och fotgängare böra icke använda samma korsningsplats som den snabba motortrafiken, om möjlighet finnes att undvika detta.

18) Cykeltrafik, som korsar motortrafik — såsom fallet är då en cykelbana går över från en sida av vägen till den andra — erbjuder en särskild fara. Om denna fara icke kan undvikas genom användning av undergångar eller viadukter, bör såväl motortrafiken som cykeltrafiken i god tid varnas genom

tydliga signaler eller vägmärken. Början och slutet av en cykelbana måste särskilt utmärkas.

19) Utöver vad nu sagts kunna några allmänna riktlinjer beträffande korsningar icke uppställas, enär frågan, vad som i varje särskilt fall innebär den lämpligaste lösningen, väsentligen är beroende på de lokala förhållandena.

Att ett systematiskt genomförande av de nu angivna principerna måste medföra en väsentlig ökning av trafiksäkerheten torde vara uppenbart. Av stort intresse är emellertid, att en specialundersökning av denna fråga sedan några år tillbaka föreligger. Jag åsyftar här en utredning av den engelske vägingenjören G. T. Bennett, som publicerats under titeln »An investigation and report on four years' fatal accidents in Oxfordshire» (Oxford 1937) och innehåller en synnerligen noggrann redogörelse för samtliga dödsolyckor, till antalet 148, som under fyraårsperioden augusti 1932—juli 1936 inträffat i grevskapet Oxfordshire i England. Denna undersökning har givit till resultat, att icke mindre än 76 procent eller med andra ord drygt tre fjärdedelar av nämnda olyckor icke skulle ha inträffat, om de vägar, på vilka olyckorna ägt rum, varit utförda i överensstämmelse med de regler, som angivits i transportministeriets rekommendationer rörande vägbyggnad. Bl. a. påpekas, att redan en sådan åtgärd som åtskiljandet av de båda mötande trafikströmmarna på de större vägarna genom anordnande av två enkelriktade körbanor skulle medfört en minskning av antalet dödsolyckor på nämnda vägar med icke mindre än 42 procent och i själva verket skulle varit av större värde för trafiksäkerheten än åtskiljandet av de olika trafikslagen genom anläggning av särskilda cykelbanor och gångbanor.

**Tillämpning på svenska förhållanden.** Utbyggandet av ett modernt vägnät i form av speciella motorvägar eller rationellt anordnade vägar för blandad trafik innefattar helt naturligt ekonomiska problem av den största omfattning. Tydligt är, att ett sådant utbyggande av vägnätet icke kan ske i ett slag utan — liksom tidigare utbyggandet av järnvägsnätet — måste kräva flera årtionden. Lika tydligt är emellertid, att den erforderliga moderniseringen av vägnätet icke utan allvarliga olägenheter kan alltför länge uppskjutas och att de medel, som nedläggas därpå, måste betraktas såsom utomordentligt väl använda ur såväl trafikens som trafiksäkerhetens synpunkt.

Arbetet på en generalplan för det svenska huvudvägnätets utbyggnad har under de senaste åren bedrivits med stor intensitet, och resultatet av detta arbete torde inom kort komma att framläggas. Med hänsyn härtill skola endast några allmänna synpunkter på frågan här anföras.

Det torde finnas anledning att livligt rekommendera ett utbyggande av de stora rikshuvudvägarna i snabbast möjliga takt. Därvid synes det böra noga undersökas, huruvida icke dessa vägar i väsentligt större omfattning, än man hittills torde ha avsett, skulle kunna förses med två skilda körbanor samt huruvida de icke på vissa sträckor skulle kunna reserveras uteslutande för motortrafiken eller med andra ord erhålla karaktären av rena motorvägar.

Vidare synas planmässiga åtgärder böra vidtagas för att förhindra »randbebyggelse» invid de stora huvudvägarna. Slutligen torde stor uppmärksamhet böra ägnas åt möjligheten att genom anordnande av förbifartsvägar vid städer eller andra större samhällen icke blott möjliggöra en snabbare passage för den långväga, genomgående trafiken utan även och framför allt befria den tätbebyggda ortens trafikleder från nämnda genomgångstrafik och de risker den medför.

**Äldre vägar.** I avvaktan på utbyggandet av ett modernt vägnät kommer motortrafiken emellertid att under många år framåt alltjämt i stor utsträckning vara hänvisad till det äldre, för denna trafik föga lämpade vägnätet. Häri ligger en synnerligen stor fara för trafiksäkerheten.

I den allmänna diskussionen framföres stundom det påståendet, att olycksrisken i själva verket är större på breda och raka vägar än på de äldre, smala och krokiga vägarna. Till väsentlig del bottnar denna uppfattning i ett missförstånd av den officiella statistiken på hithörande område, vilken av naturliga skäl uppvisar flera olyckor på de starkt trafikerade, breda vägarna än på äldre vägar, som icke möjliggöra någon mera livlig trafik. Men påståendet om de nya vägarnas större farlighet innehåller icke desto mindre en viss sanning. Förhållandet torde vara följande.

På en smal väg, som slingrar sig fram genom terrängen med kanske ett tiotal kurvor på varje kilometer, tvingas motortrafiken, där den över huvud är möjlig, att framgå så långsamt, att faran för olyckor är minimal och att en olycka, om den inträffar, i varje fall blir av lindrig natur. En verkligt dålig väg är därför ur trafiksäkerhetssynpunkt ofta tämligen ofarlig. Samtidigt är vägen naturligtvis särdeles otjänlig ur trafikens synpunkt. Det är därför naturligt, att de samhällen, som äro beroende av ifrågavarande väg för sina transporter, förr eller senare komma att framställa krav på en förbättring av vägen, som möjliggör en snabbare trafik. Vid den breddning och rätning av vägen, som med anledning härav företages, gäller det att tillse, att omläggningen verkställas på sådant sätt, att vägen kan tåla den högre hastigheten, utan att därmed risken för olyckor ökas. I detta avseende ha i vårt land lika väl som annorstädes svåra misstag begåtts under de senaste årtiondena, och de förbättrade trafikförhållandena ha alltför ofta vunnits på bekostnad av trafiksäkerheten. Några exempel härpå må anföras.

Om två bilar mötas på en mycket smal väg, tvingas förarna att stanna för att sedan under iakttagande av största försiktighet — och självfallet med avsevärd tidsförlust — passera varandra. På en tillräckligt bred väg kunna fordonen däremot utan svårighet mötas i full fart. Såväl den smala som den breda vägen måste anses såsom relativt ofarlig för mötande fordon. Om emellertid den smala vägen breddas så, att den medger möte men allenast med betydligt minskad hastighet, föreligger alltid risk för att den ene eller andre föraren gör sig skyldig till en felbedömning, som lätt kan föranleda en kollision. En »halvbred» väg är därför betydligt farligare än en smal väg.

En väg, som på olika sträckor är likartad till sin beskaffenhet, kan i regel betraktas såsom tämligen ofarlig, vare sig den är genomgående god eller genomgående dålig. Om en väg är så beskaffad, att körhastigheten icke kan överstiga 30 km i timmen, möter det icke någon svårighet för en förare att i en svår kurva ytterligare nedbringa hastigheten till exempelvis 15 km i timmen. Om föraren däremot på en i övrigt god väg, där hastigheten gått upp till 80 km i timmen, plötsligt befinner sig inför en kurva, där den säkra hastigheten ligger vid allenast 15 km i timmen, kan en dikeskörning lätt inträffa. En kurva av en och samma beskaffenhet kan med andra ord vara helt ofarlig, om den befinner sig på en gammal, krokig väg, men synnerligen riskabel, om den följer omedelbart efter en raksträcka på en moderniserad väg. Om på den äldre vägen exempelvis tre kurvor följa omedelbart efter varandra, är den mellersta kurvan med all sannolikhet att anse såsom ofarlig. Men om de båda omgivande kurvorna borttagas, kommer den mellersta, kvarvarande kurvan i fortsättningen att medföra helt andra risker.

**Trafikfällor.** På hela det äldre vägnätet och icke minst på de delar därav, som moderniserats utan tillbörligt beaktande av trafiksäkerhetens krav, förekomma i närvarande stund ett stort antal »trafikfällor», där upprepade olyckor inträffa. Dessa »fällor» spela vid trafikolyckornas tillkomst en roll, vars betydelse knappast kan överskattas. Till belysande härav skola i det följande återgivas ett antal pressuttalanden i anledning av inträffade trafikolyckor.

*Örnsköldsviks Allehanda den 9 januari 1939.* »Ett flertal dikeskörningar och bilvurpor ha under de senaste dagarna inrapporterats från våra trakter. En särdeles inbjudande plats för dessa dikesvisiter är den svåra kurvan vid Arnäs kyrka, där på fredagen trenne bilar med endast några timmars mellanrum gjorde påhälsning i det tämligen djupa diket. — — — Man kan i detta sammanhang fråga sig varför vägstyrelsen icke vidtagit några åtgärder till förhindrande av dylika olyckor genom rätning och omläggning av vägen i fråga. En dylik omläggning av vägen från folkskolan fram till handlanden Lindblads fastighet, en sträcka på allenast 300 meter, skulle medföra att tvenne ur trafiksynpunkt besvärliga kurvor försvunne.»

*Ljusnan (Bollnäs) den 28 januari 1939.* »Kurvan, som är i övergången från gamla till nya vägen, kommer alltför hastigt för de med vägen okända trafikanterna, varför det inträffat flera olyckstillbud där.»

*Jönköpings-Posten den 1 februari 1939.* »Jönköpings-Postens medarbetare, som gjort ett besök på olycksplatsen, kan konstatera, att vägstycket här utgör en ständig och svår fara för trafiken, som på Tabergsvägen är mycket stor och dessutom av tyngsta sorten genom de många bussar och lastbilar, som ständigt passera här. I många år har man från samhällets sida önskat att något åtgjordes på denna viktiga punkt, men hittills ha myndigheterna låtit den saken vila. Nu torde väl denna olycka bli en hälsosam tankeställare.»

*Dala-Demokraten (Falun) den 2 februari 1939.* »En bilcrock, som kunnat få de mest ödesdigra konsekvenser, inträffade i tisdags i den besvärliga kurvan vid Kvarnbro. — — — Flera olyckstillbud ha tidigare under vintern inträffat på samma plats.»



*Norra Västerbotten (Skellefteå) den 3 februari 1939.* »Det är som sagt inte första gången, som en olycka av detta slag inträffar på platsen. Söderifrån kommande trafikanters utsikt mot öster är nämligen synnerligen begränsad av en fastighet, som gränsar intill gatulinjen, och om ej alla trafikanter, både de som komma från söder och längs Kyrkogatan, iakttaga största försiktighet är lätt olyckan framme, såsom fallet var denna gång.»

*Skellefte Bladet den 4 februari 1939.* »Denna plats tillhör en av de farligaste i Skellefetrakten och flera allvarliga olyckstillbud ha inträffat där.»

*Nya Wermlands-Tidningen (Karlstad) den 20 februari 1939.* »Ingen personskada förekom, men denna händelse vid denna svåra passage är en ny appell till vägmyndigheterna att påskynda det beslutade brobygget över Uvån i Hagfors. Det är ren tur att icke åtskilligt flera olyckor inträffa vid den nuvarande endast fem meter breda och oformliga bron, där alltid en livlig trafik dagligen utväxlas.»

*Nya Samhället (Sundsvall) den 25 februari 1939.* »Detta är inte den första olyckan vid järnvägsövergången i Gumböle, förklarar landsfiskal Hamrin i Söråker. För någon tid sedan inträffade en liknande och det är praktiskt taget så, att varje ting står en bilist till svars för oförsiktig körning i den svåra kurvan. Det måste absolut bli en ändring, åtminstone bör en varningslampa sättas upp, men det bästa vore ju om en skenfri övergång anlades. Järnvägen går praktiskt taget mitt i kurvan och sikten är dålig. Kommer därtill att väglaget är halt, ja då är det inte så underligt att en olycka inträffar. Jag skulle vilja beteckna Gumbölekurvan som den farligaste på vägen mellan Örnsköldsvik och Sundsvall, och en ändring måste snarast komma till stånd, säger landsfiskal Hamrin.»

*Skaraborgs läns Tidning (Skara) den 10 mars 1939.* »Det har skett flera liknande olyckor på platsen och denna torde ej bli den sista, om ej en förbättring av den mycket vanskliga kurvan vidtages.»

*Blekinge Dagblad (Karlshamn) den 17 mars 1939.* »I tisdags inträffade en dödsolycka, som inom parentes sagt icke minst socken- och byborna flera år väntat på och talat om sinsemellan. Ur allmän trafikskyddssynpunkt utgör nämnda händelse å sagda vägskäl ett allvarligt giv akt. Då man betänker att minst ett tiotal mer eller mindre svårartade olyckshändelser under senare år inträffat vid vägskälet i fråga, är det icke en dag för tidigt för läns- och vägstyrelserna att taga under övervägande att vidtaga nödiga skydds- och varningsåtgärder vid denna vägkorsning, som med starka skäl kan betecknas som en av de svåraste å kustlandsvägen. Det gäller att undvika att flera människoliv spillas. — — — Särskilt för trafikanter med hästfordon ställer det sig oerhört svårt att då de komma från Matvikshället och ämna sig mot Åryd få sikt över vägbanan. De måste ut på vägbanan flera meter med häst och cirka halva vagnlängden. Dagligdags få de i närheten av vägskälet boende höra de hårda inbromsningarna från motorfordon som passera den lömska fällan. Att föräldrar, vilkas barn ha att gå denna svåra passage, också gå i ständig ångslan för sina smättingars liv och lem är ju också helt förklarligt.»

*Sala Allehanda den 8 april 1939.* »Det är ägnat att förvåna, att ännu ej något åtgjorts för att eliminera olycksrisken vid den farliga Josefsdalskurvan. På några få år ha på denna plats inträffat sammanlagt ej mindre än åtta trafikolyckor. Måste nödvändigtvis människoliv spillas, innan myndigheterna anse det mödan värt att skänka denna sannskyldiga trafikfälla någon allvarlig uppmärksamhet?»

*Oskarshamns Nyheter den 19 april 1939.* »På den plats där olyckan inträffade har förut flera olyckstillbud förekommit, emedan det är synnerligen dålig sikt från såväl Silverdalshället, varifrån personbilen kom, som från Karlstorpshället, varför det skedda nog får betraktas som ren olyckshändelse.»

*Nya Växjö Bladet den 29 april 1939.* »Kurvan, där olyckan skedde, är synnerligen besvärlig och det är icke första gången liknande olyckstillbud skett på samma plats, hittills dock utan att någon kommit till nämnvärd skada.»

*Nya Växjö Bladet den 18 maj 1939.* »Järnvägsövergången i fråga, som är obehövad och utan några som helst varningssignaler, kan med skäl anses vara en dödsfälla, och det är ett under, att ingen olycka tidigare inträffat där, fastän tillbud icke saknats. Landsvägen går parallellt med järnvägen, varför de färdande icke kunna se tåg, som ha samma färdriktning.»

*Bärgslagsbladet (Köping) den 19 maj 1939.* »Vore det inte bättre ta bort kurvan än att avvakta nya olyckor? — — — Det är klart att en kurva som är så riskabel som denna bör bort. Den bör bort genast. Vägen mellan Arboga och Örebro hör eljest till de bättre. Just därför animeras bilisterna att trampa hårt på gaspedalen. Vägen är för bra i övrigt. Många äro också de bilförare som kunna intyga, att kurvan vid Tjurlången är mycket försätlig, fast den ser rätt ofarlig ut. Man märker inte hur hårt den frestar framhjulen förrän man är mitt inne i den. De, som färdas fram här, lära sig detta med tiden, men för främlingar är det annorlunda. När man kommer från Arbogahället är vägen asfalterad och mycket bra alldeles fram till kurvan. Envar bilist vet hur lätt det är att bibehålla en större hastighet som man fått upp på god väg, en liten stund efter det man plötsligt ilat in på en sämre sträcka. Det är — enligt vårt eftermenande — av högsta nöd att Tjurlångskurvan rätas mycket snart. — — — Sedan den nya landsvägen Köping—Arboga borteliminerat bilfällan vid Valskogs järnvägsövergång är Tjurlångskurvan den försätligaste i orten. Det finnes många skarpare kurvor och smalare bilvägar i trakten, men ingen så försätlig som Tjurlångskurvan. Innan Valskogsövergången kom bort sönderkördes ofta flera järnvägsbommar i veckan där, och dessa ideligen återkommande bombrott voro stående notiser i tidningarna och återkommande mål vid tinget. Nu sker inga sådana olyckor i Valskog längre. Det var systemets fel mera än bilisternas. Samma är förhållandet med Tjurlången-olyckorna.»

*Nerikes-Tidningen (Örebro) den 23 maj 1939.* »Sikten skymmes vid olycksplatsen av höga häckar på alla håll, varför gatukorsningen är en veritabel trafikfälla.»

*Smålands Folkblad (Jönköping) den 24 maj 1939.* »En liknande olycka inträffade på samma plats för en vecka sedan och flera gånger inträffa tillbud till dylika olyckor.»

*Barometern (Kalmar) den 27 maj 1939.* »Genom de många olyckor, som inträffat just vid denna övergång — tre à fyra per år — skulle det ej skada med ett effektivare alarmsystem några meter ifrån järnvägsspåret.»

*Oskarshamns Nyheter den 5 juni 1939.* »Sikten vid olycksplatsen skymmes av en syrénhäck och flera olyckor ha tidigare inträffat på denna plats.»

*Skaraborgaren (Falköping) den 7 juni 1939.* »Största skulden till olyckan tillskrives personbilens höga hastighet, men då olycksplatsen därtill består av en tvär kurva och sikten skymmes av en hög häck har väl också detta

spelat in. Vägdistriktet, olycksplatsen hör nämligen till Agnetorp, har flera gånger uppmärksamgjorts på hur riskfylld ifrågavarande väg är och beslut föreligger att vägen skall rätas och breddas, men av någon outgrundlig anledning verkställes ej detta beslut. Nu har emellertid, tycker man, tillräckligt många olyckor inträffat för att en vägomläggning skulle vara motiverad.»

*Engelholms Tidning den 12 juni 1939.* »Det är nu andra gången en bilolycka inträffar på denna plats. En bidragande orsak till olyckan kan nog sökas däri, att sikten vid kollisionsplatsen är skymd av träd och buskar och vägens dåliga beskaffenhet på ifrågavarande ställe. Vägen gör nämligen här en skarp kurva, och vägbanan är knappast fem meter bred. Det är sannoligen hög tid, att den vägrätning och omläggning av vägen genom Toarps by, som vägstämman i Norra Åsbo härad under fjolåret beslöt, snart kommer till stånd, innan nya olyckor inträffa på samma plats. Man har nog rätt att fråga sig: varför dröjer vägstyrelsen med ifrågavarande vägförbättring?»

*Skaraborgaren (Falköping) den 14 juni 1939.* »Olyckorna dugga nu tätt vid Lekåsa korsväg. Det ser ut som om man behöfve föranstalta om samma anordningar där som man gjort vid Skartofta korsväg. Sedan man vid sistnämnda korsväg anlagt åtskilliga försiktighetsanordningar, ha inga olyckor inträffat där.»

*Smålands Allehanda (Jönköping) den 22 juni 1939.* »Det påpekas såsom underligt, att häradets vägstyrelse ej går i författning om undanröjande av såväl den skymmande häcken som andra sikthinder, vilka i stor utsträckning bilda 'dödsfällor' på denna väg. Tilläggas kan att denna kollisionsolycka var den andra, som inträffat i denna kurva sedan vägen byggdes för några år sedan. Ortsborna mena, att det kan befaras ytterligare olyckor, därest ej något göres åt saken.»

*Södermanlands Nyheter (Nyköping) den 27 juni 1939.* »Enligt vad Södermanlands Nyheter inhämtat har det på samma plats några gånger förut inträffat att bilar kört mot trädet, som lutar över vägen. Framställningar lära också ha gjorts att trädet skall tagas bort, då det i annat fall kan inträffa en svårare olycka där. Men trädet står fortfarande kvar, och utgör alltså en farlig trafikfälla.»

*Oskarshamns Nyheter den 28 juni 1939.* »Enligt landsfiskalens mening torde lastbilens förare ensam vara ansvarig för olyckan, men denne har dock förmildrande omständigheter att åberopa, då vägbanan icke kan anses vara i tillfredsställande skick. Vi skola även, framhåller landsfiskalen, göra en framställning till vägstyrelsen att förbättra denna kurva såväl som en del andra norr om Timmernabben där vi haft upprepade olyckshändelser. Vägbanan vid olycksplatsen är feldosserad och jag iakttog i dag att bilförarna icke hålla sin ytterkant i kurvan, då de tydligen icke våga köra ut i gruset.»

*Skånska Dagbladet (Malmö) den 29 juni 1939.* »På samma plats har tidigare inträffat ett flertal olyckor, men så är också denna punkt ur trafiksynpunkt synnerligen riskabel. Vägen från Hörbyhållet gör nämligen en skarp kurva vid ingången till bron, vilket ofta inte observeras av trafikanter, som ej äro lokaliserade på platsen. De många här inträffade olyckorna äro tillräckliga bevis för nödvändigheten av en snar ombyggnad av bron och rätning av vägen vid densamma.»

*Filipstads Tidning den 6 juli 1939.* »Ifrågavarande kurva har i många år varit skådeplatsen för ett stort antal bilolyckor och det är synnerligen påkallat att förslaget om en ny väg med sträckning norr om Brattfors kyrka blir realiserat så fort som möjligt.»

*Karlskoga Tidning* den 6 juli 1939. »Strax intill olycksplatsen inträffade för något år sedan en dödsolycka under liknande omständigheter. Passagen hör utan ett spår av tvekan till de mest riskabla i hela samhället, vilket inte säger så litet. En hel rad sidovägar från Rävåskullen mynna här ut i Bergsmansgatan och sikten är på samtliga ställen skydd av en stor häck, som förtar varje möjlighet till fri sikt. En bättre ordning i detta avseende är tydligen av nöden.»

*Smålands Folkblad (Jönköping)* den 7 juli 1939. »Sikten är på olycksplatsen skydd av en hög häck och i denna korsning ha ett flertal krocker och tillbud till trafikolyckor inträffat tidigare i år.»

*Sölvesborgs-Tidningen* den 11 juli 1939. »Det som i första hand kan anses vara vållande till den senaste olyckan är dels att väglaget var mycket slirigt och dels att gatan vid olycksplatsen är fellagd. Den lutar nämligen åt fel håll, vilket medför att platsen kan passeras endast med mycket sakta fart vid slirigt väglag. — — — Liknande olyckor ha tidigare inträffat på platsen. Det återstår nu att se om denna senaste olycka skall föranleda en omläggning av gatan, vilket vore befogat eftersom det dock gäller en livligt trafikerad sådan.»

*Södra Dalarnes Tidning (Hedemora)* den 11 juli 1939. »En intresserad åskådarskara bevittnade kollisionens följder, och nu, liksom många gånger tidigare, kunde man inte nog fördöma den trafikfälla denna gatukorsning utgör.»

*Norra Hallands Veckoblad (Kungsbacka)* den 11 juli 1939. »Platsen där olyckan skedde är ur trafiksynpunkt synnerligen farlig och det är inte första gången som olyckstillbud inträffar där. Möjligheter finnas att få sikten bättre och det är att hoppas att vederbörande går i författning om att få saken ordnad snarast.»

*Folket (Eskilstuna)* den 12 juli 1939. »Platsen för olyckan är synnerligen farlig och tillbud till trafikolyckor har skett flera gånger. Personer bosatta å Gökstensområdet önskar få häcken nedklippt, så att man har fri sikt samt att visare uppsättes, som markerar utfartsväg.»

*Östersunds Posten* den 14 juli 1939. »Det är andra gången på några få dagar som en olycka inträffat på denna plats.»

*Bärgslags-Bladet (Köping)* den 19 juli 1939. »Som bekant har en rad olyckor inträffat i denna kurva sista tiden. Det är också sällan man numera ser så svåra bilfällor på riksvägarna. Som väl är fortskrider byggandet av den nya riksvägen genom Munktorp i rask takt, varför kurvan snart kommer bort. Mätte bara inte för många olyckor inträffa innan dess.»

*Ljusdals Tidning* den 22 juli 1939. »En vår korrespondent uppger att detta var den fjärde allvarligare olyckan i ifrågavarande kurva på de senaste åren, men talrika smärre sammansötningar med tillbucklade skärmar och losskörda navkapslar som resultat lära ha förekommit rätt ofta. Frågan om kurvans omläggning har varit uppe bland vägmyndigheterna vid flera tillfällen och den torde i en nära framtid komma att elimineras.»

*Ronneby-Posten* den 25 juli 1939. »Åtskilliga gånger ha vi påpekat behovet av att något göres för att förbättra kurvan vid s. k. Dammarnas vägskäl vid Bredåkra. Denna kurva är sorgligt nog inte lagd på sätt, den borde vara, och med anledning härav ha åtskilliga svåra olyckor inträffat där. Visserligen har hittills ingen dödsolycka inträffat, men det ser faktiskt ut, som om detta skulle vara nödvändigt för att de myndigheter, som äro ansvariga för denna hyperfarliga kurva skola göra något för att förbättra den svåra trafikfällan.»

*Aurora (Ystad) den 5 augusti 1939.* »Det är den tredje kollisionen på kort tid, som inträffat på denna plats. Dessbättre ha alla endast medfört materiella skador. Vägstyrelsen torde emellertid på något sätt åstadkomma en bättre sakernas ordning här. Trafiken är livlig på denna punkt och trafikanterna ha rätt att kräva större säkerhet.»

*Tidning för Skaraborgs Län (Mariestad) den 8 augusti 1939.* »Det anmärkes att ett flertal olyckor av samma art som den ovannämnda ha inträffat på samma plats.»

*Dala Demokraten (Falun) den 8 augusti 1939.* »Det är nu tredje olyckan på en relativt kort tid, som inträffar här på Älheden. Även om vaksamhet och försiktighet från de vägfarandes sida ibland brister, så är det dock obestridligt, att den smala och kurviga vägen, som flerstädes erbjuder mycket dålig sikt, har en stor del i de inträffade olyckorna.»

*Bohuslänningen (Uddevalle) den 10 augusti 1939.* »Ganska ofta inträffa olyckor i denna kurva, som är särskilt riskfylld för åkande på väg till Uddevalla.»

*Aftonbladet den 11 augusti 1939.* »Man kan fråga sig hur länge myndigheterna tänka låta denna trafikfälla bestå. Det måste nämligen fastslås att signalen är olämplig till sin konstruktion eller placering då olyckor ideligen inträffa på samma ställe. Under enbart de sista två åren ha minst fem eller sex svåra olyckor — någon med dödlig utgång — inträffat på denna plats och hur många olyckstillbud det varit torde ingen kunna fastslå.»

*Oskarshamns Tidning den 14 augusti 1939.* »Orsaken till olyckan torde vara att sikten på denna plats skymmes av en hög stenmur. Det har tidigare inträffat ej mindre än sju bilolyckor på denna plats, och landsfiskalen har ingått till vägstyrelsen med begäran om stenmurens avlägsnande, men ännu har ingenting åtgjorts.»

*Arbetet (Malmö) den 14 augusti 1939.* »Åter en påminnelse om hur farlig denna passage är och hur nödvändigt det är att åtgärder vidtagas för vägportens breddning.»

*Jämtlands Kuriren (Östersund) den 17 augusti 1939.* »Kurvan i fråga är mycket svårtrafikabel, en omständighet som ortens bilförare äro noggsamt medvetna om och rätta sig efter medan främlingar ofta varit utsatta för olycks-tillbud där.»

*Westgöta-Posten (Lidköping) den 18 augusti 1939.* »Det är nu tredje gången på ett halvår, som en kollisionsoolycka med järnvägen inträffar, och det vore därför på tiden, att något gjordes för att minska riskerna vid järnvägsövergången.»

*Gotlänningen (Visby) den 19 augusti 1939.* »Förtrytelsen är stor i Burs för att den omöjliga kurvan vid Flors ännu ej blivit rätad. Som lemlästade människor, förstörda värden och förspild arbetstid ej synes inverka på vägstyrelsen har ortsbefolkningen vidtagit andra åtgärder för att väcka de ansvariga, skriver en meddelare därutifrån. Meningen är nämligen att uppvakta länsstyrelsen med en petition och krav på att få de oeffterättliga förhållandena ordnade snarast möjligt, och i den avsikten håller man på att samla in namn i socknen till en som man väntar kraftig opinionsyttring.»

*Borlänge Tidning den 22 augusti 1939.* »Efter denna senaste olycka på platsen frågar man sig, om det ovillkorligen inte är på tiden att vägdistriktet gör någonting åt denna trafikfälla. Med korta mellanrum ha kollisioner inträffat på platsen. Vägbanan är på själva bron så smal, att möte endast med allra största varsamhet kan ske, och därtill är sikten skynd åt ett håll totalt.»

*Sollefteå Bladet* den 22 augusti 1939. »Kurvan där olyckan skedde är mycket farlig och anmärkningsvärt är att vägräcket ej finnes i själva kurvan utan först en bit nedanför.»

*Nord-Sverige (Sollefteå)* den 26 augusti 1939. »Ifrågavarande vägkorsning skymmes av en stor häck och detta är ej det första olyckstillbud som inträffat här.»

*Dala Demokraten (Falun)* den 26 september 1939. »I lördags inträffade en ny allvarlig kollision vid Skvallertorget i Avesta. Det är inte så värst långt emellan kollisionerna och olyckstillbudena vid denna gatukorsning. Så gott som varje ting förekommer något mål rörande sammanstötningar på denna plats och det torde inte vara någon överdrift om man karakteriserar denna gatukorsning som en verklig trafikfälla. Här korsar Bergslagsvägen med mycket dålig sikt från båda sidor den livligt trafikerade Kyrkogatan, som är huvudväg och riksväg och för den som är obekant med förhållandena är risken för en olycka synnerligen stor. Men även orsbor, som fara här dagligen, kunna tydligen icke undgå faran för en kollision, enär många av de påkörda varit gamla Avestabor. — — — Någon ordentlig lösning på detta trafikproblem kan icke ernås förrän en del av skraltkåkarna vid Skvallertorget komma bort och ersättas med en öppen plats, som giver möjlighet till sikt åt båda sidor. Det är förständigare att offra några gamla ruckel än att jämt och ständigt sätta människoliv på spel.»

*Blekinge Dagblad (Karlshamn)* den 28 september 1939. »Det är på tiden att den planerade förbättringen av ifrågavarande kurva kommer till utförande innan någon allvarligare olycka inträffar. Ett skyddsräck med vitmalade stolpar skulle kanske kunna vara till ledning för bilisterna, som nu icke ana något av kurvan förrän de äro mitt i densamma, eller eventuellt utanför. Om vi icke missminna oss är det den fjärde eller femte olyckan på samma plats i år.»

*Härjedalen (Sveg)* den 9 oktober 1939. »Kurvan där olyckan skedde är känd som mycket farlig och flera olyckor och olyckstillbud ha inträffat där.»

*Karlshamns Allehanda* den 23 oktober 1939. »Det var ej första gången, en olycka inträffade på denna plats, tvärtom har det alltid inträffat mer eller mindre allvarliga olyckshändelser där, vid ett tillfälle ej mindre än tre på en dag. För att få bort fuktigheten på vägen och därmed lätt inträdande isbildning, kommer vägstyrelsen nu att gå i författning om att träffa avtal med ägaren till den omgivande skogen för att få träden längs vägen borthuggna ett 20-tal meter på ömse sidor.»

*Tjustrs Tidning (Vimmerby)* den 28 oktober 1939. »Detta är den tredje svåra olyckshändelsen, som inträffat just på denna plats, förutom otaliga tillbud till olyckor där.»

*Örnsköldsviks Posten* den 6 november 1939. »Olyckan är den sjätte på samma plats under de senaste åren. En av dessa var med dödlig utgång och en gång blev en person så illa skadad att han måste vårdas på sjukhus en längre tid.»

*Skaraborgaren (Falköping)* den 15 november 1939. »Sikten är vid korsvägen dålig, skymd av höga jordbankar, varför tidigare en del olyckstillbud inträffat på samma plats.»

*Ny Tid (Göteborg)* den 18 november 1939. »Orsaken till olyckan var på fredagskvällen icke fullt utredd, men polisen framhåller att olyckor vid flera tillfällen inträffat just i denna kurva, som alltså tycks vara en farlig passage.»

*Dagens Nyheter* den 22 november 1939. »Den plats där olyckshändelsen ägde rum betecknas av polisen såsom särskilt farlig. Någon nedgång under banan finns här icke, varför passagerarna från spårvagnen tvingas att korsa körbanan på väg till Fredhäll. Ett flertal olyckor och olyckstillbud ha tidigare inträffat på samma plats.»

*Blekinge Läns Tidning (Karlskrona)* den 27 november 1939. »Gång på gång inträffar mer eller mindre allvarliga olyckor i korsningen mellan kustlandsvägen och Siggarpvägen mitt i Trensums by och allt kraftigare framställes kravet från allmänheten att myndigheterna göra något för att eliminera denna sannskyldiga dödsfälla. I lördags var det ett nytt olyckstillbud här, och hade ej en av bilförarna, vilken väl kände till förhållandena, iakttagit största varsamhet, kunde mycket väl en katastrof ha inträffat. Olyckstillbudet inträffade vid 14-tiden. En bageribil kom från Siggarpshället och skulle vika ut på kustlandsvägen. Föraren saktade farten till ett minimum strax före vägkorsningen. För att konstatera att vägbanan var fri måste han emellertid köra några decimeter ut på kustlandsvägen, då sikten fullständigt skymmes av hus. Men de decimetrarna voro tillräckliga. Från Ronnebyhället kom en personbil med söndagspermitterade landstormsmän, och bilen törnade emot bageribilens kofångare. Därvid fick den stänkskärmar på sin vänstra sida upprivna. Skadorna blevo ej större och ingen av de åkande skadades, men olyckstillbudet är ett nytt memento. Vägkorsningen i Trensom är en av de farligaste i Blekinge och något måste göras för att minska risken för trafikanterna.»

*Västra Hålsinglands Tidning (Hudiksvall)* den 12 december 1939. »Detta var den andra olyckan på denna plats på sista halvåret och tidigare har ett flertal liknande ägt rum. Det vore nog således inte för tidigt att något göres för att förebygga fler och kanske olyckor med svårare följder.»

Såsom i det föregående omtalats, upptages i det nu använda formuläret till uppgift om vägtrafikolycka en särskild punkt, under vilken vederbörande polischef har tillfälle att avgiva »förslag till åtgärder till undvikande av nya olyckor på samma plats eller av liknande art». Ett urval av de förslag, som polischeferna under nämnda punkt framställt, följer här nedan.

#### **Stockholms län.**

*Landsfiskalen i Danderyds distrikt:* »Trafikplats bör anordnas. Framställning avlåten till länsstyrelsen härom. Ett flertal trafikolyckor ha inträffat på denna plats.»

*Landsfiskalen i Sjuhundra distrikt:* »Vägen bör breddas och skyddsstaket uppsättas å den sida av vägen, där personbilen fördes ned i diket. Ett djupt dike finnes där.»

*Landsfiskalen i Sollentuna distrikt:* »Nedhuggning av skymmande häck.»

*Landsfiskalen i Vaddö distrikt:* »Häcken i vägkorsningen bör nedklippas på båda sidor och en varningstavla uppsättas på lämpligt avstånd söder om korsningen till tjänst för den söderifrån kommande trafiken.»

#### **Uppsala län.**

*Landsfiskalen i Ulleråkers distrikt:* »Tag bort telegrafstolpen, som även tidigare påkörts och som står felplicerad vid dikeskanten i en kurva.»

*Landsfiskalen i Älvkarleby distrikt:* »På grund av närbelägenhet till havet uppstå hastigt isbildningar å vägbanan. Många gånger hinner ej vägdistriktet sanda. Passagen farlig. Starkare skyddsräck borde uppsättas. Vägens linje-

föring vid viadukten ej lyckligt löst. Vidare går cykelbana söder om viadukten å vägens västra sida, men norr om viadukten å östra sidan. Risk för påkörning av cyklister.»

#### **Södermanlands län.**

*Landsfiskalen i Hölebo distrikt:* »Den s. k. Brohagskurvan i Lästringe socken borde borttagas, enär upprepade dikeskörningar inträffa därstädes; antagligen är kurvan feldosserad.»

»Blinkfyr erfordras vid denna kurva, som är mycket förrädisk, antagligen på grund av feldossering. Påkallat åtgärder hos vägstyrelsen men hittills utan resultat.»

»Kurvans farlighet har flera gånger påpekats för vägstyrelsen, utan att någon åtgärd företagits.»

*Landsfiskalen i Nyköpings distrikt:* »Borttagning av de undre grenarna på de intill platsen växande prydnadsträden, vars grenar skymma sikten för trafikanter. Det finnes träd, vars understa grenar endast befinna sig omkring 30 centimeter ovan markytan och vilka följaktligen skymma sikten.»

#### **Östergötlands län.**

*Landsfiskalen i Bråbo distrikt:* »Borttagande av backkrönet.»

*Landsfiskalen i Göstrings distrikt:* »Terrängen närmast vägkorset är beväxt med småskog (tät), varför en borthuggning av skogen närmast vägkorset är av behovet påkallad. I nämnda vägkors inträffa ofta kollisioner mellan motorfordon i huvudsak till följd av den dåliga sikten.»

*Landsfiskalen i Hällestads distrikt:* »Den skymmande häcken nedklippes till 1 meters höjd.»

*Landsfiskalen i Reijmyre distrikt:* »Omläggning av vägen så att den skynda kurvan går bort. Breddning av vägen.»

*Landsfiskalen i Skärkinds distrikt:* »Vägens omedelbara omläggning är synnerligen påkallad, innan större olycka inträffar. Vägkurvan tidigare platsen för olyckor. Men även här måste något alldeles särskilt inträffa, innan vägen omlägges.»

*Landsfiskalen i Skönberga distrikt:* »Sikten i kurvan är skynd av en gärdsgård, som kan flyttas.»

#### **Jönköpings län.**

*Landsfiskalen i Alseda distrikt:* »Väggkanten vid sidan om den grusade delen av vägbanan hade ej röjts, varför där växande höga ormbunkar dolde dike vid vägen, vilket dike låg cirka 1 meter från grusbanan. Föraren av bilen F 9886 vågade sannolikt ej köra av grusbanan, enär han ej visste var diket fanns. För trafiken hindersamma bergklackar vid vägbanan torde utan större kostnader kunna sprängas bort.»

*Landsfiskalen i Skillingsaryds distrikt:* »Jordstenarna bära bortsprängas med ett par dynamitskott, vilket icke torde bliva så dyrbart.»

*Landsfiskalen i Värnamo distrikt:* »Väggkanten bör stärkas och stabila skyddsräck uppsättas, icke blott vid olycksplatsen utan å flera ställen utmed nämnda väg från Ålabäckshult till Rydaholm.»

»Kurvan, som är belägen å en starkt trafikerad del av rikshuvudleden, bör i mitten markeras med en vit linje eller en smal refug. Flera trafikolyckor hava hänt å samma plats.»



**Kronobergs län.**

*Landsfiskalen i Göteryds distrikt:* »Vägstyrelsen i Sunnerbo vägdistrikt har tillskrivits med anhållan om åtgärder för borttagande av trädet.»

*Landsfiskalen i Ljungby distrikt:* »Nedsprängning av den förhöjning i vägbanan, som är orsak till den skymda sikten vid kollisionsplatsen.»

*Landsfiskalen i Almeboda distrikt:* »Framställning avlåten till vägstyrelsen angående åtgärder för åvägabringande av bättre siktförhållanden å platsen.»

»Framställning tidigare avlåten till vägstyrelsen om breddning av vägen i fråga, som till sin huvudsakliga sträckning är så smal att möte mellan bilar endast kan ske med största försiktighet och varsamhet.»

**Kalmar län.**

*Landsfiskalen i Bergholms distrikt:* »Vid vägens förbättring borde tillses att kurvan helst bleve borttagen eller i varje fall rätt skevad.»

»Att kurvan i backen icke uträtas, något som enligt mitt förmenande borde vara en ganska lätt sak, eller skevas tillräckligt torde vara beroende av ett förbiseende av vederbörande vägstyrelse.»

»En trafikolycka har i samma kurva inträffat blott omkring en månad tidigare. Kurvan är mycket tvär (nästan rätvinklig), och som den icke är nämnvärt skevad samt vägbanan smal (på sin höjd 4·5 meter), utgör denna kurva utan tvekan en stor fara för trafiken å vägen. Man kan ha skäl antaga, att en utfyllnad av innerkurvan ej skulle bliva kostsam. Någon dylik åtgärd kan man dock, såvitt jag erfarit, ej hoppas på inom överskådlig tid. Det finns nämligen så många dylika 'krokar' på Öland.»

*Landsfiskalen i Hjorteds distrikt:* »Säkerhetsanordningar böra vidtagas å denna plats, där trafikolyckor förut förekommit.»

*Landsfiskalen i Hultsfreds distrikt:* »De skymmande träden böra borthuggas.»

*Landsfiskalen i Högsby distrikt:* »Nedhuggning av buskar vid kurvans innersida.»

»Nedhuggning av buskar och träd.»

*Landsfiskalen i Kalmar distrikt:* »Skyddsräcket synes böra förlängas i riktning mot söder.»

*Landsfiskalen i Målilla distrikt:* »Vägen bör breddas och anslag omedelbart uppsättas, angivande försiktighet vid möte.»

»Anslag att möte å bron ej kan ske, bör uppsättas vid ändpunkterna av bron och i dess närhet.»

*Landsfiskalen i Mörbylånga distrikt:* »Ren vårdslöshet föreligger. Emellertid skulle risken för olycksfall minskas, om den höga stenvuren i korsningen delvis avlägsnades.»

»Bortröjning av träd och buskar.»

*Landsfiskalen i Rockneby distrikt:* »Kurvan borde liksom vägbanan bättras och breddas. Den är en trafikfälla.»

»Viaduktens höjd, som är endast 2·50 meter, bör tydligt utmärkas för de vägfarande. Dagligen köra lastbilar med höga lass genom viadukten. Liknande olyckstillbud ha inträffat vid flera tidigare tillfällen, och har polisundersökning verkställts i två fall.»

»Kurvan, vari flera kollisioner inträffat, bör förbättras genom vägbanans breddande. Vägstyrelsen har tillskrivits med förslag om nämnda åtgärd.»

*Landsfiskalen i Tunaläns distrikt:* »Invid vägkanten i kurvan befintliga buskar, som helt skymma sikten, böra nedhuggas.»

»Då sikten är delvis skymd, skulle detta förbättras genom vissa röjningar av buskar och träd.»

*Landsfiskalen i Ukna distrikt:* »Olyckan kan delvis tillskrivas den omständigheten, att skyddsräcke ej förefanns å olycksplatsen.»

*Landsfiskalen i Vissefjärda distrikt:* »Vägskalet ombygges nu av vägkassan. Folk här komma aldrig att läras köra rätt i vägkors, och olyckor upprepas. Trafikdelare med blinkfyr vore önskvärd, men vägkassan här svarar väl, att det ej behövs.»

#### **Blekinge län.**

*Landsfiskalen i Asarums distrikt:* »Nedtagande av granhäcken utmed vägen.»

»Eftersom upprepade olyckshändelser inträffat vid denna vägkorsning, synes det vara av nöden att här vidtaga lämpliga skyddsåtgärder exempelvis genom anordnande av trafikdelare.»

»I den backe, där olyckshändelsen inträffade, ha olyckshändelser tidigare inträffat, beroende på att den är mycket utsatt för isbildning. Då denna antages bero på att skog växer intill vägens södra sida och att detta hindrar vägens upptorkande, synes träden på lämpligt avstånd böra fällas. Vägstyrelsen har vid upprepade tillfällen uppmärksamgjorts på saken och lovat vidtaga åtgärden.»

*Landsfiskalen i Hällaryds distrikt:* »Husbyggnaden, som synes å skissen, förflyttas, så att bättre sikt erhålles. I vägstyrelsen har, efter det att denna olyckshändelse inträffade, väckts förslag om omläggning av den ifrågavarande vägkorsningen.»

*Landsfiskalen i Lyckeby distrikt:* »Olycka har tidigare inträffat på samma plats; stenkällaren, som skymmer sikten, bör avlägsnas genom vägdistriktets försorg och på dess bekostnad.»

»Stenmur och buskar böra borttagas.»

»Häcken bör nedklippas till lämplig höjd.»

»Buskarna böra borttagas.»

*Landsfiskalen i Mörrums distrikt:* »Den skymmande muren borde tagas bort och lämpliga åtgärder i övrigt vidtagas, så att fri sikt på längsta möjliga avstånd kunde åstadkommas för trafikanter å kustlandsvägen respektive enskilda sidovägen. Som det nu är måste platsen anses farlig ur trafiksäkerhetssynpunkt. Sidovägen med den anmärkta muren har dock ganska nyligen kommit till, vilket förefaller märkligt med hänsyn till att man numera söker undvika riskmoment i stället för att framskapa sådana.»

#### **Kristianstads län.**

*Landsfiskalen i Fjälkinge distrikt:* »Häck samt träd, som så gott som fullständigt skymma sikten i korsningen, böra borttagas. Dessutom bör varning för korsväg genom märke anbringas å vägen Kristianstad—Österslöv, varom vederbörande vägstyrelse underrättats.»

»Vid vägen befintlig häck bör borttagas eller nedskäras till lägre höjd. Sikten nu fullständigt skymd.»

*Landsfiskalen i Tryde distrikt:* »Borttagande av en i nordöstra hörnet av vägkorset liggande jordvall för erhållande av bättre sikt.»

**Malmöhus län.**

*Landsfiskalen i Ramlösa distrikt:* »Bebyggelsen i vägkorset bör borttagas.»  
 »Husen i vägkorset böra borttagas — farlig plats — många olyckor.»  
 »Häcken utmed huvudleden bör borttagas.»

**Hallands län.**

*Landsfiskalen i Harplinge distrikt:* »Anordnande av mekanisk bevakning med ringklocka, ljussignaler eller bommar.»

*Landsfiskalen i Viske distrikt:* »Förbättring av siktförhållandena genom nedskärning av buskar och träd.»

*Landsfiskalen i Årstads distrikt:* »Breddning av vägen i själva kurvan.»

**Göteborgs och Bohus län.**

*Landsfiskalen i Hisings distrikt:* »Flera olyckor ha inträffat på samma plats och med likartat förlopp. En omläggning av kurvan torde vara att förorda.»

**Älvsborgs län.**

*Landsfiskalen i Dals Eds distrikt:* »Bort med granhäcken.»

*Landsfiskalen i Kungsätters distrikt:* »X-märke, utmärkande tillstötande väg, borde uppsättas.»

**Skaraborgs län.**

*Landsfiskalen i Gudhems distrikt:* »På grund av en 1½ meter hög häck, som är planterad vid innerkanten av en kurva från Skövde räknat, är det omöjligt för någon, som kommer på bivägen och skall upp på huvudvägen, att se fordon från Skövde, förrän han är över 1 meter på huvudvägen. Häcken bör tagas bort eller klippas ned.»

*Landsfiskalen i Kinne distrikt:* »Passagen är en av de farligaste, som finnas i länet. I en mycket brant backe bildar vägen en 'hårnålskurva'. Upprepade liknande händelser hava tidigare inträffat. Varningmärken äro uppsatta, men respekteras icke alltid. Omläggning av vägen synes önskvärd.»

*Landsfiskalen i Kinnefjärdings distrikt:* »Rätning av ifrågavarande kurva är av behovet påkallad. Flera tillbud av liknande olyckor ha där förut förekommit. Vägstyrelsen tillsagd att rätta missförhållandet.»

*Landsfiskalen i Skånings distrikt:* »Förvarningsmärken böra uppsättas. Helst borde ock grindar uppsättas. Sikten är visserligen god. En med orten obekant trafikant observerar emellertid icke lätt järnvägen, enär den ligger jämn med den omgivande terrängen.»

*Landsfiskalen i Skövde distrikt:* »Enligt mitt förmenande är olycksplatsen en trafikfälla. Inom Våmbs socken, där järnvägen Skövde—Axvall och landsvägen Skövde—Axvall gå fram, korsa dessa båda färdleder varandra på en sträcka av 6 km icke mindre än 5 gånger. Friläggning erforderlig för betryggande trafik.»

*Landsfiskalen i Stenstorps distrikt:* »Vägen bör breddas eller också böra särskilda mötesplatser anläggas.»

*Landsfiskalen i Tidaholms distrikt:* »I ifrågavarande kurva har ett flertal trafikolyckor inträffat. En vägrätning synes vara på sin plats och är dessutom lätt utförbar genom rivning av källaren i kurvans innersida.»

*Landsfiskalen i Undenäs distrikt:* »Bergknallen norr om vägen bör bortsprängas och vägen breddas i innerkurvan.»

*Landsfiskalen i Vilske distrikt:* »På platsen inträffa ofta kollisioner och dikeskörningar eller tillbud till sådana, beroende på vägens dåliga beskaffenhet. Vägen är kurvig omkring denna plats och behöver omläggas.»

»På platsen inträffa icke sällan olyckor eller tillbud till sådana. En omläggning av vägen torde vara enda utvägen att undvika dylikt.»

#### **Värmlands län.**

*Landsfiskalen i Filipstads distrikt:* »Uppsättande av blinkljussignaler. Järnvägsövergången passeras dagligen av cirka 150 personer.»

»Träd och buskar intill vägen vid parkeringsplatsen vid Lesjöfors Folkets Park böra huggas ned vid norra ändan, så att fri sikt erhålles.»

*Landsfiskalen i Gillbergs distrikt:* »Vägranterna böra förstärkas.»

*Landsfiskalen i Kristinehamns distrikt:* »Beslut är fattat om att vägen skall ombyggas mellan Kristinehamn och Karlskoga. Vägen, en del av rikshuvudvägen Stockholm—Örebro—Karlstad—norska gränsen, är här synnerligen svårtrafikabel med motorfordon. Utan tvivel den sämsta på hela nämnda rikshuvudväg.»

*Landsfiskalen i Näs distrikt:* »Fruktträdet i hörnet å intilliggande tomt bör kraftigt beskäras.»

#### **Örebro län.**

*Landsfiskalen i Hallsbergs distrikt:* »Borthuggning av träd.»

*Landsfiskalen i Hällefors distrikt:* »Plats borde beredas fotgängare vid båda sidor av vägbanan genom anläggande av särskild gångbana.»

»Det väster om och omedelbart intill vägen belägna boningshuset borde flyttas, varigenom vägen i kurvan skulle bli bredare och sikten fri.»

»Vägbanan torde å platsen breddas, varjämte södra vägkanten behöfve förstärkas och göras fast.»

»Uppförande av säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningen. Røjning av träd och buskar på platsen, så att sikten bleve bättre.»

»Uppsättande av bevakade bommar eller blinkljussignaler.»

*Landsfiskalen i Karlskoga distrikt:* »Häcken skulle bort.»

»Bron skulle breddas och lövverket i kurvans innerkant borttagas.»

»Förslag kommer att avgivas om att tillfredsställande vägbelysning anordnas.»

*Landsfiskalen i Örebro distrikt:* »Nedhuggning av häck.»

#### **Västmanlands län.**

*Landsfiskalen i Kolbäcks distrikt:* »Borttagande av det utmed vägens södra sida växande trädet.»

»Uppsättande av en trafikdelare.»

#### **Kopparbergs län.**

*Landsfiskalen i Bjursås distrikt:* »Utskjutande grenverk borttages, varigenom sikten förbättras.»

*Landsfiskalen i Folkärna distrikt:* »Vägstyrelsen har fått påminnelse om behovet av varningsmärke för korsväg samt borttagandet av en häck, som skymmer sikten betydligt.»

*Landsfiskalen i Gagnefs distrikt:* »Vägen Gagnef—Gröntuf—Amsberg bör omläggas. Flerfaldiga livsfarliga kurvor å vägen.»

»Varningstavlor för dålig sikt 1½ km torde vara erforderliga.»

*Landsfiskalen i Särna distrikt:* »Breddning och omläggning av vägen och bortschaktning av den siktskymmande jordhöjden i innerkurvan.»

**Gävleborgs län.**

*Landsfiskalen i Arbrå distrikt:* »Vid järnvägs korsningen skulle blinkljussignaler eller ringklockor uppsättas.»

*Landsfiskalen i Harmångers distrikt:* »Siktens förbättring genom borttagande av uthusbyggnad.»

*Landsfiskalen i Högbo distrikt:* »Anskaffande av belysning mellan Klangvägen och den plats, där Högbo kommun för sin del anordnat belysning.»

»Ordning av ordentlig belysning även på köpingens del av Forsbackavägen.»

*Landsfiskalen i Ljusdals distrikt:* »Gatan bör breddas, kurvan läggas om och trafikdelarnas läge ändras.»

*Landsfiskalen i Norrbo distrikt:* »Träd skymmande sikten borttagas.»

*Landsfiskalen i Valbo distrikt:* »De träd och buskar, vilka stå i gruppornas sluttnings utefter landsvägens norra sida, böra nedhuggas, så att den långa S-kurvan helt kan överblickas.»

»Uppsättande av varningstavlor å ömse sidor om järnvägsövergången eller ock vidtagande av andra åtgärder för trafiken över denna övergång, som sommardag är anmärkningsvärt betydande, enär Aktiebolaget Furuviksparken har upplåtit campingplats för besökare å Furuviksparken med havsbud.»

**Västernorrlands län.**

*Landsfiskalen i Junsele distrikt:* »Å platsen borde lämpligen uppsättas vägräcken.»

*Landsfiskalen i Nätra distrikt:* »Skymmande häck bör borttagas.»

*Landsfiskalen i Ramsele distrikt:* »En häck längs allmänna vägen borttages.»

*Landsfiskalen i Säbrå distrikt:* »Breddning av vägbanan vid olycksplatsen samt uppsättning av varningsmärken.»

*Landsfiskalen i Timrå distrikt:* »Borttagande av den på nordöstra hörnet befintliga jordbanken samt den uppe på denna befintliga bostadsbyggnaden, som helt skymma sikten vid infärd till huvudvägen i nordlig riktning.»

*Landsfiskalen i Tuna distrikt:* »Grindar eller ringklockor samt varningsmärken äro behöfliga för förebyggande av olyckor vid ifrågakvarande järnvägsövergång.»

**Jämtlands län.**

*Landsfiskalen i Bräcke distrikt:* »Enär fällbomsanläggningen ligger i en kurva, är denna i mörker ej lätt skönjbar. Lämpligt vore att flytta fällbomsanläggningen, så att själva bommen i nedfällt läge komme att ligga vinkelrätt mot vägbanan omedelbart före ingången i kurvan.»

*Landsfiskalen i Hammerdals distrikt:* »Nämnda lada borde flyttas på sådant avstånd från vägen, att den icke skymmer sikten.»

*Landsfiskalen i Ovikens distrikt:* »Den i kurvan befintliga häcken skall borttagas.»

*Landsfiskalen i Rödöns distrikt:* »Uppsättande av ljussignaler å denna väg, som är rätt så livligt trafikerad.»

**Västerbottens län.**

*Landsfiskalen i Byske distrikt:* »Den byggnad, som skymmer sikten, bör på den skadades, ägarens, bekostnad bortskaffas.»

*Landsfiskalen i Fredrika distrikt:* »Röjning av buskar och träd invid den enskilda avtagsvägen, varifrån den skadade pojken kom åkande å stålspark, samt strängare uppsikt över minderårigas lek och uppehåll å trafiklederna.»

*Landsfiskalen i Malå distrikt:* »Omläggning av vägen. Mötande fordon se varandra först på 6 å 7 meters avstånd.»

*Landsfiskalen i Skellefteå södra distrikt:* »Omläggning av den felaktigt dosserade kurvan.»

»Anordnande av bättre sikt vid vägkorsningen.»

**Norrbottnens län.**

*Landsfiskalen i Edefors distrikt:* »En liknande olycka har tidigare inträffat å samma bro. Denna borde därför utbyggas till bredden.»

De nu återgivna stickproven ur tidningspressen och ur polischefernas olycksrapporter torde tala sitt tydliga språk. Det synes icke vidare kunna bestridas, att det äldre vägnätet i vårt land i närvarande stund vimlar av trafikfällor, som äro väl kända för ortsbefolkningen, den lokala pressen och vederbörande polismyndigheter men som icke desto mindre fått kvarbliva år efter år och krävt ständigt nya offer. Detta synes så mycket mera upprörande, som de erforderliga åtgärderna, enligt vad som framgår av landsfiskalernas ovan citerade förslag, synnerligen ofta inskränka sig till helt obetydliga och särdeles billiga arbeten, t. ex. bortröjning av skymmande träd och buskar, nedschaktning av jordhöjder, bortsprängning av stenar m. m., och i andra fall avse visserligen dyrbarare men trots allt föga kostnadskrävande vägförbättringar, såsom breddning av kurvor o. dyl.

En av anledningarna till det missförhållande, som hittills varit rådande i nu angivna hänseende, torde ha varit, att man icke haft klart för sig, på vad sätt problemet att bortskaffa trafikfällorna skulle kunna angripas. Genom den nu genomförda omläggningen av polischefernas rapportering av trafikolyckor torde denna fråga emellertid ha kommit i ett gynnsammare läge. Tack vare de noggranna uppgifter om platsen för varje inträffad trafikolycka, som fr. o. m. år 1939 lämnas, kan en fortlöpande generalinventering av landets trafikfällor ske. Det väldiga uppgiftsmaterialet, som tidigare efter avslutad statistisk bearbetning arkiverades i Statistiska centralbyrån utan att någonsin komma till de lokala vägmyndigheternas kännedom, måste i fortsättningen successivt ställas till sistnämnda myndigheters förfogande. Med utnyttjande av detta material, som enbart för landsbygdens vidkommande omfattar i genomsnitt 300 å 400 rapporter per år och län, torde det bliva möjligt att redan under år 1941 igångsätta ett systematiskt, hela landet omfattande arbete med bortskaffande av trafikfällor. Härigenom kommer ett verkligt betydande steg att ha tagits för åstadkommande av ökad trafiksäkerhet i vårt land.

Rörande detaljerna för uppgiftsmaterialets utnyttjande för uppspårande och bortskaffande av trafikfällor torde ytterligare överväganden böra äga rum. Vid hittills förda preliminära diskussioner i ämnet har ett enligt min mening

rationellt och praktiskt förslag framställt av vägingenjören i Kopparbergs län P. Tore Norlin, vilken på min begäran sammanfattat sina synpunkter på frågan i följande den 6 december 1939 dagtecknade promemoria:

»P. M.

rörande formerna för utförande av smärre förbättringsarbeten, vilka prövas påkallade av trafiksäkerhetshänsyn.

Riksdagen anvisar för varje budgetår ett reservationsanslag till bidrag till vägförbättringsarbeten å landsbygden att avräknas mot automobilskatte-medlen. Kungl. Maj:t tilldelar härav, sedan viss del avsatts till beläggningsarbeten, varje län visst belopp att tillföras länets automobilskattefond. För budgetåret 1939/40 har Kungl. Maj:t tilldelat Kopparbergs län 600 000 kronor.

För fördelning av länsfondens medel mellan olika arbetsföretag inom länets vägdistrikt uppgöres av länsstyrelsen med biträde av vägingenjören en s. k. flerårsplan, som granskas av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Med ledning av denna flerårsplan beviljar länsstyrelsen därefter bidrag till de olika arbetsföretagen. I flerårsplanen angives, förutom företagens benämning, för varje företag den godkända beräknade kostnaden, totalsumman av beräknade bidrag samt år och belopp, varmed bidragen beräknas utgå.

I flerårsplanen upptagas som regel de särskilda företagen vart för sig. Till smärre förbättringsarbeten upptages emellertid ett sammanlagt belopp för hela länet. För år 1939 uppgick detta till 80 000 kronor. Formen för utförandet av smärre förbättringsarbeten är något enklare än för större arbeten. Enligt § 7 mom. 1 i Kungl. Maj:ts kungörelse den 17 juni 1938 om ändring i vissa delar av kungörelsen den 8 juli 1936 med närmare bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 30 juni 1936 angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket m. m. stadgas nämligen, att i fråga om statsbidrag till smärre förbättringsarbeten, vilka prövas påkallade av hänsyn till trafiksäkerheten, vad i denna kungörelse stadgas rörande arbetsplan och renstakning, ledning av och kontroll å arbetet icke äger tillämpning, utan må länsstyrelsen i nämnda hänseende meddela de föreskrifter, som länsstyrelsen finner erforderliga.

Då frågan om fördelning av medel till smärre förbättringsarbeten blir aktuell, har inom Kopparbergs län brukat följas den praxis, att vägingenjören utsänder en rundskrivelse till samtliga vägdistrikt, däri vägstyrelserna anmodas att före viss dag till vägingenjören inkomma med av arbetsplaner åtföljda ansökningar om dylika arbeten. Dessa arbetsplaner få med hänsyn till arbetenas mindre omfattning upprättas av respektive vägmästare inom distrikten.

Sedan ansökningar från samtliga vägdistrikt inkommit och sedan erforderlig besiktning på platsen utförts, verkställer vägingenjören en gallring samt uppgör förslag dels till de arbeten, som anses böra komma i fråga, ävensom ordningsföljden dem emellan, dels till fördelningen av bidrag företagen emellan. Vägingenjörens förslag jämte samtliga inkomna ansökningar överlämnas därefter till länsstyrelsen med hemställan om beslut samt beviljande av statsbidrag.

Sedan länsstyrelsens beslut meddelats, igångsätts företagen och utföras som vägbyggnadsföretag i vanlig ordning, därvid dock som regel arbetet utföres i vägdistriktens regi.

Då fråga är om smärre förbättringsarbeten av nämnd art ävensom om större förbättringsarbeten i vanlig ordning, vore det självfallet av mycket stort värde för vägingenjören att äga tillgång till de uppgifter om vägtrafikolyckor, som polismyndigheterna enligt kungörelsen den 21 april 1939 skola insända till Statistiska centralbyrån. Tyvärr medger icke vägingenjörskontorets arbetsbörda och tillgång å teknisk personal någon mera omfattande bearbetning och sammanställning av dessa uppgifter, vilket varit önskvärt.»

Till vad som sist anföres i promemorian må här anmärkas, att i samband med ett förstatligande av vägväsendet, varom utredning för närvarande pågår, möjlighet torde yppa sig att tillgodose behovet av arbetskraft för olycksrapporternas bearbetning och sammanställning hos de lokala vägmyndigheterna.

För att arbetet med trafikfällornas bortskaffande skall leda till verkligt värdefulla resultat och icke stanna vid blotta ansatser, torde det vara av väsentlig betydelse, att arbetet i fråga ställes under enhetlig ledning och kontroll av ett för uppgiften lämpat centralt organ. Till denna fråga torde jag få återkomma i slutkapitlet.

**Trafikdelande mittlinjer på permanentbelagda vägar.** Enligt Statens väginstituts rapport nr 10 angående vägbeläggningar på landsbygdens allmänna vägar i Sverige den 1 januari 1940 utgjorde längden av de helpermanenta beläggningarna i hela riket vid nämnda tidpunkt 1 998 km (615 km gatsten, 293 km cementbetong och 1 090 km högvärdiga asfaltbeläggningar), medan längden av de halvpermanenta beläggningarna uppgick till 2 053 km. Sammanlagt upptogo de permanenta beläggningarna alltså 4 051 km eller endast 4,6 procent av hela det allmänna vägnätet (88 000 km). De permanentbelagda vägarna äro emellertid i regel mycket starkt trafikerade, och av uppgifter i Statistiska centralbyråns berättelse angående olyckor vid trafik med motorfordon under år 1938 kan man beräkna, att under nämnda år icke mindre än 26 procent av landsbygdens olyckor inträffade på vägar med permanent beläggning.

I vissa delar av vårt land ha de lokala vägmyndigheterna på permanentbelagda vägsträckor särskilt markerat mitten av vägbanan, framför allt i kurvor och på backkrön, där risken för oväntade möten är särskilt stor och där den vägfarande därför bör strängt hålla sig på rätt sida av vägen. Markeringen utföres i allmänhet genom målning, som måste förnyas varje år. På vägar med beläggning av gatsten eller cementbetong sker numera i regel en svag mittmarkering längs vägens hela sträckning genom en rad stenar av särskild färg respektive genom den svarta asfaltranden i betongbeläggningens mitt. På dylika vägar torde det, i varje fall vid beläggningens utförande, icke möta någon svårighet att på de farliga ställena anbringa en kraftigare markering av beständig art, exempelvis genom en tredubbel rad av stenar eller en bredare asfaltrand.

En markering av vägbanans mitt torde ur trafiksäkerhetens synpunkt vara synnerligen lämplig. Systemet har emellertid hittills kommit till användning



endast i de delar av landet, där de lokala vägmyndigheterna särskilt intresserat sig för saken. I syfte att främja en allmännare användning av systemet i fråga överlämnade jag den 27 juni 1939 en promemoria i ämnet till chefen för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtrafikbyrå. Promemorian var av följande lydelse:

»I 4 § 1 mom. vägtrafikstadgan upptagas bestämmelser om skyldighet för vägfarande att i vissa fall, bl. a. vid färd i kurva eller backe, där utsikten över vägen är skynd, hålla till vänster å körbanan. I 3 mom. av samma paragraf inskräpes ytterligare skyldigheten att i liknande fall undvika omkörning.

Uppenbart är emellertid, att problemet att förebygga kollisioner i kurvor och på backkrön icke är löst genom dessa bestämmelser i vägtrafikstadgan. Olyckor av angivna slag inträffa alltjämt till mycket stort antal.

Det mest effektiva sättet att förebygga kollisioner i kurvor och på backkrön är tydligen att på sådana ställen dela vägen i två särskilda, var för sig enkelriktade körbanor, skilda åt av en bredare eller smalare remsa. Genom denna metod har man på många ställen, bl. a. vid ett par kända 'dödskurvor' på sträckorna Stockholm—Uppsala och Stockholm—Södertälje, lyckats förebygga nya olyckor. Ett allmännare utnyttjande av denna möjlighet torde böra övervägas i samband med den nu pågående inventeringen av 'trafikfällor' på de viktigare vägarna i landet.

På permanentbelagda vägar kan åtskilligt vinnas genom en enklare och billigare ehuru samtidigt mindre effektiv metod, bestående i att på vägbanan genom målning eller på annat sätt markera en linje, som skiljer de båda trafikriktningarna från varandra. Dyliga linjer, anbragta på lämpliga ställen, hava i praktiken visat sig giva de vägfarande en värdefull erinran om de faror, som lura vid passerandet av kurvor och backkrön, och om nödvändigheten att där undvika omkörning och hålla väl till vänster.

Efter vad det vill synas har denna metod hittills kommit till användning i tämligen ringa omfattning och efter ganska växlande principer.

Enär ett mera allmänt genomförande av systemet med trafikdelande linjer på permanentbelagda vägsträckor säkerligen skulle vara av stort värde för trafiksäkerheten, torde följande förslag böra övervägas.

1) Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtar genom vägingenjörerna från vägdistrikten uppgifter rörande permanentbelagda vägsträckor i enlighet med bifogade utkast.

2) Efter bearbetning av de inkomna uppgifterna utfärdar Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ett cirkulär till vederbörande vägstyrelser med uppmaning att efter samråd med vägingenjören snarast möjligt i erforderlig utsträckning anbringa trafikdelande mittlinjer på de permanentbelagda vägsträckorna inom vägdistriktet samt att vid lämplig tidpunkt, exempelvis före den 1 september 1939, inkomma med uppgift, i vilken utsträckning detta skett. Cirkuläret torde böra upptaga råd och anvisningar, bl. a. innehållande att linjerna böra anbringas på sådana ställen, där den vägfarande bör undvika omkörning och hålla väl till vänster, t. ex. i kurvor, på backkrön och vid smala broar, att linjerna böra börja i god tid och eventuellt föregås av kortare streck, att linjerna i kurvor böra ligga närmare kurvans innersida och icke såsom eljest i vägbanans mitt, att trefiliga vägar på de ställen, varom nu är fråga, böra markeras såsom tvåfiliga o. s. v. Dessutom torde — eventuellt efter samråd med Statens väginstitut — anvisningar böra lämnas angående lämplig färg

för målningen, om markering på stenlagda vägar medelst stenar av särskild färg m. m.»

I ett vid promemorian fogat utkast till frågeformulär upptogs för varje permanentbelagd vägsträcka uppgifter om sträckans begynnelse- och slutpunkter, sträckans längd och beläggning, ungefärliga antalet ställen, där trafikdelande mittlinjer skulle vara av värde för trafiksäkerheten, och ungefärliga antalet ställen, där sådana linjer redan funnes anbragta. Tillika skulle på formulärblanketten lämnas uppgift om ungefärliga kostnaden för anbringande av mittlinjer i angivna utsträckning (engångskostnad och årlig underhållskostnad).

Med anledning av denna promemoria fick jag den 9 mars 1940 från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen mottaga en den 6 september 1939 daterad promemoria, utarbetad av vägtrafikinspektören och chefen för styrelsens vägtrafikbyrå. I denna promemoria anfördes bl. a., att regler för markeringarnas anbringande borde fastställas och lämpliga markeringsmetoder utrönas men att det därefter vore viktigast att tillse, att markeringslinjer anordnades vid alla *nya* beläggningar. Först därefter borde det övervägas, på vad sätt och i vilken omfattning markeringarna å de äldre beläggningarna skulle bringas i överensstämmelse med de uppställda reglerna.

Sedan jag därefter erhållit tillfälle att deltaga i muntliga överläggningar i frågan inför generaldirektören och chefen för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, fick jag under april månad 1940 emottaga ett av chefen för vägtrafikbyrån utarbetat förslag, upptagande synnerligen detaljerade anvisningar rörande vägmittens markering på permanentbelagda vägar, och sedermera under maj månad ett omarbetat förslag i samma ämne. I båda dessa förslag hade huvudvikten fortfarande lagts på frågan om markering i samband med nybyggnad av väg, medan den för trafiksäkerheten vida viktigare frågan om en omedelbar markering på redan belagda sträckor i viss mån undanskjutits. Därjämte hade markering föreslagits i en omfattning, som enligt min mening skulle varit ägnad att väsentligt minska respekten för den meddelade varningen.

Med anledning härav överlämnade jag den 23 maj 1940 till generaldirektören och chefen för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en ny promemoria i frågan, vari jag anförde bl. a. följande:

»Trafiksäkerhetsutredningens promemoria av den 27 juni 1939 avsåg att genom anbringande av trafikdelande mittlinjer i kurvor och på backkrön å *befintliga* permanentvägar åstadkomma en snabb, billig och värdefull förbättring av trafiksäkerheten på dessa ofta riskabla och starkt trafikerade vägar. I promemorian föreslogs, att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle till en början verkställa en snabbinventering rörande behovet av en dylik markering å de befintliga permanentvägarna samt därefter utfärda ett cirkulär till vederbörande vägmyndigheter med uppmaning att snarast möjligt i erforderlig utsträckning verkställa markering på ifrågavarande vägar och vid lämplig tidpunkt, exempelvis före den 1 september 1939, inkomma med uppgift, i vilken utsträckning detta skett.

Jag måste fortfarande vidhålla, att det sålunda föreslagna tillvägagångssättet är det lämpligaste. Då vägtrafiken emellertid för närvarande på grund av bensinbristen reducerats till ett minimum, föreligger uppenbarligen ingen anledning att *nu* föreskriva en markering på de befintliga permanentvägarna, helst som en sådan markering i regel måste förnyas varje år. Med hänsyn till att vägingenjörernas och vägstyrelsernas tid torde vara strängt upptagen av andra göromål, torde även den föreslagna inventeringen lämpligen böra anstå.

Så snart normala tider kunna förväntas inträda, synes frågan emellertid ånyo böra upptagas. Därvid bör enligt min mening en inventering verkställas med användning av bilagda formulär, som i allt väsentligt överensstämmer med det vid promemorian av den 27 juni 1939 fogade formuläret. Sedan inventeringen slutförts, torde — efter verkställd inspektion inom vissa län — ett cirkulär böra utfärdas, att markering av delningsstreck skall verkställas i den ungefärliga omfattning, som av vägingenjörerna föreslagits, med iakttagande av de jämkningar, vartill inspektionen kan ha givit anledning. Detaljerade anvisningar rörande markeringens omfattning torde böra undvikas. I stället torde helt allmänt böra föreskrivas, att delningsstreck skola anbringas i sådana kurvor och på sådana backkrön, där sikten är otillfredsställande och där enligt vägingenjörernas mening delningsstreck skulle vara av värde för trafiksäkerheten, samt att strecken skola utdragas så långt, att de äro väl synliga på 150 meters avstånd.»

Då mitt genom promemorian den 27 juni 1939 framförda förslag om en omedelbar snabbinventering av farliga punkter på de permanentbelagda vägarna icke kunnat realiserats i den form, jag ursprungligen avsett, har jag sökt på annat sätt erhålla nödig utredning i frågan. Genom välvilligt tillmötesgående av vägingenjören i Stockholms län, kaptenen Folke Torgén, har jag fått mottaga en sammanställning rörande längden av de permanentbelagda vägarna inom nämnda län ävensom antalet riskpunkter, där en markering med trafikdelande mittlinjer skulle vara till nytta, och sammanlagda längden av den vägsträcka, som skulle behöva markeras. Enligt denna undersökning skulle för Stockholms läns vidkommande omkring 10 procent av den permanentbelagda vägsträckan lämpligen böra markeras.

Såsom ovan omnämnts uppgår längden av de permanenta beläggningarna i hela riket till något över 4 000 km. En markering på de redan befintliga permanentvägarna skulle väl till övervägande del ske genom målning, och de anbragta linjerna skulle i regel behöva förnyas varje år. Om man, med utgångspunkt från den för Stockholms län erhållna siffran, räknar med att 10 procent av den permanentbelagda sträckan skulle behöva markeras samt preliminärt uppskattar kostnaden härför till 15 öre per meter, skulle den föreslagna åtgärden komma att kräva ett belopp av allenast 60 000 kronor om året för landet i dess helhet. Till jämförelse må nämnas, att totala kostnaden för *underhållet* av landsbygdens allmänna vägar normalt uppgår till över 80 miljoner kronor om året.

Det torde enligt min mening vara uppenbart, att den föreslagna markeringen av vägmitten på de permanentbelagda vägarna skulle medföra en omedelbar, väsentlig förbättring av trafiksäkerheten på dessa vägar. Att märka är, att

just de äldre permanentvägarna ofta uppvisa ett stort antal farliga kurvor och backkrön, samtidigt som de just på grund av vägbanans goda beskaffenhet inbjuda till körning med relativt hög hastighet. Av den nyss gjorda kalkylen torde framgå, att kostnaderna för markeringen icke äro av den storleksordning, att de böra få hindra ett genomförande av förslaget. Så snart normala trafikförhållanden åter inträda, synes berörda förslag därför böra utan dröjsmål realiseras.

## 2) Städerna.

De olycksrisker, som förekomma i landsbygdens trafik, återfinnas till största delen även i stadstrafiken. Men därutöver har denna trafik att kämpa med speciella svårigheter. Den allvarligaste av dessa är den starka trängsel som uppstår, då den våldsamt ökade trafikvolymen tvingas att framgå på ett ofta ålderdomligt gatunät. Den mest rationella lösningen ur denna svårighet — anläggningen av ett nät av moderna trafikleder även i städerna — är i många fall utesluten av såväl ekonomiska som andra skäl. Uppgiften blir därför att på annat sätt och i första hand genom åtgärder av trafikreglerande natur söka minska trängseln på gatorna och de därav föranledda riskerna. Städernas trafiksäkerhetsproblem är sålunda i stor utsträckning ett trafikregleringsproblem.

### a) Åtgärder för minskning av trafikträngseln.

**Genomgångstrafikens avledande.** En betydande minskning av trafikträngseln på städernas huvudgator kan ofta ske genom den redan förut omnämnda åtgärden att medelst »förbifartsvägar» avleda den långväga trafik, som icke med nödvändighet behöver passera genom städerna. Vid anläggningen av sådana förbifartsvägar äro två synpunkter att beakta. För det första måste en dylik väg vara så beskaffad, att den långväga trafiken söker sig dit, oaktat förbifartsvägen i regel innebär en omväg, som är längre än den direkta vägen genom staden. För detta ändamål måste förbifartsvägen medge en fri och snabb körning. Lämpligast torde vara, att en sådan väg, där så ske kan, bygges såsom en ren motorväg, till vilken cyklister och fotgängare icke äga tillträde. I varje fall bör en förbifartsväg vara utrustad med två skilda körbanor, och för den händelse gång- och cykeltrafik tillåtes, bör vägen tillika vara försedd med särskilda gångbanor och cykelbanor. För det andra måste tillses, att bebyggelse intill den nya vägen undvikas. Enligt erfarenheten uppstår utefter en dylik väg gärna en omfattande »randbebyggelse», med påföljd att vägen, trots sitt syfte att möjliggöra en snabb och riskfri passage utanför det tätbebyggda området, inom kort befinner sig mitt inne i ett villasamhälle med en mängd farliga utfarter. I vissa främmande länder har man sökt hindra en dylik utveckling genom att förbjuda direkt tillträde till vägen eller genom särskild lagstiftning mot randbebyggelse. Frågan om åt-

gärder i sådan riktning synes med det snaraste böra upptagas till omprövning även i vårt land.

**Gatornas utnyttjande för trafiken. Parkeringsproblemet.** Ett annat viktigt medel för att minska trafikträngseln i de större städernas centrala delar består i att tillse, att de befintliga trafiklederna i all den utsträckning, som är möjlig, utnyttjas för sitt egentliga ändamål, d. v. s. för den rörliga trafiken. Om parkerade bilar få upptaga en stor del av körbanans redan förut otillräckliga bredd, blockeras trafiken, med påföljd att trängseln och därmed även risken för trafikolyckor ytterligare ökas. De parkerade fordonen ha därjämte visat sig utgöra en direkt fara för trafiksäkerheten genom att skymma sikten för fotgängare, som stå i begrepp att korsa körbanan.

**Tidsbegränsad parkering på gatorna.** Man har i stor utsträckning sökt minska antalet parkerade fordon på gatorna genom att föreskriva, att under affärstiden parkering på vissa gator eller inom vissa områden får ske allenast under begränsad tid, t. ex. högst 15 eller 30 minuter. En dylik föreskrift går tydligen närmast ut på att förhindra långtidsparkering och särskilt den form därav, som består i att en bilist, som färdas till och från arbetet i eget fordon, låter detta stå parkerat på gatan under hela arbetstiden. Däremot har man velat bevara bilisternas möjlighet att under uträttandet av ett kortvarigt ärende för en stund ställa fordonet ifrån sig.

Mot systemet med tidsbegränsad parkering kunna allvarliga invändningar göras. En effektiv övervakning av att den bestämda maximitiden icke överskrides skulle självfallet kräva en mycket betydande polisstyrka och kan därför i allmänhet icke ske. I stället ha polismyndigheterna nödgats tillgripa den alltid betänkligen metoden med en stickprovskontroll, utövad genom tid efter annan upprepade razzior. De meddelade föreskrifterna kunna i stor utsträckning åsidosättas, utan att detta upptäcket och beivras. I samband med varje razzia bli emellertid de bilister, som »ha otur», åtalade och bötfällda. Antalet beivrade förseelser uppgår säkerligen endast till en mycket ringa procent av hela antalet begångna förseelser men är likväl absolut taget tillräckligt stort för att bereda polispersonal, åklagare, stämmingsmän och domare ett synnerligen drygt arbete, vars värde på goda grunder kan ifrågasättas. Härtill kommer, att bestämmelsen om tidsbegränsning för parkeringen lätt kan kringgå genom att fordonet, innan den föreskrivna tidsperioden överskridits, flyttas några meter eller efter en kortare färd åter placeras på sin förra plats, varefter en ny period börjar löpa. Dylika förflyttningar, som torde förekomma i ganska stor omfattning, skapa i själva verket en icke obetydlig artificiell trafik, som uppenbarligen är rent onödig men ytterligare ökar trängseln på de mest trafikerade gatorna. Slutligen är att märka, att den tidsbegränsade parkeringen icke i nämnvärd grad förbättrar körtrafikens framkomstmöjligheter. Raden av parkerade fordon blir möjligen något glesare, men den rörliga trafiken hindras icke desto mindre fortfarande från att belägna den närmast trottoaren belägna körfilen.

**Parkeringsförbud.** Den enda möjligheten att på effektivt sätt hålla en gata fri för den rörliga trafiken torde ligga i ett förbud mot all parkering på denna gata, d. v. s. ett förbud att låta fordon stanna annat än för upptagande eller avlämnande av passagerare. Ett dylikt absolut parkeringsförbud är — i motsats till det nyss omnämnda förbudet mot parkering utöver viss tid — mycket lätt att upprätthålla, då varje förseelse omedelbart kan konstateras. Erfarenheten synes också visa, att ett sådant förbud, där det på tydligt sätt bragts till bilisternas kännedom, i full utsträckning respekteras. I praktiken blir det väsentligen endast de för den yrkesmässiga persontrafiken avsedda fordonen, d. v. s. droskbilar och omnibusar, som över huvud *stanna* på de gator, där parkering icke får äga rum.

Ett absolut parkeringsförbud inom ett visst område eller på vissa gator torde i regel kunna begränsas att avse den del av dygnet, då trafiken är starkast, t. ex. tiden kl. 8—18, medan parkeringen under den övriga delen av dygnet lämnas fri.

**Parkeringsplatser.** I den mån trafikens ökning gör det nödvändigt att inskränka rätten till parkering på gatorna, minskas uppenbarligen bilisternas möjlighet att använda sina fordon för färd till och från arbetet. Till en viss grad torde detta, enligt vad erfarenheterna under det senaste årets trafikrestriktioner utvisa, kunna ske utan alltför stor olägenhet, i den mån lämpligt belägna och snabba buss- eller spårvägsförbindelser finnas att tillgå. Anmärkas må i detta sammanhang, att en övergång från användande av privatbil till begagnande av de för »kollektiv» persontransport avsedda fordonen i och för sig otvivelaktigt är ägnad att minska trafikträngseln på gatorna. Emellertid torde det vara klart, att en skärpning av restriktionerna beträffande rätten till parkering på gatorna såsom ett nödvändigt komplement kräver en ökning av möjligheterna till parkering på särskilda parkeringsplatser. Det torde icke heller råda delade meningar om att parkeringsplatser böra anordnas i städernas centrala delar i all den utsträckning, som över huvud är möjlig.

Tyvär torde det ofta förhålla sig så, att möjligheterna i detta hänseende äro strängt begränsade. I regel torde parkeringsplatser icke kunna beredas annat än för en mindre del av det antal bilar, som användas i trafiken. Vid sådant förhållande måste det tydligen tillses, att de knappa parkeringsutrymmena i första hand komma de trafikanter till godo, som ha det största behovet därav. Det torde därvid bliva ofrånkomligt, att långtidsparkerarna *i regel* få stå tillbaka för de korttidsparkerare, som i sin tjänst eller sitt yrke måste använda bil och äro beroende av att under arbetet då och då kunna parkera fordonet under en kortare tid. Denna synpunkt torde redan länge ha stått klar för vederbörande myndigheter. Syftet med de restriktioner, som föreskrivits beträffande parkeringsplatsernas användning, torde sålunda ha varit att till förmån för korttidsparkerarna förhindra långtidsparkering.

Det medel, varigenom man sökt förverkliga detta syfte, har emellertid knappast visat sig ändamålsenligt. Det valda medlet har bestått i att man

på åtskilliga parkeringsplatser infört tidsbegränsning i fråga om rätten till parkering, varvid maximitiden i allmänhet bestämts till 1, 2 eller 3 timmar. De olägenheter, som enligt vad ovan omnämnts äro förenade med den tidsbegränsade parkeringen på gatorna, ha emellertid framträtt även vid tillämpningen av tidsbegränsning i fråga om parkeringsplatserna. Det har sålunda även här visat sig, att en effektiv kontroll i regel icke är möjlig samt att bestämmelsen om maximitid för parkeringen ofta åsidosättes eller kringgås genom att fordonen flyttas. Razzior, åtal och bötfällning ha även i detta fall blivit resultatet av ett i sig självt otillfredsställande system. Samtidigt har tillgången på lediga platser för den legitima korttidsparkeringen trots allt varit otillräcklig, i varje fall under de tider av året, då trafiken varit som störst. Problemet att rättvist fördela det knappa parkeringsutrymmet har sålunda icke kunnat lösas genom den föreskrivna tidsbegränsningen.

**Parkeringsavgifter.** En metod, som veterligen icke ännu kommit till användning i vårt land men som i varje fall torde förtjäna att prövas, är metoden med särskilda avgifter för begagnande av parkeringsplatserna. Ett dylikt system har redan i åtskilliga år tillämpats i vissa storstäder i utlandet, efter allt att döma med mycket gott resultat. Systemet torde innebära åtskilliga fördelar. Redan en obetydlig avgift synes vara tillräcklig för att förhindra den regelbundna, dagligen upprepade parkeringen under hela kontorstiden. Samtidigt hålles emellertid en möjlighet öppen för långtidsparkering mot förhöjd avgift vid särskilda tillfällen. En bilist, som blir fördröjd under längre tid än han beräknat, tvingas icke såsom nu att bli lagbrytare och utsätta sig för åtal och böter utan kan lugnt låta fordonet stå och sedermera betala en skälig ersättning för den förlängda parkeringstiden. Parkeringsavgifternas uppbärande skulle kunna ske medelst automatiska apparater — sådana finnas redan konstruerade — eller anförtros åt särskilda vakter, vilkas avlöning kunde bestridas av de inflytande avgifterna. Frågan om grunderna för avgiftens utgående skulle givetvis bli föremål för särskilt överbäggande i samband med verkställda försök. Detsamma gäller om avgiftens storlek, vilken lätt skulle kunna regleras så, att en tillräcklig reserv av lediga parkeringsplatser alltid förefunnes.

Det må ännu en gång betonas, att de nu omnämnda åtgärderna — parkeringsförbud på gatorna och avgiftssystem på parkeringsplatserna — endast äro att betrakta såsom nödfallsåtgärder, avsedda att vid behov komma till användning i de större städernas äldre, centrala delar. Vid planerandet av nya stadsdelar torde parkeringsbehovet ofta kunna och böra tillgodoses genom anläggning av välbelägna och rymliga parkeringsplatser eller genom att gatorna utrustas med »parallellgator» eller andra anordningar, som möjliggöra parkering utefter deras hela längd, utan att körtrafiken därigenom hindras.

**Kollektiv eller individuell persontransport?** I det föregående har redan omnämnts, att begagnandet av de för »kollektiv» persontransport avsedda

fordonen, i första hand spårvagnar och omnibusar, otvivelaktigt är ägnat att minska trafikens volym och därigenom öka trafiksäkerheten. Möjligheten att till dessa fordon överföra en del av de trafikanter, som tidigare färdats med »individuella» transportmedel, d. v. s. privatbil eller cykel, står i nära beroende av det sätt, på vilket spårvägs- och bussföretagen bedriva sin verksamhet. Genom en ändamålsenlig linjeföring, snabba och täta förbindelser samt en klok taxepolitik torde nämnda företag ha goda utsikter att såsom passagerare förvärva och behålla ett stort antal cyklister och även åtskilliga bilister. Ännu större möjligheter till avlastning av gatutrafiken uppkomma givetvis, i den mån våra storstäder nå en sådan utveckling, att anläggandet av underjordiska tunnelbanor blir ekonomiskt möjligt.

**Spårvagnar eller omnibusar?** Användningen av spårvagnar i städernas starkt trafikerade centra har med motortrafikens tillväxt visat sig medföra allvarliga olägenheter och risker. På grund av sin bundenhet vid spåren sakna spårvagnarna möjlighet att anpassa sig efter den övriga trafiken. För att icke biltrafiken alltför mycket skall hindras, måste hållplatserna ofta placeras ute i körbanan. I sådana fall har man i regel till fotgängarnas skydd måst anlägga refuger invid spårvägsspåren. Härigenom minskas emellertid körbanans bredd. En förträngning uppstår, och biltrafiken, som kanske i övrigt framgår med två körfiler i vardera riktningen, sammantränges vid hållplatsen till en enda fil. Härigenom fördubblas bilkolonnens längd, och trängsel uppstår just på den plats, där de av- och påstigande spårvagnspassagerarna skola korsa körbanan. På de större trafikplatserna måste ofta själva mittpartiet, dit fotgängare enligt all erfarenhet icke böra ha tillträde, användas till hållplats för spårvägslinjer, med påföljd att passagerarna måste korsa den omgivande körbanan med dess i regel synnerligen starka trafik. Trafikplatserna komma härigenom ofta att bli utomordentligt farliga trafikfällor, vilka på olyckskartorna uppvisa en rekordartad anhopning av olycksfall.

I jämförelse med spårvagnarna ha omnibusarna betydande företräden ur såväl trafikens som trafiksäkerhetens synpunkt genom sin större snabbhet och sin möjlighet att lätt anpassa sig efter den övriga trafiken. Av- och påstigning av passagerare kan utan hinder för biltrafiken ske vid trottoarkanten. Sedan bussarna numera i fråga om transportförmåga närmast sig spårvagnarna, torde spårvägslinjernas nedläggande och ersättande med bussar — eventuellt elektriskt drivna trådbussar — i de större svenska städernas centrala delar endast vara en tidsfråga. En dylik omläggning skulle med all säkerhet medföra en betydande minskning av trafikens svårigheter och risker. På åtskilliga gator, där biltrafiken nu blockeras av spårvagnarna, torde det efter spårvägslinjernas borttagande bli möjligt att låta körtrafiken framgå i fyra filer, två i vardera riktningen, medan samma trafik för närvarande måste söka sig fram med allenast en fil i vardera riktningen. Härigenom kommer gatans trafikkapacitet att fördubblas, och samma trafikvolym, som nu endast med största



svårighet och under ständig risk för trafikolyckor kan passera, kommer där-  
efter att obehindrat flyta fram utan trängsel och risker.

### b) Gatukorsningar.

Gatukorsen utgöra i regel särdeles farliga riskpunkter. Enligt Statistiska centralbyråns statistik rörande motortrafikolyckor inträffade under åren 1936—1938 i genomsnitt icke mindre än 45 procent av städernas olyckor i gatukorsningar. Av dessa olyckor utgjordes nära nio tiondelar av kollisioner mellan fordon.

I fråga om möjligheterna att nedbringa antalet olyckor i gatukorsen är till en början att märka, att den mest effektiva åtgärden — plankorsningarnas ersättande med korsningar i skilda plan — i regel är utesluten såväl av kostnadsskäl som av trafiktekniska orsaker. En dylik lösning torde icke kunna ifrågakomma annat än vid korsningspunkter mellan de allra största trafiklederna eller där terrängförhållandena äro särskilt gynnsamma. I övrigt är man som regel hänvisad till andra metoder.

**Enkelriktad trafik.** En möjlighet till undvikande av korsande trafikströmmar i gatukorsen ligger i en planmässigt genomförd enkelriktning av trafiken. Man kan exempelvis vidtaga en sådan reglering, att all trafik i ett visst gatukors anländer från söder och fortsätter åt norr, öster och väster. Några korsande trafikströmmar uppkomma därvid icke. I ett annat gatukors kan man låta trafiken anlända från två håll, t. ex. från norr och söder, och i båda fallen fortsätta åt öster och väster. I ännu ett annat gatukors kan man låta trafiken anlända från tre håll och fortsätta åt det fjärde. Icke heller i de båda senare fallen komma de olika trafikströmmarna att korsa varandra. I själva verket är det möjligt att på nu angivna sätt reglera trafiken i en hel stadsdel — så har exempelvis skett i de centrala delarna av staden Birmingham i England — och därigenom väsentligen undvika de faror, som eljest hota körtrafiken i gatukorsningarna. En olägenhet med detta system är tydligen, att främlingar och över huvud personer, som icke äro förtrogna med den vidtagna regleringen, trots vägmärken och andra anvisningar få svårt att finna sig till rätta. Därjämte plägar stundom beträffande all enkelriktning av gatutrafiken anföras, att en dylik åtgärd medför ogynnsamma verkningar i ekonomiskt hänseende för fastighetsägare och butiksinnehavare vid de enkelriktade gatorna.

**Stopp- och körsystemet.** En metod, som i relativt stor utsträckning kommit till användning i gatukors, där trafiken nått en viss storlek eller trafikolyckor förekomma till större antal, består i att växelvis stoppa trafiken i en av de korsande riktningarna, medan trafiken i den andra riktningen får fritt passera (»stopp- och körsystemet»). Detta sker ofta genom en i gatukorset stationerad trafikkonstapel, som ger tecken till trafikanterna antingen med armarna och händerna eller med vridbara skyltar med texten »Stopp» och »Kör» eller med handmanövrerade ljussignaler. Trafikkonstapeln kan ersättas av automatiskt

arbetande apparater, som giva ljussignaler av viss på förhand bestämd varaktighet enligt en reglerbar tidsinställning. De härtill använda apparaterna äro i regel så konstruerade, att de kunna användas även för handmanövrering. Slutligen har man — i vårt land närmast försöksvis — använt ljussignalsapparater, som medelst kontaktdynor i gatubeläggningen automatiskt räkna de till gatukorsset ankommande fordonen och med hänsyn till fordonens antal släppa fram trafiken i den ena eller den andra av de korsande riktningarna.

Varje reglering enligt »stopp- och körsystemet» medför vissa väntperioder och därmed en försening av trafiken. Det hinder, som härigenom uppstår, kompenseras emellertid i viss mån av att trafiken under de fria perioderna löper desto mera obehindrat. Om i ett vanligt gatukors, där två gator skära varandra, trafiken på den ena gatan får disponera lika långa körperioder som trafiken på den andra gatan, blir den fria körtiden för vardera gatan tydligen till en början minskad till hälften. Med hänsyn till att en viss övergångstid kräves för den fria trafikströmmens stoppande och gatukorssets utrymning, innan den korsande trafikströmmen släppes fram, blir den fria körtiden i själva verket ytterligare förkortad. En närmare granskning av hithörande förhållanden torde vara påkallad.

Antag att trafiken i korsningen av A-gatan och B-gatan under en viss period varit fri på den förra gatan och stoppad på den senare. På A-gatan framgå långa fordonskolonner med god fart, medan på B-gatan fordonsköer vänta vid stoppgränsen. Under nästa period skall i stället trafiken på A-gatan vara stoppad och trafiken på B-gatan fri. Trafiken på den förra gatan kan emellertid icke stoppas utan föregående varning. Om så skedde, skulle de förare, som just befunne sig vid eller helt nära stoppgränsen, tvingas att göra en häftig inbromsning, en manöver, som medför risk för sladdning och för påkörning genom efterföljande fordon. Trafiken på B-gatan bör tydligen ej heller släppas fram i samma ögonblick som trafiken på A-gatan stoppas utan först när gatukorsset blivit utrymt, enär eljest stockningar och kollisioner lätt skulle inträffa. Trafiken på A-gatan måste därför, medan trafiken på B-gatan alltjämt är stoppad, först erhålla en förberedande signal och sedan definitivt stoppas. Varningen kan givas antingen genom en särskild ljussignal eller genom att en i gatukorsset stationerad trafikkonstapel långsamt höjer handen, innan han ger bestämt stopptecken. Under denna insaktnings- och utrymningsperiod få de förare, som redan överskridit stoppgränsen eller befinna sig helt nära densamma och ha för hög hastighet för att utan risk kunna stanna, fortsätta framåt och utrymma gatukorsset. De efterföljande förarna, som utan svårighet kunna bringa sina fordon till stillestånd vid stoppgränsen, skola däremot sakta in och stanna. När gatukorsset är tomt, gives körsignal åt de väntande förarna på B-gatan. Härpå följer för trafiken på B-gatan först en fri period samt därefter en insaktnings- och utrymningsperiod, allt under det trafiken på A-gatan är stoppad.

Det nu anförda exemplet visar, att mellan de båda huvudperioderna, under vilka trafiken är fri på den ena gatan och stoppad på den andra, *med nöd-*

*vändighet och på grund av trafikens egen natur* uppstår en övergångsperiod, under vilken den framflytande trafikströmmen successivt hejdas och stoppas. För de trafikreglerande myndigheterna gäller det här som eljest icke att söka skriva nya lagar för trafiken utan fastmera att söka utfinna ett system, som smidigt ansluter sig till trafikens egna, naturliga lagar.

**Ljussignaler.** Vid användning av ljussignaler har man sökt lösa denna uppgift på varierande sätt. Gemensamt för alla de använda systemen är att grönt sken betyder klart eller kör, medan rött sken betyder stopp.

Frågan om det gröna ljusets lämplighet med hänsyn till de färgblinda har diskuterats. De betänkligheter, som ur denna synpunkt framställts, avvisades såsom starkt överdrivna av Nationernas förbunds permanenta vägtrafikkommitté vid dess åttonde session i Genève år 1933, och det gröna ljusets användning såsom klarsignal för vägtrafiken är, såsom redan nämnts, numera allmänt vedertagen. I vårt land torde striden om det gröna ljusets användning få anses vara avgjord genom 1937 års vägmärkeskungörelse, som föreskriver, att »grönt sken skall betyda klart». Vid järnvägs korsningar användes emellertid i avsevärd utsträckning vitt eller blåvitt blinkande ljus såsom signal att tåg ej nalkas. Till frågan om en eventuell övergång till grönt ljus även i detta fall torde jag få återkomma i det blivande specialbetänkandet angående åtgärder för beredande av ökad trafiksäkerhet vid järnvägs korsningar.

Såsom övergångssignal (insaktnings- och utrymningssignal) användes i de flesta länder gult sken. I Norge användes i stället blinkande grönt sken. I Schweiz ha två olika system prövats, av vilka det ena använder grönt och gult samtidigt, medan det andra systemet begagnar grönt och rött samtidigt. I Sverige (jfr nedan) visas först grönt och gult sken samtidigt och sedan under övergångsperiodens sista moment rött sken. Under detta moment är trafiken stoppad i alla riktningar. I New York, där gatukorsen genomgående äro försedda med ljussignaler, uppdelas övergångsperioden liksom i Sverige i två särskilda moment. Under det första momentet släckes den gröna signalen, utan att någon annan signal kommer i stället, och under det senare momentet visas rött sken. Trafiken är då stoppad i alla riktningar.

Enligt vissa system gives, samtidigt som övergångssignal visas åt den ena gatan, en särskild förberedande signal (lystringssignal) åt de väntande förarna på den korsande gatan. Denna signal gives i allmänhet, liksom övergångssignalen, med gult sken, i Sverige och England med rött och gult sken samtidigt. Syftet med denna signal är tydligen, att de förare, som befinna sig framme vid stoppgränsen, skola göra sig redo, så att de kunna starta i samma ögonblick som körsignal gives. Behovet av en sådan lystringssignal kan diskuteras. De första förarna i kön kunna ofta iakttaga de för den korsande trafikriktningen avsedda signalerna och därigenom få underrättelse om den förestående växlingen. Det är vidare att märka, att de körfiler, som skola göra vänstersväng eller högersväng i gatukorset, ofta med hänsyn till fotgängarna icke kunna starta omedelbart efter det klarsignal givits. Ur syn-

punkten av fotgängarnas säkerhet är ett par sekunders försening av fordonens start en ren fördel. I vissa länder, bl. a. i Belgien och Holland, har systemet med en särskild lystringssignal efter någon tids användning övergivits, enär det visat sig föranleda de väntande förarna till för tidig start. Till frågan om lystringssignalens användning såsom startsignal för fotgängarna återkommer jag i det följande.

En lämplig utformning av »stopp- och körsystemet» med användning av ljussignaler visas i följande exempel:

Period	Tidslängd	Signal åt A-gatan		Signal åt B-gatan	
		Signalfärg	Betydelse	Signalfärg	Betydelse
1.....	27 sek.	Grönt	Kör	Rött	Stopp
2.....	3 »	Gult	{ a) Kör b) Stopp	Rött (och gult)	Stopp (redo)
3.....	27 »	Rött		Stopp	Grönt
4.....	3 »	Rött (och gult)	Stopp (redo)	Gult	{ a) Kör b) Stopp

Den gula övergångssignalen ger samtidigt två särskilda order, nämligen körsignal åt de förare, som redan befinna sig ute i gatukorset eller stå i begrepp att passera stoppgränsen (se nedan) men stoppsignal åt de efterföljande förarna. Samtidigt visas åt den korsande gatan antingen röd stoppsignal eller, om så befinnes lämpligt, röd och gul lystringssignal.

De angivna tidslängderna kunna självfallet variera. Periodens totala längd, som i exemplet utgör 60 sekunder, kan vara såväl längre som kortare (ett system med korta perioder torde i regel vara bäst), trafiken på den ena av de korsande gatorna kan kräva längre körperioder än trafiken på den andra gatan, utrymningsperiodens längd kan växla med gatukorsets storlek o. s. v. Den fria körtiden utgör i det valda exemplet 27 sekunder, medan stopp- och övergångsperioderna tillsammans upptaga 33 sekunder. Den fria körtiden är med andra ord reducerad till 45 procent av vad den utgör vid oreglerad trafik. En uppdelning av övergångsperioden på två särskilda perioder enligt det system, som enligt vad ovan anförts praktiseras i Sverige, torde i regel vara ägnad att medföra en ytterligare förkortning av den fria körtiden. Sålunda torde vid tillämpning av det svenska systemet en vanlig tidsindelning vara följande:

Period	Tidslängd	Signal åt A-gatan	Signal åt B-gatan
1.....	24 sek.	Grönt	Rött
2.....	3 »	Grönt och gult	Rött
3.....	3 »	Rött	Rött och gult
4.....	24 »	Rött	Grönt
5.....	3 »	Rött	Grönt och gult
6.....	3 »	Rött och gult	Rött

Enligt detta exempel blir den fria körtiden endast 24 sekunder under varje minut, medan stopp- och övergångsperioderna omfatta icke mindre än 36 sekunder. Den fria körtiden är alltså reducerad till 40 procent.

I gatukorsningar, där flera än fyra trafikströmmar sammanlöpa, blir signal-systemet stundom rätt komplicerat och förseningen av trafiken ännu mera framträdande.

**Övergångssignalens innebörd.** Innebörden av den övergångssignal, som följer efter körsignalen, har definierats något olika i olika länder. Skiljaktigheten gäller den exakta gränsdragningen mellan de förare, som skola stoppa vid övergångssignalen, och de förare, som skola fortsätta och utrymma gatukorset. Enligt den av Nationernas förbunds permanenta vägtrafikkommitté rekommenderade definitionen skola till den förra gruppen hänföras de förare, vilka redan kört in i korsningen, och till den senare gruppen de förare, vilka ännu icke kört in i korsningen. Den holländska definitionen utvidgar den förra gruppen att även omfatta de förare, som kommit så nära korsningen eller stoppgränsen, att det är dem *omöjligt* att stanna. Den engelska definitionen slutligen hänför till den förra gruppen alla förare, som vid övergångssignalens uppträdande kommit så nära stoppgränsen, att de *icke utan risk* kunna stanna.

Den engelska regeln synes vara den som bäst överensstämmer med vad som här ovan kallats »trafikens naturliga lagar». Måhända borde dock ytterligare erinras om att förarens möjlighet att stanna icke endast beror på avståndet till stoppgränsen utan även sammanhänger med fordonets hastighet i det ögonblick, då övergångssignalen gives, väglaget m. fl. omständigheter.

**Det svenska signalsystemet.** I den svenska vägmärkeskungörelsen av den 22 januari 1937 — till vilken förslag utarbetats av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — föreskrives beträffande signalfärgernas betydelse: »Rött sken skall betyda stopp. Grönt sken skall betyda klart. Signal om växling från rött till grönt sken samt från grönt till rött sken skall givas medelst gult sken tillsammans med rött respektive grönt sken.»

Denna bestämmelse synes lida av vissa brister. Till en början synes det icke vara fullt klart, huruvida bestämmelsen åsyftar, att signal om växling skall vara obligatorisk, eller om meningen är, att *därest särskild signal om växling gives*, densamma skall vara beskaffad på angivna sätt. Betänkligare är, att bestämmelsen i fråga icke lämnar någon upplysning om innebörden av de båda växlingssignalerna, d. v. s. *vad en förare har att iakttaga*, då »signal om växling» gives. Till svar å en förfrågan av Nationernas förbunds generalsekreterare har emellertid från svenska regeringens sida meddelats, att det svenska signalsystemet överensstämmer med den permanenta vägtrafikkommitténs ovannämnda rekommendation. Man torde härav kunna draga den slutsatsen, att grön och gul signal i det svenska systemet utgör en »insaktnings- och utrymningssignal» av den innebörd, som i berörda rekommendation angivits.

Det är emellertid att beklaga, att detta icke kommit till uttryck i vägmärkeskungörelsen.

Behovet av en bestämd föreskrift om betydelsen av ifrågavarande signal synes desto större, som de använda färgerna torde kunna ge anledning till tvekan. Då kungörelsen föreskriver, att »grönt sken skall betyda klart», torde det missförståndet lätt kunna uppstå, att det gröna skenet äger angivna betydelse, jämväl då det visas tillsammans med gult sken, och att sålunda även grön och gul signal betyder klart. Detta missförstånd skulle tydligen förebyggas, om — såsom i de flesta länder är fallet — endast gult sken användes såsom insaktnings- och utrymningssignal.

»Stockholmssystemet.» Den nu omnämnda missuppfattningen av övergångssignalens innebörd har kommit till uttryck i de bestämmelser rörande ljussignaler, som i överståthållarämbetets trafik- och parkeringskungörelse meddelats för Stockholms stad. Det heter där i § 12 mom. 1: »Gult sken visas endast samtidigt med rött eller grönt ljus och innebär, att skifte av signal-sken är omedelbart förestående, samt har icke någon självständig betydelse beträffande rätten att framföra fordon.»

I fråga om den lystringssignal, som omedelbart före körperiodens början gives med rött och gult sken, är intet att invända mot den sålunda uppställda regeln. Det gula ljuset har där icke någon »sjelvständig betydelse» beträffande rätten att framföra fordon, utan den röda stoppsignalen gäller fortfarande. Däremot synes det icke rimligt, att den signal, som omedelbart före växlingen till rött sken gives med grönt och gult sken samtidigt, alltjämt skulle innebära en körsignal även för de förare, som utan svårighet kunna stanna vid stoppgränsen. Den enda effekten av det gula ljusets uppträdande skulle då bli, att förarna inför den väntade stoppsignalen ökade farten för att hinna över stoppgränsen, innan den röda signalen visade sig. I stället för den insaktnings-signal, som erfordras i samband med växlingen från klart till stopp, skulle sålunda givas en signal, som skulle verka som ett »piskrapp» och stimulera till *ökad* hastighet. Den ofrånkomliga insaktningen skulle börja först vid stoppsignalens uppträdande, och under utrymningen av gatukorset skulle förarna köra *mot röd signal*. Tilläggas må, att tolkningen av övergångssignalen såsom en fortsatt körsignal veterligen icke äger motsvarighet i något annat lands signalsystem..

I praktiken torde »trafikens naturliga lagar» ha medfört, att tillämpningen även i Stockholm till övervägande del blivit en annan än den föreskrivna. Grön och gul signal torde, trots det teoretiskt sett otillfredsställande färgvalet, oftast ha uppfattats såsom en insaktnings- och utrymningssignal. Då signalapparaternas tidsinställning skett med hänsyn till den officiellt påbjudna tolkningen av signalerna, har emellertid härigenom den fria körtiden inskränkt ännu mer än som eljest behövt ske. Ovissheten om signalernas betydelse har dessutom haft betänkliga följder för trafiksäkerheten. Exempelvis må nämnas ett fall, där en cyklist, som stannat inför grön och gul signal, påkördes av en efterföljande omnibus, vars förare med tillämpning av trafik

och parkeringskungörelsens bestämmelse i ämnet fortsatte framåt mot nämnda signal, ehuru han utan svårighet kunnat stanna.

I samband med avgivande av förslag till ny vägtrafikstadga torde jag få anledning att föreslå ett förtydligande av vägmärkeskungörelsens bestämmelser rörande ljussignaler, som är ägnat att förebygga missförstånd av nu angiven art.

Anmärkas må, att i och med att övergångssignalen erhåller sin rätta betydelse möjlighet torde uppstå att något utöka den fria körtiden i de gatukors, där trafiken regleras medelst ljussignaler.

**Synkroniserade och progressiva ljussignaler.** När ett flertal korsningar på en och samma gata äro försedda med ljussignaler, vilket ofta är fallet med de stora huvudgatorna, är det lämpligt att på ett eller annat sätt samordna växlingen av dessa signaler. Bland de olika system, som i detta hänseende kommit till användning, märkas det s. k. synkroniserade systemet och progressivsystemet.

*Det synkroniserade systemet*, som bl. a. tillämpas i New York, innebär att under ett visst tidsmoment alla signaler på huvudgatan visa klart, medan samtidigt trafiken på alla tvärgator är stoppad. I nästa moment är trafiken stoppad på huvudgatan och fri på tvärgatorna. Trafiken kommer enligt detta system att framgå stötvis eller pulserande ett stycke i taget. Systemet är tydligen väl ägnat att bringa ordning och reda i trafiken men föranleder helt naturligt förarna att driva upp farten för att hinna passera så många korsningar som möjligt under de perioder, då klarsignal visas.

Vid tillämpning av *progressivsystemet* sker växlingen från stopp till klart icke samtidigt i de olika gatukorsen utan i en successivt fortskridande följd, så att ett fordon, som startar på klarsignal vid den första reglerade korsningen, under förutsättning av en lämpligt avpassad hastighet mötes av klarsignal även vid varje följande korsning. Trafiken rör sig framåt i en rad självständiga kolonner. Så snart en kolonn passerat ett gatukors, kastar signalen om till stopp, varefter trafiken på den korsande gatan släppes fram. Innan nästa kolonn anländer till gatukors, kastar signalen om till klart, och den nya kolonnen kan passera utan att behöva stanna och vänta. Den lämpliga hastigheten kan tillkännagivas medelst skyltar i det gatukors, där signalregleringen tager sin början, och i vissa av de följande gatukorsen. Den förare, som överskrider den angivna hastigheten, kommer för tidigt fram till nästa gatukors och mötes där av stoppsignal. Progressivsystemet torde innebära en synnerligen lycklig lösning av gatukorsens trafikproblem. Genom att möjliggöra en visserligen långsam men i gengäld oavbruten färd förebygger systemet på ett effektivt sätt den eljest vanliga »signalskolkningen», som består i att förarna för att icke bliva hejdade av stoppsignalerna undvika de signalreglerade huvudgatorna och söka sig fram på mindre och för trafiken olämpliga bigator. En särskild fördel med systemet är, att fotgängarna i full trygghet kunna korsa den signalreglerade gatan under de mellanperioder, som uppstå efter passagen av varje kolonn.

**Högersvängar.** En reglering av körtrafiken enligt »stopp- och körsystemet» kan icke helt förebygga uppkomsten av korsande trafikströmmar. Vid tillämpning av detta system förekommer visserligen icke någon korsning mellan de trafikströmmar, som fortsätta rakt framåt i gatukorset. Icke heller vållas — i ett land med vänstertrafik — någon svårighet av de trafikfiler, som i gatukorset svänga av åt vänster. I vissa fall kan det t. o. m. vara lämpligt att släppa fram den vänstersvängande trafiken även under den period, då den från samma håll kommande trafiken eljest är stoppad, något som kan ske antingen genom tecken av en i gatukorset stationerad trafikkonstapel eller genom en särskild ljussignal, t. ex. en grön pil, riktad åt vänster. Desto allvarligare äro de svårigheter, som vållas av den högersvängande trafiken. När trafiken i ett gatukors släppes fram exempelvis i riktningen norr—söder, kommer den trafikström, som anländer till gatukorset från söder och efter högersväng skall fortsätta åt öster, tydligen att korsa den trafikström, som kommer från norr och fortsätter rakt framåt eller, efter högersväng, åt väster. Härigenom uppstå, trots den genomförda regleringen i gatukorset, hinder i trafiken och risker för trafiksäkerheten.

En möjlighet att undvika dessa olägenheter ligger i att, sedan den öst—västliga trafiken stoppats, först endast släppa fram den från söder kommande trafikströmmen samt sedan stoppa denna och släppa fram trafiken från norr. Regleringen sker även i detta fall antingen genom en trafikkonstapel eller genom en på lämpligt sätt inställd automatisk signalapparat. En reglering enligt det nu angivna »trefassystemet» medför uppenbarligen en ytterligare försening av trafiken men kan det oaktat vara motiverad i särskilda fall, t. ex. i sådana gatukors, där de högersvängande trafikströmmarna äro betydande.

En annan metod består i att genom särskilt anslag eller märke förbjuda högersvängar i vissa gatukors, där trafikförhållandena göra en sådan manöver hinderlig eller riskabel. När trafiken släppes fram från norr och söder, får därvid den från söder kommande trafiken endast fortsätta rakt framåt eller åt väster, medan den från norr kommande trafiken endast får fortsätta rakt framåt eller åt öster. Några korsande trafikströmmar uppkomma sålunda icke. Den trafik, som kommer från söder och skall fortsätta åt öster, får — i stället för att göra högersväng i det ifrågavarande gatukorset — fortsätta rakt framåt till nästa gatukors för att där göra vänstersväng och köra runt det närmaste kvarteret samt efter sammanlagt tre vänstersvängar återkomma till det första gatukorset och där fortsätta rakt framåt mot öster, när trafiken släppes fram i denna riktning.

**Rotationstrafik.** I de fall, där högersvängar i ett gatukors icke kunna undvikas, kan man i någon mån nedbringa risken av dylika manövrer genom att i gatukorsets mitt placera en refug, ofta försedd med ett märke, som anger, att trafiken skall framgå till vänster om refugen. Härigenom hindras de högersvängande fordonens förare från att göra svängen för snäv och »skära» kurvan med risk att vid inkörningen på den korsande gatan kollidera med ett på



denna gata framfört fordon. En dylik anordning har tydligen sin största betydelse i sådana gatukors, där trafiken är fri och icke växelvis stoppas i de korsande riktningarna.

Risken för vinkelrät kollision kvarstår tydligen oförändrad i det fall, som nyss angivits. Denna risk kan emellertid avsevärt nedbringas, om de lokala förhållandena medgiva, att mittrefugen utvidgas till en stor »rundel», kring vilken trafiken får cirkulera. Man får därigenom en anläggning för s. k. cirkulations- eller rotationstrafik. En dylik trafikplats innebär, rätt utförd, en förträfflig lösning av korsningsproblemet. Alla fordon, som anlända till trafikplatsen, svänga där åt vänster och köra i en ring runt det centrala mittpartiet (»rundeln») samt lämna platsen i vänstersväng, allt eftersom de komma fram till de gator, på vilka de skola fortsätta sin färd. De olika trafikströmmarna komma givetvis att härvid korsa varandra, men om trafikplatsens mittparti är stort, kommer detta korsande att mera antaga karaktären av en omkörning. Anmärkas må, att omkörningen i dylika fall allt efter omständigheterna sker till höger eller till vänster.

Medan trafikströmmarna i ett med ljussignaler reglerat gatukors i tur och ordning stoppas och därvid, såsom ovan påpekats, få sin fria körtid starkt reducerad, kan trafiken kring en »rundel» fortgå utan avbrott. En annan fördel med rotationstrafiken är, att den utan svårighet kan användas även där flera än fyra trafikströmmar sammanlöpa. Ett villkor för trafiksäkerheten är emellertid i dylika fall, att två gator icke utmynna i samma punkt eller över huvud alltför nära varandra. Om så är fallet, komma riskerna att kvarstå, såframt icke en av de båda gatorna avstänges för körning i riktning mot »rundeln».

I en anläggning för rotationstrafik bör mittpartiet vara tillräckligt stort. En diameter av minst 50 meter brukar i detta hänseende rekommenderas. Mittpartiet kan lämpligen bestå av en fri gräsplan med tydligt markerade kanter. Fotgängartrafiken ledes runt om trafikplatsen tvärs över de tillstötande gatorna och hindras genom räcken att korsa den för körtrafiken avsedda »ringen» omkring själva mittpartiet. Såsom en särdeles olycklig ehuru stundom oundviklig anordning torde det få betecknas att använda mittpartiet till hållplats för spårvagnar eller att där medge försäljning av tidningar e. dyl., varigenom fotgängare föranledas att korsa den starka ström av fordon, som framgår i ringen omkring mittpartiet. Om mittpartiet användes för dylika ändamål, måste underjordiska tunnlar anordnas, där fotgängarna kunna passera i trygghet och utan att hindra körtrafiken. Hela syftet med anläggningen blir eljest förfelat.

### c) Fotgängarproblemet.

I städernas bostadskvarter och i allmänhet inom områden med svagare körtrafik medför gångtrafiken på gatorna icke något nämnvärt hinder för körtrafiken eller någon större fara för fotgängarna själva. I de centrala stadsdelarna med deras starka trafikträngsel och på större genomfartsgator med

snabb och kontinuerlig körtrafik vållar fotgängarproblemet däremot synnerligen allvarliga svårigheter och risker.

Problemet att trygga fotgängarnas färd i körtrafikens riktning är visserligen tillfredsställande löst genom de i städerna obligatoriska trottoarerna. Det skydd dessa giva kan vid behov förstärkas genom uppsättande av räcken, som förebygga ett oförsiktigt nedstigande på körbanan. Så mycket svårare är problemet om fotgängarnas korsande av körbanan.

**Korsning i skilda plan.** Den mest betryggande lösningen av detta problem ligger självfallet i ett anordnande av passager för fotgängarna över eller under körbanans plan. Av naturliga skäl är emellertid en dylik lösning i allmänhet icke möjlig att genomföra. Det vill dock synas, som om särskilt metoden med underjordiska tunnlar åtminstone försöksvis borde komma till användning på särskilda ställen, där såväl körtrafiken som den korsande gångtrafiken är stark. Mot denna metod brukar anföras, att sådana tunnlar enligt utländska erfarenheter icke skulle vara populära bland fotgängarna, vilka i regel icke skulle begagna sig därav. Det må emellertid erinras, att »undergångar» numera i stor omfattning användas vid våra större järnvägsstationer för att möjliggöra en riskfri passage under järnvägsspåren. Därvid har man genom uppsättande av räcken eller på annat sätt förhindrat den direkta passagen över spåren, varför sålunda den underjordiska tunneln är den enda väg, som står till buds. Om liknande principer tillämpades även vid anläggandet av underjordiska gatupassager, synes det sannolikt, att fotgängarna mycket snart skulle vänja sig vid att använda dessa och sedermera föredraga den något besvärligare passagen, där de kunna färdas i fullständig trygghet och utan att vålla något hinder för körtrafiken, framför den farliga vägen tvärs över körbanan.

**Korsning i samma plan.** I vanliga fall måste emellertid fotgängarens passage från den ena trottoaren till den andra ske i körbanans plan. Fotgängarens färd är i dylika fall synnerligen riskfylld, särskilt om körbanan är bred. När fotgängaren står i begrepp att korsa körbanan, måste han — vid vänstertrafik — till en början rikta sin uppmärksamhet åt höger och avvakta ett tillfälle, när en lucka uppstår i den fordonskolonn, som nalkas från detta håll. En särskild fara vållas härvid av parkerade fordon, som skymma sikten mot körbanan. När fordonsströmmen från höger för ett ögonblick upphör, stiger fotgängaren ut i körbanan och lyckas kanske passera den närmaste hälften av gatan, innan nästa fordon hunnit fram. Men därpå hejdas han måhända av andra, från vänster kommande fordon. Han blir då mitt ute i körbanan instängd mellan två snabba, åt olika håll riktade trafikströmmar. Särskilt stor är faran, om gatan trafikeras av spårvagnar. En fotgängare, som korsar gatan omedelbart efter det en från höger kommande spårvagn passerat på det närmaste spåret, riskerar att komma i vägen för en annan spårvagn, som nalkas från motsatt håll på det andra spåret, eller för bilar eller cyklar,

som förut varit skymda av spårvagnen. Om körbanan passeras i omedelbar närhet av ett gatukors, blir faran ännu större än eljest, enär fotgängaren då måste observera icke blott den fordonstrafik, som kommer rakt från höger och rakt från vänster, utan även den svängande fordonstrafiken. Den ökade risken kompenseras i viss mån däraf, att fordonen vid passerandet av gatukors i regel framföras med reducerad hastighet. Till frågan om fotgängarnas passage över gatukors, där »stopp- och körsystemet» tillämpas, återkommer jag i det följande.

Åtskilligt kan emellertid göras för att minska fotgängarnas risker i nu angivna fall. Bland de möjligheter, som därvidlag stå till buds, må nämnas förbud mot parkering av fordon på gator med stark trafik, en åtgärd, som enligt vad ovan anförts är påkallad även ur körtrafikens synpunkt. Likaledes skulle det förut rekommenderade nedläggandet av spårvägslinjerna i de centrala stadsdelarna medföra ökad trygghet för fotgängarna. Ett förträffligt och hittills alltför litet använt medel för nedbringande av gångtrafikens risker består i en uppdelning av gatan i två var för sig enkelriktade körbanor genom anläggning av refuger i gatans mitt. Genom dylika refuger, som kunna vara av ringa bredd men däremot om möjligt böra sträcka sig utefter gatans hela längd från det ena gatukorset till det andra, skiljas de båda trafikströmmarna åt, vilket enligt vad förut påpekats väsentligt minskar körtrafikens kollisionsrisker. Framför allt erhålla emellertid fotgängarna genom mittrefugen en tillflyktsort, där de efter att ha korsat den första hälften av gatan med dess från höger kommande trafikström kunna i trygghet avvakta ett lämpligt tillfälle att fortsätta och passera den från vänster kommande trafikströmmen på gatans andra hälft. Värdet av sådana vilopunkter har tydligt visat sig, i det att de refuger, som förekomma vid spårvägshållplatserna, i stor utsträckning utnyttjas av fotgängare, som korsa körbanan.

På gator, där körtrafiken är kontinuerlig eller i varje fall så stark, att fotgängarnas väntetider bli obehörigt långa, måste särskilda åtgärder vidtagas för att möjliggöra eller underlätta fotgängarnas passage. Det lämpligaste torde i sådana fall vara att genom en trafikkonstapel eller genom automatiska signaler tid efter annan stoppa fordonstrafiken och släppa fram de väntande fotgängarna. Den största svårigheten i dylika fall ligger i att avväga de olika tidsperioderna så, att fotgängarna få möjlighet att i trygghet och utan alltför lång väntan passera körbanan, samtidigt som körtrafiken ej hindras så mycket, att risk för stockningar uppstår.

**Fotgängartrafiken i gatukors med ljussignaler.** I gatukors, där trafiken regleras enligt »stopp- och körsystemet», är fotgängarnas problem ingalunda löst. Beträffande fotgängares skyldigheter med hänsyn till de tecken och signaler, som givas i dylika gatukors, föreligga icke några klara bestämmelser. Enligt 2 § vägtrafikstadgan skall varje vägfarande »efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken». Till de anvisningar och tecken, som här avses, torde rimligtvis böra räknas

icke blott arm- och handtecken utan även de tecken, som givas medelst vridbara skyltar eller medelst ljussignaler, då dessa manövreras av den tjänstgörande trafikkonstapeln. Åsidosättande av bestämmelsen i 2 § vägtrafikstadgan är kriminaliserat. I 3 § 2 mom. vägtrafikstadgan föreskrives, att »det åligger annan vägförande än gående att åtlyda till ledning för trafiken vid väg uppsatta anslag, varningsmärken och signaler». Jämväl denna bestämmelse är försedd med straffsanktion. I 14 § 1 mom. sjätte stycket slutligen heter det, att »gående bör uppmärksamma till ledning för trafiken vid vägen uppsatta anslag, varningsmärken och signaler». Överträdelse av denna bestämmelse är icke kriminaliserad.

Fotgängares skyldighet att åtlyda eller uppmärksamma givna tecken och signaler gäller emellertid självfallet endast under den förutsättning, att dessa tecken och signaler rikta sig till eller eljest äga betydelse för honom. Beträffande flertalet vägmärken torde det vara uppenbart, att de endast avse den trafik, som framgår på körbanan eller i förekommande fall cykelbanan, men däremot icke fotgängartrafiken på gångbanan. Så torde exempelvis vara fallet med de vägmärken, som angiva stoppgräns och förbud mot infart. Troligen får samma förhållande anses råda jämväl beträffande de ljussignaler, som givas i gatukorsen, vare sig apparaterna manövreras av en trafikkonstapel eller äro inställda för automatisk reglering av trafiken. Denna tolkning överensstämmer med den som kommit till uttryck i gällande särskilda ordningsföreskrifter för Stockholm, där man — tydligen utgående från att polismanens anvisningar endast avse körtrafiken — infört en bestämmelse av följande lydelse: »Vid gatukorsning, där trafiken är underkastad särskild reglering genom polisman, bör fotgängare, som vill gå över körbanan, följa samma ordning, som anvisas för de körande.» Bestämmelsen i fråga är icke straffsanktionerad.

I den allmänna diskussionen har stundom förordats, att även fotgängarna skulle vid straffpåföljd åläggas att åtlyda de ljussignaler, som givas i gatukorsen, och det har därvid gjorts gällande, att om dylika bestämmelser genomfördes, gatukorsens fotgängarproblem skulle vara löst. Det vill emellertid synas, som om man vid framställandet av detta förslag icke i erforderlig mån beaktat den svängande körtrafiken och den komplikation av problemet, som denna medför. En kort analys av hithörande frågor må här lämnas.

Om körtrafiken i ett gatukors endast fortsatte rakt framåt, så att exempelvis den från norr kommande trafiken fortsatte åt söder och tvärtom, medan den från öster kommande trafiken fortsatte åt väster och tvärtom, skulle tydligen fotgängarna med fördel kunna följa körtrafikens signaler. Så t. ex. skulle de fotgängare, som komme från söder, kunna i trygghet passera korsningen, om de avvaktade den tidpunkt, då den öst—västliga trafiken stoppades, och korsade gatan samtidigt med den nord—sydliga körtrafiken, sedan klarsignal givits åt denna. På grund av den svängande körtrafiken blir emellertid fotgängarens möjlighet att i trygghet passera gatukorset i hög grad reducerad.

Om en från söder kommande fotgängare, som följer den vänstra trottoaren, skall korsa den i öster och väster gående gatan, när ljussignalen visar klart för den nord—sydliga trafiken, måste han trots den givna klarsignalen passera två korsande trafikströmmar, nämligen dels den som kommer från söder och efter vänstersväng fortsätter åt väster och dels den som kommer från norr och efter högersväng fortsätter åt väster. Om fotgängaren i stället går på den högra trottoaren, måste han på liknande sätt korsa dels den trafikström, som kommer från söder och efter högersväng fortsätter åt öster, och dels den trafikström, som kommer från norr och efter vänstersväng fortsätter åt öster. I gatukors, där de svängande trafikströmmarna äro starka, kan det till och med hända, att de effektivt hindra fotgängarens passage under hela den tid, då signalen visar klart i fotgängarens riktning. Det torde vara uppenbart, att det med hänsyn härtill icke föreligger möjlighet att utan vidare föreskriva, att fotgängare vid äventyr av vite skall åtlyda trafiksignalerna.

I själva verket förhåller det sig så, att den minsta risken för fotgängaren föreligger, om han för korsandet av körbanan väljer *senare delen av en övergångsperiod*, då körtrafiken ju är stoppad i alla riktningar. Under senare delen av den övergångsperiod, som infaller efter slutet av en körperiod för den nord—sydliga trafiken, har denna trafik utrymt gatukorset, och den öst—västliga trafiken står ännu stilla i väntan på körsignal. När dylik signal sedermera gives, sker starten och därmed passagen över gatukorset naturligen med en viss försiktighet, så att en försenad fotgängare utan alltför stor risk kan fortsätta sin färd över gatan. Under senare delen av den övergångsperiod, som infaller omedelbart innan den förut stoppade nord—sydliga trafiken erhåller klarsignal, har gatukorset utrymts av den öst—västliga trafiken, och den nord—sydliga trafiken har ännu icke startat. En fotgängare, som startar under detta moment, har större utsikter att i säkerhet komma över gatan och vållar samtidigt mindre olägenhet för körtrafiken än den fotgängare, som väntar med starten, till dess körsignal gives.

En rationell reglering av gatukorsens fotgängartrafik skulle följaktligen kunna åstadkommas genom att övergångsperioderna — eller rättare deras senare del, då all körtrafik är stoppad — reserverades för fotgängarnas passage. Det gula ljuset skulle därvid kunna användas såsom klarsignal åt fotgängarna, samtidigt som det skulle bestämt fastslås, att gult lika väl som rött betydde stopp för körtrafiken. Den alltid erforderliga »insaktnings- och övergångssignalen» för körtrafiken skulle i så fall lämpligen kunna givas med grönt och gult sken samtidigt, varvid det gröna ljuset skulle innebära en utrymnings-signal åt de första förarna, medan det gula ljuset skulle utgöra en insaktnings- och stoppsignal åt de efteråt kommande förarna. Systemet skulle då erhålla följande utseende:<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ett liknande förslag har framställts av civilingenjören Tage Bilde i en artikel i Nya Dagligt Allehanda för den 20 februari 1937.

Period	Signal åt A-gatan			Signal åt B-gatan		
	Signalljus	Signalens innebörd		Signalljus	Signalens innebörd	
		för körtrafiken	för gångtrafiken		för körtrafiken	för gångtrafiken
1 .....	Grönt	Kör	Stopp	Rött	Stopp	Stopp
2 .....	Grönt, gult	{ a) Kör b) Stopp }	Stopp	Rött	Stopp	Stopp
3 .....	Gult	Stopp	Klart	Gult	Stopp	Klart
4 .....	Rött	Stopp	Stopp	Grönt	Kör	Stopp
5 .....	Rött	Stopp	Stopp	Grönt, gult	{ a) Kör b) Stopp }	Stopp
6 .....	Gult	Stopp	Klart	Gult	Stopp	Klart

Under tredje och femte perioderna är tydligen all körtrafik stoppad, medan fotgängartrafiken är fri i alla fyra riktningarna. Svårigheten ligger i att reserverandet av särskilda, icke alltför korta perioder för fotgängarna självfallet måste medföra en minskning av den fria körperioden för fordonstrafiken, som i många fall icke torde kunna bära en ytterligare försening. Det synes emellertid önskvärt, att försök verkställas med det här ifrågasatta systemet, som onekligen äger vissa fördelar.

Anmärkas må, att man i England försökt ett liknande system, varvid man för fotgängarnas räkning begagnat vissa signaler, som med särskild text (»Don't cross» och »Cross now») uppmanat fotgängarna att uppskjuta respektive verkställa sitt korsande av gatan. Man torde därvid ha kunnat konstatera såväl fördelarna som olägenheterna av systemet med särskilda perioder för fotgängartrafiken, d. v. s. å ena sidan att genom den rationella uppdelning av trafiken, som systemet innebär, ökad trygghet beredes fotgängarna men å andra sidan att risk för allvarliga stockningar i fordonstrafiken uppkommer genom en alltför långt gående reduktion av den fria körtiden.

På gator, där det förut omnämnda progressivsystemet tillämpas (se ovan sid. 68), torde större möjligheter för en tillfredsställande lösning av fotgängarproblemet föreligga. Här är det nämligen möjligt att utan nämnvärd försening av körtrafiken genomföra en sådan reglering, att efter passagen av varje särskild fordonskolonn en tillräckligt lång period inträder, varunder inga fordon anlända till gatukorsen och under vilken fotgängarna följaktligen kunna med full trygghet korsa körbanan.

**Särskilda övergångsställen för fotgängare.** För att markera den väg, som fotgängarna vid korsandet av en gata lämpligen böra välja, kan man med fördel använda särskilda linjer eller streck i gatubeläggningen, särskilt i gatukors med genomförd trafikreglering, på tillfartsgatorna till anläggningar för rotationstrafik samt på trafikplatser och andra ställen, där refuger finnas. Såsom ett ytterligare medel för »kanalisering» av fotgängartrafiken kunna räcken uppsättas. Denna senare metod har visat sig särskilt lämplig, där rotationstrafik anordnats och där det därför är av vikt att det centrala mittpartiet hålles fritt från fotgängartrafik (jfr ovan sid. 70).

I vårt land har man, närmast efter engelskt föredöme, i samband med anordnandet av särskilt markerade övergångsställen för fotgängare sökt genomföra bestämmelser, innebärande rätt för fotgängarna att, i den mån trafiken vid dylika övergångsställen icke regleras genom trafikpolis eller medelst automatiska ljussignaler, passera desamma före all fordonstrafik. Medan den engelska bestämmelsen i ämnet tillerkänner fotgängaren företräde, om han redan stigit ned från trottoaren eller refugen och befinner sig på själva övergångsstället, har man i vårt land gått vida längre och i vägtrafikstadgan (3 § 1 mom.) intagit en föreskrift, som torde innebära en absolut företrädesrätt för varje fotgängare, som befinner sig vid ett obehäskat övergångsställe och har för avsikt att passera detsamma. Av vad här ovan anförts torde framgå, att redan det reglerade, växelvisa stoppandet av körtrafiken i bevakade gatukors innebär allvarliga risker för stockningar i körtrafiken. Det torde därför vara uppenbart, att det på ställen, där stark körtrafik råder, i praktiken icke är möjligt att genomföra en reglering sådan som den nu angivna, enligt vilken varje till övergångsstället anländande fotgängare skulle äga befogenhet att stoppa hela trafiken med bilar och omnibusar och en kontinuerlig ström av fotgängare skulle kunna definitivt förhindra all körtrafik.

På grund av de bestämmelser, som utfärdats rörande fotgängarnas företrädesrätt vid övergångsställen, ha emellertid många fotgängare erhållit den uppfattningen, att de vid dessa ställen skulle kunna korsa körbanan med mindre försiktighet än de eljest iakttaga, och detta även vid tillfällena, då bevakning är anordnad och företrädesrätten följaktligen icke är gällande. Härigenom ha övergångsställena — särskilt de som anlagts tvärs över långa raksträckor, där körtrafiken av naturliga skäl framgår med större hastighet — i många fall kommit att spela rollen av verkligt farliga trafikfällor. Enligt uppgift blevo under tiden 1 mars 1937—1 mars 1938 i England icke mindre än 91 fotgängare dödade och 3 766 fotgängare skadade, medan de passerade ett övergångsställe, och detta vid en tid, då systemet varit i tillämpning under mer än tre år. Även i vårt land ha övergångsställena redan krävt flera dödsoffer. Med hänsyn till dessa nedslående erfarenheter torde det vara befogat att allvarligt varna för att under nuvarande förhållanden markera en plats såsom övergångsställe, såframt icke särskilda åtgärder vidtagits till fotgängarnas skydd genom anläggning av refuger på annat sätt.

Till frågan om ändrade bestämmelser rörande olika trafikantgruppers skyldigheter vid passerandet av övergångsställen torde jag få anledning återkomma i det blivande specialbetänkandet angående revision av vägtrafikstadgan.

#### d) Stadsplanefrågor.

Vid anläggning av nya stadsdelar och vid ombyggnad i större skala av särskilda delar av den äldre bebyggelsen föreligga stora möjligheter att i samband med den nya stadsplanens upprättande tillgodose trafikens och

trafiksäkerhetens intressen. Jag skall i detta sammanhang icke ingå på de betydelsefulla spörsmål, som i detta hänseende uppkomma, utan allenast i korthet påpeka vissa möjligheter att genom smärre jämkningar i gällande stadsplaner förbättra förhållandena på sådana ställen, där särskilda risker för trafiken föreligga.

En särskilt farlig typ av gatukors utgör den s. k. gaffelkorsningen, d. v. s. en korsning, där två gator stöta samman i spetsig vinkel. Medan en vinkelrät korsning alltid manar förarna till försiktig körning, finnes vid annalkandet till en gaffelkorsning ingenting, som för föraren antyder, att han närmar sig ett farligt ställe. Föraren fortsätter därför med oförminskad hastighet och riskerar att för sent upptäcka ett fordon, som likaledes med hög fart framföres på den korsande vägen. För att undvika det riskmoment, som en dylik spetsvinklig korsning utgör, är det i många fall, särskilt då en mindre gata inmynnar i en större, lämpligt att avskära vinkelspetsen genom en tvärgående gatusträcka, som får upptaga trafiken, och avstänga återstoden av den mindre gatan för körtrafik. Stundom kan det i dylika fall också vara fördelaktigt att utbilda korsningen till en trafikplats med rotationstrafik.

Varje möjlighet att i gatukorsen förbättra sikten bör självfallet tillvaratagas. På många håll har man lyckats uppnå goda resultat i detta hänseende genom breda trottoarer, »avskurna» hörn på kvarteren o. dyl.

En fara utgöra även de oreglerade, öppna platser — stundom kallade »asfaltöknar» — som ännu förekomma i åtskilliga städer. Trafiken framgår här på ett godtyckligt och oberäkneligt sätt, med påföljd att olyckor ofta inträffa. Botemedlet ligger i anläggning av stora, trafikdelande refuger, som lämpligen planteras eller användas till parkeringsplatser. Trafiken »kanaliseras» härigenom till trafikleder av normal bredd.

### 3) Järnvägs korsningar.

Bland alla de »trafikfallor», som möta de vägfarande, intaga järnvägs korsningarna en särställning såsom de ojämförligt farligaste.

**S-kurvor vid järnvägs korsningar.** Utom de olyckor, som bestå i kollision med järnvägståg, inträffa vid dylika korsningar även talrika olyckor av annan art, nämligen dikeskörningar, kollisioner mellan landsvägsfordon samt påkörningar av grindar och bommar, som uppsatts för att förebygga kollision med tåg. I alla dessa fall torde olyckorna nära sammanhånga med en otillfredsställande sträckning av vägen vid och i närheten av korsningen.

Då en järnväg dragits fram över en förut befintlig väg, har man i regel sökt anordna korsningen så, att vägen kommit att passera järnvägen i rät vinkel, varigenom övergången blivit så kort som möjligt. Om vägen och järnvägen mött varandra i spetsig vinkel, har man därvid lagt om vägen, så att den kommit att böja av i en ofta tvär kurva och passerat järnvägen vinkelrätt, varefter den efter en lika tvär kurva fått återtaga sin förra sträckning.



Man har härigenom på den förut raka vägen åstadkommit en svår S-kurva, som efter den snabba motortrafikens tillkomst blivit särdeles riskabel. Otaliga dikeskörningar ha inträffat, då bilförare eller motorcyklister efter färd på en i övrigt välbyggd väg, som medgivit relativt hög hastighet, vid ankomsten till en järnvägs korsning plötsligt och oförmedlat befunnit sig inför en skarp och oftast otillräckligt skevad kurva av en typ, som de icke rimligen kunnat vänta sig att påträffa.

När man vid S-kurvor av nu angiven art uppsatt grindar eller bommar till skydd mot kollision med tåg, ha nämnda anordningar i regel placerats helt nära järnvägen och parallellt med spåren. En stängd grind eller en fälld bom har därför, framför allt om sikten i kurvan varit skynd, icke kunnat upptäckas av de vägfarande, förrän dessa passerat kurvan och befunnit sig omedelbart framför hindret. Häri ligger den väsentliga förklaringen till de mycket talrika påkörningarna av grindar och bommar vid järnvägs korsningar.

**Skenfria korsningar.** I den mån vägtrafiken vuxit och järnvägstrafikens hastighet ökats, ha kollisionerna mellan vägfarande och järnvägståg krävt allt flera offer. Det effektivaste medlet att förebygga dylika kollisioner är självfallet anläggandet av planskilda eller »skenfria» korsningar, där landsvägen framgår över järnvägen på en viadukt (vägbro) eller under densamma genom en vägport. Under de senaste 20 åren ha sådana skenfria korsningar till rätt stort antal anlagts i vårt land. En skenfri korsning betingar emellertid stora kostnader, i regel minst 100 000 kronor och vid mindre gynnsamma terrängförhållanden ofta den dubbla eller tredubbla summan. Det är följaktligen av ekonomiska skäl uteslutet att anordna sådana korsningar annat än på de största vägarna, i första hand rikshuvudvägarna och en del länshuvudvägar. I övrigt måste man även för framtiden räkna med korsningar i samma plan.

Tyvärr har man även vid anläggningen av skenfria korsningar i stor utsträckning tillämpat principen om vinkelrät korsning mellan vägen och järnvägen. Man har därigenom visserligen gjort en besparing genom att viadukten eller vägporten kunnat göras kortare än eljest skulle blivit fallet. Samtidigt har man emellertid även här skapat ett flertal synnerligen farliga trafikfallor i form av tvära S-kurvor. På många viadukter inträffa därför upprepade påkörningar av de uppsatta räckena. Vidare har vägens bredd icke sällan minskats vid själva korsningspunkten. Detta gäller framför allt vägportarna, vilka i många fall erhållit karaktären av verkliga »nälsögon». I sådana trånga vägportar, där sikten i allmänhet skymmes av järnvägsbanken, ha många kollisioner mellan landsvägsfordon och ännu flera kollisionstillbud ägt rum. Situationen är i själva verket den, att ett stort antal skenfria korsningar och bland dem även sådana, som anlagts under de senare åren, ovillkorligen måste inom en nära framtid byggas om, för att trafiksäkerhetens elementäraste krav skola tillgodoses. Tyvärr bliva kostnaderna för anläggningarna härigenom vida större, än om korsningarna från början utförts på ett tillfredsställande sätt.

**Säkerhetsanordningar vid plankorsningar.** Den utomordentligt viktiga frågan om beredande av ökad trafiksäkerhet vid plankorsningar kommer jag att framdeles behandla i ett särskilt betänkande. Med anledning härav skall jag nu endast i korthet redogöra för läget av denna fråga.

**Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag 1936.** Den 30 december 1936 avlämnade Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grund av ett den 9 januari 1935 erhållet uppdrag en »utredning med förslag till vissa åtgärder för trafiksäkerhetens höjande vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg samt järnvägarnas beredande av bidrag av automobilskattemedel till säkerhetsanordningar vid dylika korsningar». Berörda förslag innebar i ekonomiskt hänseende en mycket långt gående belastning av automobilskattemedlen. I tekniskt hänseende avsåg förslaget till övervägande del smärre detaljer av underordnad betydelse. På en viktig punkt innebar detsamma emellertid en direkt försämring av trafiksäkerheten.

**1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten.** Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande remitterades till 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, vilka icke funno detsamma ägnat att läggas till grund för fortsatta åtgärder på ifrågavarande område utan beslöto att själva upptaga järnvägs korsningarnas trafiksäkerhetsproblem till ny prövning i hela dess vidd. De sakkunniga avgåvo sedermera den 22 oktober 1937 ett utlåtande angående bestridande av kostnaderna för säkerhetsanordningar vid plankorsningar. De sakkunnigas förslag var byggt på den principen, att järnvägarna skulle erhålla bidrag av automobilskattemedel till engångskostnaderna för ifrågavarande säkerhetsanordningar men själva svara för anordningarnas drift och underhåll. Förslaget upptogs med allenast smärre jämkningar i Kungl. Maj:ts till 1938 års riksdag avlåtna proposition nr 58, vilken proposition bifölls av riksdagen. Genom den kungörelse (nr 643), som sedermera den 3 november 1938 utfärdades i ämnet, tillerkändes järnvägarna rätt att erhålla bidrag av automobilskattemedel med i regel 90 procent av engångskostnaderna för de säkerhetsanordningar, som utförts före den 1 januari 1938. Samma princip har tillämpats för de bidrag, som enligt beslut av 1940 års riksdag tillerkänts järnvägarna till säkerhetsanordningar, som utförts under åren 1938 och 1939.

Sedan 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten på nu angivna sätt medverkat till lösningen av den ekonomiska sidan av hithörande problem, ägnade de sakkunniga ingående uppmärksamhet jämväl åt frågans tekniska och organisatoriska sidor. I den skrivelse, vari de sakkunniga sedermera den 21 februari 1939 hos statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet hemställde om entledigande från utredningsuppdraget och angåvo riktlinjer för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i vårt land, upptogs bl. a. även ett förslag rörande säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar. Detta förslag, som torde komma att spela en huvudroll för den fortsatta utvecklingen på förevarande område, synes lämpligen böra här återgivas i sin helhet. De sakkunniga anförde följande:

»Trafiksäkerheten vid järnvägs korsningar lämnar för närvarande mycket övrigt att önska. Enligt gällande säkerhetskungörelse av år 1933 äga järnvägarna skyldighet att anbringa varningsmärken, och, där sikten ej är fri, säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan väg och järnväg. Denna skyldighet gäller emellertid blott beträffande korsningar med allmän väg och 'enskild väg, som allmänneligen befares,' men däremot icke beträffande korsningar med andra enskilda vägar. Frågan vilka korsningar, som böra skyddas, och vilka säkerhetsanordningar, som i varje särskilt fall böra uppsättas, har hittills lett till ständiga tvister mellan allmänheten och järnvägarna, vilka senare av naturliga skäl ofta anlagt ekonomiska synpunkter på frågan. Bl. a. hava olika meningar ofta framkommit, då det gällt att avgöra, huruvida en enskild väg vore att anse såsom allmänneligen befaren eller ej.

Antalet korsningar mellan järnvägar å ena sidan samt allmänna vägar och enskilda, allmänneligen befarna vägar å den andra utgör omkring 4 000, av vilka i runt tal 3 000 äro försedda med grindar eller bommar, 500 med automatiska ljussignaler (ofta kombinerade med ringklockor) och 200 med enbart ringklockor, medan 300 äro s. k. frisksikts korsningar.

Vid korsningar med enskilda, icke allmänneligen befarna vägar, vilka korsningar i regel äro helt oskyddade, inträffa omkring två tredjedelar av alla kollisioner mellan järnvägståg och vägfärande. Antalet sådana korsningar har tidigare antagits vara så utomordentligt stort — över 30 000 — att möjlighet knappast föreläge att i tillfredsställande omfattning förse den med säkerhetsanordningar. Genom en av de sakkunniga i samråd med vederbörande järnvägar verkställd preliminär inventering torde emellertid denna fråga hava kommit i ett gynnsammare läge. Enligt denna inventering synas av korsningarna mellan järnväg och enskild, icke allmänneligen befaren väg endast omkring 9 000 vara belägna vid vägar, som över huvud äro framkomliga för motorfordon, och av dessa 9 000 korsningar torde endast omkring 3 000 vara belägna vid vägar, som möjliggöra biltrafik med normal hastighet. Enligt verkställda stickprov synes den övervägande delen av de kollisionsoolyckor, som inträffa vid korsningar mellan järnväg och enskild, icke allmänneligen befaren väg, inträffa vid korsningar tillhörande sistnämnda grupp.

Ett skyddande medelst ljussignaler av omkring 3 000 korsningar torde enligt preliminära kalkyler kunna verkställas för en kostnad av i runt tal 10 miljoner kronor och synes lämpligen kunna genomföras under en utbyggnadsperiod av förslagsvis tre till fem år.

De nuvarande säkerhetsanordningarna vid de skyddade korsningarna äro icke av tillfredsställande beskaffenhet. Den ojämförligt största säkerheten föreligger vid de korsningar, som äro försedda med grindar eller bommar. Bommarna äro emellertid till följd av bestämmelserna i nuvarande säkerhetskungörelse ofta så placerade, att de icke i tid kunna upptäckas av den vägfärande, och dessutom så smala, att de icke lätt observeras. De lyktor, som vid korsningar med grindar eller bommar vid mörker visa rött sken mot vägen, då denna är avstängd, äro i regel alltför svaga och dessutom till följd av sin placering icke synliga på tillräckligt avstånd. Antalet påkörningar av fällda bommar är därför stort (omkring 600 år 1937).

Vid korsningar med blinkande ljussignaler är olycksfrekvensen omkring 10 gånger så stor, per 100 korsningar räknat, som vid motsvarande antal korsningar med grindar eller bommar. Anledningen till den bristande effektiviteten hos ljussignalerna synes påtaglig: dels äro signalerna, i enlighet med

säkerhetskungörelsens föreskrifter, ofta placerade så att de icke kunna upptäckas i tid, dels är signalernas ljusstyrka alltför ringa och dels äro blinkljusets mörkperioder för långa. Därest nu angivna brister avhjälpas, torde emellertid systemet med automatiska ljussignaler enligt vår mening vara väl ägnat att komma till vidsträckt användning.

Användandet av vitt ljus såsom klarsignal vid järnvägs korsningarna synes mindre lämpligt, då vägmärkeskungörelsen för motsvarande fall föreskriver grönt sken.

Ringklockor äro enligt vad erfarenheten visar föga effektiva såsom varningssignal för motorfordon.

Enligt vår uppfattning bör ett omfattande arbete på beredande av ökad trafiksäkerhet vid järnvägs korsningar snarast möjligt igångsättas. Detta arbete bör inriktas dels på att bereda skydd mot kollisioner vid ännu oskyddade korsningar med enskilda vägar och dels på en förbättring av nu befintliga säkerhetsanordningar vid korsningar med allmänna vägar och allmänligen befarna enskilda vägar.

Vi föreslå alltså:

a) att förslag utarbetas rörande lagstadgad skyldighet för järnväg att, med bidrag av statsmedel till engångskostnaderna, uppsätta samt driva och underhålla säkerhetsanordningar vid plankorsning mellan järnväg och allmän väg samt, *i den mån Kungl. Maj:t så bestämmer*, jämväl vid plankorsning mellan järnväg och enskild väg,

b) att i samråd med Järnvägsstyrelsen samt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en inventering verkställes av de plankorsningar mellan järnväg och enskild väg — enligt ovannämnda preliminära undersökning uppgående till omkring 3 000 — som synas böra skyddas genom särskilda säkerhetsanordningar,

c) att, i den mån nämnda inventering fortskrider, av riksdagen utverkas anslag till bidrag enligt förut tillämpade grunder till engångskostnader för säkerhetsanordningar vid ifrågakorningar,

d) att Kungl. Maj:t därefter med stöd av ovan föreslagna lag ålägger vederbörande järnvägar skyldighet att inom bestämd tid uppsätta säkerhetsanordningar vid korsningarna i fråga,

e) att i samråd med Järnvägsstyrelsen samt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förslag utarbetas till ny säkerhetskungörelse (kungörelse angående *beskaffenheten* av säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar), innefattande, bl. a., att jämte kryssmärken även förvarningsmärken skola regelmässigt komma till användning, att automatiska ljussignaler skola obligatoriskt uppsättas vid alla korsningar med allmän väg (alltså även vid de nuvarande friskskorsningarna) och vid sådan korsning med enskild väg, som enligt beslut av Kungl. Maj:t skall vara skyddad, att ljussignal skall placeras såväl å kryssmärke i omedelbar närhet av korsningen som å förvarningsmärke, så uppsatt, att signalen blir synlig för vägfarande på ett avstånd av omkring 250 meter från korsningen, att ljussignal i regel skall vara kompletterad med ringklocka och, där Kungl. Maj:t så föreskriver, med bevakade grindar eller bommar samt att vid korsning, som vid den nya kungörelsens ikraftträdande är försedd med grindar eller bommar, dessa icke få borttagas utan Kungl. Maj:ts medgivande.

I fråga om korsning, som vid kungörelsens ikraftträdande redan är försedd med säkerhetsanordning, torde det böra ankomma på Kungl. Maj:t att, på framställning av järnväg, medgiva anstånd med tillämpningen av bestämmelserna i kungörelsen.

Statsbidrag för modernisering av säkerhetsanordning vid korsning, som redan är försedd med sådan anordning, ävensom för uppsättande av säkerhetsanordning vid de nuvarande s. k. frisksiktskorsningarna synes böra utgå enligt nu tillämpade grunder.»

**Försöksanläggningen vid Vanhäll.** Sedan jag den 4 mars 1939 erhållit uppdraget att fortsätta den av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten bedrivna utredningen, har jag sökt fullfölja de sakkunnigas riktlinjer även på nu ifrågasatt område.

Genom välvilligt tillmötesgående av Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag och Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator har tillfälle beretts att utan kostnad för statsverket bedriva försök med förbättrade säkerhetsanordningar vid korsningen Vanhäll, där järnvägslinjen Söderbärke—Smedjebacken skär allmänna landsvägen Fagersta—Ludvika. Vid nämnda korsning, som var försedd med ljussignaler av vanlig typ, inträffade den 3 juli 1937 och den 15 april 1938 kollisioner mellan tåg och bil, varvid sammanlagt fem personer dödades. Med anledning av de inträffade olyckshändelserna påyrkade länsstyrelsen i Kopparbergs län uppsättande av effektivare anordningar till tryggnad av trafiksäkerheten. Någon skyldighet härtill förelåg icke för bolaget, enär de befintliga säkerhetsanordningarna voro utförda i full överensstämmelse med gällande författning. Sedan bolagets verkställande direktör N. M. Friberg emellertid under hand förklarat, att bolaget vore varmt intresserat av att största möjliga säkerhet bereddes vid övergången och tillika gärna ville medverka till åstadkommande av effektivare säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar i allmänhet, överlämnade jag den 3 april 1939 till bolaget en promemoria med förslag till förbättrade säkerhetsanordningar vid korsningen i fråga. Bolaget begärde sedermera i underdånig skrivelse den 17 april 1939 Kungl. Maj:ts tillstånd att vid korsningen uppsätta säkerhetsanordningar av den beskaffenhet, som i promemorian angivits. Denna framställning bifölls av Kungl. Maj:t den 22 juni 1939. Försöksanläggningens uppsättande fördröjdes bl. a. genom vissa av kriget föranledda förhållanden, men arbetet fullföljdes likväl, och anläggningen togs i bruk den 3 november 1939. Materielen till anläggningen tillhandahölls kostnadsfritt av Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator, som dessförinnan på egen bekostnad verkställt omfattande försök för åstadkommande av en ljussignal av lämplig karaktär. Beträffande anläggningens beskaffenhet må följande här nämnas.

På vardera sidan om järnvägen befinner sig på omkring 10 meters avstånd från spåret ett vanligt kryssmärke med texten »Varning för tåg» och — eftersom landsvägen passerar järnvägen i en S-kurva med skymd sikt — på omkring 50 meters avstånd från spåret ett vanligt förvarningsmärke med texten »Järnväg». Dessutom förekommer på omkring 250 meters avstånd från korsningen ett triangelmärke, som i enlighet med bestämmelserna i vägmärkeskungörelsen visar bilden av ett tåg. Detta märke har hittills i vårt land liksom i andra länder använts såväl vid korsningar, försedda med automatiska signaler, som vid korsningar utan säkerhetsanordningar. Den vägfarande bör

emellertid tillämpa en helt annan teknik vid passerandet av en korsning av det förra slaget än vid passerandet av en korsning av det senare slaget. I förra fallet bör den vägfarande nämligen framför allt ägna sin uppmärksamhet åt signalen, medan han i det senare fallet bör spana utmed järnvägen för att undersöka, huruvida tåg nalkas. För att den vägfarande så tidigt som möjligt skall få kännedom om korsningens beskaffenhet och kunna inrätta sig därefter, har vid den nu ifrågavarande anläggningen omedelbart under triangelmärket anbragts en tavla med texten »Ljussignal». På varje kryssmärke och varje förvarningsmärke finnes en elektrisk ljussignal, som visar rött blinkande sken när tåg nalkas men eljest grönt blinkande sken. Signalen på förvarningsmärket blir synlig för den vägfarande redan på omkring 250 meters avstånd, och signalen på kryssmärket blir synlig innan den vägfarande passerat förvarningsmärket. Den röda signalen visar 120 och den gröna 60 blinkar per minut. De röda blinkarna äro distinkta, medan de gröna blinkarna visa ett kontinuerligt till- och avtagande sken och ha försvinnande korta mörkperioder (s. k. »sega» blinkar). Genom denna olika frekvens och blinkkaraktär torde förväxling av de röda och gröna signalerna från färgblinda personers sida vara helt utesluten. Signalerna äro så starka, att de äro väl synliga även vid solsken. För att undvika bländning under den mörka delen av dygnet är anläggningen försedd med en ljuskänslig apparat, som vid mörkrets inbrott automatiskt omkopplar signalerna till lägre ljusstyrka. Den elektriska kraften för anläggningen levereras från det lokala nätet. Dessutom är anläggningen försedd med en reservackumulator, som automatiskt inkopplas vid strömavbrott.

Genom försöksanläggningen vid Vanhäll synes problemet att åstadkomma en effektiv ljussignal vara tekniskt löst. De hittills vunna erfarenheterna beträffande kostnaderna för anläggningens drift och underhåll synas likaledes gynnsamma.

**Andra försök.** Försök med ljussignaler av delvis annan konstruktion ha — likaledes utan kostnad för statsverket — bedrivits även hos Signalbolaget i Stockholm och firman Alfr. Sandersons Maskinfabrik i Linköping, vilka välvilligt ställt sig till förfogande för ändamålet.

Med benäget bistånd av Aktiebolaget Växlar och Signaler i Örebro ha vidare igångsatts vissa försök, åsyftande att göra järnvägsbommarna lättare synliga för de vägfarande genom anbringande av en cirkelrund skiva på bommens mitt eller en rektangulär skiva utefter bommens hela längd.

**Femårsplan för säkerhetsanordningar vid enskilda vägar.** Efter överläggningar med representanter för Järnvägsstyrelsen ingav jag den 28 november 1939 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet en promemoria angående anslag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar. I denna promemoria anförde jag bl. a. följande:

»I skrivelse till Herr Statsrådet den 21 februari 1939 hava 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten framlagt ett omfattande och väl genomtänkt

program för lösandet av järnvägs korsningarnas säkerhetsproblem. Med utgångspunkt från detta program har jag inom ramen av det åt mig anförtrodda utredningsuppdraget utarbetat ett förslag i ämnet, vars tekniska och ekonomiska detaljer komma att närmare utformas i samråd med järnvägsstyrelsen. Enligt detta förslag skulle säkerhetsanordningar, bestående av ljussignaler av förbättrad typ, uppsättas vid omkring 3 000 hittills oskyddade korsningar mellan järnväg och enskild väg. Uppsättandet av dessa säkerhetsanordningar skulle taga sin början under budgetåret 1940/41 och väsentligen slutföras under loppet av en femårsperiod. Arbetet skulle först igångsättas vid statens järnvägar och sedermera utsträckas till de enskilda järnvägarna, allt eftersom dessa förstatligas. Arbetet skulle verkställas av statens järnvägar med anlitande av svenska signalfirmor. Till kostnaderna, som preliminärt beräknats till 12 miljoner kronor, skulle bidrag utgå av automobilskattemedel enligt grunder, vilka skulle bestämmas av Kungl. Maj:t och riksdagen. För budgetåret 1940/41 skulle sådana medel anvisas till ett belopp av 2 miljoner kronor. Såsom villkor för åtnjutande av statsbidrag skulle, såsom tidigare skett i liknande fall, föreskrivas att järnvägen skulle avstå från anspråk på ytterligare bidrag av staten samt av vederbörande väginressenter.

Förberedande arbeten, avsedda att möjliggöra ett realiserande av nu angivna program, äro redan i gång. Jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande har en av Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator utförd försöksanläggning uppsatts av Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag vid korsningen Vanhäll i närheten av Smedjebacken. Ytterligare två försöksanläggningar torde komma att inom kort uppsättas av statens järnvägar. Den preliminära inventering av korsningar mellan järnväg och enskild väg, som verkställdes av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, kommer att under nästa år fullföljas i nära samarbete med vederbörande baningenjörer och de lokala vägmyndigheterna. Såsom resultat av denna inventering komma förteckningar att upprättas över de korsningar, som i första hand böra skyddas. Därvid kommer uppmärksamhet att ägnas jämväl åt frågan, huruvida vissa korsningar med mindre vägar kunna utan olägenhet för den lokala trafiken avstängas för genomfart.

Vid ett genomförande av ovan angivna förslag skulle av nästa års riksdag för budgetåret 1940/41 äskas ett anslag av 2 miljoner kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen. I avbidan på särskild proposition i ämnet torde nämnda belopp böra reserveras redan i statsverkspropositionen.

Med återopande av vad sålunda anförts får jag vördsamt hemställa, att Herr Statsrådet ville utverka, att Kungl. Maj:t måtte i nästkommande års statsverksproposition föreslå riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kan bliva riksdagen förelagd, till bidrag till säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar för budgetåret 1940/41 beräkna ett reservationsanslag av 2 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.»

Med anledning av denna promemoria ingav Motormännens riksförbund den 11 december 1939 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet en skrivelse, vari förbundet för sin del tillstyrkte, att anslag av automobilskattemedel anvisades för säkerhetsanordningar vid korsningar i plan mellan järnväg och enskild väg i enlighet med promemorian.

Med anledning av framställning av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskades i statsverkspropositionen till 1940 års lagtima riksdag anslag — att

avräknas mot automobilskattemedlen — till bidrag åt järnvägarna för redan utförda säkerhetsanordningar av äldre typ. I föredragande departementschefens anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1940 lämnades därvid en redogörelse för vad tidigare i detta ärende förekommit. Den av mig den 28 november 1939 ingivna promemorian omnämndes emellertid icke i detta sammanhang. Promemorian föranledde icke heller i övrigt någon åtgärd från departementschefens sida.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Sedan Trafiksäkerhetsutredningens arbete nu avbrutits, kommer jag icke att få möjlighet att fullfölja den planerade och i detalj förberedda inventeringen av järnvägs korsningar. Därest, på sätt här nedan i slutkapitlet föreslås, en Statens trafiksäkerhetsbyrå skulle komma att upprättas fr. o. m. den 1 juli 1941, torde en av dess angelägnaste uppgifter bliva att fullfölja Trafiksäkerhetsutredningens avbrutna arbete på denna punkt.



## IV. Fordonen.

I detta kapitel skall jag till en början lämna en allmän redogörelse för fordonsförbättringarnas betydelse i kampen mot trafikolyckorna och för de uppgifter, som synas bära tillkomma statsmakterna med avseende på fordonsbeståndets beskaffenhet. I anslutning härtill skall jag i korthet beröra några aktuella detaljfrågor på förevarande område och tillika söka ange vissa riktlinjer för en blivande revision av motorfordonsförordningen och andra därmed sammanhängande författningar.

### 1) Allmänna synpunkter.

**Fordonens beskaffenhet såsom olycksorsak.** I Statistiska centralbyråns berättelse angående olyckor vid trafik med motorfordon under år 1938 uppgives, att »motorfordons beskaffenhet» utgjorde »huvudorsaken» till 468 av de under nämnda år inträffade olyckorna, motsvarande 2's procent av årets samtliga 16 504 olyckor.

Det vore en farlig missuppfattning att antaga, att dessa siffror skulle utgöra ett mått på möjligheterna att genom förbättring av fordonen komma till rätta med trafikolyckorna. De angivna siffrorna innebära endast, att olyckorna i det uppgivna antalet fall enligt uppgiftslämnarnas mening huvudsakligen föranletts av konstaterade brister i fordonens författningens standardutrustning, t. ex. felaktigheter å bromsar, styrinrättning eller lyktor, eller av »motorstopp», punktering e. dyl. Den tekniska utvecklingen på förevarande område fortgår emellertid allttjämt, och tid efter annan framkomma nya trafik-säkerhetsfrämjande uppfinningar, som exploateras och komma till allmän användning. I detta avseende må erinras om två så betydelsefulla detaljer i bilens utrustning som riktningsvisaren och stopplyktan, vilka relativt nyligen tillkommit men spelat en utomordentligt viktig roll för undvikande av olyckor, framför allt i stadstrafiken. Det torde icke vara förmätet att hoppas på lika värdefulla tekniska framsteg även i fortsättningen. Angående de möjligheter, som i detta hänseende föreligga, lämnar statistiken över trafikolyckor emellertid icke någon upplysning, helt naturligt för övrigt, då *avsaknaden av en ännu icke uppfunnen utrustningsdetalj* icke gärna kunnat angivas såsom olycksorsak.

Vilken roll fordonets beskaffenhet i själva verket spelar vid trafikolyckornas tillkomst må belysas genom följande exempel.

**Farliga och ofarliga fordon.** De moderna bilarna — framför allt de täckta — torde få anses såsom synnerligen trafiksäkra fordon i den meningen, att de bereda ett gott skydd åt dem som färdas däri. Ett närmare studium av in-

träffade olyckor ger vid handen, att förare och passagerare i en täckt bil genom fordonets hela konstruktion och utrustning äro jämförelsevis väl skyddade mot *följder*na av en dikeskörning eller en kollision. Det förekommer sålunda i många fall, att en sådan bil vid en olycka välter eller t. o. m. rullar runt, utan att de resande därvid bliva nämnvärt skadade. Genom nya förbättringar, t. ex. genom användning av splitterfritt glas i vindruta och sidorutor, har man under de senaste åren lyckats ytterligare nedbringa riskerna.

En färd på motorcykel medför däremot en mångdubbelt större fara. Till en början är ett tvåhjuligt fordon betydligt mera utsatt för risken av kullkörning eller dikeskörning, enär fordonet ju alltid befinner sig i labil jämvikt och därför är mycket känsligt för förekomsten av grus, stenar eller andra ojämnheter på vägbanan. Men framför allt bli *följder*na av en inträffad olycka ofta svåra, enär motorcykelns förare och passagerare sitta alldeles oskyddade och vid olyckan merendels handlost kastas i vägbanan eller mot ett träd, en stolpe eller en sten invid vägen.

Vad nu sagts bekräftas på ett skrämmande sätt av statistikens siffror. Under månaderna januari—juni 1939 dödades vid trafikolyckor i vårt land 17 bilförare men icke mindre än 60 motorcyklister (jfr diagram III å sid. 28 här ovan). Av de dödade bilförarna omkommo 9 vid dikeskörning, 3 vid kollision med annan bil och 5 vid kollision med järnvägståg. Av de dödade motorcyklisterna förolyckades 24 vid kullkörning eller dikeskörning, 22 vid kollision med bil, 3 vid kollision med järnvägståg och 11 vid kollision med motorcykel, cykel, hästfordon eller fotgängare. Antalet bilar var vid denna tid i runt tal dubbelt så stort som antalet motorcyklar (inklusive lättviktsmotorcyklar), och antalet körda mil torde — ehuru säkra uppgifter härom saknas — i genomsnitt kunna antagas vara omkring tre gånger så stort för en bil som för en motorcykel. Enligt dessa siffror skulle dödsrisken, per körd mil räknat, vara omkring 20 gånger så stor för en motorcyklist som för en bilförare.

**Konkurrensen såsom trafiksäkerhetsfrämjande faktor.** Tillverkningen av bilar, motorcyklar och cyklar utgör i våra dagar en industri av synnerligen stora mått. Den starka konkurrensen mellan olika tillverkare inom denna industri torde ha utövat ett särdeles gynnsamt inflytande på den tekniska utvecklingen och på den fortgående förbättringen av fordonens kvalitet. Det är visserligen naturligt, om fabrikanterna i första hand sökt tillgodose kundkretsens fordringar på snabba och bekväma fordon med ett tilltalande yttre, medan samma uppmärksamhet icke alltid ägnats åt fordonens trafiksäkerhet. På det hela taget torde man dock kunna säga, att fabrikanterna nedlagt och alltjämt nedlägga ett intresserat arbete på fordonens förbättrande även i sistnämnda hänseende.

**Statsmakternas uppgifter i fråga om fordonsbeståndet.** Statsmakternas roll vid främjandet av fordonens trafiksäkerhet måste under nu angivna förhållanden i huvudsak bliva av reglerande och kontrollerande natur.

**Fordonens beskaffenhet och utrustning.** Statsmakternas verksamhet för befrämjande av en ändamålsenlig utrustning hos fordonen har hittills i allmänhet haft karaktären av ett legaliserande i efterhand av den tekniska utvecklingens redan uppnådda resultat eller i vissa fall av ett försök att genom restriktiva åtgärder korrigera en utveckling, som skett i orätt riktning. Bestämmelser i hithörande frågor ha intagits i motorfordonsförordningen, vägtrafikstadgan och vissa andra författningar. I förstnämnda författning meddelas till en början en allmän föreskrift, enligt vilken motorfordon »skola vara så konstruerade och utförda, att de ur trafiksäkerhetssynpunkt äro fullt tillförlitliga och i övrigt för sitt ändamål lämpliga». I anslutning härtill lämnas sedermera åtskilliga detaljföreskrifter beträffande styrinrättning, bromsar, signalapparat, backspegel, stopplykta o. s. v. Bestämmelser om belysningsanordningar på motorfordon återfinnas väsentligen i vägtrafikstadgan, som även innehåller föreskrifter angående beskaffenheten av andra fordon än motorfordon.

Beträffande statsmakternas uppgifter i denna del torde följande synpunkter böra beaktas.

Meddelandet av föreskrifter rörande fordonens beskaffenhet, vilka i viss mån måste binda den tekniska utvecklingen, är uppenbarligen av synnerligen ansvarsfull och grannlaga natur och förutsätter ingående erfarenhet och säkert omdöme i de frågor, som komma under prövning. Ett varnande exempel på faran av administrativa ingrepp på detta område utgöra de bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar, som meddelades i 1936 års motorfordonsförordning. Efter tillkomsten av dessa bestämmelser igångsatte fabrikanterna en forcerad tillverkning av lättviktsmotorcyklar, som ledde till att under åren 1937 och 1938 icke mindre än 55 000 sådana fordon utsläpptes i marknaden. Enär viktgränsen för den körkorts- och skattefria lättviktsmotorcykeln satts så lågt som till 45 kilogram, förelåg för fabrikanterna icke någon möjlighet att utrusta fordonet med ringar och bromsar av tillräckligt kraftiga dimensioner, något som med all säkerhet skulle skett, om fabrikanterna i detta hänseende haft fria händer. De lättviktsmotorcyklar, som under nämnda år tillverkades, blevo därför ännu mera trafikvådliga än en motorcykel av ovan angivna skäl alltid måste vara. Efter förslag av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten ha nya bestämmelser numera utfärdats, varigenom fabrikanterna erhållit möjlighet att framställa lätta motorcyklar av en mera stabil typ. Det missgrepp, som statsmakterna begingo 1936, har emellertid satt djupa spår i olycksstatistiken.

Om statsmakterna finna sig i trafiksäkerhetens intresse böra gynna eller motarbeta en viss fordonstyp eller en viss detalj i fordonens utrustning, torde det icke under alla förhållanden vara nödvändigt eller lämpligt, att detta statsingripande sker genom meddelande av författningsbestämmelser i ämnet. En annan möjlighet, som i vissa fall torde äga betydande fördelar, är att staten genom ett lämpligt organ upptager direkta överläggningar med fabrikanterna. Mången gång torde det därvid komma att visa sig, att en förändring

i önskad riktning på ett praktiskt och tidsbesparande sätt kan åstadkommas genom frivilligt åtagande från fabrikanternas sida.

Det torde icke heller böra vara uteslutet, att staten i särskilda fall direkt medverkar vid utexperimenterandet av erforderliga detaljförbättringar i fordonens utrustning. En dylik medverkan synes exempelvis önskvärd för åstadkommande av en ur trafiksäkerhetens synpunkt starkt påkallad förbättring av motorfordonens strålkastare, så att de kunna lämna ett tillräckligt starkt men icke bländande halvljus (jfr nedan sid. 90).

I vissa fall torde syftet att främja användningen av en lämplig detalj eller motarbete bruket av en trafikvärdig anordning bäst kunna uppnås genom en i samarbete med tillverkare och försäljare eller på annat sätt bedriven upplysningsverksamhet bland allmänheten.

Till frågan om formerna för statens verksamhet i nu angivna hänseenden återkommer jag i slutkapitlet.

**Fordonskontrollen.** För att säkerställa upprätthållandet av motorfordonsförordningens bestämmelser rörande fordonens beskaffenhet och utrustning ha i nämnda förordning bestämmelser meddelats om obligatorisk besiktning av motorfordon genom särskilda av Kungl. Maj:t utsedda besiktningsmän. Besiktning av motorfordon skall sålunda verkställas dels före fordonets registrering (första besiktning, oftast utförd i form av s. k. typbesiktning) och dels när någon större ändring av fordonet företagits (ombesiktning). Personbilar, som användas i yrkesmässig trafik eller i uthyrningsrörelse, skola dessutom undergå en periodisk efterbesiktning, de förra varje år och de senare var sjätte månad. Vidare äger länsstyrelse förordna om besiktning av motorfordon och vid behov meddela förbud mot användande av sådant fordon. Slutligen äger besiktningsman eller polisman, åt vilken länsstyrelse meddelat förordnande att utöva tillsyn å motorfordonsbeståndet, verkställa s. k. flygande besiktning av motorfordon, som kan antagas vara ur trafiksäkerhetssynpunkt mindre tillförlitligt. Därvid kan föreläggande meddelas fordonets ägare eller förare att inom viss tid avhjälpa anmärkta bristfälligheter å fordonet och inställa det samma hos besiktningsman till s. k. eftersyn. Är fordonet så bristfälligt, att det ej utan uppenbar fara för trafiksäkerheten kan vidare nyttjas, äger besiktningsmannen eller polismannen förbjuda fordonets användande, intill dess bristen blivit avhjälpt.

Genom den flygande besiktningen synes ett värdefullt hjälpmedel för fortlöpande kontroll av fordonsbeståndet ha erhållits. Till belysande av omfattningen och betydelsen av denna kontroll, som numera väsentligen utövas av statspolisen, må följande siffror nämnas. Antalet av statspolisen under år 1938 utförda flygande besiktningar utgjorde 19 953. Dessa besiktningar ledde till att i 618 fall *körförbud* meddelades. I 6 032 fall förelades fordonets ägare eller förare att inställa fordonet till *eftersyn*, och i 9 285 fall meddelades allenast en *tillsägelse* att vidtaga viss åtgärd med fordonet. I de återstående 4 018 fallen föranledde den flygande besiktningen icke någon

anmärkning. För år 1939 voro motsvarande siffror 30 912 flygande besiktningar, 640 fall av körförbud, 7 151 fall av eftersyn, 17 174 fall av tillsägelse och 5 947 fall, i vilka anledning till anmärkning icke förelåg.

Till frågan om skärpning i vissa hänseenden av den av staten utövade fordonskontrollen återkommer jag i det följande (se nedan sid. 95).

## 2) Aktuella fordonfrågor.

I det följande skall jag lämna en kortfattad redogörelse för vissa frågor rörande fordonens utrustning, vilka synas vara av beskaffenhet att påkalla uppmärksamhet från statsmakternas sida.

**Bländningsrisken.** Det s. k. helljuset i motorfordonens strålkastare är i regel ur belysningssynpunkt förträffligt men verkar just på grund härav bländande på en mötande. Med anledning härav har i vägtrafikstadgan föreskrivits, att bländande ljus icke får begagnas å väg, där tillfredsställande belysning är anordnad, eller vid möte med annan vägfarande än gående eller när fordonet lämnas å väg. Vidare har i motorfordonsförordningen intagits bestämmelse om att belysningsanordningar, som kunna avgiva bländande sken, skola vara så beskaffade, att avbländning snabbt kan ske. Problemet att åstadkomma ett lämpligt avbländat ljus eller s. k. halvljus synes emellertid hittills icke ha kunnat lösas.

I samarbete med vissa belysningsfirmor har jag under våren 1939 anställt åtskilliga försök med olika slags strålkastare i syfte att utröna det använda halvljusets lämplighet ur trafiksäkerhetssynpunkt. Jag har därvid tyckt mig finna, att flera fabrikat varit fullt acceptabla så till vida, att de haft ett bländfritt halvljus. När så varit fallet, har halvljuset emellertid varit otillfredsställande ur den synpunkten, att det icke kunnat upplysa den framförvarande vägbanan tillräckligt starkt eller tillräckligt långt framåt. I vissa tämligen allmänt använda fabrikat har halvljuset sålunda haft en räckvidd av allenast 40—50 meter, motsvarande en körtid av 2—3 sekunder, vilket enligt min mening måste anses såsom absolut otillräckligt. I själva verket ha ett stort antal olyckor inträffat, vid vilka en bilförare, som på grund av möte med annat fordon måst blända av helljuset och köra med halvljus, bakifrån påkört en fotgängare eller cyklist, som han på grund av halvljusets korta räckvidd icke kunnat upptäcka, förrän det varit för sent.

Det har varit min avsikt att fullfölja de igångsatta undersökningarna på förevarande område och om möjligt framlägga ett förslag i ämnet. Sedan Trafiksäkerhetsutredningens arbete numera avbrutits, har jag måst avstå från dessa planer. Frågan är emellertid av den allra största betydelse för trafiksäkerheten och synes därför böra bliva föremål för ytterligare studium. Om den i slutkapitlet föreslagna statliga trafiksäkerhetsbyrån kommer till stånd, torde densamma vara väl ägnad att fortsätta Trafiksäkerhetsutredningens avbrutna arbete på denna punkt.

Bland uppslag, som därvid böra bliva föremål för prövning, må nämnas användandet av en extra strålkastare för vägbanans belysande efter skedd avbländning. Likaledes torde anledning föreligga att närmare undersöka de intressanta men av allt att döma ännu ej utexperimenterade anordningarna med polariserande ljusfiltra, som skulle anbringas såväl framför strålkastarna som på vindrutorna.

**Andra belysningsfrågor.** I 4 § 4 mom. motorfordonsförordningen stadgas, att Konungen, där så finnes erforderligt, meddelar närmare bestämmelser om beskaffenheten av belysningsanordningarna å automobil. Sådana bestämmelser hava hittills icke utfärdats. I vägtrafikstadgan upptagas dock i 19 och 26 §§ vissa bestämmelser rörande den belysning, som skall finnas å motorfordon under färd, då mörker råder.

Närmare bestämmelser rörande fordonens belysning synas vara påkallade. Detta gäller först och främst beträffande den här ovan berörda frågan om strålkastare med tillräckligt starkt men likväl bländfritt halvljus. Jämväl i övrigt torde emellertid vissa reglerande bestämmelser böra utfärdas.

Sålunda torde föreskrifter böra meddelas till förhindrande av att strålkastarna på en bil placeras så nära varandra, att en mötande erhåller en felaktig föreställning om fordonets bredd. För att göra det möjligt för föraren att öva fortlöpande kontroll över att strålkastarna fungera böra dessa, såsom fallet är i fråga om vissa fabrikat, vara försedda med ett mot föraren riktat »fönster». För att förebygga, att en förare vid möte eller under färd å väg med tillfredsställande stationär belysning av misstag kör med helljus, medan han tror sig ha bländat av, bör på instrumenttavlan obligatoriskt finnas en kontrollampa, som visar, huruvida helljuset eller halvljuset är tänd.

Beträffande baklyktor torde böra föreskrivas, att bilar alltid skola vara försedda med två sådana lyktor. Härigenom blir det möjligt för en upphinnande förare att redan på långt avstånd konstatera, att det framförvarande fordonet är en bil. Baklyktorna böra, för att markera fordonsbredden, vara placerade på visst högsta avstånd från bilens yttre begränsningslinjer. I fråga om baklyktornas placering i höjddled torde bestämmelser böra meddelas, som förhindra användningen av alltför högt sittande lyktor, vilka enligt vad erfarenheten visar lätt kunna förväxlas med rikttningsvisare.

Frågan om obligatorisk baklykta på cyklar synes jämväl böra uppmärksammas. Även ett fullgott kattöga på cykeln bereder i allmänhet icke tillräckligt skydd mot påkörning genom en upphinnande bil, vars förare på grund av möte med annat fordon nödgas köra med halvljus. Det synes egenomligt, att icke någon av våra cykelfabrikanter på eget initiativ utrustat sina cyklar med baklykta och därigenom skänkt dem ett ökat värde i konkurrensen med cyklar av andra fabrikat. Lämpligt torde vara, att lyktan förses med glas av sådan beskaffenhet, att det kan tjänstgöra såsom reflexanordning, om lyktan slocknar.

I 9 § vägtrafikstadgan föreskrives, att fordon, som är stående å väg, varest

tillfredsställande belysning icke är anordnad, under mörker skall vara försett med belysnings- eller reflexanordning, som utmed vägen utsänder eller reflekterar ljus såväl framåt som bakåt. I olycksrapporterna förekomma talrika fall, då bilar utan reflexanordningar blivit påkörda, medan de stått parkerade på vägen utan tänd belysning, beroende på att belysningen slocknat eller att fordonet lämnats på platsen före mörkets inbrott. Det synes därför önskvärt, att lämpliga åtgärder vidtagas för att främja användningen av reflektorer på bilar.

**Riktningvisare.** Av riktningvisare förekomma numera ett flertal olika typer. En särdeles effektiv signal giva de rörliga («vinkande») visarna, som i avsevärd utsträckning kommit till användning på omnibusarna. Såsom mindre lämpliga torde man däremot få beteckna de å vissa bilar förekommande riktningvisarna med intermitterent ljus. I de konstruktioner av denna typ, som hittills framkommit, verkar det blinkande ljuset alltför starkt irriterande. Härtill kommer, att de mörka perioderna i allmänhet äro för långa med hänsyn till de utomordentligt korta tider, som stå till buds i motortrafiken. I och för sig är emellertid det intermitterenta ljuset bättre ägnat att väcka uppmärksamheten än det fasta ljuset. Försöken att på denna väg erhålla effektivare riktningvisare torde därför böra fortsättas. Möjligen kan en lämplig lösning ligga i användandet av ett ljus, vars styrka successivt varierar mellan ett maximum och ett minimum men som aldrig helt försvinner.

Placeringen av riktningvisarna har under de senaste åren varit föremål för åtskilliga experiment från fabrikanternas sida. Bl. a. ha försök gjorts att placera visarna i bakre delen av fordonet, infällda i väggen, varigenom de blivit bättre synliga för en efterföljande förare. Huruvida denna fördel uppväger olägenheten av att visarna samtidigt bliva svårare att urskilja för den, som ser fordonet framifrån, torde vara tvivelaktigt. Möjligen kan man tänka sig en konstruktion med två par riktningvisare, det ena paret placerat i jämnhöjd med vindrutan och det andra längre bakåt i bilen.

**Backspegel.** En backspegel utgör för bilföraren ett synnerligen värdefullt hjälpmedel för undvikande av trafikolyckor. Varje förare borde taga för regel att såväl vid landsvägskörning som vid körning i stadstrafik oavbrutet följa den bakomvarande trafiken i backspegeln och icke utföra någon manöver utan att genom en blick i spegeln ha förvissat sig om att den kan verkställas utan risk. Tyvärr torde många förare, särskilt sådana, vilkas utbildning ligger ett antal år tillbaka i tiden, i alltför ringa utsträckning begagna sig av backspegeln. Sannolikt skulle densamma komma till ökad användning, om den gjordes större än för närvarande är fallet. Det synes därjämte böra undersökas, huruvida det icke är möjligt att genom användande av två speglar eller genom andra anordningar sätta föraren i stånd att iakttaga den bakomvarande trafiken utan att alltför mycket lyfta blicken från vägbanan.

**Imma och frost på rutorna.** Ett farligt hinder för förarens fria sikt utgör förekomsten av imma eller frost på vindrutan och övriga rutor. Många medel ha försökts för att hindra uppkomsten därav. Bland dylika medel må nämnas varmluftsprutor, som blåsa varm luft från värmeelementet eller från en uppvärmningsanordning på avgasröret över en sektor av vindrutan, ställbara fläktar, som hålla luften vid rutorna i rörelse och därigenom förhindra kondensationen av vattenånga, s. k. imskivor eller klarsiktsrutor, som klistras på glaset, samt vakuumrutor eller »innanfönster», som fastsättas på vindrutan och äro försedda med ett antal metalltrådar för elektrisk uppvärmning av det inneslutna luftsiktet. Alla dessa anordningar äro otvivelaktigt av stort värde för trafiksäkerheten. Ytterligare försök på området torde emellertid vara att rekommendera.

**Anordningar för signalering.** Till undvikande av störande buller vid signalering har i 6 § 2 mom. vägtrafikstadgan föreskrivits, att ljudsignal inom tätbebyggt område får givas allenast medelst apparat med jämn, dov ton eller ock, beträffande andra fordon än motorfordon, medelst ringklocka. I 4 § 1 mom. d) motorfordonsförordningen stadgas, att automobil skall vara försedd med lämplig apparat för avgivande av ljudsignaler, med vilken apparat skall kunna givas signal med jämn, dov ton. Enligt 5 § motorfordonsförordningen gäller sistnämnda bestämmelse även för motorcykel. Med hänsyn till nu angivna föreskrifter torde de signalapparater, som användas på autobiler och motorcyklar, numera i regel vara så beskaffade, att de endast kunna giva signaler med sådan ton, som nyss sagts. Dylika signaler ha därför kommit till allmän användning även vid färd annorstädes än inom tätbebyggt område. Enligt vad erfarenheten visar torde dessa signaler emellertid icke alltid vara tillräckligt tydliga. Icke sällan händer det, att föraren i en täckt bil icke uppfattar en given signal från en efterföljande bil eller motorcykel. Det synes därför påkallat att undersöka, huruvida ljudsignaler kunna erhållas, som utan att verka störande äro mera effektiva än de nu använda. I detta sammanhang torde även möjligheterna av en radioförstärkning av mottagna signaler böra studeras.

Det synes vidare böra övervägas, huruvida det icke skulle vara lämpligt att förse bilarna med särskilda lyktor, avsedda att användas för besvarande av en erhållen omkörningssignal. Dylika lyktor borde i så fall placeras på bilarnas baksida och tämligen högt över marken. Man kunde därvid tänka sig ett sådant system, att grönt ljus eller en lång signal skulle betyda, att allt vore klart för omkörning, medan rött ljus eller en serie korta signaler skulle angiva, att omkörningen av en eller annan anledning borde uppskjutas.

**Åtgärder mot slirning.** Risken för slirning utgör, framför allt vid vinterkörning, en synnerligen allvarlig fara. På en osandad isgata bliva såväl styranordningarna som bromsanordningarna ineffektiva. En vridning av ratten medför visserligen, att framhjulen ställas snett, men fordonet fortsätter icke desto



mindre rakt framåt. En bromsning låser hjulen, men fordonet går likväl vidare med oförminskad hastighet. Såväl styrningen som bromsningen äro nämligen helt beroende av att hjulringarna genom friktion mot vägbanan få ett »grepp» i densamma. På senare tid har man med framgång sökt motverka slirningsrisken genom att förse bildäcken med djupa inskränningar. De därvid uppkomna »lamellerna» synas ha en god förmåga att suga sig fast vid vägbanan.

I 19 § 2 mom. vägtrafikstadgan föreskrives, att »där så erfordras, böra å automobils hjul till skydd mot slirning anbringas lämpliga anordningar, så beskaffade att de ej kunna skada vägen». Enligt 26 § i samma stadga gäller denna bestämmelse även i fråga om motorcykel. Det framgår icke för författningen, vilka »lämpliga anordningar» som åsyftas. Förmodligen har man vid bestämmelsens tillkomst närmast tänkt på snökedjor, vilka länge ansetts utgöra ett effektivt medel mot slirning. I själva verket torde snökedjor emellertid vara till nytta endast i djup, lös snö, medan de däremot äro fullständigt ineffektiva på isgata. Fråga är t. o. m., om icke snökedjor på isbelagd vägbanan rentav öka risken för slirning genom att tjänstgöra såsom »medar», på vilka fordonet glider ännu lättare än på själva hjulringarna.

### 3) Revision av motorfordonsförordningen.

De båda huvudförfattningarna på vägtrafikens område, motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, äro båda utfärdade den 23 oktober 1936. Oaktat dessa författningar sålunda äro jämförelsevis nyligen tillkomna, torde en revision därav vara påkallad ur åtskilliga synpunkter.

**Redaktionella ändringar.** Vid en dylik revision synes den mest angelägna uppgiften vara att åstadkomma större ordning och reda i författningarnas systematiska uppställning och fördelningen dem emellan av de olika bestämmelserna. Såsom i det föregående omnämnts upptagas bestämmelser om motorfordons beskaffenhet och utrustning dels i motorfordonsförordningen och dels, såvitt angår utrustningen »under färd», i vägtrafikstadgan. I den senare författningen återfinnas sålunda — efter en år 1936 vidtagen, föga lycklig överflyttning — bl. a. bestämmelser om förande av namnskylt samt, beträffande omnibus och lastautomobil, skylt upptagande fordonets tjänstevikt, bredd och största hjultryck ävensom det största antal passagerare automobilens är avsedd att föra eller automobilens maximilast. Föreskrifter rörande belysningsanordningar, registreringsskyltar, besiktningsskyltar och besiktningmärken upptagas efter 1936 års revision i båda författningarna. Beträffande andra fordon än motorfordon återfinnas bestämmelserna om fordonens beskaffenhet och utrustning i vägtrafikstadgan. I övrigt upptager motorfordonsförordningen bl. a. bestämmelser om besiktning och registrering av motorfordon samt om förare av sådana fordon (körkortsbestämmelser m. m.). Vägtrafikstadgan innehåller, förutom de nyss angivna bestämmelserna, i huvudsak trafikregler.

Enligt min mening är det av stor betydelse, att de båda nu omnämnda författningarna, som ju i mycket stor utsträckning måste läsas och tillämpas av menige man, framträda i en enkel och överskådlig form. I detta hänseende måste såväl motorfordonsförordningen som vägtrafikstadgan betecknas såsom i hög grad otillfredsställande, i all synnerhet efter 1936 års revision. En väsentlig förbättring synes kunna åstadkommas genom att alla bestämmelser, som avse *fordonen*, alltså bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning samt om besiktning och registrering av motorfordon, sammanföras i en och samma författning, vilken lämpligen skulle kunna betecknas såsom *fordonsförordning*.<sup>1</sup> I *vägtrafikstadgan* åter skulle upptagas alla föreskrifter, som ha avseende på *trafikanterna*, d. v. s. dels bestämmelser om villkoren för rätt att föra motorfordon (åldersgränser, körkort o. s. v.) och dels trafikregler. Vid redigeringen av båda författningarna borde iakttagas, att därur skulle utmönstras den stora mängd av detaljföreskrifter, som äro av intresse endast för länsstyrelser och andra myndigheter samt för fabrikanter och försäljare av fordon men sakna betydelse för fordonens ägare och förare samt för trafikanterna i övrigt. De nu åsyftade bestämmelserna skulle lämpligen kunna intagas i bilagor till författningarna eller — såsom i viss utsträckning redan skett — i särskilda administrativa kungörelser. Själva huvudförfattningarna skulle härigenom komma att innehålla endast ett fåtal regler i överskådlig anordning. Samtidigt synas de onödigt invecklade straffbestämmelserna kunna i hög grad förenklas. Anmärkas må, att goda utländska förebilder finnas i fråga om utformningen av de författningar, varom nu är fråga. I själva verket torde våra svenska bestämmelser i hithörande ämnen på ett mindre fördelaktigt sätt skilja sig från motsvarande bestämmelser i åtskilliga främmande länder.

Det har varit min avsikt att i enlighet med nu antydda riktlinjer utarbeta och framlägga förslag till ändringar i såväl motorfordonsförordningen som vägtrafikstadgan. Sedan Trafiksäkerhetsutredningens arbete nu avbrutits, kommer jag att endast delvis kunna fullfölja dessa planer. Jag kommer emellertid att i ett specialbetänkande framlägga förslag till ny vägtrafikstadga (jfr nedan sid. 103) och i samband därmed förslag till viss redaktionell ändring i motorfordonsförordningen. I övrigt synes Trafiksäkerhetsutredningens avbrutna arbete i hithörande delar lämpligen kunna fullföljas av den här nedan i slutkapitlet föreslagna statliga trafiksäkerhetsbyrån, därest densamma kommer till stånd.

Vid en blivande revision av de materiella bestämmelserna i motorfordonsförordningen torde, utöver vad här ovan under rubriken »Aktuella fordonsfrågor» angivits, jämväl följande spörsmål böra beaktas.

**Första besiktning bör avse även belysningsanordningarna.** Enligt 9 § 1 mom. motorfordonsförordningen skall vid »första besiktning» av motorfordon undersökas, huruvida fordonet till sin beskaffenhet överensstämmer med de

<sup>1</sup> Förslag härom har framställts av förste ingenjören Nils Lidvall i artikeln »Vägtrafikstadgans svaga punkter» i Kommunalteknisk tidskrift 1937 nr 1.

i 3 § samt 4, 5 eller 6 §§ meddelade bestämmelserna. Dessa paragrafer upptaga i fråga om belysningsanordningar allenast den föreskriften, att å automobil (eller motorcykel) *förekommande* belysningsanordningar, vilka kunna avgiva bländande sken, skola vara så beskaffade, att avbländning snabbt kan ske. Någon föreskrift om att motorfordon skall vara försett med belysningsanordningar förefinnes icke i motorfordonsförordningen, varemot, såsom redan nämnts, i vägtrafikstadgan upptagits bestämmelser, enligt vilka fordonet *under färd, då mörker råder*, skall föra lyktor av närmare angiven beskaffenhet. Hinder möter sålunda icke att låta besiktiga en automobil eller en motorcykel, utan att fordonet är försett med belysningsanordningar.

Med hänsyn till belysningsanordningarnas och särskilt strålkastarnas stora betydelse för trafiksäkerheten synes anledning finnas att — såsom i utländsk lagstiftning ofta är fallet — kräva, att motorfordon alltid skall vara försett med belysningsanordningar, och låta den första besiktningen omfatta även dessa anordningar.

**Ombesiktning vid fordons övergång till ny ägare.** En åtgärd, som enligt min mening torde böra övervägas, är införandet av bestämmelser angående obligatorisk ombesiktning av begagnat motorfordon, som byter ägare. Den omfattande handeln med begagnade bilar och motorcyklar, vilka i många fall torde befinna sig i bristfälligt skick, torde medföra ganska allvarliga risker för trafiksäkerheten, vilka till avsevärd del skulle kunna elimineras genom en dylik ombesiktning. Uppenbarligen skulle en sakkunnig undersökning av fordonet i många fall även vara av stort värde för köparen. För genomförande av den ifrågasatta anordningen skulle lämpligen kunna föreskrivas, att den nye ägaren för att erhålla registrering av fordonet skulle förete besiktning-instrument, utfärdat inom viss kort tid före ingivandet av registreringsansökningen.

## V. <sup>ca</sup> <sub>28</sub> Trafikanterna.

### 1) Allmänna synpunkter.

Det är en vida spridd och i den allmänna diskussionen ofta uttalad mening, att om man blott kunde förmå motorförarna och cyklister att »köra försiktigt» och fotgängarna att »se upp», så skulle trafikolyckorna snart upphöra. Tyvärr synes emellertid förbättringen låta vänta på sig. Statistiken visar i vårt land, trots en under flera år enligt nyssnämnda recept bedrivna propaganda, kraftigt stigande olyckssiffror, och samma förhållande råder i många andra länder. På grund härav har under de senaste åren en reaktion gjorts gällande mot den tidigare övertron på möjligheterna att bekämpa trafikolyckorna enbart genom förbättring av trafikanterna.

Ur ett redan förut omnämnt radioföredrag, som den 19 juni 1938 hölls av dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet Albert Forslund<sup>1</sup> må följande uttalande i detta ämne här återgivas:

»Jag har nu talat litet om vägarnas och fordonens betydelse för trafik-säkerheten, och jag kommer nu till den tredje faktorn: *trafikanterna*. Vad kan vi trafikanter göra för att skydda oss själva och andra för trafikolyckor?

Inte så mycket! Men lyckligtvis ändå en hel del.

Jag nämnde för en stund sedan, att en trafikolycka sker, när en svår situation har inträffat och trafikantens påpasslighet och skicklighet inte förslår för att bemästra den. Om vi hade trafiksäkra vägar och trafiksäkra fordon, ja, då behövde det aldrig uppstå några farliga situationer, och då vore vårt problem löst. Men som vi redan har sett så har våra vägar ännu mycket långt kvar, innan de blir sådana som den nuvarande trafiken kräver, och jag försökte nyss utveckla min mening, att det finns fordon, som är mycket farliga men som har så stor betydelse för samfärdseln, att man ändå gärna vill ha dem kvar. Vi måste alltså fortfarande och för en lång tid framåt räkna med att farliga trafiksituationer kan uppstå och kommer att uppstå. Det blir då vår sak att försöka bemästra dem.

Men här stöter vi på en stor svårighet. Vi kan förbättra våra vägar och våra fordon, och vi ser ingen gräns för utvecklingen på de områdena. Men när det gäller att förbättra människan — då ligger saken annorlunda till. En människas påpasslighet och skicklighet kan drivas upp men bara till en viss gräns, och den gränsen är snart nådd. En bilförare, som fört sitt fordon i några år i olika slag av trafik, han har i regel uppnått den grad av skicklighet, som ligger inom hans möjligheter, och stort längre kan han inte komma. En fotgängare, som dag ut och dag in året runt har vant sig vid den intensiva trafiken i en storstad, han har kommit så långt han kan komma i varsamhet och påpasslighet. Blir han en dag påkörd och sedan åtalad och straffad för ovarsamt gående, så är jag inte alldeles säker på att hans hjärna därför

<sup>1</sup> Senare av Motormännens riksförbund och Motorförarnas helynkerhetsförbund utgivet i broschyrform under titeln »Landsvägens trafiksäkerhetsproblem».

reagerar snabbare i fortsättningen. Statistiken visar, att risken för en fotgängare att bli påkörd är jämförelsevis ringa ända från 10-årsåldern och upp till 60 år men att redan 60-åringarna löper en femdubbel risk och 70-åringarna en tiodubbel. Trafikens svårigheter är desamma, men förmågan att bemästra dem avtar med åren, och detta bistra faktum kan inte avhjälpas genom någon lagstiftning i världen. De verkligt stora vinsterna för trafik-säkerheten kan enligt min mening uppnås endast genom bättre vägar och bättre fordon, och man gör klokt i att inte bygga alltför mycket på möjligheten av trafikanternas förbättring.»

I ett arbete av den engelske trafikexperten H. Alker Tripp med titeln *Road traffic and its control* (London 1938) göres följande uttalande i samma fråga:

»Även om uppfostran och propaganda vore vida mera effektiva än nu, skulle — på de befintliga vägarna — oväntade situationer alltjämt uppträda såsom olycksfaktorer i utomordentlig omfattning och med allvarliga resultat.

Det blir vidare alltmera tydligt, att den stora allmänheten aldrig frivilligt kommer att individuellt ändra sina vanor på sådant sätt, att något större antal fullkomligt onödiga olyckor därigenom undvikas. Förvisso komma ej heller allmänna lagar att medföra någon genomgripande förändring av dessa vanor. Här gäller, vad ett antal trafikspecialister i Amerika nyligen fastslog: 'Föraren och fotgängaren kunna föga ändras. De äro så varsamma eller vårdslösa, som naturen gjort dem. Det är påfallande, hur litet alla lagar och förordningar utträttat för att öka deras försiktighet.'»

Med hänsyn till dylika pessimistiska uttalanden rörande möjligheten av trafikanternas förbättring, vilka uttalanden dessvärre kraftigt bestyrkas av all erfarenhet på området, torde det vara lämpligt att här något ingå på det djupt liggande problem, som rör uppkomsten av olyckshändelser överhuvud.

**Olycksrisken inom olika yrken.** Något jämförande studium av trafikolyckor å ena sidan och olycksfall i arbete å den andra synes hittills icke ha ägt rum. Ett dylikt studium är emellertid av det allra största intresse.

Enligt den officiella statistiken rörande olycksfall i arbete anmäldes under år 1936 — det sista år, för vilket fullständiga uppgifter finnas tillgängliga — icke mindre än i runt tal 165 000 dylika olycksfall i vårt land. Antalet olycksfall *på 100 årsanställda* inom olika yrkesgrupper företer mycket stora skilljaktigheter. Så t. ex. utgjorde nämnda antal för befattningshavare vid ämbetsverk, banker, försäkringsinrättningar m. m. under nämnda år 1·3 (motsvarande för varje anställd i medeltal ett olycksfall på 77 arbetsår), för transportarbetare 9·2 (motsvarande ett olycksfall på 11 år), för byggnadsarbetare 16·3 (motsvarande ett olycksfall på 6 år) och för järnbruksarbetare 23·1 (motsvarande ett olycksfall på 4 år). Uppenbarligen utgöra dessa siffror icke något mått på vårdslösheten bland de anställda inom olika yrkesgrupper, och man får därför icke av dem draga den slutsatsen, att t. ex. en transportarbetare skulle vara i genomsnitt sju gånger så oförsiktig som en ämbetsman. Däremot torde de anförda siffrorna utgöra ett tillförlitligt mått på *de olika risker, som arbetet inom skilda yrken i sig självt medför*. Säkerligen kan man genom olika metoder uppfostra arbetarna inom farliga verksamhetsområden till ökad

försiktighet, men det förefaller i hög grad osannolikt, att man på denna väg skulle *med oförändrade yttre arbetsförhållanden* kunna nå så långt som till exempelvis en ändring av ordningsföljden mellan de nyss angivna riskklasserna.

**Försäkringsbolagens riskklasser.** De nu berörda förhållandena avspeglas tydligt i olycksfallsförsäkringsbolagens tariffer för olika yrkesgrupper. I dessa tariffer räknas med 10 särskilda riskklasser. Till riskklass I hänföras, förutom andra, »administrativ tjänsteman med blott byråttjänst» samt flertalet bank- och försäkringstjänstemän. Folkskollärare tillhöra likaledes riskklass I. Där- emot hänföras fysik- och kemilärare till riskklass II, inom vilken premien motsvarar 120 procent av premien i riskklass I. Gymnastiklärare och simlärare tillhöra riskklass III (150 procent), »ridlärare, utan inridning» riskklass V (240 procent) och »ridlärare, med inridning» riskklass VII (400 procent). I riskklass VIII (500 procent) komma t. ex. gruvarbetare utan sprängningsarbete, kvarnarbetare och elektriska montörer med högspänningsmontage. I riskklass IX (650 procent) komma järnbruvsarbetare, sågverksarbetare och arbetare i stenbrott samt i klass X (750 procent) stuveriarbetare, flottningsarbetare, gruvarbetare med sprängningsarbete och skogsarbetare vid trädfällning.

Även här gäller det tydligen, att de starkt varierande tarifferna utgöra ett mått *icke på graden av ovarsamhet och vårdslöshet* hos personer inom olika yrken *utan på de risker, som dessa yrken, med hittills vidtagna säkerhetsåtgärder, i sig själva medföra*. En viss risk, d. v. s. en viss matematiskt bestämbar sannolikhet för olycksfall, föreligger inom varje särskild yrkesgrupp.

Av intresse är, att olycksfallsförsäkringsbolagens tariffer variera även med försäkringstagarnas ålder. Man räknar härvid med fyra särskilda åldersklasser, omfattande personer under 40 år samt personer i åldern 40—50 år, 50—55 år och 55—60 år. Premietillägget växlar något inom de olika riskklasserna. Inom riskklass I utgör premien i de tre högre åldersklasserna respektive 120, 160 och 210 procent av premien i den lägsta åldersklassen. Säkerligen minskas *icke viljan* till varsamhet med stigande ålder, men *förmågan* att iakttaga varsamhet, snabbheten i uppfattning och reaktion, avtager obehovligt, alla goda föresatser till trots.

I den nyss citerade tariffen upptagas även chaufförer. Därvid hänföras privatchaufförer till riskklass V (240 procent), drosk- och omnibuschaufförer till riskklass VI (320 procent) och lastbilschaufförer till riskklass VII (400 procent). Av dessa siffror torde framgå, att förändret av motorfordon under nuvarande förhållanden måste betraktas såsom en i och för sig tämligen riskabel sysselsättning, vars faror endast inom ganska snäva gränser kunna kompenseras genom förarens egna åtgöranden.

»**Trafikanternas vårdslöshet.**» De ovan återgivna siffrorna ha avsett den risk en motorförare löper att själv bliva skadad. En undersökning av risken

för en motorförare att överhuvud bliva *delaktig* i en trafikolycka kan verkställas med ledning av statistiken rörande vägtrafikolyckor. Enligt officiella uppgifter utgjorde antalet registrerade bilar i Sverige vid utgången av år 1938 sammanlagt 219 201, därav 156 573 personbilar, 57 734 lastbilar och 4 894 omnibusar. Antalet bilar, som under månaderna januari—juni 1939 voro delaktiga i trafikolyckor, utgjorde 11 660, därav 7 768 personbilar (frånsett omnibusar), 3 299 lastbilar och 593 omnibusar. Antalet olyckor *på 100 registrerade fordon* utgjorde följaktligen under nämnda halvår för personbilarna 10 (motsvarande en olycka på 10 år), för lastbilarna 11 (motsvarande en olycka på 9 år) och för omnibusarna 24 (motsvarande en olycka på 4 år). Att olycksfrekvensen för de båda senare fordonstyperna är högre än för personbilarna får självfallet icke tolkas så, att lastbils- eller omnibuschaufförerna i regel skulle vara sämre förare än personbilsförarna — motsatsen torde ofta vara fallet — utan beror säkerligen helt enkelt därpå, att dessa fordon tillryggalägga en avsevärt mycket längre vägsträcka per år räknat.

Enligt de nyss återgivna siffrorna skulle en personbilsförare, med eller utan eget vållande, bliva delaktig i en trafikolycka en gång på 10 år eller — om man räknar med en körd vägsträcka av i genomsnitt 2 000 mil om året — en gång på 20 000 körda mil, motsvarande fem gånger jordens omkrets. Man torde med skäl kunna fråga sig, om en genomsnittlig olycksfrekvens av denna omfattning vittnar om någon högre grad av vårdslöshet hos bilförarna eller om den icke fastmera tyder på en synnerligen högt uppdriven försiktighet. Samtidigt torde man nödgas medgiva, att möjligheten att genom ytterligare ökning av bilisternas skicklighet och varsamhet åstadkomma en mera radikal nedgång i trafikolyckorna knappast ter sig särdeles stor.

Vad fotgängarna beträffar, dömas numera i vårt land årligen ett stort antal personer för »ovarsamt gående», d. v. s. för att de under färd på väg eller gata icke, såsom det heter i vägtrafikstadgans 2 §, iakttagit »all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna». Förseelser av denna beskaffenhet voro tidigare okända. Tydligt är emellertid, att fotgängarnas omsorg och varsamhet ingalunda minskats under de senaste årtiondena. Våra dagars fotgängare, som klandras för sin vårdslöshet och mången gång tilltalas med det populära öknamnet »Laura», är i själva verket betydligt försiktigare och påpassligare än fotgängaren vid tiden före motortrafikens genombrott. Vad som skett är, att trafikens svårigheter ökats i synnerligen hög grad, medan fotgängarens skicklighet icke ökats i motsvarande grad. Den optimistiska teorien att man genom en kombination av propaganda och bestraffning skulle kunna nå vida längre och småningom lyckas förvandla fotgängaren till en idealtrafikanter utom räckhåll för trafikolyckorna har hittills icke vunnit något stöd av erfarenheten.

**Möjligheten att förbättra trafikanterna.** Sedan jag genom det nu förda resonemanget sökt eftertryckligt varna för all omotiverad *overtro* beträffande möjligheten av trafikanternas förbättring, skall jag i det följande redogöra för

de metoder, som i detta hänseende likväl stå till buds och som självfallet böra väl tillvaratagas. Det rör sig här om åtgärder på flera olika områden. Vad man kan göra är till en början att med stränghet bekämpa motorismens förbrytare, d. v. s. de lyckligtvis fåtaliga representanterna för den verkligt råa och hänsynslösa körningen. Liknande åtgärder måste drabba rattfylleristerna, och ingen möda bör lämnas ospard för att effektivt förebygga, att onyktra personer framföra motorfordon. Vidare kan en höjning av standarden inom olika trafikantgrupper åstadkommas bl. a. genom en förbättrad utbildning i körskolorna och genom en lämpligt anordnad praktisk trafikundervisning i de allmänna läroanstalterna med huvudvikten lagd på cyklisternas träning i trafiksäker körning. Slutligen kan också åtskilligt vinnas genom en sund, vederhäftig propaganda, väsentligen bedriven i upplysningens form och syftande till att göra trafikanterna väl förtrogna med trafikens faror och sättet att undvika dem.

De olika åtgärder, som nu omnämnts, skola i fortsättningen i tur och ordning bliva föremål för behandling.

## 2) Revision av vägtrafikstadgan.

**Tillkomsten av 1923 års vägtrafikstadga.** 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 motorecykel. 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 offentliga utredningar 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 omsättande 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, pregnant 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 ansloges 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 11 paragrafer kortfattade regler rörande trafiken. De särskilda körreglerna för förare av motorfordon kvarstodo emellertid alltjämt i motorfordonsförordningen.

**1930 och 1936 års författningar.** 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 offentliga utredningar 1935: 23), innebar i huvudsak en redaktionell omarbetning av författningarna i fråga. Samtliga körregler 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. Vägtrafikstadgan kom härigenom att öka i omfång, så att den numera omfattar icke mindre än 51 paragrafer.

**Riktlinjer för en ny revision.** De redaktionella ändringar i vägtrafikstadgan, som genomfördes år 1936, torde knappast kunna betecknas såsom i allo lyckliga. De från motorfordonsförordningen överflyttade bestämmelserna

rörande motorfordons 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 ha i den senare författningen uppstått åtskilliga dubbleringar, vilka bidraga till att göra framställningen tung och föga överskådlig. De önskemål i fråga om tydligt och populärt skrivsätt, som uttalades i justitieombudsmannens ovan nämnda skrivelse, äro numera icke i någon mån tillgodosedda. Stadgan har i vissa delar snarare karaktären av ett vittrat monument över trafiklagstiftningens historiska utveckling än av en praktisk handledning för nutidens och framtidens trafikanter.

Såsom redan i det föregående kapitlet anförts har jag inom ramen av det åt mig anförtrodda utredningsuppdraget jämväl upptagit frågan om en revision av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan. Förslag i ämnet skulle enligt den uppgjorda arbetsplanen ha framlagts under år 1941. Sedan Trafiksäkerhetsutredningens arbete numera avbrutits, har jag nödgats begränsa den planerade revisionen att — fränsett vissa redaktionella ändringar i motorfordonsförordningen — avse endast vägtrafikstadgan. Förslag i denna del kommer att framläggas i ett specialbetänkande. Den blivande revisionen kommer 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.

En kortfattad översikt över de ändringar, vartill motiverade förslag komma att framläggas i det blivande specialbetänkandet, skall lämnas här nedan.

**Vägtrafikstadgans innehåll.** I vägtrafikstadgan torde, förutom trafikregler, böra upptagas alla bestämmelser, som ha avseende på *trafikanterna*, sålunda framför allt bestämmelserna rörande körkort. Däremot böra föreskrifterna om motorfordons utrustning under färd ånyo få sin plats i motorfordonsförordningen. Såsom i det föregående kapitlet framhållits, synes nämnda förordning böra ersättas med en allmän fordonsförordning, upptagande föreskrifter även om hästfordon, cyklar och andra icke motordrivna fordon. Bestämmelserna om dessa andra fordon böra sålunda överflyttas från vägtrafikstadgan till den nya fordonsförordningen.

**Vägtrafikstadgans form.** 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 vägtrafikstadga 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 bliva 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.

Problemet att erhålla för allmänheten lättfattliga trafikregler har man i England sökt lösa på följande sätt. Vid sidan av den i vanlig lagstil avfattade vägtrafikstadgan (Road traffic act) har man utarbetat en samling populärt avfattade råd till trafikanterna, som publicerats i en liten broschyr, vilken under namn av »Landsvägens lag» (Highway code) utdelats till varje hushåll i landet. Denna broschyr har utarbetats med stor omsorg under det allmännas kontroll. Den har sålunda redigerats av transportministeriet samt underställts parlamentet för prövning och godkännande. Ett åsidosättande av en bestämmelse i denna »landsvägs lag» utgör icke i och för sig någon förseelse men tjänar såsom ett indicium vid bedömandet, huruvida en trafikant i visst fall gjort sig skyldig till överträdelse av någon bestämmelse i vägtrafikstadgan, t. ex. det allmänna förbudet mot vårdslös körning.

Ett försök att på annan väg lösa samma problem förekommer i den tyska trafiklagstiftningen av år 1934 (numera ersatt av en ny lagstiftning av år 1937). I 1934 års vägtrafikstadga uppställas i ett antal kortfattade paragrafer allmänna regler för trafikanternas uppträdande. Dessa regler kompletteras genom utförligare bestämmelser i en särskild tillämpningsförrättning, vari stadgans paragrafer i tur och ordning kommenteras.

Vid övervägande av olika möjligheter att tillgodose det gamla och alltjämt aktuella önskemålet om en populärt avfattad vägtrafikstadga har jag kommit till den uppfattningen, att en lösning skulle kunna vinnas på följande sätt. De grundläggande bestämmelserna i vägtrafikstadgan torde kunna sammanfattas i ett tiotal korta regler, vilka skulle upptagas i lika många paragrafer. Dessa mera generella regler skulle kompletteras genom detaljerade råd till trafikanterna, upptagna under varje paragraf i form av officiella anvisningar av samma art som de, vilka redan nu lämnas i kommunalskattelagen och vissa

andra författningar. Ett exempel på huru en dylik uppdelning av materialet skulle kunna genomföras må här lämnas.

Den nuvarande regeln i 2 § vägtrafikstadgan om skyldighet för varje vägförande att *iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna*, skulle förslagsvis bibehållas, eventuellt i något modifierad form. En dylik regel ger domstolarna möjlighet att döma den trafikant, som icke fullgjort vad som rimligen kunnat fordras av honom. Men det är förklarligt, om såväl domstolarna som trafikanterna inför den i allmänna ordalag avfattade bestämmelsen — liksom läsarna av Luthers lilla katekes inför de tio budorden — fråga sig: »Vad är det?» och »Huru sker det?». Svar på dylika frågor skulle lämnas i anvisningarna. Svaren skulle vara avfattade på enkelt och lättfattligt språk och gärna belysas genom exempel och kanske i vissa fall t. o. m. genom skisser. I anvisningarna skulle sålunda redogöras för *hur det går till att iakttaga omsorg och varsamhet i olika förekommande fall*. Beträffande *omkörning* skulle exempelvis framhållas, att det omkörande fordonets förare skall signalera och avvakta svarsignal samt att det omkörda fordonets förare skall svara på signalen, sakta in ordentligt och hålla väl ut åt vänster. I fråga om den farliga manöver, som består i *högersväng in på avtagsväg*, skulle inskärpas, att föraren bör i god tid använda riktningsvisaren, i god tid föra fordonet över åt höger redan före kursändringen, i backspegeln noga iakttaga den bakomvarande trafiken samt ge företräde åt framifrån eller bakifrån kommande fordon, som bibehålla sin kurs.

Genom ett dylikt system skulle man, synes det mig, få möjlighet att i själva vägtrafikstadgan giva trafikanterna en hel serie värdefulla råd, tillsammans utgörande en koncentrerad kurs i trafikteknik, som svårigen kunnat inrymmas i den egentliga författningstexten. Anvisningarna skulle samtidigt för polismyndigheter och domstolar bliva ett värdefullt hjälpmedel vid bedömandet av de relevanta omständigheterna i förekommande trafikmål.

**»Trafikolyckornas kriminalisering.»** Enligt Statistiska centralbyråns publikation »Brottsligheten» utgjorde antalet brott och förseelser, för vilka personer sakfällts, under åren 1936, 1937 och 1938 i runda tal respektive 57 000, 66 000 och 70 000, motsvarande respektive 37, 40 och 41 procent av hela antalet brott och förseelser, för vilka personer sakfällts. Antalet personer, som sakfällts för brott mot trafikförfattningarna, uppgick under år 1938 till 61 000, av vilka 46 000 — 41 000 män och 5 000 kvinnor — dömts för brott mot vägtrafikstadgan.

Bland de straffade trafikanterna befinna sig ett stort antal av de personer, som varit delaktiga i trafikolyckor. Det synes av någon anledning ha kommit att ingå i det allmänna medvetandet, att en trafikolycka — i motsats till andra olyckshändelser, t. ex. ett olycksfall i arbete — i regel är att betrakta och behandla såsom ett brott. Vid utredningen av en inträffad trafikolycka inriktar sig vederbörande polisman framför allt på att utreda, vilken av de

delaktiga trafikanterna, som varit vållande till olyckan. Att den ene eller andre av trafikanterna verkligen varit vållande förutsättes tydligen oftast såsom självklart. Samma uppfattning kommer till uttryck i tidningarnas notiser i dylika ämnen. Det heter där t. ex. med en vanlig fras, att »då utredningen icke är avslutad, har det ännu ej klarlagts, huruvida bilföraren eller fotgängaren varit vållande till olyckan». Vid en dikeskörning synes skuldfrågan i allmänhet vara klar: då endast en trafikant varit delaktig i olyckan, måste denne enligt den gängse uppfattningen anses såsom vållande.

Vid närmare eftertanke och i belysningen av den framställning av problemet, som lämnats här ovan, borde det bliva klart, att den nu refererade uppfattningen om varje trafikolycka såsom ett brott i själva verket är orimlig. En liknande princip är helt okänd på andra områden. En arbetare, som råkat ut för ett olycksfall i arbete, blir icke åtalad och bestraffad, även om han, liksom den dikeskörande bilisten, säkerligen på grund av sin mänskliga ofullkomlighet icke iakttagit *all* den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingats av omständigheterna. På trafikolyckornas område tillämpas emellertid en genomförd kriminalisering. Lyckligtvis företer rättskipningen likväl vissa inkonsekvenser. Trots att vägtrafikstadgans straffsanktionerade bestämmelse om skyldighet att förekomma olycksfall gäller för *samtliga* vägfarande, är det sålunda ännu icke vanligt att döma cyklister, som kört omkull, eller fotgängare, som halkat och fallit.

Vilken oerhörd omfattning »trafikolyckornas kriminalisering» numera erhållit framgår av efterföljande tabell, vilken sammanställts med ledning av uppgifter, lämnade i Statistiska centralbyråns årsberättelser angående olyckor vid trafik med motorfordon för åren 1935—1938.

#### Motortrafikolyckor, som föranlett åtal.

Å r	Hela antalet olyckor	Olyckor, som föranlett åtal				
		Antal	I % av samtliga olyckor			
			Hela riket	Stockholms stad	Samtliga städer	Landsbygden
1935	10 820	7 376	68·2	82·0	73·7	60·7
1936	12 382	8 648	69·8	82·9	76·1	61·7
1937	14 128	10 169	72·0	88·2	78·8	64·5
1938	16 504	12 340	74·8	87·5	80·6	68·2

I åtskilliga fall har åtal anhängiggjorts mot två eller flera personer, som varit delaktiga i samma olycka, varför antalet anställda åtal betydligt överstiger antalet olyckor, som föranlett åtal.

En detalj, som torde förtjäna att omnämnas, är att antalet åtal, per 100 olyckor räknat, genomgående är lägre i fråga om olyckor med dödlig utgång än i fråga om andra olyckor. Under år 1938 var åtalsfrekvensen, för hela riket räknat, endast 50·2 procent för de inträffade dödsolyckorna men 71·2

procent för olyckor med annan personskada och 78·2 procent för olyckor med endast egendomsskada. I Statistiska centralbyråns berättelse heter det härom: »Primärmaterialet ger vid handen, att förklaringen till nyssnämnda låga genomsnittstal för riket är att söka däri, att just de personer, som vållat ifrågavarande olyckor, ofta blivit dödade vid olyckorna och sålunda icke kunnat åtalas.» I själva verket torde det här till övervägande del vara fråga om påkörda fotgängare och cyklister, vilka alltså endast genom döden undgått att bli åtalade och dömda i anledning av påkörningen, medan deras överlevande olyckskamrater icke undgått »rättvisans» straffande arm.

Bland de straffade »brottslingarna» befinna sig personer av alla åldrar och samhällsklasser. Närmare uppgifter i detta hänseende, vilka torde erbjuda åtskilligt av intresse, komma att framläggas i det blivande specialbetänkandet angående vägtrafikstadgans revision. Här må nämnas, att bland dömda brottslingar från de senaste åren befinna sig en gumma i 80-årsåldern, vars brott bestod i att hon vid nedstigandet från en trottoar icke observerat en annalkande bil utan blivit påkörd och svårt skadad. I raden av straffade trafikanter finner man jämväl en statsminister, som genom domstols laga-kraftvunna utslag ådömts dagsböter för ovarsamt framförande av automobil, änskönt han i övrigt ingalunda gjort sig känd för oförsiktighet.

Syftet med trafikolyckornas kriminalisering har otvivelaktigt varit det allra bästa, nämligen att förbättra de felande trafikanterna. Man har med andra ord genom bestraffningarna velat förmå bilisterna att »köra försiktigt» och fotgängarna att »se upp». Dessvärre torde det numera bli alltmera klart, att trafikanternas förseelser i det stora flertalet fall nära sammanhånga med deras iakttagelseförmåga, uppmärksamhet, reaktionshastighet och andra psykofysiska faktorer, vilka med all säkerhet icke kunna förbättras genom åtal, domar och straff. Med hänsyn härtill torde det utan överdrift kunna sägas, att kriminaliseringen av trafikolyckorna utgör det trubbigaste och mest otjänliga av de vapen, som kommit till användning i kampen mot dessa olyckor. Jag har i det föregående citerat statsrådet Forslunds yttrande, att det icke vore »alldeles säkert» att en påkörd fotgängares hjärna komme att reagera snabbare, sedan han undergått straff för ovarsamt gående. Detta yttrande synes mig i sin tillspetsade form ställa det rådande systemets orimlighet i klar belysning. Det torde icke i längden kunna bestridas, att de senaste årtiondenas utomordentligt långt drivna kriminalisering av trafikolyckorna inneburit ett juridiskt missgrepp av jättelika proportioner. Det må vara tillåtet att uttala den förhoppningen, att framtidens jurister komma att betrakta vår nuvarande rättspraxis på detta område med något av samma förvåning, varmed en nutida jurist tager del av svenska domstolars ännu blott 250 år gamla protokoll och utslag i häx- och trolldomsprocesser.

Självfallet har den oerhörda »brottslighet», som blivit en följd av trafikolyckornas kriminalisering, medfört en synnerligen stark ökning av polismyndigheternas och domstolarnas arbetsbörda och därmed även krävt mycket

betydande kostnader. Icke desto mindre måste det konstateras, att detta arbete och dessa kostnader varit till ytterst ringa gagn för trafiksäkerheten.

Det synes sannolikt, att många polismän, åklagare och domare redan länge haft en livlig känsla av att det rådande systemet på detta område icke är tillfredsställande. Tyvärr är emellertid detta system så konstruerat, att varken polismannen, åklagaren eller domaren i regel kan undgå att lämna sin medverkan och spela sin roll i det beklämmande dramat. Polismannen, som konstaterar en begången förseelse, anser sig pliktig att rapportera densamma, ofta säkerligen med den förhoppningen, att åklagaren icke skall taga upp saken. Åklagaren, som mottager rapporten, anser sig skyldig att åtala den felande och låta domstolen taga ståndpunkt till frågan om frikännande eller bestraffning. Domstolen slutligen nödgas konstatera, att den tilltalade icke iakttagit *all* den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingats av omständigheterna — hade han det gjort, skulle ju någon olycka icke ha inträffat. Domstolen finner sig följaktligen nödsakad att jämlikt 2 § och 38 § 1 mom. vägtrafikstadgan döma den tilltalade till dagsböter.

Ansatser ha likväl på vissa håll gjorts för att råda bot på de orimligheter, som blivit en följd av vägtrafikstadgans alltför långt drivna kriminalisering av trafikolyckorna. Sålunda kan nämnas, att polismästaren i Göteborg, som enligt sin instruktion haft befogenhet att i vissa fall eftergiva åtal, under de senaste åren med stöd av denna rätt tillämpat ett system, enligt vilket smärre trafikförseelser icke föranleda åtal utan allenast en varning. Möjlighet till inledande av en liknande praxis för Stockholms vidkommande har beretts genom en den 9 september 1938 vidtagen ändring i instruktionen för överståthållarämbetet, varigenom polismästaren erhållit rätt att i vissa fall, »då överträdelsen är av ringa beskaffenhet och enskild person därigenom icke blivit förnärad», låta saken förfalla eller bero vid varning.

**Revision av vägtrafikstadgans straffbestämmelser.** I den förut omnämnda skrivelse, som 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten den 21 februari 1939 ingåvo till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, anfördes bl. a., att det enligt de sakkunnigas mening vid en blivande revision av vägtrafikstadgan borde övervägas, huruvida straff borde följa »på sådana trafikförseelser, där den felande — fordonsförare eller fotgängare — icke ådaga-lagt vårdslöshet i egentlig mening utan allenast i en plötsligt uppkommen situation, trots de bästa föresatser, gjort sig skyldig till en felbedömning, som i betraktande av den mänskliga ofullkomligheten varit fullt förklarlig och oundviklig».

Självfallet måste vid en revision av straffbestämmelserna i vägtrafikstadgan noggrann åtskillnad göras mellan förseelser av olika svårighetsgrad. Det kan uppenbarligen icke råda någon meningsskiljaktighet om att grov vårdslöshet, uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, rattfylleri och andra grova förseelser måste bestraffas och bestraffas strängt. Likaledes torde det vara uppenbart, att polismyndigheterna måste äga möjlighet att

tillgripa straffsanktion för att, om andra medel icke hjälpa, skaffa respekt åt utfärdade ordningsföreskrifter, så att dessa icke med berätt mod överträdas.

Vid den blivande revisionen av vägtrafikstadgan skall jag, med bibehållande av straffbestämmelser för nu angivna fall, söka verkställa en omarbetning av övriga hithörande bestämmelser enligt de riktlinjer, som i nyssnämnda skrivelse anvisats av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten.

**Övriga detaljändringar i vägtrafikstadgan.** Även i fråga om de rent materiella bestämmelserna företer den nuvarande vägtrafikstadgan åtskilliga brister. Till hithörande frågor torde jag få återkomma i det blivande specialbetänkandet. En del av dessa frågor ha berörts i det betänkande angående åtgärder mot olycksriskerna vid övergång till högertrafik, som jag den 1 mars 1940 avgav till 1939 års högertrafikkommitté. Bl. a. torde, av skäl som närmare utvecklats i nämnda betänkande, den s. k. vänsterregeln för korsande möte böra upphävas och ersättas med en bestämmelse om skyldighet för den, som ändrar sin körriktning, att lämna företräde åt den, som bibehåller sin kurs. Frågan om förkörsrätt för spårvagnar och motorfordon torde böra övervägas. Vidare torde i stadgan böra upptagas bestämmelse om skyldighet för förare av tvåhjuligt fordon att framföra fordonet på vänstra sidan av vägen (eller, efter en eventuell övergång till högertrafik, på högra sidan av vägen). Bland andra detaljbestämmelser, som torde vara i behov av en översyn, må slutligen nämnas föreskrifterna angående omkörning av spårvagn, om parkering samt om rätten att färdas å gångbana.

### 3) Motorförarnas utbildning.

**Den första utbildningens betydelse.** Det ojämförligt bästa tillfället att öva inflytande på en motorförarens körsätt föreligger under själva utbildningstiden. Den förare, som redan kört något tusental mil, tror sig gärna vara fullärd i konsten och känner sig därför i många fall kränkt, om han blir föremål för kritik eller får mottaga anvisningar om ett bättre körsätt. När eleven börjar sin utbildning, är han däremot i högsta grad mottaglig för påverkan från lärarens sida, i all synnerhet om han är ren nybörjare och icke tidigare försökt sig på att föra ett motorfordon.

På lärarens uppträdande under utbildningstiden beror det i stor utsträckning, om eleven i framtiden blir en god eller en dålig förare. En klok lärare tillser, att eleven alltifrån den första övningskörningen i varje kurva och på varje backkrön håller strängt åt vänster, att han oavslätligt i backspegeln följer den bakomvarande trafiken, att han vid omkörning alltid ger signal och avvaktar svarssignal samt att han, när han själv blir omkörd, svarar på signal, saktar in ordentligt och håller till vänster. Om dylika regler konsekvent och utan avvikelse upprätthållas under hela utbildningstiden, får eleven klart för sig, att så går det till att framföra ett motorfordon, *så kör en skicklig förare.*



Och med all sannolikhet kommer han att för framtiden, icke utan stolthet över sin egen skicklighet, fortsätta att köra på samma sätt. Om läraren däremot tolererar ett felaktigt eller nonchalant körsätt, kan eleven redan efter några få lektioner ha förvärvat dåliga körvanor, som sedan måhända trots alla ansträngningar icke kunna bortarbetas.

Frågan om motorförarnas grundläggande utbildning och den därmed sammanhängande frågan om körskolornas organisation och arbetssätt utgöra därför spörsmål av allra första rang.

### a) Förarutbildningen och förarprovet.

**Körkortsbestämmelser.** Enligt 18 § 1 mom. motorfordonsförordningen får motorfordon föras allenast av den, som genom av länsstyrelsen utfärdat tillstånd (*körkort*) berättigats till förande av fordonet. Körkort utfärdas för förande av automobil, av tyngre motorcykel eller av lättviktsmotorcykel. Körkort, som gäller för förande av automobil, berättigar även till förande av motorcykel samt körkort för tyngre motorcykel även till förande av lättviktsmotorcykel. *Övningskörning* får företagas utan körkort. Vid sådan körning skall eleven åtföljas av person, som innehar gällande körkort för förande av det slag av fordon övningskörningen avser och som besitter längre tids vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon. För rätt att i körskola eller annorledes bedriva yrkesmässig utbildning av förare erfordras tillstånd av länsstyrelse (jfr nedan sid. 117).

Enligt 19 § motorfordonsförordningen skall den, som önskar erhålla körkort, undergå *förarprov* hos besiktningsman. Förarprov för erhållande av körkort för lättviktsmotorcykel får, där Konungen för särskilt område så föreskriver, avläggas inför annan än besiktningsman enligt bestämmelser, som Konungen meddelar. Vid anmälan till förarprov skall sökande, förutom vissa andra handlingar, förete bevis om erhållen utbildning till förare, utfärdat av den, som meddelat denna.

För erhållande av körkort har sökande enligt 20 § i samma förordning att till vederbörande länsstyrelse insända ansökan därom med bifogande av bevis om godkänt förarprov jämte vissa andra handlingar.

För förare av automobil i yrkesmässig trafik gälla särskilda bestämmelser. Beträffande förarprovet stadgas i 19 § 3 mom. följande:

»Befinnes sökande, efter prov under olika trafikförhållanden samt förhör, dels besitta ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnens närvaro och omdömesförmåga, dels ock äga nödig kannedom om verknings sättet hos det slag av motorfordon, varom fråga är, om gällande trafikföreskrifter ävensom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen, skall den, som verkställt provet, inom två dagar efter provets undergående meddela sökanden bevis, att han avlagt godkänt prov som förare av automobil, av tyngre motorcykel eller av lättviktsmotorcykel. Detta bevis bör angiva den person eller körskola, som utbildat sökanden.»

Ifrågavarande bestämmelser kompletteras i viss mån av föreskrifterna i 14 § av Kungl. Maj:ts instruktion för besiktningsmän för motorfordon den 23 oktober 1936 (Sv. förf.-saml. nr 564). Enligt där meddelade bestämmelser skall vid prövning av förarens kompetens för erhållande av körkort jämväl undersökas, huruvida sökanden äger noggrann kunskap om särskilda föreskrifter angående arten och innebörden av varningssignaler och varningstecken av olika slag. I instruktionen framhålles även, att det särskilt bör tillses, att sökanden är väl förtrogen med förarens åligganden vid omkörning av och möte med andra fordon ävensom vid framförande av motorfordon i vägkorsningar och vägkrökar samt vid passerande av järnvägs- och spårvägsövergångar.

Såsom av det nu anförda framgår, krävas för erhållande av körkort dels vissa praktiska färdigheter och dels vissa teoretiska insikter. I det följande skola några erinringar göras beträffande de sålunda uppställda fordringarna och deras tillämpning.

**Teori och praktik.** På detta område torde det mer än eljest gälla, att praktiken är viktigare än teorien. Den teoretiska undervisningen torde, på sätt i det följande skall närmare utvecklas, kunna väsentligt inskränkas, så att längsta möjliga tid kan ägnas åt den praktiska utbildningen, framför allt åt övningskörningen. Vad det därvid gäller är givetvis till en början att bibringa eleven erforderlig vana vid själva manövreringen av fordonet, så att samarbetet mellan öga, hand och fot sker automatiskt. Men dessutom och framför allt måste övningskörningen avse att hos eleven *inöva goda trafikvanor*, som sedermera skola ingå såsom ett naturligt led i hans körsätt.

**Övning i landsvägskörning.** Utbildningen av motorförare torde för närvarande i många fall bedrivas så, att eleven, sedan han lärt sig de elementära manövrerna eller alltså att starta, växla, stanna, backa och vända, under hela den återstående utbildningstiden endast får köra i stadstrafik. Den närmaste anledningen härtill torde vara, att körprovet inför besiktningsmannen i regel torde omfatta endast stadskörning. Möjligen hyser man stundom också den föreställningen, att vanlig landsvägskörning i motsats till stadskörningen är så enkel, att den icke kräver någon särskild övning. Ingen uppfattning kan vara oriktigare. Det är i landsvägstrafiken, som det övervägande flertalet *svåra* olyckor inträffa; bl. a. ske där omkring 75 procent av alla dödsolyckor. Den starka stadstrafiken tvingar i varje ögonblick föraren till försiktig och korrekt körning. På landsvägen med dess svagare trafik kan en förare däremot i månader eller år ostraffat bryta mot elementära trafikregler, utan att någonting händer, förrän en dag en verkligt allvarlig olycka inträffar.

På denna punkt bör därför en omläggning komma till stånd. En grundlig träning i vanlig landsvägskörning måste ingå i det normala utbildningsprogrammet. Eleven bör därvid få köra en relativt lång sträcka, som valts så, att den ger exempel på de vanligaste riskmomenten, t. ex. kurvor och vägkorsningar med skymd sikt, backkrön, om möjligt en järnvägskorsning o. s. v. Det

torde ingalunda vara olämpligt, att en och samma sträcka köres gång på gång under utbildningstiden och alltså användes såsom ett slags övningsbana. Under körningen bör tillses, att eleven vid passerandet av de farliga ställena alltid strängt iakttagit reglerna för trafiksäker körning. Vidare bör omkörningstekniken — både konsten att köra om och den lika viktiga konsten att låta sig omköras — energiskt inövas i alla detaljer genom upprepade praktiska övningar. Dyliga specialövningar torde i regel lätt kunna anordnas, framför allt i körskolor, som disponera mer än en bil.

Kontroll över elevens inhämtade färdighet i vanlig landsvägskörning bör utövas genom att han vid förarprovet under en icke alltför kort stund får framföra fordonet på en landsväg av äldre typ.

**Övning i vinterkörning.** Den förare, som för första gången på egen hand ger sig ut på hala vintervägar, råkar med all säkerhet ut för många farliga överraskningar. Vinterkörning på sliriga vägar utgör i själva verket ett helt nytt slag av körning, som med någon överdrift skulle kunna karakteriseras såsom en körning utan styrinrättning och utan bromsar. Rätteligen borde varje förare under sin första utbildning få tillfälle att på riskfri plats, t. ex. på en frusen sjö, erfara hur det känns, när bilen icke lyder ratt eller broms, när bakvagnen sladdar och bilen blixtnabbt snurrar runt, allt erfarenheter, som föraren nu i regel icke får göra förrän i samband med en dikeskörning. Säkerligen skulle motorförarna efter en dylik praktisk övning bättre än vad nu är fallet inse nödvändigheten av att vid vinterkörning i svåra fall gå ned i hastighet till 30, 20 eller kanske 10 km i timmen. Övning i vinterkörning torde dessutom i många hänseenden utgöra en förträfflig förskola till sommarkörningen.

Att uppställa erfarenhet i vinterkörning såsom obligatoriskt villkor för erhållande av körkort torde emellertid av praktiska skäl knappast låta sig göra. Däremot skulle det säkerligen vara av värde, om bilskolorna i ökad utsträckning sökte förmå körkortsaspiranterna att förlägga sin utbildning till vintermånaderna och därjämte beredde tillfälle för redan utbildade förare att genomgå korta specialkurser i vinterkörningens teknik.

Såsom en nyttig förberedelse till de svårigheter, som möta vid en blivande vinterkörning, borde varje elev få lära sig konsten att växla ned medelst s. k. dubbeltrampning (med »mellangas») och att bromsa med motorn, manövrer vilkas säkra behärskan ofta kan förebygga en sladdning ned i diket eller rakt på ett mötande fordon.

**Kännedom om fordonets verkningssätt.** I bilismens barndom var förandet av ett motorfordon en uppgift för en skicklig tekniker. Den förare, som icke var förtrogen med konsten att reparera sitt fordon, riskerade att under varje tur bliva stående på landsvägen utan möjlighet att komma vidare. Förhållandena ha i detta hänseende radikalt förändrats. Bilen och i viss mån även motorcykeln ha mer och mer blivit »färdiga» uppfinningar, vilka — i likhet

med telefonen, radion, filmkameran och åtskilliga andra komplicerade apparater — icke kräva några nämnvärda tekniska kunskaper utan kunna begagnas av vem som helst, som blott lärt sig de nödiga handgreppen. Felaktigheter å fordonet uppstå ojämförligt mycket mera sällan än förr, och om ett fel uppstår, finnes över hela landet ett nät av reparationsverkstäder, där sakkunnig hjälp kan erhållas.

Samtidigt med denna utveckling har även uppfattningen om de tekniska insikternas betydelse för trafiksäkerheten undergått en väsentlig förändring. Tidigare ansågs det — med eller utan rätt — såsom självklart, att den som skulle kunna betros med att föra det nya, farliga fordonet framför allt måste vara förtrogen med dess maskineri för att kunna »behärska» fordonet och utan risk för sig själv och andra framföra detsamma. Man har numera kommit till insikt om att en person mycket väl kan vara en skicklig och trafiksäker förare utan att äga några större kunskaper beträffande fordonets konstruktion.

Denna ändrade uppfattning återspeglas tydligt i de tid efter annan minskade kraven på körkortssökandes kännedom om motorfordonens beskaffenhet. Enligt 1906 års förordning om automobiltrafik fick automobil föras allenast av den, som styrkt sig vara *fullt förtrogen* med automobils *konstruktion*. Detta krav bibehölls även i 1916 års förordning om automobiltrafik. Enligt 1923 års förordning om motorfordon krävdes, att körkortssökande skulle vara *väl förtrogen med konstruktionen* av automobil respektive motorcykel. I 1930 års motorfordonsförordning fordrades endast, att sökanden skulle vara *väl förtrogen* med automobils respektive motorcykels *verkningsätt*. Enligt 1936 års motorfordonsförordning slutligen kräves allenast, att sökanden skall äga *nödig kännedom om verkningsättet* hos det slag av motorfordon, varom fråga är.

Denna ändrade uppfattning återspeglas tydligt i de tid efter annan minskade innebära en utveckling i rätt riktning. Självfallet är det alltjämt av stort intresse för en motorförare att vara »fullt förtrogen» eller åtminstone »väl förtrogen» med sitt fordon, och sannolikt komma de flesta körkortsaspiranter att självmant utnyttja alla tillfällen att sätta sig in i motorfordonets konstruktion och verkningsätt. Uppenbart är emellertid, att statsmakterna sakna anledning att i trafiksäkerhetens intresse kräva några mera ingående kunskaper i dessa stycken.

De insikter, som i nu angivna hänseende verkligen äro nödvändiga, torde bäst inhämtas på praktisk väg under själva övningskörningen eller i direkt anslutning därtill. Eleven bör sålunda veta vad som sker, när han trampar på kopplingspedalen eller växlar, och hur det kommer sig, att fordonet kan stå stilla med motorn i gång. Vidare torde eleven böra känna skillnaden mellan drivande och löpande hjul samt förstå, huru det är möjligt för de drivande hjulen att i svängarna rulla med olika hastighet. Instrumenttavlans olika mätare måste självfallet noga studeras och kommenteras. Luftspjällets användning i olika fall bör inövas genom att varje elev åtminstone några gånger får själv starta med kall motor. I övrigt torde varje övningskörning lämpligen böra inledas med att eleven får i uppdrag att undersöka, att tillräckligt med

kylvatten och olja finnes, att elektrolyten i batteriet icke sjunkit för djupt, att strålkastare och andra belysningsanordningar fungera samt att registreringsskyltarna äro fria från smuts eller snö. Dessutom bör eleven vid några tillfällen få själv mäta ringtrycket och åtminstone ett par gånger få ensam byta ett hjul.

Vid förarprovet inför besiktningsmannen torde eleven böra få visa sin kompetens i första hand genom lösande av förelagda praktiska uppgifter av nyss angiven art och i andra hand genom att besvara frågor i direkt anslutning härtill. På detta sätt torde besiktningsmannen bättre än genom de nu förekommande teoretiska förhören kunna förvissa sig om att eleven verkligen inhämtat och praktiskt tillgodogjort sig det föga omfattande men desto mera betydelsefulla vetande om fordonet och dess verknings sätt, som han såsom förare ständigt måste vara beredd att tillämpa.

**Kännedom om trafikföreskrifterna.** Såsom förut omnämnts skall vid förarprovet även undersökas, huruvida eleven äger »nödigg kännedom om gällande trafikföreskrifter». Jämväl i detta fall torde det gälla, att de nödvändiga insikterna bäst inhämtas och kontrolleras på praktisk väg. Det torde ej kunna nog starkt betonas, att kännedomen om trafikföreskrifterna under inga förhållanden får uppfattas såsom ett fristående specialämne utan — om undervisningen i denna del överhuvud skall få någon betydelse — måste inhämtas i direkt anslutning till övningskörningen. Om teoretisk undervisning beträffande trafikföreskrifterna överhuvud skall bedrivas, bör det ske endast i form av en rekapitulation och sammanfattning av de regler, *som redan praktiskt inhämtats under körningen*. Framför allt skulle jag, med utgångspunkt från gjorda iakttagelser, vilja kraftigt varna för det icke sällsynta felet, att läraren av sin egen detaljerade kännedom om vägtrafikstadgans bestämmelser låter förleda sig till att ägna en avsevärd tid åt en ur alla synpunkter meningslös paragrafexercis. Eleven kan visserligen härigenom skenbart bibringas omfattande kunskaper, men dessa kunskaper komma aldrig att få någon betydelse för hans körning.

Endast i fråga om vägmärkena och de lokala trafikföreskrifterna (parke-ringsförbud o. dyl.) kan det stundom bliva nödvändigt att vid sidan av de upplysningar, som meddelas i samband med övningskörningen, tillgripa en rent teoretisk undervisning. Denna bör då bedrivas med tillhjälp av planscher, parkeringskartor och annan åskådningmateriel men får däremot självfallet icke taga formen av utanläsning av vederbörande författningstexter.

Under förarprovet bör eleven framför allt få praktiskt visa, huruvida han behärskar reglerna för trafiksäker körning. Därjämte kan han, antingen under själva körprovet eller i anslutning till vad därunder förekommit, få svara på frågor av typen: »Vad gör Ni, när en bil signalerar för att köra om?» Däremot synes det vara av mindre betydelse, att han kan besvara frågor av typen: »Vad föreskriver vägtrafikstadgan beträffande omkörning?» An mindre bör besiktningsmannen av eleven fordra kännedom om numren på de paragrafer och

moment i nämnda stadga, där de olika trafikreglerna vid tidpunkten för förarprovets verkställande ha sitt tillfälliga hemvist, eller begära, att eleven skall kunna ordagrant uppläsa större eller mindre delar av stadgan.

En bestämd omläggning av förarutbildningen och förarprovet i nu angivna riktning synes mig snarast möjligt böra komma till stånd. Såvitt jag kunnat finna, lägger den nuvarande avfattningen av hithörande bestämmelser icke hinder i vägen för den förordade tillämpningen. För att emellertid någon tvekan om besiktningsmännens befogenhet i detta avseende icke må kunna råda, har jag för avsikt att i det blivande betänkandet angående revision av vägtrafikstadgan — till vilken författning bestämmelserna om körkort enligt vad ovan anförts synas böra överflyttas — föreslå viss omformulering av bestämmelserna om förarprovet.

**Kännedom om alkoholens verkningar.** Vid förarprovet skall jämväl undersökas, huruvida sökanden äger »nödig kännedom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen». Bestämmelsen i fråga intogs i motorfordonsförordningen vid 1936 års revision men fanns upptagen redan i 1930 års instruktion för besiktningsmännen. I sistnämnda författning hade bestämmelsen införts efter förslag av Centralförbundet för nykterhetsundervisning och på tillstyrkan av 1927 års motorfordonssakkunniga. I samband med tillkomsten av ifrågavarande bestämmelse utgav Centralförbundet på bekostnad av statsmedel en av Skolöverstyrelsen godkänd handledning för motorfordonsförare m. fl. med titeln »Alkohol och trafiksäkerhet». Denna handledning, som omfattade 32 sidor, distribuerades till länsstyrelser och åtskilliga andra myndigheter ävensom till alla motorfordonsägare.<sup>1</sup>

I det betänkande, vari 1927 års motorfordonssakkunniga tillstyrkte Centralförbundets berörda förslag (statens offentliga utredningar 1929: 16), anförde de sakkunniga bl. a. följande:

»I instruktionen för besiktningsmän har intagits föreskrift om skyldighet för besiktningsman att vid körkortsprov genom anställande av förhör med vederbörande eller på annat lämpligt sätt förvissa sig om, att denne äger nödig kännedom om alkoholhaltiga dryckers inverkan å den mänskliga organismen, särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

De sakkunniga hålla före, att prövningen bör kunna inskränkas till, att vederbörande genom bevis från medicinskt bildad person styrker, att han tillägnat sig innehållet i ovannämnda handledning. Där sådant bevis ej kan företas, bör besiktningsmannen genom framställande av frågor söka utröna, om föraraspiranten inhämtat nödiga kunskaper ur handledningen.

Däremot hava de sakkunniga icke ansett det erforderligt, att i författningen stadga skyldighet för bilbesiktningsmännen att styrka sin kompetens att verkställa nu ifrågasatta prövning. Man torde helt visst kunna förlita sig på att de personer, vilka av länsstyrelserna utses till besiktningsmän, skola komma att visa sig vuxna att företaga en dylik prövning, vilken knappast kan sägas ställa

<sup>1</sup> En ny, i många hänseenden synnerligen förtjänstfull upplaga av denna handledning utkom år 1939.

några större krav på personer, vilka fylla de för besiktningsmännen uppställda kompetensvillkoren. Likaledes har det ej synts nödvändigt att i författningen intaga bestämmelse om skyldighet för körskolorna att meddela eleverna kunskap i alkoholfrågan. Det ligger uppenbarligen i skolornas eget intresse att meddela sina elever den kunskap, som erfordras för att de skola kunna bestå körkortsprovet även i denna del. På den besiktningsman, som handhar övervakandet av skolans verksamhet, ankommer det att tillse, att även denna undervisning fyller måttet.»

Såvitt jag kunnat finna, ha de sakkunniga här i avsevärd grad underskattat de svårigheter, som äro förenade med tillämpningen av den nu ifrågavarande bestämmelsen. Syftet med bestämmelsen har självfallet icke varit att öka förarelevernas vetande på det fysiologiska området utan fastmera att bidra till ökad nykterhet vid förandet av motorfordon. För att detta syfte skall uppnås ställas — tvärtemot vad de sakkunniga förmenat — mycket stora krav på såväl lärare som besiktningsmän. Vad det gäller är icke blott att bibringa eleverna teoretiska insikter i alkoholfrågan respektive att kontrollera förefintligheten av dessa insikter utan dessutom och framför allt att åstadkomma, att de av sina förvärvade kunskaper på detta område draga sådana slutsatser för sitt eget vidkommande, att den önskade nykterhetseffekten uppnås.

Det har vid åhörandet av förarprov förefallit mig, som om många körskollärare knappast skulle fått det rätta greppet på den viktiga uppgift, som i detta hänseende åvilar dem. I vissa fall har det varit tydligt, att eleverna fått den föreställningen, att de för att lyckosamt genomgå förarprovet böra inför besiktningsmannen deklarerera, att en motorförare bör vara absolutist. Detta må vara fullt riktigt, men det torde icke desto mindre vara tvivelaktigt, om denna »läpparnas bekännelse» i samband med förarprovets avläggande kommer att få någon betydelse för elevernas framtida förhållande till de alkoholhaltiga dryckerna.

I ett annat fall har jag hört en elev sammanfatta sitt vetande om »alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen» i den förklaringen, att man icke borde dricka mer än en viss uppgiven kvantitet (»två snapsar och en pilsner»), innan man satte sig att köra. Undervisningen torde i detta fall ha gått ut på att bibringa eleverna kännedom om den högsta kvantitet alkohol, som en person kunde förtära utan att behöva riskera att komma i kontakt med de särskilda straffbestämmelserna för rattfylleri. Enligt min mening böra körskolorna tvärtom se sin uppgift i att lära eleverna inse, att förtärandet av alkohol kan medföra allvarliga risker för trafiksäkerheten, även om det skett i så små kvantiteter, att strafflagen *icke* kan ingripa.

Tyvärr är det i många fall synnerligen svårt att övertyga en motorförare om att så verkligen är förhållandet. Det är ett välbekant faktum, att förtärandet av en måttlig kvantitet alkohol i regel medför en känsla av välbefinnande och tillfredsställelse. En motorförare, som förtärt en mindre kvantitet alkohol, får därför i allmänhet det bestämda intrycket, att han icke kör sämre utan snarare bättre än eljest. Detta intryck, som med all säkerhet är

oriktigt, grundlägger hos flertalet motorförare en fast övertygelse, att påståendena om den måttliga alkoholförtäringens menliga verkningar äro starkt överdrivna. Ett upprepande av nämnda påståenden har på en förare av denna särdeles vanliga kategori i regel mycket ringa effekt.

Vad man i första hand kan uppnå i dylika fall är att klargöra de små alkoholdosernas farlighet vid *längre* körningar. Varje förare vet av erfarenhet, vilken svår kamp mot trötthet och sömn, som ofta måste utkämpas efter några timmars körning. Redan en mycket obetydlig alkoholkvantitet är tillräcklig för att i hög grad försvåra denna kamp. Helt säkert skulle ett påpekande av detta förhållande kunna förmå mången motorförare att *vid långkörningar* helt avstå från förtäring av även alkoholsvaga drycker. I detta fall kommer den givna varningen nämligen att stödjas av förarens egna erfarenheter i framtiden.

Vid klargörandet av de risker, som alkoholförtäringen medför, borde man icke underlåta att starkt framhålla de mycket farliga *efterverkningarna* av den akuta alkoholförgiftningen. Dessa efterverkningar, som bl. a. yttra sig i en stark trötthet, nedsatt uppmärksamhet och förlängd reaktionstid, kunna kvarstå långt efter det organismen blivit fullständigt fri från alkohol. I själva verket är en förare, som befinner sig i ett tillstånd av »bakrus», i hög grad trafikvådlig, oaktat han icke längre torde kunna betecknas såsom »så påverkad av starka drycker, att han kan antagas icke äga nödigt herravälde över sina handlingar», och följaktligen icke torde kunna fällas till ansvar enligt bestämmelserna rörande rattfylleri.

### b) Yrkesmässig förarutbildning.

Frågan om regleringen av den yrkesmässigt bedrivna utbildningen av motorförare har vid upprepade tillfällen varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet.

**Gällande bestämmelser.** I 18 § 2 mom. motorfordonsförordningen stadgas, att den, som vill mot ersättning i körskola eller annorledes bedriva utbildning av automobil- eller motorcykelförare (*yrkesmässig utbildning*), har att därtill söka tillstånd hos länsstyrelsen i det län, där verksamheten skall bedrivas. Körskola skall stå under ledning av sakkunnig lärare, som är ansvarig för undervisningen. Sådan lärare skall godkännas av länsstyrelsen. Över ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning eller om godkännande av lärare skall länsstyrelsen infordra yttrande av besiktningsman, vilken skall genom särskilt prov undersöka kompetensen och lämpligheten hos den, som avses att handhava undervisningen. Den, som bedriver yrkesmässig utbildning, är skyldig underkasta sig den tillsyn å verksamheten, varom länsstyrelsen förordnar. Befinnes den, som erhållit tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning, eller den, som blivit godkänd såsom lärare i körskola, olämplig härtill eller bedrives sådan utbildning i strid mot gällande föreskrifter eller eljest



på otillfredsställande sätt, äger länsstyrelsen, allt efter omständigheterna, återkalla tillståndet eller godkännandet. När godkännande återkallas, kan körskolans innehavare föreläggas att inom viss tid anställa lärare, som blivit av länsstyrelsen godkänd. Efterkommes icke föreläggandet, kan tillståndet för skolan återkallas. Återkallelse kan ock ske, därest undervisning vid skolan ej bedrivits under senaste tolv månader.

I 15 § av instruktionen för besiktningsmän för motorfordon stadgas, att om i samband med körkortsprövning av någon, som erhållit utbildning i körskola, eller eljest framgår, att yrkesmässig förarutbildning bedrivs i strid med gällande föreskrifter eller eljest på ett otillfredsställande sätt, besiktningsmannen har att härom hos vederbörande länsstyrelse göra anmälan. Besiktningsman är skyldig att, efter därom av länsstyrelsen meddelat förordnande, inspektera körskola och till länsstyrelsen inkomma med redogörelse rörande vad som vid inspektionen iakttagits.

I 18 § 2 mom. motorfordonsförordningen stadgas vidare, att motorfordon ej får användas för övningskörning vid yrkesmässig utbildning utan att vara härför av besiktningsman godkänt. Konungen eller den myndighet Konungen därtill förordnar föreskriver, huruvida dylikt motorfordon skall vara försett med särskilda säkerhetsanordningar. Genom beslut den 18 december 1936 har Kungl. Maj:t anbefallt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, i den mån så prövas erforderligt, meddela föreskrifter rörande särskilda säkerhetsanordningar å motorfordon, som användas för övningskörning vid yrkesmässig utbildning av automobil- eller motorcykelförare. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sedermera genom ett den 13 mars 1939 utfärdat cirkulär (1939:2)

#### Tillstånd till yrkesmässig förarutbildning (november 1940).

L ä n	Antal tillstånd till yrkesmässig utbildning			L ä n	Antal tillstånd till yrkesmässig utbildning		
	i körskola	annorledes	summa		i körskola	annorledes	summa
Stockholms stad	37	—	37	Göteb. o. Bohus län	24	75	99
Stockholms län	33	—	33	Älvsborgs »	29	46	75
Uppsala »	20	7	27	Skaraborgs »	14	103	117
Södermanlands »	18	234	252	Värmlands »	8	50	58
Östergötlands »	<sup>1</sup> 100	<sup>1</sup> 170	270	Örebro »	25	16	41
Jönköpings »	36	29	65	Västmanlands »	22	25	47
Kronobergs »	19	33	52	Kopparbergs »	35	14	49
Kalmar »	50	—	50	Gävleborgs »	30	46	76
Gotlands »	2	—	2	Västernorrlands »	<sup>2</sup> 34	<sup>2</sup> 92	126
Blekinge »	8	24	32	Jämtlands »	4	39	43
Kristianstads »	133	50	183	Västerbottens »	—	60	60
Malmöhus »	28	65	93	Norrbottens »	<sup>3</sup> 15	<sup>3</sup> 53	68
Hallands »	22	—	22				
				Hela riket	746	1 231	1 977

<sup>1</sup> Ungefärlig siffra; skillnad ej gjord i länsstyrelsens tillstånd.  
<sup>2</sup> Ungefärlig siffra, meddelad av Sveriges bilskolors riksförbund; skillnad ej gjord i länsstyrelsens tillstånd.  
<sup>3</sup> Gränsen flytande.

meddelat vissa föreskrifter i ämnet att lända till efterrättelse fr. o. m. den 1 juni samma år. Dessa föreskrifter innebära i huvudsak, att automobil, som är avsedd att användas för övningskörning vid yrkesmässig utbildning av automobilförare, skall vara försedd med en extra backspegel samt dubbla anordningar för koppling och fotbroms, s. k. dubbelkommando. Vid företagande av övningskörning med fordon, varom här är fråga, skall vidare en rektangulär skylt, upptagande ordet »Övningsbil», finnas på ett i ögonen fallande sätt anbragt baktill å fordonet.

**Statistiska uppgifter.** Antalet gällande tillstånd att bedriva yrkesmässig utbildning av motorförare framgår av tabellen å föregående sida, vilken grundar sig på uppgifter, lämnade av länsstyrelserna den 28 november 1940.

Omfattningen under år 1938 av den yrkesmässiga och icke yrkesmässiga utbildningen av motorförare framgår av efterföljande tabell, som utgör en bearbetning av en inom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord sammanställning av besiktningmännens rapporter.

#### Förrarprov för körkort år 1938.

L ä n	Hela antalet förrarprov	Därav med elever från privat utbildning		Kuggningsprocent för elever från	
		Antal	%	yrkesmässig utbildning	privat utbildning
Stockholms stad och län.....	8 000	1 485	19	16	25
Uppsala län.....	1 346	506	38	8	6
Södermanlands » .....	2 438	462	19	18	35
Östergötlands » .....	3 285	1 100	33	6	16
Jönköpings » .....	2 750	888	32	14	18
Kronobergs » .....	1 450	576	40	20	33
Kalmar » .....	2 047	652	32	7	21
Gotlands » .....	531	118	22	1	7
Blekinge » .....	1 231	206	17	12	29
Kristianstads » .....	2 655	706	27	8	16
Malmöhus » .....	5 885	896	15	13	28
Hallands » .....	1 391	276	20	11	34
Göteb. o. Bohus » .....	4 332	666	15	16	16
Älvsborgs » .....	3 180	552	17	15	24
Skaraborgs » .....	2 651	1	1	1	1
Värmlands » .....	2 029	1 277	63	13	22
Örebro » .....	3 054	384	13	19	25
Västmanlands » .....	2 212	676	31	8	17
Kopparbergs » .....	2 620	1 355	52	1	1
Gävleborgs » .....	2 675	1 134	42	13	24
Västernorrlands » .....	2 176	1 619	74	6	14
Jämtlands » .....	1 492	546	37	13	24
Västerbottens » .....	1 910	1	1	1	1
Norrbottens » .....	1 733	991	57	8	15
Hela riket	<b>63 073</b>	<sup>2</sup> (18 000)	<sup>3</sup> (29)	<sup>3</sup> (13)	<sup>3</sup> (21)

<sup>1</sup> Fullständiga uppgifter saknas.

<sup>2</sup> Ungefärlig siffra.

<sup>3</sup> Genomsnittssiffra för de län, för vilka fullständiga uppgifter finnas.

Såsom av tabellen framgår, verkställde besiktningsmännen under ifrågasvarande år i runt tal 63 000 förarprov. Av dessa prov skedde omkring 29 procent eller i runt tal 18 000 med elever från »privat» utbildning, d. v. s. körkortssökande, som icke genomgått körskola eller eljest åtnjutit yrkesmässigt bedriven undervisning. Procenttalet av sådana »privatister» varierar starkt för de olika länen samt utgör lägst 13 procent (Örebro län) och högst 74 procent (Västernorrlands län). Kuggningsprocenten är i allmänhet högre för »privatisterna» än för övriga körkortssökande samt motsvarar i genomsnitt 13 procent för den förra gruppen och 21 procent för den senare. Förhållandena i detta hänseende äro, såsom tabellen utvisar, rätt skiljaktiga inom olika län.

**Framkomna förslag om förbättrad körskoleundervisning m. m.** Frågan om en förbättring av den yrkesmässiga förarutbildningen har under de senaste åren upptagits bl. a. i en till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet ingiven framställning samt i två inom riksdagen väckta motioner.

**Framställning av ingenjören Erland Bratt.** I skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 8 augusti 1938 anförde f. d. föreståndaren för besiktningsmyndigheten för motorfordon i Stockholm, ingenjören Erland Bratt i huvudsak följande:

»Enligt 18 § 3 mom. förordningen om motorfordon den 23 oktober 1936 skall den, som önskar erhålla körkort för motorfordon: 1:o besitta ur trafik-säkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga, dels ock 2:o äga kännedom om verkningssättet hos det slag av motorfordon, varom fråga är, 3:o om gällande trafikföreskrifter ävensom om 4:o alkoholhaltiga dryckers inverkan å den mänskliga organismen.

Här uppställer alltså förordningen fyra bestämda krav, som vederbörande skall uppfylla, samtidigt som den överlämnar åt besiktningsmannen att avgöra, huruvida den föreskrivna kompetensen är för handen. Däremot tar förordningen ingen som helst hänsyn till de hart när oöverkomliga svårigheter, med vilka såväl körskolorna som besiktningsmännen ha att tagas, när det gäller att å ena sidan bibringa aspiranterna den föreskrivna utbildningen och å andra att utröna, om den förefinnes. Det synes hittills ha varit lagstiftaren tillräckligt att ange de fordringar, som körkortsaspiranten skall uppfylla, utan att samtidigt undersöka, om de organ, som ha att utöva denna kontroll, äro rustade för sin uppgift. För egen del och med stöd av en mer än 25-årig erfarenhet som besiktningsman nödgas jag på det bestämdaste förneka detta. Väl må det finnas både körskolor och besiktningsmän, som med utmärkta kvalifikationer förena ett allvarligt uppsåt att göra sitt bästa, men även dessa äro utsatta för en utmattnings- eller utnöttningsprocess, som så småningom kommer dem att resignera. Många omständigheter bidraga till denna utnöttningsprocess, men närmast beror den därpå, att körskolorna stå inför en uppgift, som i regel övergår deras krafter, medan å andra sidan besiktningsmännen ha att handskas med ett material, som icke tillnärmelsevis fyller de fordringar, som förordningen förutser.

De här gjorda påpekningarna gälla de bättre körskolorna och de mer

erfarna besiktningsmännen. Hur förhållandena gestalta sig, där utbildningen bedrivs under mer primitiva former, är lätt att inse. Till undvikande av missförstånd anser jag mig redan nu böra framhålla, att de anmärkningar som riktas mot utbildningen huvudsakligen gäller den s. k. teoretiska undervisningen och det i samband därmed stående *förhöret*.

Mot vad ovan anförts kan invändas, att körskolorna stå under tillsyn av besiktningsman, och att han kan för rättelse anmäla desamma, om han anser att de bedriva verksamheten på ett otillfredsställande sätt. Detta äger nog sin riktighet i teorien men ej i praktiken. Det är ingen konst för skolorna att vid ett tillfälligt besök av besiktningsmannen prestera en jämförelsevis god eller åtminstone intresserad undervisning, men denna omständighet utgör icke bevis för, att samma standard hålles i fortsättningen, då besiktningsmannen *ej* är närvarande. Men även om denne vid sitt besök skulle finna den som meddelar undervisningen fullständigt inkompetent, så drar han sig dock för att inskrida, enär han vet, att *dugliga och erfarna instruktörer knappast stå att uppbringa*.

■ Så komma vi till problemets andra sida eller besiktningsmannens rätt och skyldighet att underkänna en otillräckligt utbildad elev. Även här gå teori och praktik isär. Skulle nämligen besiktningsmannen blott godkänna dem, som enligt hans ärliga uppfattning fylla förordningens fordringar, torde mindre än hälften bestå det teoretiska provet. Den övervägande delen av återstoden klarar sig, enär besiktningsmannen funnit det nödvändigt att förvandla förhöret i en *föreläsning*, vid vilken de viktigaste trafikföreskrifterna beröras. Rikets besiktningsmän ha kort och gott att ta's med en okunnighet, som av ingen eller intet låter sig nedslås inom ramen av det nuvarande besiktningsväsendets struktur. Det var ock känslan härav, som på sin tid föranledde Automobilbesiktningsmännens förening att föreslå, att det teoretiska förhöret måtte bortfalla och *körningen* i stället läggas så, att av densamma framginge att vederbörande ägde nödig kännedom om gällande trafikföreskrifter. Tyvärr accepterades icke detta förslag, utan besiktningsmännen tvungos alltjämt till dessa tröttande förhörföreläsningar, vilka tyvärr ej så sällan kastat ett löjets skimmer över hela besiktningsväsendet.

Jag skall icke ingå på frågan, huruvida denna kännedom om trafikföreskrifterna och om alkoholens inverkan å den mänskliga organismen etc. har någon större betydelse för den allmänna trafiksäkerheten. För egen del företräder jag den uppfattningen, att dessa föreskrifter blott tillämpas i den mån de sammanfalla med vårt omdöme och ansvarskänsla, men jag vill ha sagt, att för närvarande sakna körskolorna *på grund av brist på dugliga instruktörer* möjlighet att bibringa sina elever denna kännedom, liksom besiktningsmännen äro ur stånd att upprätthålla den standard, som lagstiftaren tänkt sig.

Jag tror, att om man skall kunna förstå hur verkligt hopplös situationen är, måste man göra sig förtrogen med förhållanden, varunder körskolorna och besiktningsmännen arbeta. Till att börja med må framhållas, att det klientel, som besöker körskolorna — för att nu icke tala om dem, som erhålla s. k. privatutbildning — är sammansatt av de mest heterogena element, av vilka dock det stora flertalet har en önskan gemensamt eller att erhålla sitt körkort så fort och så lättvindigt som möjligt, ett flertal som à priori anser sig känna trafikföreskrifterna och som olustigt följer de 'föreläsningar' som lika olustigt hållas i skolorna. Detta ointresserade material handhas av en instruktör, som i regel saknar varje spår av *pedagogisk förmåga* och lika ofta en nödig utbildning på det teoretiska området. Lägg härtil, att konkurrensen är så stor, att

de priser, som erläggas för kurserna, ofta äro absolut otillräckliga för att täcka kostnaderna för en mycket anspråkslös utbildning.

Detta bristfälligt utbildade material hamnar sedan hos besiktningsmannen, som dagligen, året runt, har att pröva ett 10-tal elever eller mer, i alla händelser ett tillräckligt antal för att dagligen tvingas till dubbla förhör, en upp-  
reppning, som oemotståndligt tär på hans arbetslust.

Frågan är nu hur man skall kunna råda bot på dessa missförhållanden. Enligt mitt förmenande finnes endast en hållbar utväg eller att förlägga hela trafikundervisningen till de allmänna läroverken och folkskolorna och dymedelst avbördade besiktningsmännen från en uppgift, som i stället för att gagna snarare verkar i motsatt riktning. Men härutöver och som en självständig åtgärd förordas *upprättandet av en statsunderstödd körskola, som skall hava till uppgift att utbilda instruktörer för rikets körskolor.*

Jag ber vördsamt Herr Statsrådet taga detta förslag under allvarlig om-  
prövning, ty om icke kravet på en nödig kännedom om trafikföreskrifterna skall urarta till en tom fras, är det en tvingande nödvändighet att staten träffar åtgärder för att tillgodose körskolornas behov av dugliga instruktörer, som kunna meddela denna undervisning.»

Denna framställning remitterades till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i sin tur inhämtade yttrande från Automobilbesiktningsmännens förening. Nämnda förening anförde i sitt yttrande bl. a. följande:

»Som utgång för de skäl förslagsställaren anför för detta projekt anföres, att lagstiftarna endast angivit de fordringar, som körkortsaspirant skall uppfylla, utan att samtidigt undersöka om de organ, som hava att utöva kontrollen vid dessa prov, äro rustade för sin uppgift. Föreningen kan icke dela denna uppfattning, ty detta är dels ett underkännande av besiktningsmännens kapacitet, dels en icke godtagbar kritik över det ämbete, som i första hand är satt att vaka över dessas verksamhet. En besiktningsman är blott en människa, och provningsarbetet med förarelever är mycket ansträngande, men föreningen hävdar att dess medlemmar, besiktningsmännen, med största allvar och nit utföra denna del av sin tjänstgöring. Föreningen anser även, att Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen väl bemärkt, vad härutinnan brustit, och givit besiktningsmännen erforderliga direktiv för att kåren bättre skulle kunna fylla sin uppgift.

Om således besiktningsmännen söka göra vad på dem ankommer för att de, som erhålla körkort, skola vara skickade att föra motorfordon i den nuvarande trafiken, så bör dock allmänheten i den mån det är möjligt få största tänkbara garanti för att, då den vänder sig till en auktoriserad körskola, även vid första provet inför besiktningsman därvid bliva godkänd som förare. Att i detta hänseende finnes mycket att göra anser föreningen uppenbart. Nu kan emellertid yrkesmässig utbildning av förarelever jämlikt 18 § 2 mom. motorfordonsförordningen ske antingen i körskola eller annorledes. Vad först körskolorna beträffar, kunde möjligen tänkas, att som kompetensvillkor för den sakkunnige läraren genomgång av föreslagen högre körskola föreskrives. Detta förutsätter dock antingen att sådan utbildningsanstalt förefinnes på flera orter eller att skolan göres ambulerande, då i annat fall kostnaderna för läraraspiranterna skulle bliva alltför betungande.

Emellertid bedrivs nog undervisningen om ej till namnet så dock till gagnet annorledes, d. v. s. en person har fått tillstånd att utbilda förarelever

och har detta som extra förvärvskälla på lediga stunder och på intet vis ordnat i form av skola. För dylika personer torde knappast sådan kompetens kunna föreskrivas.

Föreningen anser dock, att även om icke alla som syssla med yrkesmässig utbildning av förarelever kunna erhålla av förslagsställaren avsedda ökade kvalifikationer, det dock ur den betalande allmänhetens synpunkt vore önskvärt, om utbildningen kunde förbättras, ty det ligger i sakens natur, att för stora flertalet körkortsaspiranter skulle detta medföra ett gynnsammare provningsresultat. Vid varje examen ställes ju alltid vissa minimikrav för att den samma skall kunna godkännas, vilket ju inte hindrar, att sagda examen kan genomgåas med överbetyg. Ur trafiksäkerhetssynpunkt vore säkerligen önskvärt, att besiktningsmännen finge anledning att betydligt oftare kunna giva betyget 'med beröm godkänd' mot vad nu är fallet.

På grund av vad ovan anförts får föreningen föreslå, att frågan beträffande erforderlig kompetens för sakkunnig lärare utredes samt möjligheterna att förskaffa sagda kompetens undersökas och om möjligt förverkligas.»

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som för sin del biträdde det av Automobilbesiktningsmännens förening framförda förslaget, förordade att ärendet måtte överlämnas till 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten.

Genom beslut den 14 september 1938 överlämnade Kungl. Maj:t handlingarna i ärendet till nämnda sakkunniga för att tagas i övervägande vid fullgörande av det dem givna uppdraget.

**Motion 1939 av herr Hagman.** I en vid 1939 års lagtima riksdag väckt motion, nr 136 i första kammaren, anförde herr Hagman i huvudsak följande:

»Vid övervägande av de orsaker, som torde föranleda det stigande antalet olycksfall med motorfordon, och i samband härmed vad som allmänt är känt beträffande förhållandena på ifrågavarande område, har undertecknad kommit till den uppfattningen, att vad som i allra första hand behöver göras, det är att åstadkomma en bättre utbildning av motorförare samt införa strängare kompetensprov för lärare. Under det att särskilt tidigare till lärare utsågos tekniskt utbildade personer, såsom ingenjörer etc., därför att det ansågs önskvärt, att de blivande motorförarna skulle bibringas nödig kunskap i motorlära, så torde problemet numera i stället vara, att blivande motorförare erhålla tillräckliga kunskaper i fråga om vägtrafikstadgan samt om trafikultur i allmänhet. Under de senaste åren hava bilskolor för utbildning av motorförare tillkommit i mycket stor omfattning i enlighet med motorfordonsförordningens § 18 mom. 2, och ehuru väl många av dessa skolor nedlägga ett intresserat och målmedvetet arbete på att utbilda sina elever, så torde återigen andra icke nedlägga tillräcklig omsorg om elevernas utbildning. Skall en tillfredsställande utbildning av motorförare kunna erhållas överallt, torde det bliva nödvändigt, att staten vid sidan om de enskilda körskolorna upprättar utbildningsanstalter för motorförare i allmänhet samt att strängare kompetensprov föreskrivas för lärare vid körskolor. Visserligen äro dylika körskolor underkastade tillsyn av vederbörande länsstyrelse, men detta torde icke vara tillräcklig kontroll och knappast någon garanti för att vederbörande fylla de höga tekniska krav, som numera äro absolut nödvändiga, för att en av dem ledd utbildning skall medföra önskvärda resultat. En tillfredsställande utbildning och fullgoda kvalifikationer torde endast kunna uppnås genom att

utbildningstiden för såväl lärare som elever icke blir för kortvarig och att de prov, som vederbörande efter genomgång av skolorna underkastas, bliva tillräckligt omfattande och stränga, så att garantier vinnas för att vederbörande helt kunna bemästra ett motorfordon. Härigenom skulle förvisso antalet motorfordonsolyckor så småningom komma att automatiskt nedgå.

Med stöd av här ovan i korthet angivna synpunkter hemställes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning, åsyftande upprättandet av statliga körskolor för utbildande av motorförare, samt att kompetensprov i trafiklagstiftning och trafikteknik måtte föreskrivas för lärare vid körskolor.»

Motionen hänvisades till statsutskottet, som behandlade densamma i samband med Kungl. Maj:ts under sjätte huvudtiteln i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till besiktning av motorfordon och i sitt utlåtande nr 6 under punkten 32 hemställde, att motionen ej måtte av riksdagen bifallas. I motiveringen anförde utskottet allenast, att utskottet ej funnit förhållandena påkalla någon skrivelse till Kungl. Maj:t i anledning av motionen. Utskottets hemställan bifölls av riksdagen.

**Motion 1940 av herr Fredrik Ström.** I en vid 1940 års lagtima riksdag väckt motion, nr 12 i första kammaren, hemställde herr Fredrik Ström, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t göra framställning om skyndsamt utredning om en förbättrad körskoleundervisning »och den i samband därmed stående auktorisationsfrågan». I motiveringen till denna motion anfördes bl. a.:

»Den prövning av vederbörande bilskoleinnehavares kompetens, som hittills ägt rum för tillstånd till sådan verksamhet, synes alltför ofta ha varit av närmast formell natur. Det är sålunda nödvändigt att denna prövning skärpes och göres mycket mera ingående. Men därmed är icke mycket vunnet, om icke samtidigt samma noggranna omprövning av kvalifikationerna kommer de inom bilskolorna assisterande lärarna till del. Även en fortlöpande kontroll över bilskolornas verksamhet torde visa sig önskvärd. Först på detta sätt kan en auktorisation av bilkörningsundervisningen komma till stånd, vilken kan bli grunden för en allmänt ökad körskicklighet.»

I avgivet utlåtande, nr 1, över denna motion anförde första kammarens andra tillfälliga utskott, efter att ha redogjort för tillkallandet av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten:

»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 bliva föremål för utredning och förslag. Redogörelsen omfattade bl. a. frågorna om förbättrad utbildning i körskolorna och om omläggning av körkortsprovet. 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, sin uppmärksamhet riktad på bl. a. frågan om en förbättrad utbildning av motorförarna. Vid detta förhållande finner utskottet motionen icke påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet får alltså hemställa, att ifrågavarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.»

Kammaren biföll utskottets hemställan.

**Revision av gällande tillstånd till yrkesmässig förarutbildning.** I herr Hagmans ovannämnda motion uttalades bl. a., att vissa bilskolor icke torde nedlägga tillräcklig omsorg på elevernas utbildning samt att, om en tillfredsställande utbildning av motorförare skulle kunna erhållas överallt, det torde bliva nödvändigt, att staten vid sidan om de enskilda körskolorna upprättade utbildningsanstalter för motorförare.

Uttalandet om den bristfälliga utbildningen i många körskolor torde vara befogat. Det vill emellertid synas, som om rättelse i detta avseende skulle kunna vinnas på enklare sätt än det i motionen föreslagna.

I samband med avlämnandet av de ovan återgivna uppgifterna rörande antalet gällande tillstånd till yrkesmässig utbildning av motorförare ha vissa länsstyrelser meddelat, att en utredning igångsatts rörande indragning av vissa tillstånd. En liknande åtgärd synes vara att rekommendera även inom övriga län. Det torde förhålla sig så, att tillstånd av nu ifrågavarande slag tidigare i många fall meddelats efter en mera formell prövning. Åtskilliga tillståndshavare, särskilt sådana, som erhållit rätt till utbildning av förare annorledes än i körskola, torde knappast motsvara de skärpta anspråk, som i trafiksäkerhetens intresse numera måste ställas i fråga om den yrkesmässiga förarutbildningen. I andra fall åter torde tillståndshavarna sedan längre tid tillbaka ha nedlagt sin undervisningsverksamhet. I båda de nu angivna fallen torde anledning föreligga att taga frågan om tillståndets indragning under övervägande.

I detta sammanhang må erinras om den verksamhet, som sedan något mer än två år tillbaka utövas av den sammanslutning av körskolor, som benämnes Sveriges bilskolors riksförbund. Detta förbund, som bildades i juni 1938, omfattar numera (december 1940) 30 lokalföreningar, representerande 728 körskolor. Förbundet har enligt stadgarna till ändamål »att genom sammanslutning av alla inom riket verksamma bilskoleföreningar verka för en ur trafik-säkerhetssynpunkt betryggande och effektiv utbildning av motorfordonsförare, att genom samarbete med myndigheterna verka för stiftandet av sådana lagar och förordningar att detta möjliggör yrkets bedrivande som näring samt att verka för trafikskulturens höjande». Förbundet har alltsedan sin tillkomst nedlagt ett energiskt arbete på höjandet av körskolornas standard. Bland annat har förbundet verkställt inspektion i ett flertal körskolor, som uppvisat ett klen utbildningsresultat. Därjämte har förbundet i januari 1940 anordnat en instruktionskurs i Stockholm, i vilken 126 skolchefer deltog. Nya liknande kurser lära vara planerade.

Det vill synas, som om länsstyrelserna vid den här rekommenderade revisionen av gällande tillstånd till yrkesmässig förarutbildning med fördel skulle kunna utnyttja den speciella sakkunskap beträffande tillståndshavarnas kvalifikationer, som är till finnandes inom riksförbundet.



En granskning av den ovan (sid. 118) intagna uppställningen över gällande tillstånd visar, att olika länsstyrelser vid handläggningen av hithörande ärenden tillämpat skilda principer. En mera enhetlig tillämpning av bestämmelserna i ämnet är uppenbarligen önskvärd. Det kunde därför ifrågasättas, huruvida befogenheten att meddela tillstånd av förevarande slag borde överflyttas från länsstyrelserna till central myndighet. Då den nuvarande ordningen å andra sidan innebär vissa fördelar i andra hänseenden, torde frågan om en dylik överflyttning böra anstå i avvaktan på ytterligare erfarenheter beträffande länsstyrelsernas möjlighet att genom revision av gällande tillstånd och genom tillämpning av strängare principer vid meddelandet av nya tillstånd åstadkomma mera tillfredsställande förhållanden på förevarande område.

**Fortlöpande inspektion av den yrkesmässiga förarutbildningen.** Enligt 1930 års motorfordonsförordning skulle yrkesmässigt bedriven utbildning av förare stå under tillsyn av den besiktningsman, som länsstyrelsen förordnade. Besiktningsmannen skulle äga inspektera verksamheten samt meddela de anvisningar, som funnes erforderliga. Instruktionen för besiktningsmän av den 3 oktober 1930 (nr 354) innehöll föreskrift om att besiktningsman, som av länsstyrelse jämlikt nyssnämnda bestämmelse förordnats att utöva tillsyn över yrkesmässigt bedriven utbildning av förare, hade att med uppmärksamhet följa dylik verksamhet så ock tid efter annan, enligt av länsstyrelsen godkänd plan, inspektera verksamheten och därvid meddela de anvisningar, som kunde erfordras till ernående av en god utbildning. För körskoletillsynen åtnjöto besiktningsmännen särskilt arvode.

Dessa bestämmelser om fortlöpande tillsyn å den yrkesmässigt bedrivna utbildningen av förare upphävdes i och med ikraftträdandet av 1936 års motorfordonsförordning den 1 januari 1937. Förslag härom hade framlagts av de s. k. automobilbesiktningsakunniga, som i ett den 17 oktober 1935 avgivet betänkande med förslag om ökad tillsyn å vägtrafiken samt vissa ändringar i automobilbesiktningsväsendet anfört bl. a. följande:

Ifrågasättas kunde, om icke den nuvarande körskoletillsynen i form av besiktningsmannens besök vid skolorna saknade större värde för upprätthållande av skolornas kvalitativa nivå. Huruvida i allt fall fördelarna av en dylik inspektion kunde anses motsvara besväret och kostnaderna för densamma, syntes de sakkunniga tvivelaktigt. Från besiktningsmannens sida syntes en effektiv kontroll över körskolorna kunna utövas utan särskilda inspektioner. Av kunskaperna hos eleverna från en viss körskola torde besiktningsmannen vanligen kunna bilda sig en relativt god uppfattning om det sätt, varpå skolans undervisning bedrevs. Då eleven vid provets avläggande i allmänhet torde åtföljas av körskolans lärare, kunde besiktningsmannen, därest han funne skäl därtill, till läraren framföra sina anmärkningar eller göra påpekanden för vinnande av rättelser i erforderliga hänseenden. Skulle besiktningsmannens anmärkningar och påpekanden icke medföra avsett resultat, återstode alltid den utvägen att anmäla förhållandet till länsstyrelsen, som, därest den funne skäl därtill, kunde vidtaga erforderliga åtgärder.

Med hänsyn till vad sålunda anförts ansåge de sakkunniga en körskole-tillsyn så anordnad, som här angivits, i flertalet fall vara tillräcklig. Då några inspektioner av själva körskolorna, därest särskilda skäl därtill icke föreläge, således icke skulle behöva ske, ansåge de sakkunniga, att tillsynen i samband med avläggandet av körkortsproven borde ingå i besiktningsmännens allmänna uppgifter samt icke vara förenad med särskilt arvode.

Sedan den fortlöpande inspektionen sålunda borttagits, gäller nu, att inspektion av yrkesmässigt bedriven utbildning skall äga rum endast efter av länsstyrelse meddelat förordnande (jfr ovan sid. 118). Länsstyrelsen äger emellertid en generell befogenhet att förordna om tillsyn å verksamheten och synes sålunda icke helt sakna möjlighet att i förekommande fall anordna även en mera regelbunden inspektion.

I herr Fredrik Ströms ovannämnda motion anfördes bl. a., att en fortlöpande kontroll över bilskolornas verksamhet torde visa sig önskvärd.

Enligt min mening torde det vara tvivelaktigt, huruvida upphävandet av bestämmelserna om fortlöpande inspektion av den yrkesmässiga förarutbildningen innebar en välbetänkt åtgärd. Förhållandena på detta område synas ingalunda ha varit sådana, att en *minskning* av den tidigare föreskrivna kontrollen kunde anses ur saklig synpunkt påkallad. De av automobilbesiktnings-sakkunniga anförda skälen förefalla icke heller starka. I själva verket torde det bland besiktningsmännen vara en tämligen allmän uppfattning, att det stora flertalet av körskolorna ännu icke motsvara de krav, som rimligen böra ställas på dem. Ett bibehållande av de tidigare bestämmelserna skulle under sådana förhållanden säkerligen ha varit till nytta genom att göra det möjligt för besiktningsmannen att, om en körskola uppvisade svaga resultat, utan omgång verkställa en inspektion för att utröna anledningen därtill. Visserligen äger besiktningsman befogenhet att, om förarutbildningen bedrivs på ett otillfredsställande sätt, göra anmälan därom till länsstyrelsen. Det förefaller emellertid naturligt, om besiktningsmännen icke annat än i undantagsfall tillgripa en så allvarlig åtgärd.

Då en ändring av hithörande bestämmelser så nyligen genomförts, torde det emellertid knappast kunna ifrågasättas, att man nu skulle utan vidare återgå till det då avskaffade systemet, helst som detta system onekligen medförde rätt avsevärda kostnader. Däremot vill det synas, som om möjlighet skulle föreligga att utan nämnvärd kostnad för statsverket åstadkomma en fortlöpande tillsyn över körskolornas verksamhet genom etablerande av samarbete med det nyss omnämnda riksförbundet. Till denna fråga torde jag få anledning att återkomma i slutkapitlet.

**Kompetensprov för körskollärare.** Enligt gällande bestämmelser (jfr ovan sid. 117) skall den, som vid yrkesmässigt bedriven utbildning av motorförare avses att såsom ansvarig lärare handhava undervisningen, godkännas av länsstyrelsen, sedan besiktningsman genom särskilt prov undersökt hans kompetens och lämplighet. Däremot synes hinder ej föreligga att låta undervis-

ningen, på den godkände lärarens ansvar, till större eller mindre del skötas av biträdande lärare (instruktörer, assistenter), vilka icke prövats eller godkänkts.

I herr Hagmans ovannämnda motion påyrkades kompetensprov i trafiklagstiftning och trafikteknik för lärare vid körskolor.

I herr Fredrik Ströms motion anfördes dels att den föreskrivna prövningen av bilskoleinnehavares kompetens alltför ofta syntes ha varit av närmast formell natur samt att det vore nödvändigt, att denna prövning skärptes och gjordes mycket mera ingående, dels ock att samma noggranna omprövning av kvalifikationerna borde komma de inom bilskolorna assisterande lärarna till del.

I ingenjör Erland Bratts framställning till kommunikationsministern förordades upprättandet av en statsunderstödd skola med uppgift att utbilda instruktörer för rikets körskolor.

Enligt min mening torde det vara påkallat, att kontroll utövas jämväl beträffande de biträdande körskolläraernas kompetens och lämplighet. Den prövning av den ansvarige läraren, som enligt gällande bestämmelser skall verkställas, måste ha varit avsedd att garantera, att undervisningen i körskolan sköttes av en därtill kvalificerad person. Bestämmelsen i fråga blir emellertid av föga värde, om undervisningen faktiskt i större eller mindre utsträckning överlämnas till biträdande lärare, vilka icke äro underkastade någon liknande kontroll. Förhållandena synas numera ha utvecklat sig därhän, att biträdande lärare användas i ganska stor omfattning. Antalet sådana lärare synes för hela landets vidkommande kunna uppskattas till omkring 400, av vilka ett 80-tal äro sysselsatta vid körskolor i Stockholm. En ändring av hithörande bestämmelser torde därför snarast möjligt böra genomföras. Vid den förestående revisionen av vägtrafikstadgan kommer jag att beakta denna fråga och framlägga förslag till ändrade bestämmelser i ämnet.

Det i ingenjör Bratts framställning avsedda syftet att åstadkomma en central utbildningsanstalt för körskoleinstruktörer torde i viss mån komma att tillgodoses genom de av riksförbundet anordnade frivilliga kurserna. Anmärkas må, att vad som bör krävas av dylika instruktörer mindre torde vara ökade teoretiska insikter i de av motionären Hagman angivna ämnena trafiklagstiftning och trafikteknik än en tillfredsställande utbildning i pedagogiskt och metodiskt hänseende samt personlig lämplighet för uppgiften.

Det av herr Fredrik Ström framförda önskemålet om skärpta krav beträffande de ansvariga lärarnas kompetens torde, utan att nya bestämmelser i ämnet behöva meddelas, kunna tillgodoses av länsstyrelserna och besiktningsmännen vid behandlingen av nya ansökningar om tillstånd att bedriva yrkesmässig förarutbildning.

**Frågan om obligatorisk körskoleutbildning.** Såsom tabellen å sid. 119 utvisar, verkställdes under år 1938 omkring 18 000 förarprov, motsvarande omkring 29 procent av samtliga förarprov, med personer, som icke genomgått

körskola eller eljest åtnjutit yrkesmässigt bedriven undervisning. Av tabellen framgår vidare, att kuggningsprocenten i regel var högre för dessa »privatister» än för övriga körkortssökande. Det torde också ligga i sakens natur, att den utbildning, som kommer »privatisterna» till del, i många fall lämnar åtskilligt övrigt att önska. Icke sällan torde utbildningen inskränka sig till att de av en bekant eller en arbetskamrat nödtorftigt inhämtat de enklaste manövrerna, medan de däremot icke fått någon som helst övning i trafiksäker körning.

I betraktande av vad här ovan anförts om den första utbildningens stora betydelse för den blivande föraren skulle det utan tvivel vara synnerligen önskvärt, om de körkortssökande regelmässigt åtnjutit undervisning i en god körskola. Frågan om obligatorisk körskoleutbildning har också vid flera tillfällen varit föremål för debatt.

Det har därvid brukat framhållas dels att körskolornas allmänna standard för närvarande icke är sådan, att en utbildning i körskola under alla förhållanden skulle vara överlägsen den »privata» utbildningen. Därjämte har med styrka betonats, att det i många fall skulle ställa sig alltför betungande och kostsamt, framför allt för lantbefolkningen i de norrländska länen, att nödgas företaga långa resor och uppehålla sig en längre tid å främmande ort för deltagande i körskoleundervisningen.

Dessa invändningar äro otvivelaktigt värda beaktande. De torde emellertid komma att mer och mer förlora sin betydelse, i samma mån som körskolornas kvalitet förbättras och avstånden mellan dem minskas. Allt eftersom detta blir fallet, torde allt flera körkortsaspiranter finna med sin fördel förenligt att genomgå en körskola. När utvecklingen nått längre i dessa hänseenden än vad nu är fallet, torde tiden vara mogen att föreskriva genomgående av körskola eller i varje fall beivrande av en kompletteringskurs i en dylik skola såsom obligatoriskt villkor för erhållande av körkort.

Så länge det icke är möjligt att meddela föreskrifter i denna riktning, måste det bliva en viktig och ansvarsfull uppgift för dem, som skola verkställa förarproven, att på ett eller annat sätt söka skapa garantier för att de körkortsaspiranter, som icke åtnjutit yrkesmässigt bedriven undervisning, icke komma ut i trafiken, förrän de verkligen uppfylla de fastställda kraven och framför allt förvärvat erforderlig vana vid trafiksäker körning.

#### 4) Trafikundervisningen i skolorna.

**Olycksfrekvensen inom olika åldersgrupper.** För att erhålla material för bedömande av åtskilliga spørsmål, som stå i samband med trafikundervisningen vid de allmänna läroanstalterna, har jag företagit en undersökning rörande olycksfrekvensen inom olika åldersgrupper (jfr diagram IV å sid. 29). Det har därvid närmast gällt att erhålla klarhet beträffande de olika åldersgruppernas »naturliga» förmåga att komma till rätta med trafikens svårigheter oberoende av speciell utbildning och övning i framförandet av särskilda

fordon. Med anledning härav har undersökningen begränsats att avse fotgängare. Under utredningens gång har det befunnits lämpligt att uppdelat materialet i två grupper, den ena omfattande olyckor, som inträffat under mörker, och den andra olyckor, som inträffat vid dagsljus. Anledningen härtill har uppenbarligen varit, att barn i de lägre åldersklasserna icke i nämnvärd utsträckning deltaga i trafiken under mörker, medan de olika åldersgrupperna torde vara i stort sett jämställda i fråga om deltagandet i den trafik, som sker vid dagsljus. De förra olyckorna äro i nu förevarande sammanhang av mindre intresse. De personer, vilka drabbats av olyckor vid dagsljus, uppvisade den åldersfördelning, som framgår av följande tabell.

**Fotgängare, skadade vid trafikolyckor, som inträffat under tiden januari—juni 1939.**  
(Olyckor vid dagsljus).

A. Antal skadade inom varje 10-årsgrupp			B. Antal skadade inom vissa årsgrupper		
Ålder (år)	Hela antalet skadade	Antal skadade på 10 000 personer	Ålder (år)	Hela antalet skadade	Antal skadade på 10 000 personer
0—10.....	176	2·1	0—2.....	—	—
10—20.....	52	0·5	2—3.....	6	0·7
20—30.....	65	0·6	3—4.....	15	1·8
30—40.....	69	0·7	4—5.....	36	4·5
40—50.....	81	1·0	5—6.....	35	4·4
50—60.....	81	1·2	6—7.....	26	3·3
60—70.....	82	1·8	7—8.....	22	2·6
70—80.....	62	2·1	8—9.....	22	2·6
80—90.....	26	3·1	9—10.....	14	1·6

I avdelning A i tabellen anges till en början det absoluta antalet skadade inom varje 10-årsgrupp av folkmängden. Antalet personer inom varje sådan grupp är emellertid starkt varierande. Åldersgruppen 0—10 år omfattar exempelvis 845 000 personer, åldersgruppen 20—30 år närmare 1 100 000 personer, åldersgruppen 70—80 år 290 000 personer och åldersgruppen 80—90 år 85 000 personer. Med anledning härav har i tabellen jämväl uträknats antalet skadade på 10 000 personer av folkmängden. Tabellen utvisar en mycket hög siffra för åldersgruppen 0—10 år, en särskilt låg siffra för åldersgruppen 10—20 år samt därefter en stegring inom de successiva åldersklasserna, vilken stegring först förlöper långsamt och sedan snabbare. En särskild undersökning har sedermera gjorts beträffande olyckornas fördelning på de särskilda årsgrupperna inom den första 10-årsgruppen. Resultatet av denna undersökning återfinnes i avdelning B i tabellen.

De vid denna undersökning framkomna siffrorna synas mig vara av utomordentligt intresse. De visa, att den relativa olycksfrekvensen redan inom 2-årsgruppen är större än inom åldersgruppen 10—20 år. För 3-åringarnas vidkommande är siffran två à tre gånger så stor som inom 2-årsgruppen. För 4- och 5-åringarna föreligger ett mycket starkt utpräglat maximum, där siffran är icke mindre än sex gånger så stor som inom 2-årsgruppen. Olycksfrekvensen

sjunker sedan betydligt med varje levnadsår och har för 9-åringarna nedgått till ungefär tredjedelen av maximisiffran. För 10-åringarna ligger olycks-siffran på den mycket låga nivå, som enligt vad redan nämnts karakteriserar hela åldersgruppen 10—20 år.

De förhållanden, för vilka nu redogjorts, kunna icke uppfattas såsom resultat av den trafikundervisning, som numera meddelas i skolorna. I detta hänseende må nämnas, att en kontrollundersökning, avseende åren 1935 och 1936, då trafikundervisning ännu icke införts i skolorna, givit alldeles samma resultat som den nu refererade undersökningen.

Däremot stå de framkomna siffrorna i bästa överensstämmelse med kända barnpsykologiska fakta. Den hastiga nedgången i olycksfrekvensen från 5-års-åldern till 10-årsåldern synes med andra ord vara betingad av barnets normala psykiska utveckling. Ett litet barn i 5-årsåldern följer blint och ögonblickligt varje impuls och rusar utan betänkande ut i körbanan, när det tappat sin boll eller får se sina föräldrar på den motsatta trottoaren. Barnet är i denna ålder värnlöst mot trafikens faror. Men barnet befinner sig också samtidigt i den ålder, där det har lättast att lära, och redan efter några år är dess förhållande till trafiken ett helt annat. Redan 10-åringen är lika säker i trafiken som en vuxen person. I själva verket är han på grund av sin snabba reaktion och sitt utpräglade intresse för yttervärlden i regel betydligt överlägsen den vuxne. Det torde rentav kunna påstås, att *skolbarnen äro de bästa trafikanterna*.

**1936 års cirkulär om trafikundervisning.** Den 27 november 1936 utfärdade Kungl. Maj:t ett cirkulär (nr 583) »till skolöverstyrelsen, domkapitlen, folk-skolinspektörerna samt rektorerna, föreståndarna och styrelserna för de under skolöverstyrelsens inseende ställda läroanstalterna rörande obligatorisk trafikundervisning». I detta cirkulär meddelades följande föreskrifter:

»I läroanstalter, som stå under skolöverstyrelsens omedelbara inseende, skall meddelas en efter utbildningsmålet och lärjungarnas uppfattningsförmåga lämpad trafikundervisning.

Denna undervisning skall hava till ändamål att bibringa lärjungarna känne-dom om de viktigaste trafikreglerna samt särskilt att giva dem råd och anvisningar rörande de försiktighetsmått, gående och cyklande böra iakttaga till förekommande av trafikolyckor.

Trafikundervisningen skall, så vitt möjligt är, meddelas i samband med andra undervisningsmoment och med iakttagande av lämplig koncentration. För trafikundervisningen erbjuda följande ämnen naturliga anknytningar: på de lägre åldersstadierna hembygdsundervisning, medborgarkunskap och gym-nastik, på de högre åldersstadierna medborgarkunskap och gymnastik. Vad särskilt yrkesskolorna beträffar, bör trafikundervisningen, när den ej lämp-ligen kan anknytas till särskilt ämne, meddelas i samband med den föredrags-verksamhet, som förekommer i dessa skolor.

Trafikundervisningen bör i de fall, då möjligheter därtill finnas, kom-pletteras och stödjas genom lämpliga föredrag och genom förevisning av för ändamålet särskilt utarbetade filmer, avsedda att belysa den praktiska till-lämpningen av givna regler.

De lokala skolmyndigheterna böra tillse, att trafikundervisning på lämpligt sätt meddelas med anlitande av härför erforderliga hjälpmedel. Vid ämneskonferenser och sammanträden mellan skolstyrelser och lärare bör här ifrågasvara undervisning uppmärksammas.

Folkskolinspektör skall beträffande de läroanstalter, som tillhöra hans verksamhetsområde, vaka över att trafikundervisning meddelas samt giva erforderliga råd och anvisningar rörande densamma.

Skolöverstyrelsen åligger att i enlighet med av Kungl. Maj:t för överstyrelsen utfärdad instruktion och övriga föreskrifter beträffande under dess inseende stående läroanstalter hava ledning och tillsyn jämväl i fråga om trafikundervisningen.»

**N T F:s handbok för trafikundervisningen.** Oaktat barn i skolåldern, såsom här ovan framhållits, i själva verket redan utan särskild utbildning äro de äldre överlägsna såsom trafikanter, torde det icke kunna råda något tvivel om att en väl organiserad och genomförd trafikundervisning i skolorna har en betydelsefull uppgift att fylla.

Resultaten av en dylik undervisning måste emellertid bliva i hög grad beroende av lärarkårens intresse och kompetens för den nya uppgiften. I riktig insikt härom anförde Skolöverstyrelsen i ett den 2 maj 1935 avgivet utlåtande, att en för undervisningen avsedd lämplig handledning för lärarna först borde utgivas, innan obligatorisk trafikundervisning infördes i skolorna. En handbok i ämnet utgavs sedermera under hösten 1937 av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande med bidrag av statsmedel (25 000 kronor) och utsändes till vederbörande lärare genom Skolöverstyrelsens försorg.

Denna bok, som bär titeln »Trafikundervisning. Handbok för lärare.», måste självfallet bedömas med hänsyn till att den utgjorde ett första försök på ett för vårt lands vidkommande nytt område. Med allt beaktande härav måste det likväl sägas, att försöket icke torde kunna betecknas såsom lyckat. Av bokens 112 sidor upptagas knappt tre av »korta anvisningar samt exempel på kursplaner för trafikundervisning», varjämte i en bilaga lämnas en förteckning över hjälpmedel vid sådan undervisning. Endast omkring 17 sidor innehålla text och bilder, som stå i direkt samband med den i det kungl. cirkuläret angivna uppgiften att giva eleverna råd och anvisningar rörande de försiktighetsmått, gående och cyklande böra iakttaga till förekommande av trafikolyckor. Omkring 14 sidor upptagas av planscher över vägmärken och trafiktecken m. m. I övrigt innehåller boken en kåserande framställning rörande trafikulturen i äldre tider, en utförlig redogörelse för trafiken med motorfordon, med underrubrikerna »Bilens historia», »Förbränningsmotorn», »Bilens konstruktion», »Motorismens segertåg» och »Bilföraren — situationens herre», samt vidare ett kapitel om alkohol och trafiksäkerhet jämte ett kapitel med rubriken »Trafiken och samhället». Såsom bilagor ha slutligen intagits utdrag ur vägtrafikstadgan och motorfordonsförordningen, en detaljerad avhandling om trafikförsäkring samt Svenska röda korsets anvisningar rörande första hjälpen vid olycksfall. Utdragen ur trafikförfattningarna upptaga bl. a. definitioner å automobils och släpfordons tjänstevikt, totalvikt och

största hjultryck, särskilda bestämmelser för motorredskap, bestämmelser om villkoren för bedrivande av yrkesmässig utbildning av motorförare samt detaljföreskrifter för länsstyrelserna beträffande återkallelse av körkort.

Handbokens användning försvåras genom allvarliga brister i dispositionen. Härtill kommer, att det jämförelsevis rikliga illustrationsmaterialet i stor utsträckning är mindre väl valt. Såsom exempel må nämnas en teckning, som illustrerar kapitlet om alkohol och trafiksäkerhet samt är försedd med underskriften »Berusad gångtrafikanter raglar ut i körbanan och blir påkörd av en bil». Teckningen, vars pedagogiska värde synes diskutabelt, visar en elegant klädd herre med blomma i knapphållet och en stor cigarr i munnen, som svängande en käpp i vänstra handen raglar fram på högra sidan av körbanan intill trottoaren och tydligt i nästa ögonblick kommer att bli påkörd av en bil. Märkligt är, att bilens förare, oaktat ifrågavarande handbok utkom år 1937, redan tillämpar högerkörning, något som med all säkerhet väckt svenska lärares och skolbarns stora förvåning.

Särskilt betänkligt är emellertid, att handboken innehåller en uppläggning av trafiksäkerhetsproblemet, som icke kan betecknas annat än såsom missvisande. I detta hänseende må ett citat här anföras. I kapitlet »Trafiken och samhället» göres under rubriken »Trafikolyckornas orsaker» följande uttalanden, som knappast synas ägnade att förmedla ett djupare inträngande i det svåra och utomordentligt betydelsefulla ämnet:

»Det är huvudsakligen fyra faktorer, som inverka på trafiksäkerheten: vägarna, fordonen, trafikföreskrifterna och sist men icke minst trafikanterna.

Våra gamla landsvägar tillfredsställde möjligen de krav, som kunde ställas på dem under hästfordonens tid, men redan under bilismens första årtionde upptäckte man, att vägarna voro för smala, krokiga, backiga och dåligt underhållna. Sådana vägar passade givetvis icke för trafiken med motorfordon.

Men så kom plötsligt landsvägens renässans. Och sedan dess har ett rastlöst arbete pågått över hela vårt land för att förbättra vägnätet. Vägarna ha breddats, kurvorna och backarna ha tagits bort, och man har organiserat underhållet rationellt. *Ett nät av präktiga vägar omspanner större delen av vårt land.*<sup>1</sup>

Nästa faktor, som man måste ägna uppmärksamhet, är fordonen. Bilen är fordonens mest framträdande representant. Med avseende på antalet överträffas den dock betydligt av velocipeden. Bilen är emellertid störst och snabbast. Även om den numera onekligen rör sig tyst och smidigt, samtidigt som den blivit mer och mer elegant, gör den i alla fall stort väsen av sig.

Visserligen torde man icke kunna räkna med att bilen någonsin kommer att bli absolut säker, ty hur fulländad den än blir, kan dock en maskindöda gå sönder, och en olycka därigenom orsakas. Men konstruktörerna ha redan nu lyckats göra bilen så pålitlig, att de olyckor, som förorsakas av maskinfel, lätt kunna räknas.

<sup>1</sup> Kursiverat här.



Den tredje faktorn, som har inverkan på trafiksäkerheten, utgöres av trafikföreskrifterna.

Det omfattande lagstiftningsarbetet ända sedan sekelskiftet säger oss tillräckligt tydligt, hur djupt motorismen gripit in i samhällets liv. Och ännu är detta reglerande icke färdigt. Men trots alla brister, som alltjämt finnas, *torde det kunna sägas, att, när det gäller de tre första faktorerna, som ha inverkan på trafiksäkerheten, är det numera ganska väl beställt.*<sup>1</sup> Såväl vägarna och fordonen som trafikföreskrifterna äro nämligen i viss utsträckning av tillfredsställande beskaffenhet.

Vad beträffar förhållandet med trafikanterna, behöver man knappast studera spørsmålet mera ingående för att våga göra det bestämda påståendet, att en stor del trafikanter, både unga och gamla, varje dag bryta mot trafikföreskrifterna och därigenom riskera både sin egen och andra människors säkerhet. Av detta förhållande har man rätt att dra den slutsatsen, att en stor del trafikanter av olika slag icke hunnit anpassa sig efter den hastiga utvecklingen. Så är bland annat fallet med åtskilliga motorförare. Oavbrutet meddelar nämligen dagspressen, att människor blivit påkörda och dödade eller skadade av förare, som icke framfört sina fordon med tillräcklig varsamhet och hänsyn. Sådana personer, som ha bristande sinne för vaksamhet och försiktighet, som äga dåligt omdöme, benägenhet för hänsynslöshet eller nervositet o. s. v. utgöra en ständig fara både för sig själva och andra.

Vad särskilt motorförarna beträffar, ha visserligen många naturliga anlag för handhavandet av motorfordon, men trots detta blir i vissa fall framförandet av fordonet icke tillfredsställande, därför att föraren åsidosätter elementära krav på ett naturenligt levnadssätt. Det förekommer t. ex. icke så sällan, att föraren kör sin bil alltför lång tid utan att unna sig varken mat eller vila. Ibland tvinga kanske arbetsförhållandena vederbörande att på detta sätt taga sådana extra risker, vilka i de flesta fall icke behöfve tagas. Ännu lättare borde det givetvis vara att undvika bruket av alkohol, när man vet, att även den skickligaste förare plötsligt kan mista herraväldet över maskinen, om han är påverkad av alkohol.

Men det är icke endast motorföraren, som har ansvar för vad som händer och sker på vägarna, utan även alla andra trafikantgrupper. Ovarsamhet och hänsynslöshet böra därför motarbetas, var de än förekomma. Varje dag inträffar ett stort antal olyckor och olyckstillbud, därför att motorförare, cyklister, gångtrafikanter och körsvenner m. fl. icke iakttaga den aktsamhet, det omdöme och den hänsyn, som man i vår tid ovillkorligen måste kräva av alla trafikanter. Därför borde också alla kunna enas om, att frågan om åstadkommande av största möjliga säkerhet för människorna ute i trafikens stora, ständigt växande vimmel, i själva verket är en fråga om anpassning och uppfostran. I sista hand ankommer det nämligen på varje enskild individs förmåga av disciplin, på hans egen omtanke om sin egen och andras säkerhet, om den ödesdigra ökningen av trafikolyckorna skall kunna hejdas. Det är inga orimliga krav, som uppställas. Det gäller att använda sunt förnuft, att följa givna regler, att iakttaga varsamhet och att visa hänsyn. Även om så sker allmänt, kunna dock icke alla olyckor undvikas. När en olycka inträffar, bör det vara en självskriven sak, att en var, som befinner sig i närheten och är oskadad, omedelbart och villigt lämnar den hjälp, som kan och bör givas.

<sup>1</sup> Kursiverat här.

Vid sådana tillfällen är det av vikt, att man icke står handfallen inför det inträffade och okunnig om, hur hjälp skall lämnas. Varje vuxen människa bör hava inhämtat åtminstone de viktigaste av reglerna för den första hjälpen vid olycksfall. Dessa finnas på annan plats i denna bok.»

Till detta citat, som väsentligen torde tala för sig självt, må anmärkas, att det visserligen är naturligt att i ett arbete som detta starkt betona, att en uppfostran av trafikanterna är nödvändig och möjlig. Men denna tendens får icke föranleda, att andra lika nödvändiga åtgärder på trafiksäkerhetens område framställas såsom varande av underordnad betydelse. Genom att på sätt som här skett i kategorisk form framhålla vägarnas, fordonens och trafikföreskrifternas tillfredsställande beskaffenhet bidrager man ovillkorligen till att sprida och underhålla en föräldrad och felaktig föreställning om trafiksäkerhetsproblemets läge och möjligheterna till dess lösning.

Förevarande handbok synes sålunda icke vara av den kvalitet, att den lämpligen bort erbjudas den svenska lärarkåren. Förhållandet har tidigare påpekats bl. a. av nuvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i en debatt i riksdagens andra kammare den 29 mars 1939 angående fortsatt anslag till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Det skedda vittnar i sin mån om behovet av skärpt kontroll å enskild upplysnings- och propagandaverksamhet på trafiksäkerhetens område. Till denna fråga återkommer jag i slutkapitlet.

**Behovet av en ny handbok.** Under de år, som förflutit sedan obligatorisk trafikundervisning infördes i skolorna, ha enskilda lärare — trots avsaknaden av en fullgod handbok — gjort delvis mycket vackra insatser för att göra denna undervisning fruktbarande. Dessutom ha från enskilt håll framkommit värdefulla uppslag i fråga om undervisningsmateriel, läroböcker m. m. Till lärarkårens ledning har Skolöverstyrelsen under år 1939 till samtliga folkskolor i riket distribuerat den förut omnämnda broschyren »Landsvägens trafiksäkerhetsproblem», innehållande två radioföredrag, som under sommaren 1938 höllas av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund. Denna broschyr innehåller, förutom en allmän redogörelse för trafiksäkerhetsproblemet, detaljerade regler och råd för bl. a. cyklister och fotgängare samt torde även ur pedagogisk synpunkt vara av stort värde.

Behovet av fastare kursplaner, lämpligen sammanfattade i en för lärarkåren avsedd handbok, är dock alltjämt framträdande. En dylik handbok torde böra innehålla en allmän orientering på trafiksäkerhetens område samt ett tämligen rikhaltigt material beträffande trafikolyckor, bestående av illustrerade redogörelser, som kunna direkt utnyttjas vid trafiklektionerna. I båda de nu angivna hänseendena torde de undersökningar, som utförts inom Trafiksäkerhetsutredningen, kunna komma till nytta. Beträffande innehållet i övrigt i en dylik handbok må nämnas, att efter en blivande revision av vägtrafikstadgan (jfr ovan sid. 105) större möjligheter torde komma att föreligga att lägga denna författning till grund vid trafikundervisningen.

Därest den i slutkapitlet föreslagna statliga trafiksäkerhetsbyrån skulle komma till stånd, synes denna byrå lämpligen böra erhålla i uppdrag att snarast möjligt i samråd med skolöverstyrelsen utarbета en ny handbok för skolornas trafikundervisning.

**Riktlinjer för en förbättrad trafikundervisning.** I det följande skall jag söka i korthet angiva några allmänna riktlinjer för en omläggning av skolornas trafikundervisning.

**Den teoretiska undervisningen.** Vid bedömandet av skolans möjligheter att gynnsamt påverka elevernas utveckling till goda trafikanter bör det icke förbises, att denna utveckling till den ojämförligt viktigaste delen sker under barnens dagliga kontakt med själva trafiken och icke genom undervisningen i skolan. Förmågan att »se upp» och reagera snabbt kan inom vissa gränser utvecklas genom övning. Däremot kan den icke bibringas någon genom teoretisk undervisning. Detta hindrar emellertid icke, att även en sådan undervisning i vissa hänseenden kan göra god nytta. Lärjungarna befinna sig nämligen i en ålder, då de äro alldeles särskilt mottagliga för regler och föreskrifter, som meddelas dem i lämplig form.

De speciella trafikregler, som här komma i fråga, äro icke många. Det gäller att lära eleverna att såsom fotgängare gå på högra sidan av vägen samt att såsom cyklister alltid hålla sig på vänstra delen av körbanan, giva tydliga tecken i god tid vid kursändring och icke cykla i bredd, när fordon nalkas eller sikten är skydd. Att bibringa eleverna *kännedom* om dessa regler bör icke kräva någon längre tid. Anledning torde icke föreligga att vid denna undervisning taga den nuvarande vägtrafikstadgan till hjälp. Att denna författning — i befintligt skick — minst av allt lämpar sig för undervisningsändamål torde utan vidare vara uppenbart för varje lärare.

Utöver vad nu sagts torde den teoretiska undervisningen framför allt böra syfta till att giva lärjungarna en klar föreställning om vilka faror, som lura i trafiken, eller med andra ord var, när och hur trafikolyckorna inträffa. En orientering i detta avseende torde lämpligen kunna givas i samband med studium av olycksredogörelser, upptagna i den blivande handboken.

En ur pedagogisk synpunkt lätt och tacksam uppgift torde vara att bibringa eleverna en noggrann kännedom om betydelsen av gällande vägmärken.

**Praktiska övningar.** I det kungl. cirkuläret om obligatorisk trafikundervisning beröres icke frågan om praktiska tillämpningsövningar. Det synes mig emellertid uppenbart, att sådana praktiska övningar böra anordnas och i själva verket måste utgöra den väsentliga delen av trafikundervisningen. Denna bör därvid, på sätt alternativt omnämnas i cirkuläret, anknytas till undervisningen i gymnastik. Det ligger i sakens natur, att de praktiska övningarna till övervägande del böra avse träning i cykelåkning och följaktligen framför allt bedrivs i de klasser, där ett större antal av eleverna börjat cykla.

För att bättre kunna bedöma vissa frågor rörande cykeltrafiken har jag

verkställt en undersökning rörande åldersfördelningen bland de cyklister, som varit delaktiga i trafikolyckor, inträffade under tiden januari—juni 1939. Enligt denna undersökning utgjorde antalet i trafikolyckor delaktiga cyklister inom åldersgruppen 4—7 år ..... i genomsnitt 1 inom varje årsgrupp,

»	»	7—10	»	.....	»	»	9	»	»	»	,
»	»	10—14	»	.....	»	»	23	»	»	»	,
»	»	14—21	»	.....	»	»	72	»	»	»	,
»	»	21—28	»	.....	»	»	37	»	»	»	.

Maximum ligger sålunda inom åldersgruppen 14—21 år. De anförda siffrorna få uppenbarligen icke tolkas så, som om cyklister tillhörande sistnämnda åldersgrupp skulle vara mindre skickliga än de äldre och yngre cyklisterna och mer än dessa i behov av uppfostran och träning. Här liksom vid varje annan frekvensundersökning på detta område gäller det, att säkra slutsatser icke kunna dragas utan kännedom om antalet förare, som deltagit i trafiken, och antalet mil, som dessa förare tillryggalagt, uppgifter som av naturliga skäl i regel icke stå till buds. De nyss angivna siffrorna torde i själva verket icke betyda annat, än att cyklingen flitigast utövas just av ungdom inom åldersgruppen 14—21 år. Olyckornas talrika förekomst inom dessa årsklasser synes emellertid motivera, att skolorna göra en kraftansträngning för att bibringa sina elever en systematisk utbildning och träning i konsten att cykla på ett trafiksäkert sätt.

Denna träning synes med fördel kunna bedrivas under vissa till cykel-exercis anslagna gymnastiklektioner och omfatta bl. a. utförandet av vissa föreskrivna manövrer, bl. a. givande av tydliga armtecken vid högersväng och vänstersväng icke blott på jämn väg utan även i uppförsbacke. Lämpligt vore också, om eleverna finge under gymnastiklärarens ledning företaga kortare utflykter på cykel, under vilka de finge särskilt lägga an på att såväl i stads-rafiken som på landsvägen tillämpa reglerna för trafiksäker körning.

**Kompetensprov för cyklande skolelever.** Frågan om införande av ett körkort för cyklister har stundom diskuterats. I och för sig vore en sådan åtgärd otvivelaktigt önskvärd såsom utgörande ett medel för kontroll över att varje i trafiken deltagande cyklist ägde erforderlig kompetens att framföra sitt fordon. Då emellertid antalet cyklister är oerhört stort — det beräknas uppskattningsvis till omkring 2 miljoner — torde det vara förenat med alltför stora praktiska svårigheter att genomföra och upprätthålla bestämmelser om körkort på detta område.

För skolungdomens vidkommande synes emellertid en möjlighet till sådan kontroll föreligga. Under de senare åren har i vissa skolor tillämpats det systemet, att elevernas rätt att vid färden till och från skolan använda cykel gjorts beroende av ett särskilt prov, utvisande elevens färdighet att köra cykel på ett trafiksäkert sätt. Provet har avlagts inför gymnastikläraren eller annan lämplig person, stundom under medverkan av polisen. Ett dylikt system skulle med fördel kunna allmänt införas vid skolorna. I samband därmed borde enhetliga fordringar utarbetas och i lämplig form fastställas. Kompetens-

fordringarna skulle förslagsvis kunna tänkas omfatta konstaterad skicklighet dels i cykelns manövrering och dels i trafiksäker körning. I det senare avseendet borde eleven visa, att han kunde verkställa korrekta högersvängar i starkt trafikerade gatukors, med överförande av fordonet i rätt fil, vidare att han kunde snabbt och säkert övergå från körning i bredd till körning i rad och tvärtom o. s. v. Dessutom borde eleven visa sig äga kännedom om vägmärkena samt kanske också praktiskt ådagalägga sin förmåga att laga en punkterad ring.

Efter genomgången prov skulle eleven erhålla ett slags körkort och lämpligen också ett märke, avsett att bäras på rockuppslaget. Oaktat det erhållna körkortet i motsats till motorförarnas körkort icke skulle äga någon rättslig betydelse utanför skolans värld, skulle detsamma med all sannolikhet bliva livligt eftersträvat av eleverna. På detta sätt skulle skolorna erhålla en värdefull möjlighet att verksamt bidra till elevernas utbildning till goda och trafiksäkra cyklistar.

Omnämnas bör, att Cyklisternas riksförening Cykelfrämjandet med riktig blick för de ungdomliga cyklisternas psykologi under år 1939 instiftat ett märke, vilket endast får bäras av cyklistar, som avlagt vissa fastställda prov. Samtidigt med detta märke, den s. k. cykelstjärnan, erhålles ett av föreningen undertecknat diplom med följande text: »N. N., vilken undergått föreskrivna prov och därvid visat god färdighet i cykling samt god kunskap om gällande cykeltrafikregler, tilldelas såsom bevis härpå detta diplom och varder därigenom berättigad att bära cyklisternas kompetenstecken cykelstjärnan.»

### 5) Upplysningsverksamhet och propaganda.

**Den statsunderstödda propagandans resultat.** Under de senaste åren har i vårt land med stor styrka hävdats, att *propaganda* skulle utgöra snart sagt ett universalmedel mot trafikolyckorna. I enlighet med denna uppfattning har en energisk propagandaverksamhet bedrivits, vilken till övervägande del finansierats med statsmedel.

I november 1934 bildades en särskild propagandaorganisation, benämnd Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Denna förening har enligt stadgarna till uppgift att arbeta för ökad trafiksäkerhet i Sverige främst å gator och vägar, och föreningen avser att vinna sitt syftemål i första hand genom upplysningsverksamhet. Statliga och kommunala korporationer samt stiftelser och sammanslutningar, som ej äro affärsföretag, äga vinna inträde i föreningen såsom aktiva medlemmar. Till understödjande medlemmar kunna antagas enskilda personer och affärsföretag, som hava intresse för föreningens verksamhet. Årsavgiften utgör för aktiv medlem 100 kronor, vilken avgift dock kan för ideell förening nedsättas till lägst 25 kronor, samt för understödjande medlem minst 10 kronor. Föreningen hade i september 1937 endast 34 aktiva medlemmar och 45 understödjande medlemmar. Antalet medlemmar torde därefter icke nämnvärt ha ökats. Medlemsavgifterna

för år 1940 ha beräknats till 4 000 kronor. Till föreningen har fr. o. m. budgetåret 1935/1936 utgått statsbidrag, under de två första budgetåren med 50 000 kronor per budgetår, under de tre följande budgetåren med 100 000 kronor per budgetår och under det nu löpande budgetåret med 75 000 kronor. Sammanlagt har alltså av statsmedel till föreningen anvisats icke mindre än 475 000 kronor.

Resultatet av den propagandaverksamhet, som under ledning av nämnda förening bedrivits i vårt land, torde få betecknas såsom en besvikelse. Antalet trafikolyckor har, långt ifrån att minskas, undergått en synnerligen kraftig ökning, även med hänsyn tagen till den samtida ökningen av antalet motorfordon. Antalet motortrafikolyckor *på 1 000 registrerade motorfordon* uppgick sålunda år 1935 till 53, år 1936 till 57, år 1937 till 59 och år 1938 till 62. Ökningen motsvarar icke mindre än 17 procent.

Orsaken till detta nedslående resultat ligger uppenbarligen till huvudsaklig del däri, att propagandan redan i och för sig icke på långt när har den betydelse i kampen mot trafikolyckorna, som man velat tillskriva densamma. Men därjämte torde även det speciella sätt, på vilket trafiksäkerhetspropagandan i vårt land bedrivits, till icke oväsentlig del förklara, att större framgång icke uppnåtts.

**Generella maningar eller praktiska anvisningar?** Det är i våra dagar väl bekant, att propaganda på många olika områden utgör ett utomordentligt effektivt medel för allmänhetens påverkande. Såsom allt annat har emellertid även propagandan sin begränsning. Den vädjar enligt sin natur mera till känslan än till förståndet. I enlighet härmed kan propagandan med stor fördel komma till användning, när det gäller att väcka intresse eller entusiasm i en eller annan riktning. Man kan sålunda otvivelaktigt genom propaganda bibringa allmänheten en stark övertygelse om trafikolyckornas hotande omfattning och om den trängande nödvändigheten att vidtaga åtgärder för beredande av ökad trafiksäkerhet. Härigenom kan man »bereda marken» och skapa ett gynnsamt utgångsläge för kommande åtgärder. Därjämte kan man i bästa fall åstadkomma, att trafikanterna — i den mån de anse sig själva träffade av de framställda erinringarna och icke, såsom ofta torde vara förhållandet, uppfatta dem såsom uteslutande avsedda för andra, mindre varsamma trafikanter — göra allvarliga föresatser att i fortsättningen uppföra sig väl i trafiken. Och detta är otvivelaktigt i och för sig en god sak. Tyvärr synes det emellertid förhålla sig så, att trafikolyckorna endast i ringa mån låta sig påverkas av goda föresatser. Så länge en förare eller en fotgängare icke vet, *hur det går till* att färdas försiktigt eller med andra ord *vad han skall iakttaga* i den ena eller andra situationen, så länge hjälpa även de bästa föresatser föga.

En rent propagandamässig påverkan av trafikanterna har därför ett mycket begränsat värde och är egentligen endast att betrakta såsom en inledning, som omedelbart måste följas av en fortsättning av helt annan art. Den hit-

tills bedrivna propagandans abstrakta, generella maningar till »trafikkultur», ansvar, omdöme, hänsyn, omsorg och varsamhet måste kompletteras av sakliga, detaljerade anvisningar och råd, huru det i det konkreta fallet går till att visa dessa förträffliga egenskaper, vilka man förvisso icke förvärfvar genom att gång på gång få mottaga uppmaningar att äga dem. Vad det härvid framför allt gäller är att lära trafikanter av alla slag, motorförare, cyklister, fotgängare och andra, huru de i ett antal ofta återkommande situationer skola gå till väga för att skydda sig själva och andra mot olycksfall. I den mån trafiksäkerhetspropagandan inriktar sig härpå, upphör den mer och mer att äga formen av propaganda i egentlig mening för att i stället erhålla karaktären av en vederhäftig upplysningsverksamhet.

Några exempel må här anföras för att närmare belysa skillnaden mellan de båda metoder, som nu berörts, eller alltså å ena sidan den generellt abstrakta propagandan och å andra sidan den detaljerat konkreta upplysningsverksamheten.

**Slagord.** I den utländska trafiksäkerhetspropagandan har, särskilt i Förenta Staterna, i stor utsträckning använts ett system med korta, ofta humoristiskt färgade »slagord», avsedda att i en form, som lätt fäster sig i minnet, inpräglade en eller annan viktig synpunkt eller regel. Detta system har under de senaste åren kommit till vidsträckt användning även i vårt land. De använda slagorden ha till en del varit fyndiga och roliga, till en del mindre roliga. Bland flitigt använda slagord må nämnas »Använd ditt förstånd — din motor har intet», »Bättre 30 sekunder för sent i den här världen än 30 år för tidigt i den nästa» och »En krycka är ett stöd för dig men icke för din familj». I vissa fall synes de använda slagordens innebörd icke fullt klar. Så t. ex. torde mången inför det sist anförda slagordet ha frågat sig, huruvida icke den omtalade kryckan, i samma mån som den verkligen utgör ett stöd för familjeförsörjaren, åtminstone indirekt blir ett stöd jämväl för familjen.

Gemensamt för alla dessa generella sentenser är, att de icke giva trafikanten någon som helst ledning, huru han i det konkreta fallet skall förfara för att undvika olyckor. De nyss återgivna slagorden innebära endast, att trafikanten bör använda sitt förstånd, icke bör slå ihjäl sig, så att han kommer för tidigt till en annan värld, och icke bör skada sig, så att han måste begagna kryckor. Värdet ur trafiksäkerhetssynpunkt av slagord av nu ifrågavarande typ torde vara ringa. Då den statsunderstödda svenska propagandan emellertid i stor utsträckning sysslat med att prägla och sprida slagord av just denna typ, torde häri ligga en god del av förklaringen till att några större resultat av nämnda propaganda, trots de betydande kostnader den dragit, icke kunnat påvisas i olycksstatistiken.

Dess bättre finnes emellertid även en annan, effektivare typ av maningar och slagord, som kommit till användning bl. a. i Danmark och även i vissa svenska motororganisationers trafiksäkerhetspropaganda. Ur en dansk sam-

ling av maningar, närmast avsedd för den i radio bedrivna upplysningsverksamheten, må följande exempel anföras:

»Kom ihåg, att bromssträckan är tre gånger så lång i slirigt före som eljest. Kör långsammare, när vägen är hal.» — »Det är inte nog att sträcka ut armen eller slå ut körriktningsvisaren. Du skall också se dig om och övertyga dig om att din signal har uppfattats.» — »Nu börjar skolan igen. Du bör visa dina barn den bästa vägen till skolan. Sänd barnen hemifrån i god tid.» — »Var försiktig vid backning. Du kan icke se ditt bakhjul, och gång på gång bli små barn överkörda.»

Till ledning för allmänheten i ett antal olika, ofta förekommande situationer lämnas här detaljerade råd och anvisningar, tydligen formulerade av en klok och erfaren trafikman. Till jämförelse må återgivas den »trafikmaning för midsommarhelgen», som av den svenska Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande utsändes till pressen i juni månad 1940 och som trots sin längd icke innehåller en enda konkret detaljanvisning:

»Gör midsommar till trafikhelg!

Vägförande: Landet behöver oss alla helt och fullt även efter helgen. Färdas därför så i midsommar, att ni komma tillbaka oskadda!

Bilister: Tänk på landets beredskap! Var vaksamma och sparsamma! Känn ansvar inför ert privilegium. Kör under midsommar endast för nytta, ej till skada och fördärv!

Cyklister: Ni uppmärksammas nu mer än förr ute på gator och vägar. Sök därför vara föredömen, icke varnande exempel. Åk under midsommar varligt — lagligt!

Fotgångare: Tänk på, att ni icke äro ensamma i trafiken! Gå eller vandra hänsynsfullt, gör midsommar till trafikhelg för er själv och andra!»

Exempel på båda de nu angivna typerna av sentenser påträffas i de maningar, som Kungl. automobilklubben tid efter annan brukar utsända genom pressen eller radion under namn av »veckans trafikmaning»:

»Kör vid halt väglag på betryggande avstånd från andra fordon och tag hänsyn till att bromssträckan ofta är mångdubbel mot på barmark, huru goda ringar och bromsar ni än har.» — »Cyklister och fotgångare! Betänk att motorfordon även vid låg fart lätt slira i halkan, om de hastigt inbromsas!» — »Öka försiktigheten — minska trafikolyckorna!»

De båda första av dessa maningar utgöra tydligen nyttiga, praktiskt användbara råd, medan den sista sentensen, med sin generella uppmaning till »försiktighet» i största allmänhet, trots den stilistiskt eleganta antitesen näppeligen torde ha varit någon vägförande till gagn.

Naturligtvis innebär det en ytterligare fördel, om sådana sakliga, detaljerade råd, som enligt vad nyss angivits representera den rätta typen av maningar, kunna meddelas i en kvick eller tillspetsad form, som fäster sig i minnet. Såsom ett gott exempel på möjligheten att i detta hänseende förena det nyttiga med det nöjsamma må ur en dansk skolbok anföras följande lilla vers:

»Kun de dumme Dreng  
Bag i Vogne hænge.»



Säkerligen har detta enkla rim för mången ung cyklist avsevärt minskat lockelsen att, såsom det heter i den svenska vägtrafikstadgan, »låta cykeln dragas av annat fordon».

**Radions utnyttjande.** Radion utgör ett förträffligt medel för en effektiv undervisnings- och uppfostringsverksamhet bland trafikanterna. Tyvärr ha dess möjligheter i detta avseende hittills alltför litet utnyttjats i vårt land. Den svenska radiopropagandan i trafiksäkerhetsfrågan har i stort sett inskränkt sig till att ett par gånger per säsong ett föredrag hållits, som väsentligen innehållit en skildring av trafikolyckornas hotande tillväxt jämte en del allmänna maningar till iakttagande av ansvar, omdöme och hänsyn. Detaljerade råd och anvisningar till trafikanterna ha varit sällsynta, och när de någon gång förekommit, ha de i allmänhet lämnats i form av en kort sentens, vilken utan kommentarer upplästs såsom »veckans trafikmaning». En dylik fristående regel är — även om den i och för sig är väl formulerad och sakligt riktig — med all säkerhet icke på långt när så effektiv som en *motiverad maning*.

Såsom ett mönster för en effektiv radiopropaganda torde man kunna beteckna de båda radioföredrag om »Landsvägens trafiksäkerhetsproblem», som i juni 1938 höllos av dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet Albert Forslund och sedermera genom förmedling av Motorvägsmännens riksförbund och Motorförarnas helenkyrkerhetsförbund distribuerades i broschyrform. I dessa föredrag inskräpdes ett antal viktiga detaljregler för bilister, cyklistar och fotgängare, och detta skedde i en bred, åskådlig framställning, som icke nöjde sig med att blott meddela de olika reglerna utan även förklarade, *varför* trafikanterna i olika fall måste förfara på det ena eller andra sättet. Ett prov på detta framställningssätt må här lämnas:

»Det har på senare åren tyvärr blivit mer och mer ovanligt att ge signal, när man kör om. Jag vet inte riktigt, vad anledningen kan vara. Bestämmelserna om tyst trafik innebär ju bara, att man *inom tätbebyggda områden* inte i *onödan* skall avge ljudsignaler. Men det står uttryckligen föreskrivet i vår vägtrafikstadga, att man *vid omkörning* bör 'avgiva ljud- eller ljussignal eller på annat sätt giva sig tillkänna'. I tät stadstrafik kan det ju vara klokt att iaktta en viss sparsamhet med signaler även vid omkörning. Men jag skulle vilja säga, att man vid landsvägskörning *alltid* bör ge signal, när man vill köra om ett annat fordon. En fotgängare lär väl för det mesta utan särskild signal kunna höra, när ett motorfordon närmar sig. Man gör emellertid klokt i att inte vara för säker i det avseendet heller. I stark motvind hör en fotgängare ingenting, förrän bilen är tätt inpå honom, och för resten finns det många människor med dålig hörsel. Det gäller för en bilist att noga passa även fotgängarna, och finns det någonting som tyder på att en fotgängare inte har upptäckt bilen, så bör man ge signal. Men när det gäller cyklistar, bör man *alltid* ge signal, om de inte själva just har vänt sig om eller eljest visar att de har observerat bilen. Särskilt om flera cyklistar åker i sällskap, händer det ofta, att de pratar och skrattar och ropar till varandra, så att de inte lägger märke till bullret från en kommande bil. Man får inte heller glömma, vilka förnämliga ljudämpare det finns på de moderna bilarna. Fråga cyklisterna

sjelva, och jag tror att ni skall få till svar, att de är tacksamma för att få en signal. Det kan förstas inträffa, att en eller annan cyklist missförstår varningssignalen och uppfattar den som ett övermodigt: 'Undan, här kommer jag!' Och då kanske han ger bilisten ett glåpord i förbifarten. Men sådant hör till undantagen. Bilisterna bör ta sådana små episoder med ro och fortsätta att signalera åt cyklisterna!

När man kör om en motorcyklist — ja, då är det i själva verket nästan brottsligt att inte signalera. Som jag förut har nämnt är en motorcykel ett fordon, som är alldeles särskilt farligt, framför allt för föraren själv. När en motorcyklist i god fart upptäcker, att han har en bil tätt bakom sig, och måste göra en hastig gir åt vänster ut i gruset, då är olyckan inte långt borta. Jag har förut talat om att en kullkörning med motorcykel ofta har mycket svåra följder. Och i ett sådant fall, som jag nu nämnde, kan man verkligen påstå, att vållande till olyckan är den bilist, som har försökt köra om motorcyklisten utan att ge signal. Bilisterna måste veta och komma ihåg, att en motorcyklist praktiskt taget *aldrig* hör att det kommer en bil efter honom; hans motor bullrar rätt bra, och han behöver en ordentlig signal för att upptäcka bilen. Det sitter visserligen en liten backspegel på de vanliga motorcyklarna, men om man får tro motorcyklisterna själva, så sitter den där mest för syns skull. Och lättviktsmotorcyklarna har ingen backspegel alls.

I mörker kan man i stället för ljudsignal använda ljussignal som tecken vid omkörning. Man växlar alltså några gånger från helljus till halvljus och fortsätter med det, tills man får en svarssignal eller på annat sätt får besked om att signalen har uppfattats. De tysta ljussignalerna är ofta förträffliga, när man har en bil framför sig; föraren i den främre bilen ser dem i varje fall i sin backspegel, om han också inte skulle märka något på själva vägbanan, som ju är starkt belyst av den egna bilens strålkastare. Mera tvivelaktigt är det, om en motorcyklist kan uppfatta en ljussignal. Jag tror, att vi gör klokt i att ge motorcyklisterna en ljudsignal även vid körning i mörker.»

Denna av statsrådet Forslund anvisade metod för bedrivande av radio-propaganda i trafiksäkerhetsfrågan har tyvärr icke upptagits av den svenska propagandaorganisationen. I Danmark har däremot en liknande metod utnyttjats på ett föredömligt sätt. Därvid ha särskilda föredragsserier anordnats, vilka pågått under ett antal veckor. Till ledning för radiolyssnarna har ett texthäfte utgivits, vari ett 20-tal olika typer av trafikolyckor beskrivits och åskådliggjorts genom skisser. Med utgångspunkt från någon nyligen inträffad olycka, som varit föremål för uppmärksamhet i pressen, har föredrags-hållaren i anslutning till en eller annan av texthäftets skisser redogjort för olyckor av ifrågavarande typ samt därvid ingående behandlat de faror, som lura på trafikanterna, och givit anvisning på de metoder, som stå till buds för att skydda sig mot dem. Dessa föredrag, som hållits på en viss bestämd dag varje vecka, lära ha varit föremål för synnerligen stort intresse, icke minst inom bilistkretsar, och ha uppenbarligen givit utomordentliga möjligheter att meddela nyttiga erfarenheter och undanröja gängse villomeningar beträffande trafikens förhållanden. Säkerligen ha de även utgjort ett förträffligt medel för utjämnande av förefintliga missförstånd och motsättningar olika trafikantgrupper emellan.

Till frågan om det praktiska organiserandet av liknande föredragsserier jämväl i vårt land återkommer jag i slutkapitlet.

**Pressinformation.** En betydelsefull fortlöpande upplysningsverksamhet bedrivs i de trafikintresserade organisationernas tidskrifter, i första hand i motorförarnas och cyklisternas organ. Därjämte har den allmänna pressen av gammalt ansett det såsom en hederssak att verka för ökad upplysning även på trafiksäkerhetens område.

I denna strävan kan pressen erhålla ett värdefullt stöd genom en omdömesgill informationsverksamhet, bestående i tillhandahållande av artiklar eller artikelserier i trafiksäkerhetsfrågan. Även beträffande nu angivna form av upplysningsverksamhet gäller emellertid, att den målmedvetet bör inriktas på att ge konkreta anvisningar och under inga förhållanden får inskränkas till ett förmedlande av välmenta men ineffektiva maningar av typen »Var försiktig!»

Tyvär har den svenska pressinformationen på detta område i alltför stor utsträckning arbetat just med material av denna senare typ. Några exempel, hämtade ur de senaste årens cirkulärledare, skola här återgivas.

Följande artikel, som rubricerats »En maning inför påsktrafiken» och distribuerats till pressen av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, utmärker sig för en högstämnd och schvungfull form men tillhör med hänsyn till sitt innehåll den utpräglad »generella» typen:

»Sparsamhet och varsamhet framställes dagligen för oss som en mer än någonsin bjudande medborgarplikt. Detta bör gälla även trafiken. Icke blott så att man hushållar med drivmedel och gör det till en sport att skona vägar och fordon genom att fara varliga fram. Det kräves något ytterligare, vilket, att döma av den dystra olyckskronikan från våra gator och vägar, ännu icke tillräckligt gått upp för den svenska allmänheten. Vi måste äntligen tvinga oss att inse att det slöseri med liv och egendom som trafikolyckorna utgöra är ett svek mot sann medborgaranda.

Detta — som framhållits av en av de ledande inom Trafiksäkerhetsfrämjandet — kan måhända synas mången ett överdrivet ord, men för den som dagligen har att ta ställning till olycksbuden från våra trafikleder är det uppenbart att alla goda krafter måste bringas att samverka för att åstadkomma den vägfred utan vilken ett sunt trafikliv är omöjligt.

Inför den stundande helgen, som kommer till oss i en kritisk vårbrytnings-tid med tjällossning, halka och andra riskmoment av rent yttre art, kräves av den enskilde trafikanten förstärkt upprustning av de inre krafterna, av den anda av vaksamhet, hänsyn och aktsamhet, som nu mer än någonsin är nödvändig för den vilken färdas fram på gator och vägar.

Må påskens eftermäle icke bli ännu ett dystert kapitel ur kronikan om mänskligt övermod, dumdristighet och hänsynslöshet. Vi se i tiden alltför många exempel på vart sådant framfartssätt kan leda.

*Far varliga fram, far fram så att du kommer tillbaka!»*

Vid ett annat tillfälle distribuerades från samma förening en artikel, vari det bl. a. hette:

»Livet står på spel under midsommarhelgen. Rädda hustru och barn och dig själv. Deltag i det livräddningsarbete som nu pågår runt Sverige. Kör som en vettig människa.»

I en artikel med rubriken »Cykelrätt och cykelvett» nämnas i förbigående ett par konkreta riskmoment, men i övrigt består artikeln uteslutande av allmänt hållna uttalanden om »cykelterror», »cykelkultur» och sådant:

»'Cykelterror' är på sina håll inte längre ett uppkonstruerat begrepp. Många fall i dagens olyckskrönika skulle ha kunnat undgås om vederbörande cyklister bara iakttagit den varsamhet och den uppmärksamhet, som måste vara ett absolut oeftergivligt villkor för cykeltrafik inne i tätbebyggda samhällen eller på livligt trafikerade vägar. Första villkoret för cykelrätt är att man är medveten om det ansvar, som cyklandet innebär. Envar måste iakttaga den varsamhet, som hänsyn till andras och egna liv kräver.

Cyklisten bör och får alltså inte fara fram på ett sätt som om han vore ensam på gator och vägar. Varsamhet och uppmärksamhet fordras oavbrutet. En bil kan dyka upp från en sidoväg eller ett tåg kan rusa fram över en obevakad järnvägsövergång. Det gäller också att alltid cykla så att man har kontroll över både sig själv och cykeln. Kör vårdslöst, obetänksamt, drullaktigt — och förr eller senare blir ni själv på ena eller andra sättet offer för denna ovarsamhet. Är det inte bättre att cykla en aning försiktigare men hinna fram till målet helbrädda och arbetsför i stället för att kanske komma dit månader försenad, lemlästad och tilltygad eller med en annan människas liv på samvetet? Glömmas bör inte heller att cyklisterna nu stå under samma stränga och obönhörliga kontroll som bilister och andra trafikanter.

Ökad cykelkultur på gator och vägar — det är en uppmaning, som med lite god vilja kan bära rik frukt och pressa ned den olycksfallskurva, som på ett oroväckande sätt stiger uppåt. Hjälptill att minska denna ökningstendens — och samhället tackar er!

*Cykelrätt bör förenas med cykelvett.»*

Uppenbart är, att artiklar och ledare, som med stor intensitet skildra trafikanternas fel och brister, i onödan bidra till att skärpa motsättningen mellan olika trafikantgrupper. Om en artikel i tur och ordning anklagar bilister, cyklister och fotgängare för ansvarslöshet, omdömeslöshet och hänsynslöshet, torde effekten därav ofta bliva, att varje sålunda apostroferad trafikantgrupp framför allt tager fasta på de hårda omdömen, som fällas om *de andra* trafikantgrupperna, och därigenom får sina fördomar i fråga om dessa ytterligare befästa. Såsom exempel på vådorna av en efter dylika riktlinjer bedriven propaganda må följande nämnas. Under loppet av sommaren 1939, då den centralt organiserade propagandan bedrevs med stor ihärdighet och tidningarna vecka efter vecka innehöllo häftiga utfall mot »drullar» av olika kategorier, blev det småningom tydligt, att allmänheten började finna de alltför ofta använda beteckningarna slitna och matta och krävde starkare ord såsom uttryck för sin stegrade vrede. Termen »bilfåhundar» började uppdyka i insändarspalterna, och en »vän av trafikultur» framhöll, att när böter och fängelse tydligen icke förslogo för att dämpa motorterroristernas mordlust,

kraftigare medel måste tillgripas, så att normalstraffet för trafikförseelser bleve straffarbete.

Enligt min mening är en grundlig omläggning av pressinformationen i trafiksäkerhetsfrågan i hög grad påkallad. Tidningarnas beredvilliga intresse på förevarande område torde böra mötas med större allvar än hittills skett. Ett fast samarbete bör etableras, syftande till en saklig, vederhäftig och effektiv upplysnings- och uppfostringsverksamhet. Till formerna för ett dylikt samarbete mellan statsmakterna och pressen torde jag få återkomma i slutkapitlet.

**Broschyrer m. m.** En annan värdefull metod för bedrivande av upplysningsverksamhet i trafiksäkerhetsfrågan ligger i spridandet av broschyrer, behandlande olika trafikantgruppers problem. Såsom i det föregående omnämnts, ha statsrådet Forslunds radioföredrag genom intresserade motororganisationers försorg spritts i en stor upplaga. Bland andra värdefulla broschyrer på förevarande område, som under de senare åren sett dagen, må särskilt omnämnas den av tidskriften »Folket i bild» i samarbete med Motorförarnas helnykterhetsförbund utgivna »Bilboken», vilken utgör en förträfflig liten trafikhandbok med många roliga illustrationer och fyndig text. Bland broschyrer av något äldre datum märkes särskilt det av Svenska Petroleumaktiebolaget Standard utgivna och distribuerade häftet »Hur man kör väl», vars författare och utgivare gjort en synnerligen värdefull insats i svenskt trafiksäkerhetsarbete genom att giva tiotusentals bristfälligt utbildade motorförare en god inblick i bilkörningens »högre skola».

I samband med den förestående revisionen av vägtrafikstadgan skall jag, såsom förut omnämnts, söka lösa det svåra problemet att giva nämnda stadga en sådan form, att den blir direkt användbar såsom upplysningsskrift i trafiksäkerhetsfrågan (jfr ovan sid. 105). Stadgan skulle härigenom bliva en svensk motsvarighet till den engelska »landsvägslagen» (Highway code).

Det ligger i sakens natur, att upplysningsskrifter av nu angivna art i regel distribueras i mycket stora upplagor. Det får emellertid icke förbises, att kvantiteten icke ens på detta område får betraktas såsom huvudsaken. Den omständigheten, att en propagandaorganisation distribuerat 50 000, 100 000 eller 1 000 000 exemplar av en upplysningsskrift, är icke i och för sig något bevis för att organisationen väl fyllt sin uppgift. Allt beror på arten och kvaliteten av den upplysning som bjudes.

**NTF:s broschyr om cykeltrafiken.** Under sommaren 1940 utgav Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande en broschyr med titeln »Cykeltrafiken i Stockholm». Broschyren, som omfattar 23 sidor och enligt uppgift distribuerats i en upplaga av 100 000 exemplar, inledes med ett företal av följande lydelse:

»Till Stockholms cyklister!

Var skall jag få tag i bestämmelserna för cykeltrafiken i Stockholm? frågar sig många cyklister. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande har genom denna broschyr velat bereda Er tillfälle att taga del av dem.

Nu beror det helt på Er själva, om Ni *vill* ta del av dem och därigenom undvika olyckor, svåra efterräkningar och måhända oöverskådliga ekonomiska återverkningar.

Tag alltså denna broschyr för vad den vill vara, en liten vägledning till Eder tjänst.

Läs, Lär och Lev!

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.»

Efter denna sympatiska tillägnan väntar sig läsaren att finna en populärt skriven, lättfattlig och klar översikt över de bestämmelser, som en cyklist bör känna. Ett studium av broschyren innebär emellertid en svår besvikelse. Texten utgöres helt enkelt av ett i huvudsak ordagrant avtryck av gällande författningsbestämmelser, samlade under vissa huvudrubriker och meddelade utan någon som helst kommentar. Efter varje bestämmelse anges inom parentes det författningsrum, från vilket bestämmelsen är hämtad, sålunda vederbörande paragraf och moment i vägtrafikstadgan (V. T.), de särskilda ordningsföreskrifterna för Stockholm (O. F.) eller överståthållarämbetets trafik- och parkeringskungörelse (T. P. K.). I sådana fall, då bestämmelser av väsentligen samma innehåll förekomma i två olika författningar, anföras stundom båda bestämmelserna. Så t. ex. återgives ur »3 § 1 mom. V. T.» bestämmelsen om skyldighet att i samband med passerande av å hållplats stående spårvagn icke använda större hastighet än att fordonet så gott som omedelbart kan stannas, varefter ur »6 § 13 p. O. F.» återgives en för Stockholm gällande bestämmelse om skyldighet att vid passerande av spårvagn vid hållplats framföra fordonet med särskild varsamhet. Broschyren har sålunda fått karaktären av en författningssamling, som närmast riktar sig till de cyklister, vilka hysa större intresse för juridiska frågor och tillika besitta en viss vana vid läsning av författningstext. För den stora majoriteten av cyklistkåren, som icke torde uppfylla dessa kvalifikationer, måste framställningen däremot te sig föga lockande.

Tyvär är broschyren emellertid icke heller användbar som författningssamling. Den i broschyren meddelade författningstexten skiljer sig nämligen i åtskilliga fall från den text, som återfinnes i det åberopade författningsrummet. Så t. ex. uppgives en bestämmelse om skyldighet att hålla vägen fri för brandkärsfordon, spårvagnar m. m. vara hämtad ur »7 § V. T. och 6 § 32 p. O. F.», medan densamma i själva verket såväl till formen som till innehållet avsevärt skiljer sig från vägtrafikstadgans föreskrifter i ämnet. I vissa fall åberopas endast en lokal bestämmelse för Stockholm, medan en i vägtrafikstadgan förekommande, för hela riket gällande bestämmelse icke omnämnes. Så är t. ex. fallet med förbudet att låta cykel dragas av annat fordon, vilket i broschyren citeras endast från »6 § 10 p. O. F.», oaktat sådant förbud enligt 16 § vägtrafikstadgan gäller inom tätbebyggt område överallt i riket. Ej heller återfinner man den i 4 § 1 mom. vägtrafikstadgan upptagna regeln, att annan vägfarande än gående, där så lämpligen kan ske, bör färdas å körbanans vänstra del, varemot den lokala bestämmelsen i ämnet medtagits (»6 § 6 p. O. F.»).

Därjämte har vid författningstextens återgivande — utan att detta omnämnts — konsekvent tillämpats den principen, att ordet »fordon» på förekommande ställen utbyts mot »cykel», uttrycket »varje vägfarande» mot »varje cyklist» samt uttrycken »annan vägfarande än gående» och »förare av fordon» mot »cyklande» eller »förare av cykel». Den välbekanta bestämmelsen i 2 § vägtrafikstadgan, att »varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna,» uppträder sålunda här i den nya formen: »Varje cyklist skall iakttaga all den omsorg och varsamhet» o. s. v. Huruvida denna något överraskande omredigering sakligt sett innebär någon fördel synes tveksamt. Måhända skulle det icke varit olämpligt att bibehålla regeln i dess rätta avfattning. Den kunde då ha tjänat cyklisten till ledning även vid de tillfällen, då han uppträder såsom fotgängare. Till följd av den vidtagna textändringen är det nu icke möjligt för broschyrens läsare att avgöra, huruvida bestämmelsen gäller endast för cyklister eller även för andra trafikanter. Detsamma är förhållandet med flertalet övriga bestämmelser i samlingen.

Det nu angivna systemet har medfört rätt egendomliga konsekvenser i sådana fall, då en bestämmelse, som formellt gäller för alla fordon, i själva verket uteslutande eller huvudsakligen har avseende på andra fordon än cyklar. Så t. ex. stadgas i 5 § vägtrafikstadgan, att *förare av fordon*, vilken ämnar stanna, skall till ledning för bakom kommande vägfarande i god tid *höja hand eller piska eller på annat lämpligt sätt giva tecken*. Här har bestämmelsen om tecken med piska uppenbarligen avseende på förare av hästfordon, medan bestämmelsen om teckengivning »på annat lämpligt sätt» torde avse bilarnas stopplykter. I broschyren heter det, att *cyklande* skall *höja hand eller på annat lämpligt sätt giva tecken*. Det skulle onekligen varit av intresse för cyklisterna att i broschyren erhålla en antydning om något »annat lämpligt sätt» för avgivande av stopptecken.

I 5 § vägtrafikstadgan föreskrives även, att om *å fordon* användes körriktningssvisare, föraren skall tillse, att densamma efter verkställd kursändring upphör att utvisa ändring i körriktningen. I broschyren läses följande regel: »Om å cykel användes körriktningssvisare, skall den cyklande tillse, att körriktningssvisaren efter verkställd kursändring upphör att utvisa ändring i körriktningen.» Sannolikt är det förefintligheten av en hittills dock ytterst obetydligt använd körriktningssvisare för cyklar som kommit broschyrens utgivare att medtaga den nu ifrågavarande bestämmelsen, som uppenbarligen närmast har avseende å bilar.

En i de särskilda ordningsföreskrifterna för Stockholm (»6 § 15 p. O. F.») upptagen bestämmelse, att *förare av fordon* under färd icke får intaga sådan plats på fordonet, att utsikten framför honom är skyddad, har i broschyren återgivits i följande form: »Förare av cykel får under färd icke intaga sådan plats på fordonet, att utsikten framför honom är skyddad.» Den läsare, som hittills ansett sadeln vara den enda tänkbara förarplatsen på en cykel, har onekligen svårt att inse, vilken annan plats, som här kan åsyftas.

Det förefaller egendomligt, att dessa och liknande konsekvenser icke kommit Nationalföreningen att fränfalla den framkomna idén att söka popularisera författningstexten genom insättande av orden cykel, cyklist o. s. v. i stället för de adekvata uttrycken.

Allvarligare är emellertid, att broschyren genom den verkställda omredigeringen av författningstexten kommit att innehålla direkt felaktiga regler för möte och omkörning. I 4 § 2 mom. vägtrafikstadgan föreskrives, att det åligger *andra vägfarande än gående* att vid möte *sinsemellan* hålla till vänster å körbanan. Enligt 4 mom. i samma paragraf skall annan vägfarande än gående vid möte med gående lämna denne rådrum att vika åt sidan ävensom möjliggöra för honom att förfoga över tillräckligt utrymme å vägbanan. I 14 § stadgas, att gående vid möte å gångbana, alltså vid möte med andra gående, böra hålla till vänster; beträffande gående, som uppehåller sig å körbana, föreskrives endast, att han, då fordon nalkas, skall hålla åt sidan och lämna fordonet tillfälle att passera. Regeln att möte skall ske till vänster gäller med andra ord icke vid möte mellan en gående och en annan vägfarande, och självfallet är, att vid sådant möte den gående helst viker undan i riktning mot vägkanten och icke inåt mot vägbanans mitt. I broschyren läser man emellertid med förvåning en regel, så lydande: »Det åligger cyklande att vid möte hålla till vänster å körbanan (4 § 2 mom. V. T.)» Enligt denna regel skulle skyldighet föreligga för cyklist att *även vid möte med fotgängare*, som färdas på högra sidan av vägen, försöka hålla till vänster och sålunda pressa sig emellan fotgängaren och vägkanten. Om en cyklist söker följa denna regel, föreligga uppenbarligen alla förutsättningar för en trafikolycka. Man får därför allvarligt hoppas, att cyklisterna — trots den i broschyrens företal givna uppmaningen »Läs, Lär och Lev!» — icke komma att läsa och lära sig denna regel eller, om så sker, att de i varje fall icke komma att söka efterleva densamma.

Beträffande omkörning föreligger samma fel. Vägtrafikstadgan föreskriver endast, att omkörning av *annan vägfarande än gående* skall ske till höger. En fotgängare, som färdas på vägens högra sida, får sålunda omköras till vänster. I broschyren heter det emellertid kategoriskt: »Omkörning skall ske till höger.»

I broschyren ingår en plansch, rubricerad »Vad nytta gör vägmärkena?» och upptagande de flesta av våra nu gällande vägmärken. Denna del av broschyren — den enda, som är tillgänglig för den stora massan av cyklister — föranleder ingen allvarlig erinran. Anmärkas kan emellertid, att märkenas färger i flera fall icke äro korrekt återgivna samt att två viktiga märken saknas, nämligen det dubbla kryssmärket för järnvägs korsning med flera än ett spår och förvarningsmärket för järnvägs korsning. Den å planschen förekommande uppmaningen att vid varje järnvägs korsning *växla ned* torde för det överväldigande flertalet cyklister icke vara möjlig att efterkomma, och fråga är, huruvida den kan anses påkallad ens för de ytterst fåtaliga cyklister, som ha sitt fordon utrustat med växel.

Jag har ansett det erforderligt att lämna en jämförelsevis utförlig redo-



görelse för innehållet i förevarande broschyr. Enligt min mening kan det icke anses lyckligt, att en med stora statsbidrag arbetande propagandaorganisation på sätt som här skett publicerar och sprider en upplysningsskrift, som företer allvarliga brister i pedagogiskt hänseende och därjämte innehåller direkt felaktiga trafikregler av icke ofarlig art. Det kan självfallet icke betvivlas, att syftet med publiceringen varit det bästa. När det gäller en upplysningsverksamhet av denna viktiga natur, är detta emellertid icke tillräckligt. Det skedda aktualiserar ytterligare den redan förut berörda frågan om kontroll å enskild upplysnings- och propagandaverksamhet på trafiksäkerhetens område.<sup>1</sup>

**Upplysningsverksamhet genom polisen.** Under de senaste åren ha i flertalet svenska städer en eller annan gång om året anordnats s. k. trafikdagar, under vilka allmänhetens intresse för trafiksäkerhetsfrågan stimulerats genom uppsatta affischer, föredrag, tidningsartiklar och trafikfilmer. Under dessa trafikdagar har polisen fått arbeta under delvis andra former än eljest, så till vida som den beordrats att särskilt lägga an på att hjälpa trafikanterna till rätta i stället för att beivra deras förseelser. På vissa håll, bl. a. i Göteborg, där några trafikdagar av den traditionella typen icke anordnats, har man kommit till insikt om det begränsade värdet av en dylik sporadisk trafikövervakning och i stället organiserat ett permanent fortgående upplysnings- och uppfostringsarbete genom polisens försorg i enlighet med parollen »*Varje dag en trafikdag!*» Redan den 10 september 1936 utfärdade poliskammaren i Göteborg en order (nr 35/1936), populärt kallad »älskvårdhetsukasen», vari bl. a. starkt framhölls, att framför allt den uniformerade polispersonalen, så snart tillfälle förefunnes, borde biträda trafikanterna samt att det för polisen vore viktigare att förebygga lagöverträdelser och förhindra olyckor än att beivra dem.

I England ha sedan den 1 april 1938 försök gjorts med s. k. »hövlighetspatruller» (Courtesy Patrols), bestående av uniformerade poliser i bil eller på motorecykel, vilka haft till uppgift att ingripa mot felande motorförare, cyklister och fotgängare, i första hand genom undervisning eller varning och endast i sista hand genom rapportering och åtal.

I Tyskland har den s. k. trafikuppfostringstjänsten inom den national-socialistiska motorkåren (NSKK-Verkehrserziehungsdienst) bedrivit ett omfattande arbete enligt samma riktlinjer.

<sup>1</sup> Under hösten 1940 har Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande utgivit en ny broschyr, benämnd »Cykeltrafiken. De väsentligaste bestämmelserna för cykeltrafiken i Sverige, sammanställda och bearbetade av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande 1940». Denna broschyr, som omfattar 12 sidor och enligt uppgift tryckts i en miljonupplaga, synes vara utarbetad enligt samma grunder som den förra broschyren. Exempelvis må nämnas, att det i 9 § vägtrafikstadgan upptagna förbudet att stanna eller lämna fordon å plats, varest utsikten över vägen är skymd eller genom fordonets uppehåll skymmes, återgivits sålunda: »*Cykel må ej stannas eller lämnas — — å plats, varest utsikten över vägen är skymd eller genom cykelns uppehåll skymmes.*» Den skymmande cykeln återfinnes sålunda icke i vägtrafikstadgan utan har framkommit såsom en produkt av den inom Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande verkställda bearbetningen.

Det vill synas, som om polisen skulle ha stora möjligheter att på nu angivna sätt utföra ett värdefullt arbete för trafikanternas uppfostran. Uppenbart torde vara, att en trafikant är i hög grad mottaglig för lämnade råd och anvisningar av en uniformerad polisman, om desamma — i motsats till vad trafikanten kanske väntat — icke framföras i brysk form utan inledas med ett vänligt påpekande av ett begånget fel («Guter Freund, Sie haben sich soeben falsch benommen»). Beträffande polisens formella befogenhet att tillämpa en ändrad praxis i fråga om beivrandet av trafikförseelser må hänvisas till vad i det föregående anförts (jfr ovan sid. 108).

Svårigheten med den nu angivna arten av upplysningsverksamhet ligger i bristen på tillräcklig, väl kvalificerad personal. Det har stundom ifrågasatts, huruvida icke denna svårighet kunde avhjälpas genom att civila medhjälpare ställdes till polisens förfogande. Enligt min mening torde i regel föga vara att vinna på denna väg. Såsom jag i annat sammanhang — i mitt till 1939 års högertrafikkommitté avgivna betänkande angående åtgärder mot olycksriskerna vid övergång till högertrafik — haft anledning framhålla, utgör en patrullering på landsvägarna en särdeles grannliga uppgift, och fråga är, om trafikanterna i gemen skulle visa förståelse för erinringar, framställda av civila personer utan styrkt kompetens och utan befogenhet att vid behov sätta makt bakom orden.

I samband med trafikregleringen i gatukors torde en effektiv upplysningsverksamhet från polisens sida jämförelsevis lätt kunna anordnas. Med tillhjälp av högtalare kan en trafikkonstapel exempelvis demonstrera uppsatta ljussignaler av ny typ, beskriva deras syfte och fästa uppmärksamheten på den medverkan från trafikanternas sida, som erfordras för att det avsedda syftet skall uppnås. Om en gångtunnel anordnats för att underlätta fotgängarnas passage mellan trottoarerna på en starkt trafikerad gata, kan en trafikkonstapel på liknande sätt under någon tid framåt stationeras vid densamma för att fästa fotgängarnas uppmärksamhet på den nya trafikantordningen.

---

## VI. Centralisering av trafiksäkerhetsarbetet.

I det föregående har jag sökt ange de åtgärder av olika slag, som synas mig böra vidtagas för bekämpande av trafikolyckorna. Jag har därvid till en början uttalat den meningen, att ett ingående, fortlöpande studium av de inträffande trafikolyckorna bör äga rum, och i detta sammanhang särskilt påvisat den mångsidiga användbarheten av det rapportmaterial, som efter skedd omläggning av olycksstatistiken numera inkommer från polischeferna. Jag har därefter framhållit behovet av en fortgående förbättring av vägarna och bl. a. utförligt uppehållit mig vid frågan om inventering och bortskaffande av trafikfällor. Vidare har jag rekommenderat fortlöpande åtgärder för en förbättring av fordonsbeståndet, i vilket avseende jag bl. a. förordat ett samarbete mellan statsmakterna och fabrikanterna i syfte att främja utnyttjandet av värdefulla uppfinningar och motarbeta användningen av sådana detaljer, som befinnas ur trafiksäkerhetens synpunkt mindre lämpliga. Slutligen har jag berört de föreliggande möjligheterna för en förbättring av trafikanterna, varvid jag bl. a. sökt ange vissa riktlinjer för en grundligare utbildning i körskolorna, för en effektivisering av trafikundervisningen i de allmänna läroanstalterna samt för en omläggning av upplysnings- och propagandaverksamheten i trafiksäkerhetsfrågan.

Jag har emellertid icke ansett mig kunna stanna vid att på sätt som nu skett framställa förslag och rekommendationer i olika avseenden. Även om de synpunkter, jag i det föregående hävdade, skulle befinnas riktiga, är trafiksäkerhetsproblemet icke därmed löst. Det kräves nämligen ytterligare, att anvisning gives, på vad sätt de framställda förslagen skola realiseras och omsättas i praktisk handling. Denna fråga skall bliva föremål för undersökning i det nu föreliggande slutkapitlet.

### 1) Behovet av ett centralorgan för trafiksäkerhetsfrågor.

**Den nuvarande splittringen.** Arbetet med beredande av ökad trafiksäkerhet företer för närvarande i vårt land en betydande splittring. Hithörande ärenden handläggas sålunda, förutom i kommunikationsdepartementet, inom ett flertal olika myndigheter, t. ex. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Järnvägsstyrelsen, Statistiska centralbyrån, Medicinalstyrelsen, Skolöverstyrelsen, länsstyrelserna o. s. v. Dessutom ha många enskilda organisationer upptagit skilda trafiksäkerhetsfrågor på sitt program. Så är exempelvis fallet med Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Kungl. automobilklubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Cykelfrämjandet m. fl.

Denna behandling av trafiksäkerhetsfrågorna inom ett antal skilda ämbets-

verk och organisationer är till en viss grad en naturlig och riktig sak, vartill motsvarigheter torde finnas på alla områden av mänsklig verksamhet. Vad som emellertid erfordras, om trafiksäkerhetsarbetet skall kunna bedrivas med bästa möjliga resultat, synes vara ett ledande och sammanhållande organ samt ett fast organiserat samarbete mellan de olika instanser, som äro verksamma på området. Det torde nämligen ligga i sakens natur, att frågor rörande trafiksäkerheten i viss mån måste komma i andra hand, när de handläggas inom ett ämbetsverk, vars väsentliga arbetsuppgifter ligga inom andra områden. Så t. ex. torde det för Järnvägsstyrelsen vara både en rätt och en skyldighet att vid behandlingen av frågan om säkerhetsanordningar vid plankorsningar lägga stor vikt vid den ekonomiska sidan av saken. För Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom ett i främsta rummet vägbyggande verk torde det vara naturligt att stundom sätta åstadkommandet av normalbestämmelser för nya vägar framför utförandet av smärre förbättringar på det äldre vägnätet (jfr ovan sid. 55). Från Skolöverstyrelsens synpunkt måste frågan om trafikundervisningen i skolorna framträda såsom en relativt underordnad detalj bland många andra inom ämbetsverkets oerhörda arbetsområde. Inom de enskilda organisationerna utföres ett intresserat och gagnande arbete för främjande av trafiksäkerheten, men det är icke ägnat att förväna, om en enhetlig överblick över problemets olika sidor stundom icke förefinnes.

För att avhjälpa nu berörda olägenheter erfordras enligt min mening ett ledande och sammanhållande organ, vars verksamhet är helt och uteslutande inriktad på trafiksäkerhetsproblemet. Ett dylikt organ skulle självfallet icke övertaga de ärenden, som enligt sakens natur höra hemma inom andra ämbetsverk. Järnvägsstyrelsen skulle alltjämt handlägga frågor rörande järnvägsplaneringar, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen frågor rörande vägbyggnader och vägförbättringar, Skolöverstyrelsen frågor rörande trafikundervisningen o. s. v. Men dessa och andra trafiksäkerheten berörande ärenden skulle handläggas *i samråd med det speciella trafiksäkerhetsorganet*, som därvid skulle representera den särskilda sakkunskapen på området och tillika över hela linjen bevaka trafiksäkerhetens intresse. Härigenom skulle de olägenheter, som föranledas av den nuvarande splittringen, på ett enkelt och effektivt sätt kunna övervinnas.

**Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtrafikbyrå.** Ansatser till åstadkommande av ett centralt organ för trafiksäkerhetsfrågorna ha icke sagnats. Inom det centrala ämbetsverket på vägväsendets område, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, upprättades efter beslut av 1936 års riksdag fr. o. m. den 1 juli nämnda år en särskild vägtrafikbyrå under ledning av en byråchef, tillika vägtrafikinspektör. Förslag härom hade framlagts av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i en underdånig skrivelse den 30 september 1935 med anslagsäskanden för budgetåret 1936/37. I denna skrivelse anförde styrelsen, »att de ärenden rörande vägtrafiken och trafiksäkerheten på vägarna, som styrelsens ämbetsbefattning omfattade, samt den ledande verksamhet rörande

säkerhetsanordningarna på vägarna, som det ålåg styrelsen att utöva, med utgångspunkt från en fast och för ändamålet rustad organisation borde kunna bli av utomordentlig betydelse för trafiksäkerhetens höjande». I sin motive-ring uttalade styrelsen bl. a., att styrelsen syntes böra taga verksam del i planläggningen av arbetet med upprättande av en statistik över olyckor vid trafik med motorfordon, på det att detta måtte bli vägväsendet och trafik-säkerheten till största möjliga nytta. Vägtrafikbyrån syntes jämväl böra fungera såsom utredningsorgan för frågor tillhörande dess verksamhets-område. Exempelvis hade styrelsen av Kungl. Maj:t erhållit uppdrag att i samråd med Järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen verkställa ut-redningar och inkomma med förslag i vissa frågor rörande säkerhetsanord-ningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg samt rörande ersättning till järnvägarna i landet för engångskostnader och årliga driftkostnader för dylika säkerhetsanordningar, vilken utredning leddes av vägtrafikinspektören. Med den snabba utvecklingen på vägområdet syntes åt vägtrafikbyrån komma att uppdragas liknande utredningsarbete, t. ex. beträffande »vägmärkesförord-ningen» och inom vägtrafikstadgans skilda områden. Även kunde förmodas, att vägtrafikbyrån skulle tillföras arbete genom remisser rörande trafikfrågor i större utsträckning än vad dittills varit fallet. Beträffande byråns arbets-uppgifter i gemen ville styrelsen framhålla, att arbetets omfattning till huvud-saklig del vore beroende av de frågor, som uppkomme under inspektionsresor och på grund av styrelsens initiativ till åtgärder för åstadkommande av ökad enhetlighet eller förbättrade trafikanordningar. Det syntes vara av särskild vikt, att styrelsens uppgift att snabbt taga initiativ för avhjälpande av upp-kommande fel i möjligaste mån underlättades genom en lämplig organisation.

Sedan vägtrafikbyrån numera varit i verksamhet under mer än fyra år, torde det få konstateras, att försöket att genom upprättandet av denna byrå skapa ett sammanhållande organ för trafiksäkerhetsarbetet tyvärr icke slagit väl ut.

I det föregående har påvisats, hurusom den under vägtrafikbyråns med-verkan anordnade statistiken över motortrafikolyckor blivit av ringa värde och i viktiga avseenden blivit direkt missvisande. Samtidigt har omnämnts, att den i början av år 1939 genomförda, synnerligen betydelsefulla revisionen på detta område på sin tid *avstyrktes* av vägtrafikinspektören (jfr ovan sid. 16).

Den i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 30 september 1935 omnämnda utredningen rörande säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar, vilken avlämnades den 30 december 1936, befanns av 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten icke ägnad att läggas till grund för fortsatta åtgärder på ifrågavarande område (jfr ovan sid. 79), varför de sakkunniga nödgades upptaga järnvägs korsningarnas säkerhetsproblem till ny prövning i hela dess vidd. De sakkunnigas förslag i fråga om ersättning till järnvägarna för ut-förda säkerhetsanordningar, vilket i väsentliga delar skilde sig från det av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda förslaget, godkändes med allenast smärre jämkningar av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Sedan förslag till ny kungörelse angående vägmärken utarbetats inom vägtrafikbyrån, utfärdades sådan kungörelse av Kungl. Maj:t den 22 januari 1937. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmälde sedermera i underdånig skrivelse, att efter tillkomsten av den nya vägmärkeskungörelsen hinder icke förefunnos mot Sveriges biträdande av den internationella konvention rörande enhetliga vägmärken, vilken den 30 mars 1931 antagits av en i Genève samlad europeisk vägtrafikkonferens. Med anledning härav förordnade Kungl. Maj:t den 14 januari 1938, att konventionen skulle biträdas för Sveriges del, och en adhesionsakt rörande denna anslutning deponerades sedermera hos Nationernas förbunds generalsekreterare den 25 februari 1938. En jämförande granskning giver vid handen, att i själva verket betydande skiljaktigheter föreligga mellan konventionens bestämmelser och den svenska vägmärkeskungörelsen, vilka skiljaktigheter synas hava bort hindra Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från att förorda en omedelbar ratifikation. En närmare redogörelse för olikheterna har lämnats i mitt den 1 mars 1940 avgivna betänkande angående åtgärder mot olycksriskerna vid övergång till högertrafik (bil. B till nämnda betänkande).

Vid behandlingen under år 1937 av frågan om ett särskilt vägmärke för angivande av övergångsställe för fotgängare föreslog Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som kort förut tillstyrkt Sveriges anslutning till nyssnämnda internationella vägmärkeskonvention, för berörda ändamål ett enligt konventionen icke tillåtligt märke (en s. k. Belisha-apelsin). Efter samråd med ordföranden för 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten utfärdade Kungl. Maj:t sedermera bestämmelser om ett märke av den typ, som enligt konventionen skall komma till användning för ifrågakvarande ändamål.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens på vägtrafikinspektörens föredragning avgivna utlåtanden i olika trafiksäkerhetsfrågor ha i många fall varit synnerligen knapphändiga och innehållit föga av material för frågornas bedömande. Så har varit förhållandet med vissa utlåtanden i ärenden, vilka sedermera remitterats till 1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten, t. ex. framställningar om ändrade bestämmelser rörande lättviktsmotorcyklar och om åtgärder för utbildning av körskoleinstruktörer (jfr ovan sid. 88 och 123). I sina utlåtanden över de framställningar, som under årens lopp avgivits till Kungl. Maj:t av Statistiska centralbyrån och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande rörande fortsatta anslag till statistiken rörande motortrafikolyckor respektive till trafiksäkerhetspropaganda, har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i regel endast anfört, att styrelsen för sin del icke hade något att erinra mot bifall till de gjorda framställningarna. Styrelsen har sålunda icke begagnat det föreliggande tillfället att i samband med behandlingen av frågan om fortsatt anslag verkställa en granskning av det tidigare utförda arbetet. Det synes dock uppenbart, att en sådan granskning, om den företagits, skulle ha föranlett styrelsen att påpeka vissa missförhållanden och ange riktlinjer för vinnande av ett bättre arbetsresultat.

Såsom Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ovannämnda skrivelse den 30

september 1935 framhållit, är det av största vikt, att styrelsen äger möjlighet att »snabbt taga initiativ för avhjälpande av uppkommande fel». Det är att beklaga, att styrelsens vägtrafikbyrå vad trafiksäkerhetsfrågorna beträffar icke i nämnvärd omfattning synes ha tagit några dylika initiativ och att byrån icke heller ägnat erforderlig uppmärksamhet åt de initiativ i sådana frågor, som från annat håll framförts till densamma. Det må i detta hänseende tillåtas mig att erinra om den förut berörda frågan om markering av trafikdelande mittlinjer på permanentbelagda vägar (jfr ovan sid. 53). En mera intresserad medverkan från vägtrafikbyråns sida för lösning av nämnda fråga skulle, mänskligt att döma, ha medfört en omedelbar förbättring av trafiksäkerheten av icke ringa omfattning och för en relativt obetydlig kostnad.

Orsakerna till de svaga resultat av vägtrafikbyråns arbete, som nu påtalats, undandraga sig naturligen i viss mån en utomståendes bedömande. Såvitt jag kunnat finna, torde den väsentliga orsaken ligga i en alltför dryg arbetsbörda, till stor del omfattande löpande ärenden av administrativ natur. Å vägtrafikbyrån skola enligt gällande instruktion för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handläggas ärenden rörande vägtrafikväsendet samt vägdistriktens vägmaskiner. Styrelsen åligger med avseende å vägtrafiken att följa utvecklingen av densamma, särskilt i vad avser trafiksäkerheten och anordningarna härför. Styrelsen har därvid bl. a. att tillhandagå länsstyrelser och polismyndigheter med råd och upplysningar i fordons- och trafiktekniska spörsmål, att verka för enhetlighet i tillämpningen av föreskrifter rörande vägmärken och säkerhetsanordningar å vägarna samt av bestämmelser i övrigt angående vägtrafiken samt att ägna uppmärksamhet åt behovet av nya eller ändrade bestämmelser i nyssnämnda hänseenden, såsom rörande fordons hjultryck, bredd och hastighet, hjulringars beskaffenhet samt omnibusars och lastautomobilers beskaffenhet och utrustning, ävensom att därutinnan göra de framställningar, som må finnas påkallade. I egenskap av chefsmyndighet för automobilbesiktningsväsendet har styrelsen bl. a. att i tekniskt och ekonomiskt hänseende utöva kontroll över besiktningsmännens för motorfordon arbete ävensom meddela dem nödiga anvisningar samt att genom tillämpningsföreskrifter eller eljest verka för enhetlighet inom automobilbesiktningsväsendet. Alla de nu angivna ärendena skola handläggas på styrelsens vägtrafikbyrå, som därutöver har att ombesörja ärenden rörande upphandling för statsverkets räkning av motorfordon.

Med hänsyn till den mängd av olikartade ärenden, som vägtrafikbyrån sålunda har att handlägga, synes det knappast förvånande, att byrån befunnits mindre väl ägnad att, såsom vid dess tillkomst åsyftades, fungera såsom ledande och sammanhållande organ på trafiksäkerhetens område.

**Statistiska centralbyråns avdelning för rättsstatistik.** I ett föregående kapitel har jag lämnat en utförlig redogörelse för den omläggning av statistiken rörande trafikolyckor, som under Trafiksäkerhetsutredningens ledning

ägt rum under det senaste året (jfr ovan sid. 15—31). Till denna redogörelse torde jag här få hänvisa. Erinras må endast, att de uppgifter angående inträffade trafikolyckor, som enligt gällande bestämmelser skola avgivas till Statistiska centralbyrån av polischeferna i rikets polisdistrikt, tidigare uteslutande begagnades till upprättande av en ren sifferstatistik av delvis diskutabelt värde, varefter materialet arkiverades inom centralbyrån utan att någonsin komma till vägmyndigheternas kännedom. Genom den nu verkställda omläggningen har till en början primärmaterialets beskaffenhet i synnerlig grad förbättrats. Vidare har sifferstatistiken anordnats efter mera rationella grunder. Till den formellt statistiska bearbetningen har slutligen kommit en realbearbetning (jfr sid. 24—31), som lovar att bliva av den största betydelse för bekämpandet av trafikolyckorna.

Det synes mig uppenbart, att denna bearbetning i olika avseenden av polischefernas olycksrapporter icke rimligen hör hemma på den rättsstatistiska avdelningen inom Statistiska centralbyrån. Redan granskningen och kompletteringen av primärmaterialet förutsätter ingående trafiktekniska kunskaper och ett skolat omdöme på det speciella trafiksäkerhetsområdet. Detsamma gäller i ännu högre grad hela den följande bearbetningen, fränsett allenast själva sammanställningen av de erhållna siffrorna till tabeller. För utförandet av den sistnämnda detaljen förfogar visserligen Statistiska centralbyrån över kvalifikationer, till vilka motsvarighet icke torde förefinnas på annat håll. Det vill emellertid synas, som om denna rent matematiskt-statistiska sakkunskap skulle kunna tillgodogöras genom att centralbyrån i mån av behov ställde en av sina fackmän till förfogande för att inom ett för den reella behandlingen kvalificerat organ lämna det formella biträde, som kunde befinnas påkallat.

Teoretiskt sett kunde möjligen en sådan uppdelning av arbetet tänkas, att till en början granskningen och kompletteringen av primärmaterialet verkställdes inom ett trafiktekniskt sakkunnigt organ, att därefter den rena sifferstatistiken — efter nogganna anvisningar av detta organ — utarbetades på den rättsstatistiska avdelningen inom Statistiska centralbyrån samt att slutligen realbearbetningen verkställdes inom förstnämnda organ. En dylik uppdelning skulle — enligt vad erfarenheterna från det senaste året med all tydlighet utvisa — medföra en onödig försening av arbetet och jämväl i övrigt föranleda avsevärda praktiska svårigheter. Ur kostnadssynpunkt sett skulle en permanent anordning av denna art icke motsvara kravet på en förständig organisation. I sistnämnda hänseende må erinras, att Kungl. Maj:t i samband med avbrytandet av Trafiksäkerhetsutredningens arbete uppdragit åt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att fr. o. m. den 1 oktober 1940 i samråd med Statistiska centralbyrån fortsätta viss del av bearbetningen av polischefernas olycksrapporter, medan viss annan del av ifrågavarande bearbetning synes vara avsedd att liksom tidigare omhändervaras av Statistiska centralbyrån. Denna anordning har medfört en ökning av kostnaderna för biträdes hjälp med 5 500 kronor för år räknat.



## 2) Upprättande av en Statens trafiksäkerhetsbyrå.

I det föregående har jag sökt visa, att behov föreligger av ett ledande och sammanhållande statligt organ på trafiksäkerhetsområdet. Såvitt jag vid den nu verkställda granskningen kunnat finna, synes intet befintligt statsorgan vara ägnat att fylla de anspråk, som i detta avseende måste ställas.

Jag finner mig därför böra föreslå, att ett nytt statligt organ upprättas för angivna ändamål. Detta organ, som med hänsyn till nu rådande förhållanden självfallet borde arbeta under så enkla och billiga former som möjligt, synes lämpligen böra erhålla formen av en direkt under kommunikationsdepartementet sorterande byrå, förslagsvis benämnd Statens trafiksäkerhetsbyrå. Byrån, vars upprättande, enligt vad här nedan skall påvisas, skulle möjliggöra en avsevärd besparing i statens nuvarande utgifter för trafiksäkerhetsarbetet, borde icke minst med hänsyn härtill träda i verksamhet redan den 1 juli 1941. Till en början synes den föreslagna byrån böra under en försöksperiod uppföras på extra stat.

**Uppgifter för en Statens trafiksäkerhetsbyrå.** De uppgifter, som skulle tillkomma en sådan statlig trafiksäkerhetsbyrå, skulle vara i huvudsak följande.

### A. Fortlöpande studium av trafikolyckorna m. m.

Byrån skulle — i Statistiska centralbyråns ställe — mottaga polischefernas uppgifter rörande vägtrafikolyckor, verkställa såväl tabellbearbetning som realbearbetning av detta material samt varje år i april månad utgiva en berättelse rörande föregående års olyckor, så avfattad, att den även kunde tjäna såsom upplysningsskrift till ledning för trafikanterna (jfr nedan under punkt D).

Byrån skulle vidare kontinuerligt mottaga och bearbeta statistiskt material från Järnvägsstyrelsen angående olyckshändelser vid statens järnvägars plankorsningar, från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angående olyckshändelser vid plankorsningar vid enskilda järnvägar, från Medicinalstyrelsen angående dess sjukhusstatistik över trafikolycksfall, från vissa större städer angående av dem verkställda statistiska undersökningar rörande trafikolyckor samt från Trafikförsäkringsföreningen angående till trafikförsäkringsbolagen anmälda olyckor. Anmärkas må, att ett samarbete av nu angivna art praktiserats inom Trafiksäkerhetsutredningen, på vars initiativ Medicinalstyrelsen erhållit sitt nuvarande, fr. o. m. den 1 juli 1939 gällande uppgiftsformulär för sjukhusens statistik över trafikolycksfall samt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägsbyrå fr. o. m. den 1 januari 1940 börjat inhämta detaljerade rapporter från de enskilda järnvägarna rörande inträffade olyckor vid järnvägs korsningar med begagnande av ett vid statens järnvägar sedan flera år tillbaka använt formulär.

Utöver det nu angivna studiearbetet skulle byrån på ett fortlöpande sätt följa utvecklingen inom främmande länder på trafiklagstiftningens och trafik-

säkerhetsforskningens område samt genom utrikesdepartementet och motororganisationerna eller framdeles genom etablerade egna förbindelser successivt införskaffa litteratur på dessa områden.

Dessutom skulle byrån genom fortlöpande abonnemang å tidningsurklipp i trafiksäkerhetsfrågor kontinuerligt följa den svenska pressdiskussionen i hithörande ämnen.

### B. Vägfrågor.

Byrån skulle hålla ständig kontakt med utvecklingen på vägtrafikens och vägförbättringarnas område och därvid i förekommande fall samråda med Statens väginstitut. Dessutom skulle byrån ägna speciell uppmärksamhet åt följande frågor:

a) Inventering och bortskaffande av trafikfällor på landsbygden (sid. 51). För fullföljande av denna uppgift erfordras ett nära samarbete med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå samt med vägingenjörerna och vägstyrelserna. Detta samarbete skulle i första hand bedrivas vid inspektionsresor, företagna tillsammans med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens väginpektörer. Samarbete skulle jämväl etableras med Statspolisen. Slutligen skulle vid inventeringen av trafikfällor även allmänhetens medverkan tagas i anspråk.

b) Samarbete med städernas polismyndigheter och andra kommunala organ för åstadkommande av ett systematiskt studium av trafikolyckornas lokala förekomst (medelst upprättande av »olyckskartor») samt av möjligheterna att genom trafikreglering eller åtgärder av stadsplaneteknisk natur nedbringa antalet olyckor. I hithörande frågor bör jämväl ett samarbete med Byggnadsstyrelsen och Svenska kommunaltekniska föreningen äga rum.

c) Åstadkommande av förbättrade säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar enligt i det föregående angivna riktlinjer (jfr sid. 79). För fullgörande av denna uppgift kräves en rätt omfattande inspektionsverksamhet, utförd i samarbete med Järnvägsstyrelsen och vederbörande baningenjörer.

### C. Fordonsfrågor.

Byrån skulle i samarbete med vederbörande fabrikanter följa och främja den tekniska utvecklingen på fordonsområdet samt stå i kontakt med besiktningmännen och Statspolisen i frågor rörande fordonskontrollen (jfr ovan sid. 88—94).

Vidare skulle byrån bedriva arbete för fortlöpande revision av författningsbestämmelserna rörande fordons beskaffenhet och utrustning (jfr sid. 94).

Byrån skulle slutligen mottaga och bearbeta från allmänheten inkommande förslag till förbättringar på det fordonstekniska området. Vid prövningen av dylika förslag skulle samarbete äga rum med Statens provningsanstalt (eventuellt även med den nya uppfinnarnämnden) samt, på sätt under Trafiksäkerhetsutredningens arbete skett, med fabrikanter på området. Det skulle otvivelaktigt innebära en avsevärd fördel, om staten erhöle möjlighet att på nu angivna sätt få de stundom värdefulla uppslag, som framkomma från den

intresserade allmänheten, underkastade en verklig, saklig prövning i stället för den mera administrativt betonade behandling, som hittills i regel kommit dylika uppslag till del.

#### D. Trafikantfrågor.

a) Byrån skulle bedriva fortlöpande arbete för en successiv revision av vägtrafikstadgan och därmed sammanhängande författningar.

b) Byrån skulle vidare — efter samråd med vederbörande länsstyrelser samt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess egenskap av chefsmyndighet för besiktningsmännen — i samarbete med nämnda besiktningsmän ävensom Sveriges bilskolors riksförbund bedriva en fortlöpande inspektion av utbildningen i körskolorna (jfr ovan sid. 127).

Vid lämpligt tillfälle skulle en handbok för körskoleundervisningen och en lärobok för körkortsaspiranter utarbetas med utnyttjande bl. a. av polischefernas olycksrapporter (jfr ovan under punkt A).

c) Byrån skulle samarbeta med Skolöverstyrelsen i frågor rörande trafikundervisningen i de allmänna läroanstalterna och gemensamt med nämnda styrelse bedriva en viss inspektion av nämnda undervisning. En handbok för trafikundervisningen borde snarast möjligt utarbetas.

d) Med utnyttjande av polischefernas olycksrapporter skulle byrån bedriva en fortlöpande upplysningsverksamhet i form av föreläsningsserier i radio enligt ovan angivna riktlinjer (jfr sid. 142) samt tillhandahålla informationsmaterial åt pressen (sid. 144).

Till upplysning i trafiksäkerhetsfrågan skulle byrån tid efter annan utarbeta och sprida broschyrer rörande hithörande ämnen. Härtill skulle i första hand de nyssnämnda radioföredragen användas. Dessutom skulle byrån, såsom här ovan under punkt A omnämnts, varje år i april månad utgiva en årsberättelse rörande det föregående årets trafikolyckor, så avfattad, att den kunde användas såsom upplysningskrift för trafikanterna.

Vid ett eventuellt införande av högertrafik i vårt land skulle den erforderliga upplysningsverksamheten kunna ombesörjas av byrån med allenast en mindre, tillfällig förstärkning av byråns personal.

Byrån skulle slutligen fungera såsom kontrollorgan beträffande den av enskilda organisationer bedrivna upplysnings- och propagandaverksamheten. Självfallet borde denna verksamhet icke bedrivas i form av censur utan snarare såsom ett samarbete vid planerandet och utarbetandet av upplysnings- eller propagandamaterial (affischer, flygblad, broschyrer m. m.).

Änmärkas må, att i Danmark sedan flera år tillbaka gäller, att allt upplysnings- och propagandatryck liksom även all radiopropaganda skall granskas och godkännas av en statlig delegation, benämnd »Justitsministeriets Udvalg for Færdselspropaganda».

Självfallet borde byrån i alla förekommande frågor uppehålla kontakt med intresserade enskilda organisationer såväl på trafikens som på nykterhetssträvandenas område.

### E. Utredningar och remisser.

För Kungl. Maj:t skulle byrån kunna fungera såsom utrednings- och remissorgan i olika trafiksäkerhetsfrågor. I den mån en fråga berör annat ämbetsverk, synes ett system med *gemensamma remisser* lämpligen kunna komma till vidsträckt användning på förevarande område. Så skulle exempelvis åtskilliga trafiksäkerheten berörande vägfrågor kunna remitteras till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och trafiksäkerhetsbyrån gemensamt, frågor rörande järnvägs korsningar till Järnvägsstyrelsen och byrån gemensamt, frågor rörande skolornas trafikundervisning till Skolöverstyrelsen och byrån gemensamt o. s. v.

**Personalbehovet.** Vid beräkandet av den föreslagna byråns personalbehov torde ledning kunna hämtas av de erfarenheter, som samlats inom Trafiksäkerhetsutredningen. Arbetet inom nämnda utredning har bedrivits av utredningsmannen ensam utan hjälp av sekreterare, varemot för granskningen och bearbetningen av polischefernas olycksrapporter erfordrats tre kvinnliga biträden.

Byråns föreståndare synes lämpligen böra erhålla titeln *byråchef, tillika trafiksäkerhetsinspektör*, samt placeras i den vanliga byråchefsgraden eller sålunda i lönegraden Eo 30. På föreståndaren skulle ankomma att leda byråns arbete samt utöva den inspektionsverksamhet i skilda avseenden, som i det föregående omnämnts (jfr ovan under punkterna B och D). Föreståndaren synes åtminstone tills vidare kunna själv ombesörja förekommande sekreterargöromål.

Med hänsyn till den betydelse, som tillkommer en omsorgsfull pressinformation, borde vid byrån knytas en särskild befattningshavare, vilken skulle såsom *pressombudsman* handhava denna del av byråns verksamhet, följa pressdiskussionen i trafiksäkerhetsfrågan samt i övrigt biträda föreståndaren särskilt med upplysnings- och propagandaverksamheten. Till denna befattning synes lämpligen böra förvärfvas en rutinerad och jämväl i övrigt för uppgiften väl kvalificerad journalist. Då arbetet sannolikt skulle kunna utföras vid sidan av annan verksamhet, torde arvudet till befattningshavaren i fråga, trots de kvalifikationer, som måste uppställas, kunna begränsas till 500 kronor för månad eller 6 000 kronor för år.

Vid utarbetandet av den siffermässiga statistiken torde det, såsom redan antytts, vara av betydelse att kunna påräkna bistånd av en fackman på det statistiska området, vilken skulle tjänstgöra såsom *statistiker* hos byrån. För detta ändamål torde t. ex. en tjänsteman hos Statistiska centralbyrån lämpligen böra anlitas. Arvode till ifrågavarande befattningshavare synes skäligen böra utgå med 100 kronor i månaden eller 1 200 kronor för år.

Dessutom erfordras, liksom fallet varit inom Trafiksäkerhetsutredningen, *tre biträden* med huvudsaklig uppgift att verkställa förgranskning av olycksrapporterna, skrivning av kartoliner samt uträkning av de statistiska siffer-tabellerna under ledning av nyssnämnde statistiker. Med hänsyn till de rela-

tivt höga kvalifikationer, som enligt vad erfarenheten från Trafiksäkerhetsutredningen visar måste ställas på dessa befattningshavare, torde de böra placeras såsom kontorsbiträden i lönegrad Eo 4.

I enlighet med vad nu anförts skulle den föreslagna trafiksäkerhetsbyråns personal komma att bestå av

1 byråchef, tillika trafiksäkerhetsinspektör, i lönegrad Eo 30,

1 pressombudsman med ett arvode av 6 000 kronor för år,

1 statistiker med ett arvode av 1 200 kronor för år samt

3 kontorsbiträden i lönegrad Eo 4.

Den enligt gängse praxis uppställda personalförteckningen skulle erhålla följande utseende:

#### *Personalförteckning.*

<i>Extra ordinarie tjänsteman</i> i högre lönegrad än 20:	Lönegrad.
1 byråchef och trafiksäkerhetsinspektör .....	Eo 30

**Kostnadsberäkning.** Kostnaderna för byrån torde kunna beräknas på följande sätt.

**Avlöningar.** Till arvoden åt en pressombudsman och en statistiker skulle, såsom ovan anförts, erfordras ett belopp av sammanlagt 7 200 kronor.

För avlöningar till en byråchef och tre kontorsbiträden skulle krävas tillsammans 19 122 kronor. Med hänsyn till behovet av medel för renskrivning enligt räkning och annat tillfälligt arbetsbiträde torde till grundavlöningar böra räknas sammanlagt 19 600 kronor.

Till avlöningsförhöjningar torde för det första budgetåret kunna upptagas ett nominellt belopp av förslagsvis 100 kronor.

Kostnaderna för rörligt tillägg synas med tillämpning av nu gällande grunder kunna beräknas till 3 100 kronor.

I enlighet med vad nu anförts skulle byråns avlöningsstat komma att te sig sålunda:

#### *Avlöningsstat.*

1. Arvoden och särskilda ersättningar, bestämda av Kungl. Maj:t .....	7 200
2. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal:	
a. Grundavlöningar m. m. ....	19 600
b. Avlöningsförhöjningar m. m., <i>förslagsvis</i> .....	100
	19 700
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	3 100
	Summa kronor 30 000

Anslagsposten till *arvoden och särskilda ersättningar, bestämda av Kungl.*

*Maj:t*, skulle disponeras på följande sätt:

Arvode till en pressombudsman .....	6 000
Arvode till en statistiker .....	1 200
	Summa kronor 7 200

**Omkostnader.** Trafiksäkerhetsinspektören skulle, såsom ovan anförts, i viss omfattning företaga tjänsteresor i samband med inventering av trafikfallor, undersökningar vid järnvägs korsningar samt inspektion av körskolor och av trafikundervisningen i de allmänna skolorna. För det första budgetåret torde till *reseersättningar* bära beräknas ett belopp av förslagsvis 1 000 kronor.

Behovet av medel till *expenser* torde, under förutsättning att kostnaden för lokalhyra bestrides av byggnadsstyrelsen, kunna beräknas till 3 000 kronor, därav till lyse förslagsvis 100 kronor, till renhållning och städning 300 kronor, till formulärblanketter, kartoliner, papper, skrivmaterialier m. m. 600 kronor, till telefonavgifter 300 kronor, till inventarier 200 kronor samt till tidningsurklipp m. m. 1 500 kronor.

För tryckning av årsberättelsen torde erfordras ett belopp av 1 500 kronor. Till annat publikationstryck, t. ex. smärre broschyrer o. dyl., torde bära beräknas 500 kronor. Sammanlagt skulle alltså behovet av medel för *publikationstryck* uppgå till 2 000 kronor. I den mån fråga skulle uppstå om utgivande av ytterligare publikationer, exempelvis handböcker eller läroböcker för körskolor och för trafikundervisningen i de allmänna skolorna, torde sådan fråga bära för varje gång särskilt underställas Kungl. Maj:ts prövning.

I enlighet härmed skulle byråns omkostnadsstat erhålla följande utseende:

*Omkostnadsstat.*

1. <i>Reseersättningar, förslagsvis</i> .....	1 000
2. <i>Expenser, förslagsvis</i> .....	3 000
3. <i>Publikationstryck, förslagsvis</i> .....	2 000
	Summa kronor 6 000

Beträffande posterna till reseersättningar och publikationstryck skulle på sedvanligt sätt föreskrift meddelas, att de icke finge överskridas utan Kungl. Maj:ts medgivande.

Av anslagsposten till expenser skulle för nedan nämnda ändamål få tagas i anspråk följande belopp, nämligen:

Lyse, <i>förslagsvis</i> .....	100
Övriga expenser, <i>högst</i> .....	2 900
	Summa kronor 3 000

**Utgiftsminskning genom den nya organisationen.** I samband med ett genomförande fr. o. m. den 1 juli 1941 av den nu föreslagna organisationen torde en högst väsentlig kostnadsbesparing kunna ske.

Till en början torde såväl Statistiska centralbyråns som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med statistiken rörande vägtrafikolyckor bära upphöra fr. o. m. nämnda dag. Den nuvarande kostnaden för bearbetningen av olycksrapporterna utgör för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens del 500 kronor för månad eller 6 000 kronor för år samt för Statistiska centralbyråns vidkommande 8 500 kronor för år. Sammanlagda kostnaden utgör sålunda

14 500 kronor för år. Detta belopp skulle i och med tillkomsten av den föreslagna trafiksäkerhetsbyrån kunna i sin helhet inbesparas.

Vidare synes det till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande utgående statsbidraget, som för innevarande budgetår uppgår till 75 000 kronor, kunna helt eller i varje fall till väsentlig del indragas fr. o. m. den 1 juli 1941.

Om sistnämnda anslag helt indrages, skulle den sammanlagda besparingen enligt vad nu anförts komma att uppgå till (14 500 + 75 000 =) 89 500 kronor. Då den föreslagna trafiksäkerhetsbyrån skulle komma att kräva ett belopp av 36 000 kronor, skulle genom den verkställda centraliseringen av trafiksäkerhetsarbetet för budgetåret 1941/42 uppkomma en nettobesparing av 53 500 kronor.

1. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
2. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
3. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
4. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
5. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
6. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
7. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
8. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
9. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
10. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
11. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
12. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
13. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
14. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
15. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
16. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
17. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
18. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
19. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
20. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
21. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
22. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
23. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
24. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
25. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
26. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
27. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
28. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
29. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
30. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
31. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
32. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
33. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
34. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
35. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
36. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
37. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
38. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
39. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
40. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
41. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
42. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
43. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
44. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
45. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
46. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
47. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
48. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
49. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
50. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
51. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
52. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
53. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
54. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
55. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
56. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
57. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
58. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
59. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
60. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
61. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
62. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
63. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
64. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
65. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
66. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
67. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
68. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
69. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
70. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
71. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
72. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
73. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
74. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
75. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
76. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
77. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
78. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
79. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
80. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
81. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
82. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
83. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
84. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
85. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
86. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
87. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
88. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
89. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
90. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
91. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
92. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
93. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
94. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
95. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
96. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
97. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
98. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
99. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000
100. Trafiksäkerhetsbyråns förslagna verksamhet	36 000

Uttillsammanfattning genom den nya organisationen i samband med ett förändringar i o. m. den 1 juli 1941 av den nu föreslagna organisationen för att kunna åstadkomma en väsentlig kostnadsbesparing kunde så.

På en början torde såväl Statistiska centralbyråns som Vg- och värd- byråns verksamhet omfattas av den nya organisationen. Den nya organisationen upplösas fr. o. m. nämnda dag. Den nya organisationen för kostnaderna av byråns verksamhet utgör för Vg- och värdbyråns verksamhet del 300 kronor för månad eller 3 000 kronor för år samt för Statistiska centralbyråns verksamhet 8 500 kronor för år. Sammanlagda kostnader utgör således

## Uppgift om vägtrafikolycka

om ..... polisdistrikt, under ..... kvartalet år 19.....

Kommun, där olyckan ägde rum: .....  
Plats för olyckan: .....tättbebyggt område<sup>1)</sup> — icke tättbebyggt område; rikshuvudväg — länshuvudväg — annan landsväg — ödebygdeväg  
enskild väg — gata — torg .....; huvudled — ej huvudled.Tid för olyckan: månad ..... datum ..... kl. ....  
Olyckans art: sammanstötning mellan fordon i rörelse — påkörning av fotgängare — kullkörning — nedkörning  
dike — körning mot stillastående fordon eller annat hinder på körbanan — körning mot stolpe, träd, räcke, byggnad  
eller annat föremål invid körbanan.....  
I olyckan delaktiga fordon m. m.:

	Antal		Antal		Antal
Personautomobil:		Lastautomobil utan släpfordon:		Spårvagn	
yrkesmässig		yrkesmässig		Hästfordon	
ej ”		ej ”		Cykel	
Omnibus utan, med släpfordon		Lastautomobil med släpfordon:		Sparkstötting	
Motorcykel utan bivagn:		yrkesmässig		Fotgängare	
utan baksitspassagerare		ej ”		Ryttare	
med ”		Motorredskap:		Djur	
Motorcykel med bivagn		Järnvägståg			
Lättviktsmotorcykel		Motorvagn, rälsbuss			

Särskilda uppgifter för delaktiga fordon och deras förare:

	Fordon nr 1	Fordon nr 2	Fordon nr 3
Fordonets art (angives enligt specifikationen under 5 här ovan)			
Registreringsmärke för inom riket registrerat motorfordon			
Nationalitet för utländskt motorfordon			
Förarens kön (M = man; K = kvinna)			
” ålder (antal år)			
” yrke			
År då körkort utfärdats			
” ” trafik kort ”			

Olyckans påföljder:

- a) *Egendomsskada*: större (över 100 kr. värde) — mindre; å fordon nr ..... (jfr punkt 6) — å djur  
b) *Personskada* (Kol. 3—14 här nedan ifyllas i förekommande fall med en etta):

1	2	3		4		5	6	7	8	9	10	11		12		13	14	15
		Ålder (antal år)	förare	passagerare	förare							passagerare	Lättviktsmotorcykel	Cyklist	Fotgängare			
Den dödes eller skadades namn och yrke																		

Rättsliga åtgärder:

- a) Åtal har icke anhängiggjorts — åtal har anhängiggjorts mot:

Åtalade personer	Åberopade lagrum	Förseelser som föranlett åtal

- b) Blodprov har icke tagits — blodprov har tagits å .....

<sup>1)</sup> Här och i det följande *understrykes* det tillämpliga alternativet.





## ANVISNINGAR

## för ifyllande av formuläret till uppgift om vägtrafikolycka.

(Kungl. Maj:ts beslut den 21 april 1939.)

Uppgifterna skola avse alla vägtrafikolyckor, som föranlett polisundersökning. Varje sådan trafikolycka redovisas å särskild blankett. Blanketterna numreras av varje uppgiftslämnare i löpande följd för året. Till grund för uppgifterna bör läggas polisrapport, protokoll över polisförhör eller dylikt, som avfattats i anledning av polisundersökning angående den inträffade olyckan. Blanketten ifylles så snart polisundersökningen avslutats. För att de meddelade uppgifterna skola bli så fullständiga som möjligt, bör emellertid blanketten, innan densamma avsändes, granskas och eventuellt rättas eller kompletteras. Härvid bör hänsyn tagas jämväl till förhållanden, vilka klarlagts under den tid, som förlutit mellan polisundersökningens avslutande och uppgifternas avgivande.

Beträffande innebörden av vissa i formuläret använda uttryck hänvisas till gällande motorfordonsförordning och vägtrafikstadga.

**Punkt 2. Plats för olyckan.** Olycksplatsen anges så noggrant, att den med ledning av de lämnade uppgifterna kan utmärkas på generalstabskarta resp. stads-karta (t. ex. »landsvägen Stockholm—Södertälje omkring 230 meter väster om avtagsvägen till Salems kyrka», »Drottning-gatan framför huset nr 21», »korsningen av Kungsgatan och Storgatan»).

Om tvekan råder beträffande viss vägs karaktär av rikshuvudväg, länshuvudväg o. s. v., bör upplysning inhämtas från exempelvis vägingenjör eller vederbörande kommunala styrelse eller nämnd.

Därest väg, t. ex. rikshuvudväg, på viss sträcka inom ett samhälle är att enligt genomförd stadsplan anse såsom gata, understrykas i formuläret båda de tillämpliga beteckningarna. Uppgifter å huvudleder återfinnas i länskungörelserna (jfr 48 § vägtrafikstadgan den 23 oktober 1936).

**Punkt 3. Tid för olyckan.** Timmarna räknas från 0 till 24.

**Punkt 5. I olyckan delaktiga fordon m. m.** Delaktiga motorredskap specificeras (t. ex. traktor, lokomobil, väghyvel). På de tomma raderna antecknas i förekommande fall t. ex. motordressin, kälke, dragkärra, skidåkare.

**Punkt 6. Särskilda uppgifter för delaktiga fordon och deras förare.** Med »år då körkort utfärdats» och »år då trafik-kort utfärdats» avses kalenderår, då föraren erhöi sitt första körkort resp. trafik-kort, berättigande till förande av det fordon, varom fråga är.

**Punkt 7. Olyckans påföljder.** Såsom svårt skadad (kol. 13) anges person, om skadan väntas medföra längre sjukhusvistelse eller bestående invaliditet.

**Punkt 8. Rättsliga åtgärder.** »Åtalade personer» specificeras med eller utan angivande av namn, t. ex. »bilföraren», »cyklisten», »fotgängaren» (eventuellt »föraren av fordon nr 1», »föraren av fordon nr 2» o. s. v.).

**Punkt 9. Skiss över olycksplatsen.** På skissen angivas, i den mån detta kan tjäna till belysande av olyckan, även förefintliga gång- eller cykelbanor, övergångsställen för fotgängare, refuger, spårvagns- eller busshållplatser, byggnader invid vägen (t. ex. skola, bensinstation, biograf), stillastående fordon, som skytt sikten, o. s. v. I fråga om gator utsätts namnen; i fråga om vägar utmärkes riktningen genom angivande av viss vägsträckas begynnelse- och slutpunkter (t. ex. »Från Södertälje», »Till Stockholm»).

**Punkt 11. Omständigheter vid olyckan.** Under a) Ljusförhållanden kan i förekommande fall antecknas »starkt månsken», samtidigt som t. ex. »mörker utan vägbelysning» understrykes. Sådana omständigheter som att trafikant bländats av solen eller av mötande fordons strålkastare böra lämpligen redovisas under punkt 10.

c) Vägförhållanden. Till »körbanan för enkelriktad trafik» hänföres körbanan såväl på enkelriktad gata som på väg med skilda, var för sig enkelriktade körbanor.

Med järnvägskorsning i plan utan »varningsmärken» förstås dylik korsning utan kryssmärken (»Varning för tåg») eller förvarningsmärken (»Järnväg»).

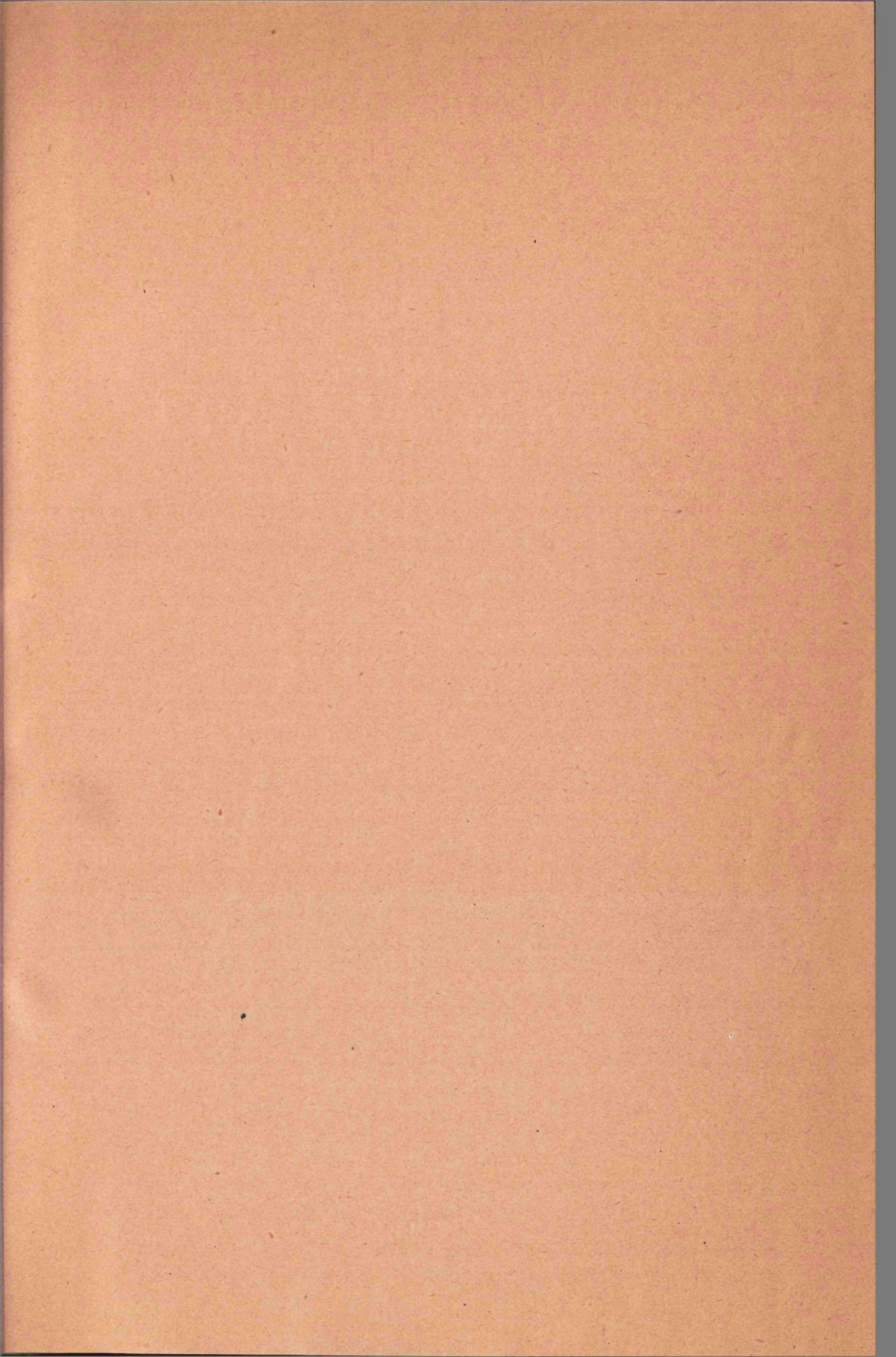
För att närmare ange vägbanans beskaiffenhet kan antecknas t. ex. »snödrivor», »frusna spår» o. s. v.

d) Särskilda omständigheter beträffande delaktiga fordon. Med »belysningsanordningar» avses såväl strålkastare och andra lyktor som reflexanordningar (»kattögon»). Sådan omständighet som att motorstopp inträffat vid inbromsning bör lämpligen redovisas under punkt 10.

e) Särskilda omständigheter beträffande delaktiga trafikanter. Angående uttrycken »drucken» och »eljest påverkad av starka drycker» jfr 18 kap. 15 § strafflagen resp. 1 § lagen den 7 juni 1934 (nr 247) om straff för vissa brott vid förande av motorfordon.

**Punkt 12. Förslag till åtgärder till förebyggande av nya olyckor på samma plats eller av liknande art.** Ifyllandet av denna punkt är icke obligatoriskt. Förslag kan avse t. ex. större eller mindre vägförbättringar (beträffande sikt, skevning av kurvor eller dylikt), uppsättande av varningsmärken, ändrad trafikreglering å viss plats, meddelande av föreskrift om belysningsanordningar å hästfordon o. s. v. Samråd bör i erforderlig omfattning äga rum med vederbörande vägingenjör, ordförande i vägstyrelse eller vägmästare eller, beträffande gata eller väg i stad, med vederbörande kommunala tjänsteman.





# Statens offentliga utredningar 1940

## Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

### Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

- Betänkande med förslag till lag om ändrad lydelse av 8 kap. strafflagen m. m. jämte därmed sammanhängande författningar. [8]  
Betänkande med förslag rörande offentliga rättshjälpsanstalter. [11]  
Statistisk utredning angående förvaltningskostnader m. m. i konkurser. [13]  
Förslag till ändrad lagstiftning om straff för försök till brott. [19]  
Straffrättskommitténs betänkande med förslag till lagstiftning om förmögenhetsbrott. [20]  
Straffrättskommitténs betänkande med förslag till ändring av strafflagen för krigsmakten i vad den berör förmögenhetsbrotten. [25]  
Lagrådets utlåtande över processlagberedningens förslag till rättegångsbalk. [29]

### Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

- Promemoria med förslag till vissa åtgärder mot missbruk av tryckfriheten. [5]  
Betänkande med förslag till lag med särskilda bestämmelser ang. stats- och kommunalmyndigheterna och deras verksamhet vid krig eller krigsfara m. m. [23]  
Betänkande ang. uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande överståthållarämbetets uppförande å riksstaten m. m. [28]

### Kommunalförvaltning.

### Statens och kommunernas finansväsen.

### Politi.

### Nationalekonomi och socialpolitik.

- Betänkande med utredning och förslag ang. inrättande av fritidsreservat för städernas och de tätbebyggda samhällenas befolkning. [12]  
Socialvårdskommitténs betänkande. 1. Statistisk undersökning ang. kommunernas ålderdomshem. [22] 2. Statistisk undersökning rörande de erkända sjukkassorna. [31]

### Hälso- och sjukvård.

- Betänkande ang. utfärdande av samt ersättning för vissa läkarintyg. [21]  
1938 års hälso- och sjukvårdssakkunniga. De yngre sjukhusläkarnas avlönings-, arbets- och bostadsförhållanden. [32]

### Allmänt näringsväsen.

- Betänkande med förslag till kungörelse ang. kontroll å handeln med ost samt viss lagstiftning ang. korvvaror. [9]

### Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

- Betänkande ang. uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor m. m. i Stockholm. [6]  
Efterfrågan på jordbruksprodukter och dess känslighet för pris- och inkomstförändringar. [16]  
Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser ang. bekämpande av smittsamma husdjursjukdomar. [26]

### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

- Betänkande med förslag till åtgärder för befordrande av produktionen å enskilda skogar i vissa delar av Norrland. [3]

### Industri.

### Handel och sjöfart.

### Kommunikationsväsen.

- Betänkande och förslag ang. förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid statens järnvägar. Del 1. [14]  
Betänkande med förslag rörande skärgårdarnas behov av förbättrade kommunikationer. Del 2. [15]  
Betänkande med förslag till ändrad lagstiftning ang. s. k. rattfylleri. [17]  
Betänkande med förslag till organisation av telegrafverket. [27]  
Betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige. [30]  
Principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan. [33]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

### Försäkringsväsen.

- Betänkande med förslag till lag om krigsskadeersättning. [4]  
Betänkande med förslag till lag med vissa bestämmelser om livförsäkring vid krig m. m. [7]  
Betänkande med förslag ang. krigsförsäkring av viss lösegendom. [18]

### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

- Betänkande och förslag ang. reglering av församlingsindelningen i Stockholm och revision av den för huvudstaden gällande lagen om församlingsstyrelse. [1]  
Svensk namnbok 1940. [10]  
Betänkande och förslag angående statsbidrag till byggnader för folkskoleväsendet m. m. [24]

### Försvarsväsen.

- Betänkande ang. omorganisation av arméförvaltningens sjukvårdsstyrelse m. m. [2]

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.