

## VÅRA TRAFIKMÅL.

Föredrag av ombudsmannen *Wilhelm Augustinsson*,  
Stockholms spårvägar.

Med den enorma utveckling, trafiken å våra gator och vägar tagit genom motorismens segertåg på de senaste åren, har det ej kunnat undvikas, att trafikolyckornas antal ökats. Mången har funnit sig siffermässigt kunna påvisa, att olyckornas antal stegrats i starkare tempo än själva trafiken, men detta innebär med all sannolikhet — åtminstone beträffande spårvägs- och bussolyckorna — en överdrift. Det ligger däremot ingalunda överdrift i påståendet, att icke en dag går, utan att tidningarna ha att förtälja om *någon* dylik händelse. De kortfattade notiserna härom sluta i allmänhet med att »utredningen pågår», kanske med ett tillägg, att dess resultat avvaktas eller att det på sakens nuvarande stadium synes som om den eller den föraren vore skuld till det inträffade. Hur det utvecklar sig i fortsättningen får allmänheten oftast sväva i okunnighet om. Endast i de mera flagranta fallen, där stora skador till person eller egendom varit följden av sammanstötningen, kommer ett fortsättningsmeddelande in. För den stora massan av trafikolyckor blir resultatet av den igångsatta utredningen och det åtal, som måhända följer därpå, en intern angelägenhet för de i saken direkt intresserade, d. v. s. för vederbörande förare, för de skadelidande — målsägarna och försäkringsbolagen — samt för rättvisans handhavare.

Under de gångna sommarmånaderna ha i Stockholmspressen diskussionens vågor ånyo gått höga om olyckorna i trafiken. Denna diskussion har helt naturligt mest rört sig om trafikolyckorna såsom sådana och deras orsaker samt åtgärder till minskande av deras frekvens.

Min avsikt med detta föredrag är att med särskild hänsyn tagen till våra egna trafikmedel, spårvagn och buss, redogöra för den formella och sakliga handläggningen här i Stockholm av *trafikmålen*, d. v. s. de processer, som följa på trafikolyckorna. En ursprunglig tanke att behandla dessa frågor om *trafikolyckornas juridiska konsekvenser* i hela dess vidd, d. v. s. ur både straffrättslig och civilrättslig synvinkel, har av tidsskäl ej kunnat fullföljas. Skadeståndsfrågorna hava måst skjutas åt sidan för det *primära i dessa mål, nämligen ansvarsfrågan, som får sin lösning i de av allmänna åklagaren anhängiggjorda åtalen*.

Den officiella *statistiken*, grundad på uppgifter från polismyndigheterna, uppger antalet trafikolyckor i Stockholm för åren 1924—1929 till:

1924	1,682
1925	1,978
1926	1,999
1927	2,107
1928	2,698
1929	3,099 <sup>1</sup>

Siffrorna utvisa således en jämn stegring.

I vilken omfattning ingå nu spårvagns- och busskollisioner i dessa siffror? För att taga det senaste år, som är statistiskt fullkomligt klart, nämligen 1929, är, i förhållande till antalet kolliderande fordon, en *spårvagn* med i 7,85 % av olyckorna, en *buss* i blott 2,83 %. Motsvarande siffror för år 1928 äro 8,83 % för spårvagnarna och 2,40 % för bussarna.<sup>2</sup> För spårvagnarnas vidkommande innebär detta en minskning i olycksfallsfrekvensen, ett förhållande, som konstaterats jämväl på andra håll. Jag hänvisar härvidlag blott till de siffror, dir. Idström framlade i sitt föredrag om lokaltrafiken i Helsingfors. För det gångna halvåret av 1930 är tendensen ensartad. Räkna man endast de åtal, som följa på olyckorna, skulle jag tro, att av 100 åtalade förare endast sammanlagt högst 10 äro förare av spårvagn eller buss, och av dessa bli ju ej alla fällda.

Siffrorna synas visa, att våra spårvagnar och bussar ingalunda äro de exceptionellt *farliga* trafik hinder, som så ofta påstås. Tvärtom åstadkomma dessa båda trafikslag med deras regelbundna router enligt mitt förmenande en viss stadga i trafiken, ett förhållande, som på många platser i vår huvudstad är till stor nytta för den övriga trafiken. Speciellt spårvagnarna med deras å gatan synliga skenor utgöra mången gång en naturlig fördelare av trafiken, och det finns platser, t. ex. Stureplan, där man tryggt kan påstå, att de med regelbundna mellanrum inkommande och avgående spårvagnstågen rent av tjänstgöra som trafikkonstapel. De avbryta, till fromma för åtminstone gångtrafikanterna, den annars ständiga floden av den skenfria trafiken, och i skydd av spårvagnen kan även denna framföras utan att behöva riskera möten från sidan.

Jag har även undersökt spårvägs- och bussolyckorna var för sig (se tabell å nästa sida). Det visar sig, att lastbilarna komma som god etta ifråga om de övriga trafikmedlens andel i dessa olyckor. Anmärkningsvärd är en påtaglig nedgång i droskbilarnas procentsats, nämligen från 15.75 % (spårvagn) och 20 % (omnibuss) år 1927 till 10.55 % resp. 9.65 % år 1929.

Till dessa statistiska uppgifter skulle jag vilja föga den anmärk-

<sup>1</sup> Först f. o. m. år 1927 föreligger detaljerad statistik med fördelning av trafikolyckorna på de olika trafikslagen m. m.

<sup>2</sup> På sidan 167 har införts den tabell som ligger till grund för dessa uppgifter.

**Antalet fordon av olika slag, invecklade i trafikolyckor i Stockholm.**

År	Spår- vagnar		Omni- bussar		Drosk- auto- mobiler		Priv. per- sonauto- mobiler		Lastauto- mobiler		Motorecyklar		Cyklar		Häst- fordon		Övriga fordon		Total Summa
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal
1927	277	7,90	72	2,05	754	21,49	796	22,69	830	23,66	277	7,90	410	11,69	55	1,57	37	1,06	3 508
1928	397	8,83	108	2,40	821	18,27	1 190	26,48	1 048	23,32	353	7,86	483	10,75	61	1,86	33	0,73	4 494
1929	405	7,85	146	2,83	858	16,64	1 387	26,91	1 273	24,89	433	8,40	572	11,09	53	1,03	29	0,66	5 156

**Spårvagnskollisioner i Stockholm.**

Antal kollisioner mellan spårvagn och nedanstående fordon eller föremål.

År	Spår- vagnar		Omni- bussar		Drosk- auto- mobiler		Priv. per- sonauto- mobiler		Lastauto- mobiler		Motor- cyklar		Cyklar		Häst- fordon		Andra fordon		Annat föremål		Fot- gängare		Total Summa
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal
1927	4	1,47	6	2,20	43	15,75	67	24,54	101	37,00	10	3,66	5	1,83	5	1,83	—	—	—	—	32	11,72	273
1928	3	0,77	3	0,77	48	12,17	115	29,19	134	34,01	14	3,55	16	4,06	10	2,54	3	0,77	2	0,51	46	11,66	394
1929	7	1,76	7	1,76	42	10,55	109	27,39	144	36,18	13	3,27	10	2,51	4	1,01	1	0,25	3	0,75	58	14,57	398

**Omnibusskollisioner i Stockholm.**

Antal kollisioner mellan omnibuss och nedanstående fordon eller föremål.

År	Spår- vagnar		Omni- bussar		Drosk- auto- mobiler		Priv. per- sonauto- mobiler		Lastauto- mobiler		Motor- cyklar		Cyklar		Häst- fordon		Andra fordon		Annat föremål		Fot- gängare		Total Summa
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal
1927	6	8,57	2	2,86	14	20,00	17	24,28	13	18,57	4	5,71	3	4,29	2	2,86	2	2,86	3	4,29	4	5,71	70
1928	3	2,88	4	3,85	20	19,23	25	24,04	14	13,46	7	6,73	6	5,76	2	1,93	2	1,93	7	6,73	14	13,46	104
1929	7	4,82	1	0,69	14	9,65	41	28,28	35	24,14	10	6,90	14	9,66	2	1,87	1	0,69	8	5,52	12	8,28	145

ningen, att man, då långt ifrån alla olyckor komma till polisens kännedom, nog får gå till försäkringsbolagens statistik för att erhålla tillnärmelsevis riktiga siffror. Och ej heller där kunna dessa bli absoluta, ty i ett säkerligen mycket stort antal fall göra förarna upp sins emellan utan både polis, som ju ej kan vara allestädes närvarande, och försäkringsbolag, som åtminstone inom ramen av de årliga premiefavörerna skyddat sig för skadeanmälningar i bagatellfall. Vad beträffar spårvagnar och omnibussar och för övrigt alla de fordon, som användas i den s. k. yrkesmässiga trafiken, kan man dock lugnt gå ut från att marginalen för de olyckor, som ej bli officiellt noterade är synnerligen liten och att alltså de »officiella» siffror, jag här anfört, äro tillnärmelsevis riktiga.

Ökningen av antalet trafikolyckor har gjort *specialisering* nödvändig även på *trafikjuridikens* område. Denna specialisering har först givit sig tillkänna i de praktiserande juristernas led. De stora trafikföretagen ha skaffat sig egna jurister, ofta med mer eller mindre fast anställning, och ett stort antal advokater ägna sig numera uteslutande åt trafikmål och de därmed sammanhängande skadeståndsärendena. Fördelen härav är påtaglig. Vad som för en driven trafikjurist blivit till ett axiom kan lätt för en i dessa stycken mindre tränad advokat synas värt diskussion, som, därest den ej avvärjes av domaren i dennes processledande verksamhet, ej blott förlänger processen, utan dessutom i avsevärd grad fördyrar denna, speciellt då vederbörande anse sig böra ställa sakkunnigutlåtanden till domstolens förfogande. Jag har varit i tillfälle genomgå underrättsprotokoll samt inlagor och utredningar ända upp till högsta rätt, som innehålla massor av dylikt material utan något som helst värde för ett rätt bedömande av skuldfrågan. Vad härför betalats i arvoden, vittnesinställelser m. m., var häpnadsväckande ej blott i förhållande till de värden, som stodo på spel, utan även överhuvudtaget.

Ju talrikare trafikmålen blivit, dess starkare har kravet på specialisering även för *domstolarnas* vidkommande gjort sig gällande. Ett uttryck härför är den nya *trafikdomstolen i Stockholm*, där Rådhusrättens 8. avdelning fr. o. m. april månad år 1930 inrättats till dylik. Härigenom har i första hand möjliggjorts, att enhetlighet vunnits i målens behandling och i lagens tillämpning. Den rättsliga proceduren har därjämte speciellt för advokatkåren i högsta grad förenklats. Den har dessutom de facto förkortats. Man kan redan nu, fem månader efter detta arrangemangs inrättande, bestämt påstå, att avdelningen uppfyllt de flesta av de ingalunda små förväntningar, som ställdes på denna för åstadkommande av en snabb, enhetlig och praktisk rättskipning. Handläggningen sker här efter sällsynt rationella och systematiska metoder och med nödig hänsyn till vad som erfordras för att lagens bokstav ej skall stå hindrande i vägen för en praktisk syn på dessa praktiska ting. Värt att notera är särskilt, att vittnes-

bevisningen alltmer ställes i efterhand och att domstolen i görligaste mån söker nå avgörandet på andra grunder.

Det önskemålet har också uttalats, att specialiseringen skulle utsträckas även till högre rätt, t. ex. därigenom, att varje trafikmål jämväl i *hovrätten* avgjordes å *en* division. Denna åtgärd vore konsekvent. Ur arbetsfördelningssynpunkt är reformen näppeligen erforderlig. Jag håller nämligen före, att man genom att fortsätta på den inslagna vägen med underrätternas specialisering snart nog kommer därhän, att antalet överklagade trafikmål betydligt nedgår. Redan i lägsta instans, med specialtränade personer på ömse sidor om domarskranket, böra rättsförhandlingarna i allt större antal fall leda till ett resultat, som av parterna kan godkännas som objektivt riktigt. Där så av en eller annan anledning icke ansetts hava skett, är det dock givetvis av värde att kunna få målet omprövat av ännu en *specialdomstol*.

Enligt avtal med såväl spårvägs- som busspersonalen har Aktiebolaget Stockholms Spårvägar tillförsäkrat de anställda fri rättegång för under tjänsteutövning inträffade händelser. Då spårvägsbolaget är solidariskt med personalen ersättningsskyldigt i fråga om skador i driften, är detta liktydigt med att, när en spårvägs- eller bussförare blir åtalad för en händelse, som medfört skada å annans liv eller egendom, det ligger i spårvägsbolagets intresse att direkt omhändertaga förarens sak och ej avvakta krav, som ev. grunda sig å åklagaremålet utgång. Då utgången i ansvarsfrågan i de allra flesta fallen är det avgörande jämväl för bestämmande av skadevållandet, får spårvägsbolaget genom att med egen jurist följa åklagaremålet, tillfälle att redan från början göra alla de invändningar och lämna alla de utredningar, som kunna erfordras för ett allsidigt bedömande av ansvars- och därigenom jämväl av skadeståndsfrågan.

En följd härav är, att här i Stockholm varje spårvägs- och bussförare är skyldig ej blott att i vanlig ordning till trafikledningen rapportera händelser i tjänsten, utan även att till spårvägsbolagets ombudsman anmäla honom delgiven stämning i fall av åtal för dylika händelser. Redan omedelbart efter en kollisionsolycka eller annat, som kan beräknas medföra åtal, sätter sig föraren dessutom ofta i kontakt med sitt blivande rättegångsbiträde. Det otvungna samtalet om händelsen omedelbart efter det den inträffat har ofta medfört, att någon liten detalj av vikt bevarats, som eljest blivit avglömd.

Vad bör nu iakttagas för att erhålla bästa möjliga utgång i varje enskilt fall?

Det ligger ej direkt inom detta föredrags ram att söka uppställa några regler för trafiksäkerheten eller för vederbörande förarens handlingssätt, när olyckan står för dörren och kollisionen är oundviklig. Detta tillkommer närmast den direkta trafikledningen. Ombuds-

mannens uppgift kan sägas börja, när olyckan väl en gång är en sorglig verklighet.

Av största vikt för såväl föraren som hans företag är att *utredningsarbetet* redan från början bedrivs rationellt. Det är stora skyldigheter personalen härutinnan har att fylla. Att särskilt påpeka värdet av att ej förlora besinningen utan iakttaga ett lugnt och sansat uppträdande torde vara överflödigt. Likaledes ligger det i öppen dag att åtgärder för tillkallande av hjälp, där möjligheterna på platsen ej räcka, är en av de första åtgärder, som skola vidtagas. För undvikande av att trafikstörningar onödigt förlängas, gäller det dessutom att snarast möjligt få vägen eller gatan åter i normalt trafikillstånd. Men dessa skyldigheter mot det allmänna få dock ej stå hindrande i vägen för de kolliderande parternas intresse att varje detalj, som kan vara av betydelse för den blivande utredningen, blir redan vid olyckstillfället tillvaratagen. Vid det övervägande antalet kollisionsolyckor tager tyvärr förarens fullt förståeliga önskan att snarast komma från platsen övertaget. Det är emellertid av yttersta vikt att *fordonens läge, inbördes och på körbanan*, blir så exakt som möjligt konstaterat omedelbart efter det de bragts att stanna. Värdefulla slutledningar kunna på grundval därav göras om hur de framförts de relevanta ögonblicken före kollisionen. Varje förare bör därför om möjligt undvika att flytta fordonen framåt, bakåt eller åt sidorna, förrän deras läge blivit klart konstaterat. Denna elementära regel iakttages ytterst sällan. En annan lika viktig regel, som också oftast ej följes, är att å vägbanan konstatera de spår, som fordonen lämnat efter sig. *Bromsspår* visa ej blott bromssträckans längd utan även fordonets riktning ögonblicken före katastrofen. Vad spåravnar beträffar är *sandningsresultatet* givetvis av värde att i rättgången kunna påvisa, även om ett negativt resultat av en undersökning därav ej behöver leda till att föraren måste anses hava underlåtit använda sandningsapparaten. Av största betydelse för utredningen är också att redan från början, d. v. s. på platsen göra noggranna iakttagelser om de *skador*, som uppstått å fordonen. Mången gång utgör skadans art och dess placering på fordonet ett värdefullt bevis, då det gäller att genom materiella konstateranden erhålla en objektivt riktig utgångspunkt för ansvarsfrågans avgörande. Då den svenska rätten emellertid fortfarande lägger huvudvikten vid *vittnesbevisningen*, kan det måhända sägas, att anteckning om åsyna vittnen är den primära åtgärden, det i eget intresse åligger den kolliderande att vidtaga. Härvidlag är det bättre att anteckna för många än för få och att ej överlämna detta åt den ej alltid omedelbart till hands stående polisen. Hur övertygad en förare än är om sin oskuld och hur uppenbart detta än synes vara, får han under inga villkor underlåta att tillse att vittnen härå bliva vederbörligen upptagna. Mången förare, som ej insett vikten av att ej anse »saken solklar», har därefter råkat ut för subjek-

tivt färgade vittnesmål från motpartens sida. Det finnes tusen och en små detaljer, som föra det i egna ögon mest samvetsgranna vittne från objektivitetens väg. Jag vill härmed ej hava sagt, att ett vittne ej har rätt att framkomma med sin subjektiva uppfattning av vad som hänt. Den *kan* vara materiellt riktig, men är tyvärr alltför ofta påverkad av hänsyn till antingen någondera parten eller sympatier för det ena eller andra trafikslaget. Det är speciellt av denna anledning, man bör sträva efter att i våra trafikmål få fram ovederläggliga materiella bevis på, vad som verkligen har hänt, och i detta avseende kan personalen själv bidra till goda resultat genom att på lämpligt sätt sinsemellan fördela arbetet på olycksplatsen för anskaffande av bevismaterial.

Den förberedande *officiella utredningen* handhaves av polismyndigheterna. Å varje polisdistrikt äro en eller flera konstaplar avdelade till den s. k. utredningstjänsten. Dessa handhava utredningen av alla kollisioner, där skada till döds ej förekommer, vilka fall av distriktpolisens överlämnas till polisens kriminalavdelning.

Den arbetsböda, Stockholmspolisens utredningsmän ha, måste i förhållande till deras antal betecknas som enorm. Dygnet om måste de vara beredda att taga hand om de inströmmande fallen, av vilka långt ifrån de flesta kunna tagas schablonmässigt. I varje det allra mest bagatellartade fall måste de göra besök på olycksplatsen och höra parterna, vilket dock oftast sker på polistationen. Vittnen skola eftersökas, vilkas adresser och namn kanske blivit ofullständigt eller felaktigt antecknade. Dessutom ha de att hos målsägarna och försäkringsbolagen efterhöra, om ersättning yrkas för de uppkomna skadorna. Tyvärr omhänderhaves detta arbete ej på varje distrikt av ständiga utredningsmän, utan täta ombyten få ske till men för resultatet. Detta gör att polisens utredning härigenom självfallet mången gång blir ganska otillförlitlig såsom utgångspunkt i den blivande rättegången. Utredningsmaterialet sammanställles till den s. k. polisrapporten, som därefter överlämnas till poliskammaren.

*Poliskammaren* beslutar om och mot vem eller vilka åtal skall anställas. Beslutet går ut på remiss av ärendet till polisdomstolen eller ock till rådhusrätten, till den förra, då ersättningsanspråk ej framställts, i övriga fall till den senare.

*Polisdomstolen* är en enmansdomstol, som sorterar under Överståthållarämbetet och dömer i dess namn. Åklagare tages vanligen från poliskommissarietjänsten. Domstolen sammanträder varje helgfri dag. Sedan några månader har till underlättande av polisdomarens av trafikmålen oerhördt ökade arbetsböda tillsatts jämväl en vice polisdomare, tjänstgörande 2 av veckans sessionsdagar. Mellan åklagarna har i samband härmed sådan arbetsfördelning skett, att varje poliskommissarie i görligaste mån får på sin lott de trafikmål, som beröra hans eget distrikt. Denna åtgärd är enbart att hälsa med glädje, då veder-

börandes ingående lokalkännedom givetvis i hög grad underlättar förhandlingarna.

*Rådhusrättens 8. avdelning* arbetar på 4 rotlar med en ordförande och 2 bisittare, samtliga juridiskt utbildade. Varje rotel har en sessionsdag i veckan. Som åklagare tjänstgör en polisassessor, således i motsats till vid polisdомstolen en juridiskt utbildad person. Enligt nu gällande arbetsordning överlämnas till handläggning vid avdelningen varje mål som rör händelser i trafiken. Målen fördelas å de olika rotlarna i den ordning de inkomma. Härefter bestämmes dagen för första handläggningen, och stämning utfärdas på begäran av den åklagare, vars sessionsdag då infaller.

Det är givetvis av allra största betydelse för rättskipningen, att tiden mellan själva händelsen och *rättegången* därom blir kortast möjlig. Även härutinnan har en förbättring kunnat konstateras i Stockholm. Då emellertid flertalet av de förare, som råkat ut för en trafikolycka, slår sig till ro, tills stämningen föreligger, vill jag här framföra det önskemål, att stämningstiden, d. v. s. tiden mellan stämningens delgivning och första rättegångstillfället, ej göres för knapp. Det måste nämligen alltid vara till fromma för rättsförhandlingarna, om den tilltalade och hans advokat, därest dylik anlitas, redan före rättegången inhämtat detaljkännedom om den officiella utredningen, vilket ej alltid låter sig göra på den tid av kanske blott en dag, som efter delgivningen står till buds.<sup>1</sup> Som ett led i handhavandet av våra spårvägs- och bussmål ingår därför, att oavsett delgivningsdagen söka snarast efter poliskammarens beslut i åtalsfrågan genomgå i ärendet föreliggande polisrapport.

*Försvarsadvokatens* oeftergivliga plikt mot klient och domstol borde således vara att redan före rättegången ha genomgått denna rapport, och genom studium av detta officiella dokument komma i samma utgångsläge som domare och åklagare. Han får dessutom därigenom tillfälle att i erforderlig mån och på tidigast möjliga stadium låta komplettera utredningen i vad den brister, och bör redan före rättegångsförhandlingarna ha kunnat komma fram till en plausibel förklaring på varför händelsen överhuvudtaget inträffat. I motsats till polisen, som måhända sin plikt likmätigt, men enligt mångas åsikt alltför mycket, söker den eller de *skyldiga*, har jag tagit för vana att utgå ifrån följande mera mänskliga frågeställning: »Hur kommer det sig, att förarna, om vilka jag förutsätter att de sökt göra sitt bästa, ändock råkat ut för kollisionen?» I flertalet mål är det endast någon liten detalj, som innehåller lösningen på detta spörsmål. Ett osvikligt

<sup>1</sup> *Anm.*: Såsom ett steg i rätt riktning måste antecknas en sedan hösten 1930 å 8. avdelningen och polisdомstolen vidtagen åtgärd, att polisrapporterna vid rättegångstimmas början finnas i avskrift tillgängliga för parterna. En önskan om polisrapportens delgivning samtidigt med stämningen går måhända ej att med gällande lagstiftning realisera.

medel är att för sig själv agera försvarsadvokat först för den ena och sedan för den andra föraren. Varje sak kan ju ses från två sidor och så bör alltid ske, om man vill uppnå det objektivt riktiga avgörandet i skuldfrågan. Visar det sig att detta går ut på ett »skyldig» för den egna klienten, bör man också handla därefter och ej genom resultatlösa bestridanden eller försök till bortförklarande förlänga en process, om vars fällande utgång man blivit övertygad. Att i detta avseende jämväl övertyga klienten är en av de svåraste uppgifter, den praktiserande juristen ställes inför. Från de grupper av förare, vilkas trafikolyckor jag handhar, har jag dock numera den erfarenheten, att det ej längre betraktas som en plikt att alltid neka. Det fria och öppna erkännandet av ett begånget fel är ej längre sällsynt. Detta borde vara en skyldighet lika klar som rätten att försvara sig, då det gäller en rättvis sak.

Hur skall nu detta försvar läggas och vad är det som avgör *skuldfrågan* i våra dagars spårvägs- och bussmål?

Skuld föreligger om föraren genom positivt felaktiga manövrer, genom underlåtenhet att i tid vidtaga nödiga åtgärder eller genom annan ouppmärksamhet, ovarsamhet eller vårdslöshet försatt sig och andra i en situation, som leder eller kan leda till kollision. Detta gäller allmänt för varje slag av trafikmedel.

För att undvika kollisionsoolyckor bör föraren alltid ha sitt fordon så i sin hand, att han med användande av förefintliga broms- och andra mekaniska anordningar kan i tid bringa det att stanna utan att någon olycka sker. Han bör alltid framföra det så, att han behärskar den väg han skall färdas inom gränserna för fordonets bromsförmåga vid innehavd hastighet. Detta område skall betraktas som *farezonen* och varje föremål däri som ett hinder. Denna regel gäller utan prutmán i förhållande till icke i rörelse befintliga hinder. I fråga om de föremål i förarens väg, vilka liksom hans eget fordon äro i rörelse, har han rätt att räkna med, att därest vägen är fri, rörelsen ej plötsligt upphör eller avstannar eller riktningen förändras. Sker detta utan synbar anledning eller tecken, och åtgärder då omedelbart vidtagas, är han ej saker till vad som därefter sker.

Det gäller därför att i processen först och främst få fram, när och var förarna först kunde och borde ha iakttagit varandras fordon och att i anslutning därtill söka bedöma, *när situationen blev kritisk och fordonens inbördes läge i detta ögonblick*. Men lika viktigt är att utforska, *hur situationen övergick i fara för sammanstötning*. Säsom tidigare framhållits föreligger skuld jämväl för den, som *skapar* en situation av fara. Detta är särskilt värt att påpeka i avseende å det stora antal fall, då en förare »kastar fram» sitt fordon framför ett annat och därunder plötsligt nödgas stanna eller sakta in på ett avstånd från detta, som ej är tillräckligt för att få kollisionen avvärjd. Härvid kan mången gång den situation inträffa, att ett fordon blir

»påkört bakifrån under stillastående», en fras, som fortfarande för mången är liktydig med att detta fordons förare utan vidare är skuldfrfri. Jag torde näppeligen behöva påpeka vikten för det påkörande fordonets förare att få nöjaktig utredning om hur detta läge kom att inträda. Speciellt i spårvägsfall är det synnerligen vanligt, att det rör sig om en situation av detta slag, uppkommen därigenom, att en bil helt plötsligt föres in å spåret omedelbart framför spårvagnen eller korsar spåret utan att dess förare förvärvat sig om möjligheten att också lyckas komma över.

Härefter har man att söka svar å följande fråga:

»Vilka åtgärder vidtogos av förarna, då nödläge inträdde?»

I de flesta kollisionsfall är det på denna frågas besvarande avgörandet beror.

Jag nödgas här behandla spårvägs- och bussmålen var för sig, då de förutsättningar dessa båda trafikmedels förare ha att undgå olyckshändelser, äro vitt skilda. *En spårvagn är bunden vid skenor, en omnibuss rör sig fritt på körbanan.*

Sedan man i ett *spårvägsfall* erhållit svar på nyss uppställda fråga, måste man söka komma till en uppfattning om spårvägstågets *hastighet*, då faran inträdde. Att exakt precisera denna i kilometer per timme torde utan hastighetsmätare vara otänkbart. Förarens och vittnenas utsagor härom torde kunna differera på flera 100 %. Numera har man övergått till att fastställa farten i förhållande till vad som å olycksplatsen är normalt. Härom ha vittnena lättare att yttra sig. Passagerarna i olyckståget kunna t. ex. intyga, om de funnit något anmärkningsvärt i tågets hastighet, om den var abnormt låg eller verkade osedvanligt hög. Då iakttagaren på gatan oftast får sin uppmärksamhet riktad på tåget genom några häftiga signaler eller bromsgnisset, är hans hastighetsbedömning mindre tillförlitlig. Han bedömer gärna hastigheten för högt i spänningen för vad som skall inträffa. Vad normalhastigheten sedan är på olycksplatsen kan konstateras på flerfaldiga sätt, och jag vågar påstå, att spårvägstrafiken i detta avseende — tack vare nödvändigheten att i korsningspunkterna komma i rätt ordning — i Stockholm så automatiserats, att skillnaden mellan två tågs hastighet å en och samma sträcka vid samma tider på dygnet är minimal.

Jämsides med hastighetsfrågan skall *bromsresultatet* ventileras. Det är mycket sällan man i ett spårvägsfall har annat än förarens egna uppgifter att lita till i fråga om själva bromsåtgärderna, d. v. s. hur magnet- och handbroms samt sandapparaten använts i de kritiska ögonblicken. Hans egna uttalanden härom grunda sig dessutom oftast ej på ett verkligt minne av hur detta skett, utan han beskriver, vad han rent automatiskt ansett sig hava gjort. Vittnesutsagorna om bromsningen hänföra sig praktiskt taget alltid till *vagnen*, vars mer eller mindre häftigt avsaktande rörelse förnummits. Avståndet mellan spår-

vagn och det förefintliga hindret i dess väg blir bedömt i förhållande till detta iakttagelseögonblick, som ligger senare i tiden än själva broms-impulsen. Den väg, vagnen tillryggalagt, innan bromsverkan inträder, kan emellertid ej mätas genom vittnesutsagor. Genom ingående bromsprov har man emellertid ansett sig kunna konstatera, att det normalt tager  $1\frac{1}{2}$  sekund, innan bromsätgärden resulterar i bromsverkan å vagnen. De normalbromstabeller, som uppgjorts efter angivna bromsprov, läggas i rättegången såsom notoriska till grund för bedömande av det bromsresultat, föraren uppnår. Understiger den bromssträcka, på vilken olyckan inträffat, det enligt tabellen normala vid den hastighet, med vilken spårvagnen framförts eller överensstämmer den härmed, presumeras föraren hava gjort vad på honom ankommit. Överstiger den vad som anses normalt står frågan om förarens skuld öppen. Vid bedömande av bromsresultatet måste nämligen i varje särskilt fall hänsyn tagas till de speciella omständigheter, t. ex. slirning, vilka kunnat inverka på, att bromsresultatet blivit till synes dåligt.

Spårvagnens avstånd i det ögonblick, då faran för sammanstötning uppstod, till den blivande kollisionspunkten och till den plats, där tåget slutligen stannade, spelar således en avgörande roll i rättegången. Härav kan man lätteligen finna av vilken vikt det är att redan från början inrikta sig på att få åtminstone *en fast* punkt vederbörligen konstaterad, och härvid är det utan tvivel lättast att fastställa var på vägen eller gatan det kolliderande tåget slutligen stannade. Min erfarenhet är att metoden att rulla upp händelseförloppet i omvänd ordning lämnar det objektivt riktigaste resultatet.

*Slirningsfenomenet*, d. v. s. den omständighet, att hjulen låsa sig och rullandet upphör, fordrar sin särskilda kommentar. Det duger ej för en förare att söka undgå skuld genom att försvara sig enbart med att väglaget var slirigt, utan körningen, speciellt farten, måste anpassas härafter och speciell beredskapsställning intagas. Tvinga emellertid omständigheterna föraren till nödbromsning eller till snabbara bromsätgärder än han normalt haft skyldighet vidtaga, utgör uppkommen slirning icke ett fällande moment i hans körning. Det torde vara känt och erkänt, att, om bromsning sker vid passerandet över en kanske i och för sig obetydlig anhopning på skenan av olja eller annat dylikt ämne, hjulen lätteligen låsa sig. Det kan ej läggas föraren till last, om han i något bromsmoment råkar ut för dylik extra slirighet å spåret.

Det vanligaste missgreppet, som begås i dessa mål, är att man söker *i tid mäta* de relevanta avstånden för att dymedels kunna konstatera skuld på ena eller andra sidan. Då allt passerar på sekunder och delar av sekunder, är det uppenbart, att detta är en omöjlighet för vanlig mänsklig iakttagelseförmåga, och alla tidsuträkningar kunna därför sägas vara fullständigt värdelösa ur juridisk synpunkt.

Andra bruka hänvisa till spårvagnarnas s. k. *företrädesrätt*, och det

synes måhända mången egendomligt att jag ej tidigare ordat härom. Anledningen härtill är helt enkelt den, att detta privilegium är föga användbart som ett led i *försvaret* av spårvagnsförarens sak. Spårvagnsföraren är ingalunda fritagen från skyldigheten att iakttaga normal aktsamhet och kan ej till sitt försvar framhålla, att motparten skolat lämna honom företräde. I en skrivelse till Konungen ifråga om revidering av vägtrafikstadgan har Svenska Spårvägsföreningen karaktäriserat denna rätt på följande sätt:

»Bestämmelsen om spårvagns s. k. företrädesrätt, som finnes intagen i trafikreglementena för resp. spårvägar, har ej tillkommit för att gynna detta kommunikationsmedel på andra trafikslags bekostnad, utan utgör endast ett i den allmänna trafiksäkerhetens intresse infört stadgande, som, väl motiverat även ur andra synpunkter, dock befunnits praktiskt nödvändigt på den grund, att spårvagnstrafiken såsom bunden vid skenor är stel och ej kan manövreras fritt på vägbanan.»

Jag skulle vilja tillägga, att innebörden härav är, att spårvagnsförarna ha rätt räkna med att andra fordon hålla vägen fri för det annalkande tåget, men, när han märker, att så ej kommer att ske, är det hans oavvisliga plikt att handla därefter till förekommande av olyckshändelse.

I samma skrivelse har föreningen förordat införande av begreppet *huvudväg*, å vilken trafiken skulle äga företräde framför trafiken från korsande farleder. Därefter heter det:

»Till huvudväg bör alltid räknas den väg eller gata, där linjetrafiken framgår, antingen denna bedrivs med omnibuss eller spårvagn.»

I den nya vägtrafikstadgan, som träder i kraft den 1 januari 1931, har detta begrepp ej införts. Den linjetrafik, som bedrivs med *omnibussen*, är således fortfarande underkastad de allmänna reglerna om trafiken å våra vägar och gator. Det kan ej anses överensstämma med tidens krav att den regelbundna, av fastslagna tidtabeller reglerade omnibusstrafiken ej skall tillerkännas mot de ålagda skyldigheterna svarande rättigheter. Lyckligtvis synes i det allmänna medvetandet numera hava ingått, att denna trafik i görligaste mån skall hjälpas fram av övriga vägfarande. Jag minns ett yttrande, som i ett mål om kollision mellan buss och bil fälldes av en som vittne av åklagaren inkallad lastbilschaufför. Trots det att bilen enligt den s. k. vänsterregeln hade företrädesrätt, ansåg vittnet att dess förare bort släppa bussen före. På domarens fråga om skälet härtill vore, att bussen kommit före bilen i gatukorsningen, blev svaret: »Nej, bilen var först, men det är ju klart, att man bör släppa fram bussarna, när man kan.» Bussföraren blev på grund av lagens bokstav dömd, men jag tror, att både domstol och åklagare fann vittnets åsikt ganska riktig. Och denna åsikt blir alltmer utbredd.

Vad *bussmålen* beträffar kan jag inskränka mig till att framhålla

några speciella omständigheter, värda beaktande. Den moderna bussen är till hela sin konstruktion sådan, att dess förare ej i allt kan vara underkastad samma körregler, som de lättare motorfordonens. Vad som ur körsynpunkt skiljer den från dessa, är dess högt tilltagna dimensioner, dess stora hjulbas och dess ofta påtagligt långa överhäng. Vid körning på rak bana föreligger intet säreget, men vid ändring av körriktningen, t. ex. vid gathörn, nödvändiggöra de nämnda faktorerna ett körsätt, som ej blott kräver speciell skicklighet hos bussförarna själva, utan även ställer stora krav på i närheten varande andra fordon och deras förare. Flerfaldiga exempel kunna anföras på att kollisionsolyckor inträffat, som helt enkelt berott på bristande kännedom hos de andra fordonens förare om det utrymme, en modern busskoloss kräver för att komma in på den korsande körbanan. Det skulle leda för långt att i detalj här utveckla de synpunkter, som härvid framkommit, men jag står villigt till tjänst med upplysningar till dem som så önska. Ur rättegångssynpunkt vill jag endast nämna, att demonstrationer på olycksplatsen i flera fall måst företagas för att rekonstruera händelseförloppet och att jag som hjälpmedel till rättsförhandlingarna ofta medtager modeller av de kolliderande fordonslagen, tillverkade i samma skala, som de skisser av olycksplatsen, vilka ingå som material i målet. De fall äro ej få, då en bussförare, trots en synnerligen ofördelaktig polisrapport kunnat frikännas på enbart de materiella bevis, som härigenom kunnat presteras.

Beträffande *vänsterregeln*, d. v. s. föreskriften i vägtrafikstadgan, att vid fall av korsande körriktningar ett från vänster kommande fordon har rätt att passera först, skulle jag vilja framhålla en synpunkt, som ännu ej i domstolspraxis vunnit tillräckligt beaktande, nämligen att det från höger kommande fordonets förare ej brutit mot denna regel, därest han lyckas före kollisionen stanna sitt fordon, innan det med någon del passerat över mittlinjen av den korsande vägbanan eller under alla omständigheter så, att det andra fordonet haft utrymme passera framför. En förare måste nämligen ha rätt räkna med, att andra förare åtminstone i korsningspunkter framföra sina fordon på rätt sida av körbanan. d. v. s. på dennas vänstra sida, och att de ej, i händelse av högersväng, taga ut denna så snävt att fordonet ej har eller får vägorsets mittpunkt på höger sida.

Själva *rättsförhandlingarna* bestå i genomgång av polisrapport samt förhör med parterna och eventuellt vittnen, varjämte målsägarna ha att framlägga och styrka sina yrkanden. I sinom tid meddelas utslag. Numera sker detta oftast utan att målet blir uppskjutet, då domstolen funnit, att de flesta trafikmål kunna avgöras utan den, såsom jag förut framhållit, ofta otillförlitliga vittnesproceduren. Detta tillvägagångssätt kräver emellertid rutin och för försvarsadvokatens vidkommande stor påpasslighet beträffande målets detaljer, men fördelarna därav, räknade i tid och pengar, äro påtagliga. En nackdel

är dock, att domstolen lätteligen frestas att för tids vinnande tillgripa metoden med förhandsutslag, grundade enbart på polisrapportens innehåll.

Beträffande själva *utslagen* har jag att från Stockholm notera en viss ändring i rättstillämpningen. Tidigare kan man säga, att en trafikolycka, som kommit inför rätta, ytterst sällan betraktats som en olycka även i juridisk bemärkelse, d. v. s. en händelse varför straff ej kunde utgå. Numera är ett frikännande i bagatellmål, där tredje mans intresse ej står på spel, ej en sällsynthet. Den gamla domarregeln: »Hellre fria än fälla» har åter kommit till användning. Jäm-sides härmed har tendensen i utslagen gått mot en skärpning av det kriminella ansvaret för fall av mera flagrant natur. Och härvid torde rättesnöret ej så mycket vara en önskan att straffa vederbörande som känslan av att den stränga domen kanske länder androm till varnagel.

Till sist anser jag mig böra tillägga, att ett fällande utslag i *spår-vägs-mål* i nio fall av tio går ut på att föraren för sent vidtagit åtgärder till förhindrande av olyckshändelse. De bestämmelser, å vilka utslaget grundar sig, återfinnas i de olika spårvägsreglementena. Gentemot förare av spårvagn kan vägtrafikstadgan icke tillämpas, ehuru detta rent bokstavligt sett, skulle kunna dragas i tvivelsmål. Lagstiftaren har nämligen ansett det fullt uppenbart och det framgår klart av motiven, att vägtrafikstadgan endast avser fordon, som icke löpa å skenor.

I avseende på *bussmåten* torde den vanligaste grunden till den fällande domen vara, att vederbörande brutit mot vägtrafikstadgans föreskrift att förare är skyldig iakttaga all den omsorg och varsamhet, som av omständigheterna påfordrats. Med sin synnerligen generella avfattning borde denna paragraf lämna möjlighet att laga efter läglighet, då det gäller att få en mot rättvisa och billighet svarande uppfattning av en åtalad händelse.

Vid det ständiga sysslandet med trafikmål har jag ej kunnat undgå att komma till en viss uppfattning om roten och upphovet till trafikolyckorna. Den växande trafiken leder ju i och för sig till ökning även därav. Men största skulden till dessa ligger säkerligen hos trafikanterna själva. Jag har funnit, att flertalet olyckor uppkomma genom onödig brådska, slarv med tecken och en önskan att komma före medtrafikanterna. Man litar dessutom — ofta i bokstavlig mening — blint på de här fortfarande obligatoriska ljudsignalerna i trafiken. Skulle jag ur min erfarenhet från hundratals trafikolyckor giva ett råd till dem det vederbör, skulle det bli: »*Skynda lagom, kör mera med ögat än med örat och låt ej trafikavunden taga överhand!*»