

Nr 84.

Av herr **Helgesson m. fl.**, om inrättande av en statens trafiksäkerhetsinspektion.

Den genom avspärrningskrisen framtvingade reduceringen av landets motorfordonstrafik har medfört, att transporter och samfärdsl i betydande omfattning måste ombesörjas av andra trafikmedel. Vad beträffar särskilt personbefordran kan man därvidlag konstatera en ständigt utvidgad och stegrad cykeltrafik. Denna har i olika avseenden ställt den enskilde och samhället inför omfattande och svårlösta problem. Sålunda har den genom utvecklingen nödvändiggjorda anpassningen av den yttre ramen kring trafiken i riktning mot ökat utrymme för cykeltrafiken icke kunnat ske i den takt och i den omfattning, som i och för sig varit önskvärd. Följden härav har bland annat blivit en viss trängsel ute på trafiklederna, vilken visat sig vara förenad med betydande risker såväl för cyklisterna själva som för övriga trafikanter.

Det förhållandet, att motorfordonen till betydande utsträckning försvunnit från gator och vägar, har bland övriga trafikanter alstrat en falsk trygghetskänsla, som tar sig uttryck i en viss allmän oförsiktighet och ouppmärksamhet. Alldeles särskilt torde detta kunna sägas gälla landets cyklister.

Av de nytillkomna cyklisterna äro många helt otränade och trafikovana, medan de, som redan tidigare regelbundet använde cykeln som samfärdsl- och transportmedel och av vilka ett betydande antal äro helt unga och allmänt odisciplinerade, slappnat i vaksamhet och hänsyn i och med att motortrafiken med dess uppenbara faromoment nedgått.

Även hos fotgängarna kan man konstatera en allmän osäkerhet med därav följande oförsiktighet och benägenhet att taga risker, för vilka man tidigare rent automatiskt tog sig i akt.

Det är uppenbart, att nu antydda förhållanden måste, om de tillåtas att ohämrat utveckla sig, leda till en för hela samhället vådlig försämring av den allmänna trafiksäkerheten. En tendens härtill kan redan nu skönjas i en sedan krisens inbrott ständigt stegrad trafikolycksfallsfrekvens.

Överhuvud råder ute på trafiklederna ett osäkerhetstillstånd, som det ur allmän trygghets- och säkerhetssynpunkt måste vara ett angeläget intresse att med alla till buds stående medel motarbeta.

Särskilt påfrestande äro nu rådande förhållanden inom den rörliga gatu- och vägtrafiken för utövarna av yrkesmässig motortrafik. Genom de speciella omständigheter, under vilka dessa genom krisen hänvisas att utöva sin för landet livsväsentliga gärning, äro de redan i och för sig såväl psykiskt

som fysiskt hårt pressade. Den bristande uppmärksamheten och vårdslösheten hos övriga trafikanter utgör ett irritationsmoment, som ytterligare belastar dem och gör deras yrke nervpåfrestande på ett sätt, som utgör ett ytterst allvarligt riskmoment ur allmän trafiksäkerhetssynpunkt.

Ännu mycket större komma påfrestningarna att bli i den mån krisstrycket lättar och motortrafiken åter kommer i gång i normal omfattning. Övergången från drift med ersättningsbränslen till drift med bensin medför sålunda självfallet vissa anpassningssvårigheter och särskilda risker. Den för närvarande praktiskt taget helt avregistrerade privata bensindrivna motorfordonsparken kommer att succesivt och säkerligen i rätt snabb takt att tagas i bruk. Förarna av denna sistnämnda ha under krisen icke haft tillfälle att praktiskt pröva sin körförmåga samtidigt som de efter den långa perioden av nödtvunget stillastående komma att vara ivriga att utnyttja sina körkort ochagnar.

Framförallt saknas vana vid den samkörning med en sedan krisens inbrott starkt utökad cykeltrafik, som kommer att för lång tid framåt bli aktuell. Denna cykeltrafik i sin tur är icke van att möta annat än enstaka motorfordon ute på trafiklederna. Trafikriskerna bli med andra ord enormt ökade och detta så mycket mer som gator och vägar endast i mycket begränsad omfattning hunnit anpassas efter de ändrade trafikförutsättningarna.

Lämnas utvecklingen inom gatu- och vägtrafiken, som redan nu visar hotande tendenser att växa samhället över huvudet, att ostört utveckla sig, komma, det är vår fasta övertygelse, övergångstidens trafikförhållanden att utmynna i fullständig kaos med enormt stegrat antal trafikolyckor med därav följande återverkningar på samhällslivets alla områden.

Detta stod också redan på ett tidigt stadium klart för intresserade och initierade. Sålunda anhöllo ombud för Svenska transportarbetarförbundet, Svenska järnvägsmannaförbundet och Svenska kommunalarbetarförbundet i skrivelse den 24 oktober 1941 till Kungl. Maj:t, att åtgärder från statsmakternas sida omedelbart måtte vidtagas för att i möjligaste mån undvika en katastrofal ökning av trafikolyckorna och olyckstillbud.

I skrivelsen underströks att det väsentliga för undvikande av olyckor inom trafiken är, att den trafikerande allmänheten tillägnar sig och utvecklar nödig trafikultur. Upplysning och undervisning är det verksamma medlet härför. Denna upplysnings- och undervisningsverksamhet berör alla medborgare och måste alltså vara en statens angelägenhet. För att erhålla nödig slagkraft och auktoritet bör den därför förankras i ett statligt organ, som har till uppgift att följa trafikens utveckling, leda och kontrollera en kontinuerlig upplysnings- och undervisningsverksamhet och överhuvud vidtaga och planera de åtgärder, vilka kunna ur skilda synpunkter främja trafiksäkerheten. Ett dylikt statsorgan skulle äga nödiga förutsättningar för en fullt effektiv upplysning och undervisning beträffande de problem, vilka sammanhånga med trafiksäkerheten på gator och vägar, och genom sin befogenhet att ingripa där så erfordras åstadkomma större respekt för gäl-

lande trafikföreskrifter samt öppna möjlighet till intim samverkan med myndigheter och sammanslutningar till gagn för trafiksäkerheten.

Utredningar rörande tillskapande av ett sådant statligt trafiksäkerhetsorgan ha sedan länge pågått, och olika förslag ha även framkommit.

Sedan år 1934 finnes inom landet ett efter regeringsinitiativ bildat centralorgan för den del av landets trafiksäkerhetsarbete, som innefattar upplysning och undervisning, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. På grundval av de erfarenheter, vilka denna organisation vunnit under sin verksamhet, hemställde föreningen i skrivelse den 3 december 1942 till Kungl. Maj:t, att en statens trafiksäkerhetsinspektion måtte inrättas från och med den 1 juli 1943.

I motioner vid 1943 års riksdag hemställdes i likalydande motioner inom första och andra kammaren med en längre motivering, till vilken vi tillåta oss hänvisa, att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t föreslå inrättandet från och med den 1 juli 1944 av en statens trafiksäkerhetsinspektion med uppgift att utöva den centrala ledningen och kontrollen över trafiksäkerheten på gator och vägar inom riket i den del, som omfattar upplysning och undervisning.

Under erinran att frågan om inrättandet av en statens trafiksäkerhetsinspektion genom Nationalföreningens för trafiksäkerhetens främjande förenämnda skrivelse av den 8 december 1942 för det dåvarande vore beroende på Kungl. Maj:ts prövning avstyrkte statsutskottet ifrågasvarande motioner, vilka ej heller vunno riksdagens bifall. Enligt skrivelse den 30 juni 1943 har Nationalföreningens framställning, sedan utlåtanden infordrats från statskontoret och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Då, som av det anförda framgår, spörsmålet om inrättande av en statens trafiksäkerhetsinspektion icke blivit föremål för någon realbehandling inom riksdagen, är det oss, med hänsyn till frågans väsentliga betydelse, angeläget att åter bringa den inför riksdagen.

På olika områden av samhällslivet ha under senare år av statsmakterna åtgärder vidtagits, vilka avse att skänka medborgarna förstärkt skydd mot katastrofer av skilda slag. Sålunda ha en permanent luftskyddsinspektion tillkommit, förslag framlagts om skapande av en statlig brandinspektion, yrkesinspektionen, organisationen för skydd mot faror inom arbetet i fabriker och industrier, förstärkts etc. Det måste anses vara naturligt och självfallet, att från det offentligas sida på motsvarande sätt skyddet mot trafikfarorna utbygges och fördjupas. Av trafiken är i det moderna samhället varje medborgare beroende, i trafiken deltaga alla, oberoende av ålder och social ställning, och för riskerna ute på gator och vägar äro alla utsatta.

Det allmänna trafiksäkerhetsläget inom landet inger redan nu allvarliga betänkligheter, och trafikolyckorna med dess följdverkningar utgöra en ur social och ekonomisk synpunkt ytterst allvarlig belastning för samhälle och individ. Övergången från krisförhållandena till normalhushållning kommer att, som i det föregående antytts, medföra en katastrofal försämring, om icke motåtgärder i tid vidtagas.

Behovet av en vidsträckt trafiksäkerhetskampanj gör sig med allt större styrka gällande inom initierade och intresserade kretsar. En kampanj, som når ut till allmänheten — i län, landstingsområden, städer och landsbygdskommuner —, till skolor, industrier, företag och fackföreningar, organisationer och klubbar samt militära förband.

Ett första och oeftergivligt krav för att denna trafiksäkerhetsberedskap skall kunna ernå hållfasthet, enhetlighet och auktoritet är, att ett med statsmakts auktoritet utrustat organ tillskapas, som kan samordna, leda och övervaka alla de åtgärder och strävanden inom landet, som ha till uppgift och syfte att främja trafiksäkerheten på gator och vägar.

Icke minst bland yrkesfolket har det varit anledning att under de gångna åren beklaga, att en myndighet saknats, vilken haft till ämbetsuppgift att övervaka och handlägga alla de frågor, vilka sammanhånga med trafiksäkerheten ute på gator och vägar. Viktiga spörsmål ha därigenom undanskjutits, villrådighet och osäkerhet har uppstått, som icke minst ur allmän ekonomisk synpunkt måste anses oförsvarbar, då man betänker de stora värden, materiella och immateriella, det här rör sig om.

Då i och med skapandet av ett sådant organ, en statens trafiksäkerhetsinspektion, nu utgående anslag till trafiksäkerhetsupplysning och -undervisning skulle upphöra, torde kostnaderna för inspektionen, enligt vad verkställda undersökningar utvisa, icke behöva överstiga vad som för närvarande årligen voterats för motsvarande ändamål. Effektiviteten och slagkraften skulle däremot högst avsevärt förstärkas.

Med återopande av vad som sålunda anförts, få undertecknade därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om en förutsättningslös utredning om inrättande av en statens trafiksäkerhetsinspektion med uppgift att utöva den centrala ledningen och kontrollen över trafiksäkerheten på gator och vägar inom riket samt att förslag härom framläggas i så god tid, att det kan bli föremål för handläggning av 1945 års riksdag.

Stockholm den 20 januari 1944.

Ragnar Helgesson.

Axel Löfgren.

Rob. Berg.