

**Nr 167.**

Av herr **Håstad m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till undersökningar rörande trafikolyckor m. m.*

Under punkten Undersökningar rörande vägtrafikolyckor m. m. har Kungl. Maj:t på sjätte huvudtiteln begärt ett anslag å 70 000 kronor att avräknas mot bilskattemedel. Därmed har departementschefen tagit ställning till 1945 års trafiksäkerhetsutrednings förslag i den del detta avsåg inrättandet av ett särskilt, självständigt statligt organ för ledningen av trafiksäkerhetsarbetet. Regeringens proposition innebär en avsevärd nedskärning och förenkling av detta administrativa organ. Den innebär i korthet att ett trafiksäkerhetsråd skall inrättas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, »sammanfatt av sakkunniga inom de olika huvudgrupper av ämnesområden, vilka beröras av trafiksäkerhetsarbetet». Om rådets verksamhet anser departementschefen, att detta »skulle till en början inriktas på att fullfölja trafiksäkerhetskommitténs förslag om reformering av trafiksäkerhetsstatistiken samt att fortsätta arbetet med orsaksundersökningarna och i samband därmed utarbeta förslag till sådana trafiksäkerhetsåtgärder, vilka anses kunna genomföras utan vidare eller utan särskild utredning inom annan instans, eller beträffande frågor, som kräva vetenskaplig forskning, söka bringa dessa under behandling av lämpliga och för saken intresserade forskare.» Rådet skall vara underordnat väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i det att alla dess förslag eller utredningar skola ingivas till styrelsen; endast vid meningskiljaktighet mellan styrelsen och rådet skall frågan hänskjutas till Kungl. Maj:t. Rådet skall till sitt förfogande ha en sekreterare, en amanuens och två kontorsbiträden. Vidare bygger regeringsförslaget på förutsättningen att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande även i fortsättningen skall vara ett organ företrädesvis för de olika organisationerna inom trafikväsendet och till huvuduppgift ha att sköta det nödiga propagandarbetet.

Vid bedömandet av de anordningar, som Kungl. Maj:t på ovan angivet sätt föreslagit, bör hänsyn givetvis tas till att departementschefen själv vill beteckna dessa enbart såsom ett provisorium, lämpligt att börja ett målmedvetnare statligt arbete för trafikolyckornas bekämpande med. Men även om en successiv utbyggnad av trafiksäkerhetsarbetet kan ske — förvisso kommer den snart att visa sig tvingande nödvändig — synas de föreslagna anordningarna alltför tvekande och trevande. Vad som föreslås är i stort sett blott en fortsättning av utredningsarbetet, om än i andra och fastare former. Men trafiksäkerheten har dock under ett tiotal år befunnit sig under utredning, som hämmat igångsättande av praktiska åtgärder, och även om

— såsom 1945 års trafiksäkerhetskommitté visat — många problem finnas, som skyndsammast böra bli föremål för närmare undersökning eller forskning, har allmänheten nu säkerligen väntat att myndigheterna äntligen skola gå från ord till handling på de områden, där så redan kan ske.

Ty om någonsin kan man när det gäller trafiksäkerheten tala om fara i dröjsmål. Oerhörda värden gå genom trafikolyckorna förlorade. Trafiksäkerhetsutredningen beräknade att olyckorna årligen belasta samhället med ca 150 miljoner kronor. Veterligen har ingen bestritt riktigheten av denna approximativa beräkning av de årliga förlusterna. Och ändock kunna de rent mänskliga lidandena för olyckornas offer och dessas anhöriga inte mätas. Trafikolyckornas humanitära debetsida är dock lika väsentlig och allvarlig som dess materiella. Givetvis låter det sig inte tänka att i framtiden uppnå ett sådant tillstånd, då trafikolyckor skulle kunna undgås, men programmet måste vara att genom en serie av åtgärder, omspannande alla de faktorer som härvid äro av betydelse — vägen, fordonet och människan — steg för steg nedbringa olyckornas antal. Knappast på något annat område står så mycket att vinna med små medel som i fråga om trafiksäkerheten. Det har sagts från försäkringshåll, att skadeståndet till en person i tjugooårsåldern, som genom annans vållande i trafiken erhållit sådan skada att ettdera benet måste amputeras, uppgår till minst 120 000 kronor att betalas av trafikförsäkringsmedel. Denna oerhörda utgift på grund av en enda personskada ger den nu begärda blygsamma anslagsposten om 70 000 kronor dess rätta proportioner. Och den inskräper, att myndigheterna inte kunna få försumma en enda dag att göra vad på dem rimligen ankommer för att ge effektivitet åt de samfällda ansträngningarna att begränsa trafikolyckornas antal och göra detta utan tvehåget dröjsmål. I stället för att av tvivel på den administrativa lämpligaste organisationen göra för litet måste parollen tvärtom vara att på detta område kan det aldrig göras för mycket.

Med dessa allmänna utgångspunkter vilja vi här föreslå vissa ändringar i den organisation, som Kungl. Maj:t föreslagit. Även om olika meningar kunna hysas om det ändamålsenliga i att förlägga det statliga organet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ha vi dock i frågans nuvarande läge inte trots det möjligt att ernå någon annan lösning och därför lagt Kungl. Maj:ts förslag till grund för våra ändringyrkanden.

1) om man kan tala om en »kungstanke» i trafiksäkerhetsutredningens stora betänkande, så var det att en effektiv bekämpning av trafikolyckorna inte kan bli möjlig förrän ledningen härför eller tillsynen häröver erhåller en gentemot myndigheter och organisationer fristående ställning. Å andra sidan framstod det för kommittén lika oundgängligt att alla hithörande myndigheter och sammanslutningar — genom N. T. F. på det sätt som tänktes vid dess skapande — vinnas för spontan medverkan och samverkan. Om man nu, av organisatoriska, finansiella eller andra skäl, likväl till en början vill göra ett försök med att anknyta det statliga organet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, synes det oss ur alla synpunkter rationellt att ge detta en så fristående ställning som möjligt. Redan för förtroendet till rådets ob-

ektivitet och självständighet är detta av vikt. Men det är av betydelse också för den ställning, som rådets medlemmar och personal känna sig intaga; ju oavhängigare denna ställning är, desto starkare måste de känna sitt ansvar inför uppgiften och desto mer måste de stimuleras till insatser och initiativ. Därtill kommer, att endast en del av rådets uppgifter är av natur att falla inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kompetens. Många frågor som beröra fordonet liksom de flesta spörsmål, som ha avseende på den mänskliga faktorn, falla utanför ramen för styrelsens normala ärenden eller sakkunskap. Det måste endast leda till en onödig förlängning av tågordningen, till ett fördröjande av arbetet och en byråkratisering av verksamheten, om rådet i dessa frågor skulle behöva kommunicera med Kungl. Maj:t över ämbetsverkets ledning. Det finns så mycket mindre skäl att belasta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ledning med dessa ärenden, som verket därigenom alldeles i onödan tvingas att avstå tid från verkets egentliga uppgifter, vilka redan ansetts alltför tyngande och föranlett riksdagen att uttala sig för en lättnad genom decentralisering. Vi föreslå därför, att det föreslagna organet beredes största möjliga självständighet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och i sina framställningar skall behöva hänvända sig till styrelsen allenast i sådana frågor som falla inom dess uppgifter.

2) För att understryka denna självständiga ställning och för att ge möjligheter till effektivaste insatser bör organet få formen av en nämnd, i stället för, såsom Kungl. Maj:t föreslagit, ett råd. Vår statsförvaltning har förut flera exempel på dylika nämnder inom ämbetsverk, varför någon administrativ nyhet inte skulle inaugureras. Även om denna terminologiska ändring kan synas många mindre väsentlig, inrymmer den viktiga både organisatoriska och psykologiska realiteter. Själva beteckningen råd leder tanken till en församling, som blott diskuterar och i bästa fall proponerar, medan allmänheten i uttrycket nämnd inlägger en myndighet med handlingsuppgifter och ansvar för att handlingar åstadkommas. De många formationer av råd, som vår ordinarie administration och krisförvaltningen uppvisa, ha nästan genomgående kritiserats såsom mer eller mindre olämpliga eller ineffektiva och i vissa fall redan ersatts med ändamålsenligare anordningar. Om tanken på de vetenskapliga forskningsråden föresvävat departementschefen, må det framhållas att dessa såvitt vi ha kännedom inte gjort sig kända för någon mera omfattande initiativtagande verksamhet utan väsentligen koncentrerat sig på att fördela medel bland anslagssökande. I vilken utsträckning nämnden i vissa fall bör bli berättigad att fatta självständiga beslut må bli beroende av den instruktion för nämnden, som det ankommer på Kungl. Maj:t att utfärda.

3) Om rådet förändras till en nämnd, följer därav att denna inte bör göras alltför stor och tungrodd. Med understrykande av vad departementschefen anfört om det nödvändiga i att dess medlemmar väljas bland personer, som äro beredda att skänka trafiksäkerhetsarbetet tid och intresse, synes oss antalet ledamöter inklusive ordförande lämpligen böra sättas till sju. Därmed skulle möjlighet ges att få med personer, representerande lä-

karvetenskapen och psykologien samt den vägtekniska, fordonstekniska och juridiska sakkunskapen och samtidigt även få plats åt företrädare för den stora allmänheten. Även polisens erfarenheter böra på lämpligt sätt tillvaratas, liksom organisationernas. Genom suppleanter och genom rätt att — efter Kungl. Maj:ts hörande — med sig adjungera experter skulle nämnden kunna tillföras all nödig sakkunskap. Nämnden bör dock inte ges karaktären av ett representationsorgan — i likhet med trafiksäkerhetsutredningen och Kungl. Maj:t finna vi att N. T. F. härför erbjuder den lämpligaste formen — utan betrakta sin uppgift lika självständig som varje annat statligt organ i liknande ställning, även gentemot väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

4) Det torde inte vara möjligt att få ett mer betydande arbete utfört utan att nämnden som verkställande ledamot förvärvar en så insiktsfull, sakkunnig och förfaren kraft, att denne kan bli både en tillgång för nämndens arbete och en auktoritet utåt i förhållande såväl till allmänheten som till verk och organisationer. Att en härför kvalificerad person skulle kunna stå att vinna på den sekreterarpost, som Kungl. Maj:t föreslagit, synes oss rakt inte möjligt — såvitt meningen inte har varit att hans arbetskraft skall splittras även på andra uppgifter, något som vi dock inte heller möjligt med tanke på de enorma värden som genom trafikolyckorna årligen gå förlorade. Vi föreslå sålunda, att såsom nämndens verkställande befattningshavare tillsättes en kanslichef. Eftersom den organisation, som Kungl. Maj:t föreslagit och i vilken vi påyrkat ovan angivna ändringar, har givits blott en provisorisk karaktär, anse vi det ändamålsenligast att kanslichefen anställes blott tills vidare och att hans avlöning ordnas genom ett med hänsyn härtill avvägt tillfälligt arvode, som Kungl. Maj:t äger att fastställa. Riksdagen beredes härigenom fria händer till omprövning av frågan, när erfarenhet samlats för att ge det statliga trafiksäkerhetsarbetet en fastare form än som nu ifrågasättes.

5) Med hänsyn till vad vi ovan påyrkat och för att ge nämnden ett åtminstone något större utrymme för självständiga initiativ och undersökningar föreslå vi att det begärda anslaget höjes från 70 000 kr. till 100 000, att på samma sätt som enligt propositionen avräknas mot bilskattemedel.

Under framhållande av att vi med hänsyn till trafiksäkerhetsarbetets utomordentligt stora materiella och mänskliga värden inte kunnat ta på vårt ansvar att underlåta att föreslå åtgärder, som utan dröjsmål äro ägnade att effektivisera bekämpningen av trafikolyckorna, hemställa vi,

att riksdagen måtte vid behandlingen av punkten om Undersökningar rörande trafikolyckor m. m. föreskriva,

1) att det tilltänkta statliga organet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ges en självständigare ställning än enligt Kungl. Maj:ts förslag;

2) att det föreslagna rådet förändras till en trafiksäkerhetsnämnd;

3) att denna ges en sammansättning, som här ovan skisserats;

4) att nämnden i stället för en sekreterare utrustas med en kvalificerad kanslichef, som anställs tills vidare enligt ett tillfälligt arvode, som Kungl. Maj:t äger fastställa;

5) att anslaget höjes från 70 000 kronor till 100 000 kronor att på samma sätt som enligt propositionen avräknas mot automobilskattemedel.

Stockholm den 22 januari 1949.

*Elis Håstad.*

*Bertil von Friesen.*

*Verner Hedlund,*

Östersund.