

Nr 382.

Av herr **Spångberg m. fl.**, om en utredning angående åtgärder till trafiksäkerhetens främjande.

Den av 1951 års riksdag antagna vägtrafikförordningen, som ersätter de båda förutvarande motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, synes ej haft den inverkan på trafikförhållandena som man väntat av densamma, trots att bestämmelserna angående trafiken skärpts åtskilligt. Trafikolyckorna fortsätta alltså att öka på ett sätt som måste väcka starka betänkligheter.

Av uppgifter som erhållits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande framgår, att antalet dödade i trafiken ökat från 622 år 1951 till 644 år 1952. Antalet anmälda trafikförsäkringsskador ökade från 85 000 år 1951 till 87 000 år 1952. Samtidigt beräknar NTF att dessa skador kostat landet cirka 300 miljoner kronor år 1952, en ökning av 50 miljoner sedan år 1950.

Dessa siffror tala ett språk som är fruktansvärt, och man måste fråga sig om det ej är möjligt få till stånd en skärpning av gällande trafikbestämmelser, så att dessa siffror kunna nedbringas. Vi tillåta oss citera vad ett antal motionärer vid 1945 års riksdag skrev i en motion som bifölls av riksdagen och remitterades till 1944 års trafikförfattningsakkunniga, enär vi helt instämna med dem. Det sades där bl. a.: »Sakkunniga och ansvarskännande instanser hävda med skärpa, att trafikolyckorna i vårt land kommit att bli en invalidiserande folksjukdom med sådana förödande sociala och ekonomiska skade- och följdverkningar, att planmässiga och snabba, förebyggande åtgärder måste vidtagas, i syfte att hindra den pågående utvecklingen på detta område.» Om detta kunde sägas år 1945, vad skall man då säga om trafikförhållandena år 1952—1953, med den kolossala ökningen av såväl motorfordon som trafikolyckor som skett under dessa år. Man torde i någon mån kunna instämna med tidningen Dagens Nyheter, som den 20 september 1952 skrev följande: »Sjukhusen är sprängfyllda av olycksoffer från bilkrocker och motorecykelvurpor. Skinnknutar och spättor, bilister av alla kategorier föres in medvetlösas på löpande band i sjukhus och sjukstugor runt hela vårt land. Biltjuvar kör ihjäl andra eller sig själva på gator och vägar. Vilka försörjer nu deras familjer? Täcker försäkringarna alla risker och omkostnader?» Även om man här använder något starka ord måste man medge, att läget för närvarande, när det gäller våra trafikförhållanden, är allt annat än tillfredsställande.

Det skall gärna erkännas, att såväl staten som enskilda organisationer nedlagt och alltså lagt ned såväl pengar som arbete på att söka få till

stånd bättre trafikultur i vårt land. Detta har helt visst bidragit till att trafikolyckorna ej blivit ännu flera än vad fallet är. Men vad som gjorts synes ej på långt när vara tillräckligt för att råda bot på missförhållandena på detta område. De skärpta bestämmelserna i 1951 års vägtrafikförordning synas ej haft någon nämnvärd inverkan när det gäller motortrafiken. Vad man framför allt kan konstatera är, att för hög hastighet hålles, särskilt av lastbilar och motoreyklar. Vid av statens trafiksäkerhetsråd förlidet år företagna kontroller framgick, att i regel 80 procent av lastbilarna vid passering av städer och tätorter hade för hög hastighet. Även personbilar och motoreyklar höllo mycket hög hastighet, särskilt i kurvor och vid omkörningar. Att år 1952 137 motoreykelförare dödades i trafiken tyder på att desamma hålla en hastighet som är högst riskabel både för dem själva och andra trafikanter.

Nu ställes ofta frågan: Vad är att göra för att få till stånd en bättre trafikultur? Låt oss då först framhålla, vad kanslichefen vid statens trafiksäkerhetsråd säger i ett föredrag vid NTF:s årsmöte i oktober 1952. Han framhåller bl. a.: »Rådet har för varje år yrkat på att en förstärkning av övervakningsapparaten måste ske. En effektiv övervakning av trafiken skulle få bort den största delen av fel och brister hos fordonen, och den skulle på ett tidigt stadium kunna näpsa de vägarnas marodörer, som sätter blodiga spåra i olycksfallsstatistiken.» »Det är klart», fortsätter han, »att kammen växer på den mindre ansvarskännande delen av landets motorförare då de märker, att de kan göra nästan vad som faller dem in utan att de riskerar efterräkningar.»

Man kan instämma i dessa uttalanden, som naturligtvis gälla de verkliga marodörerna, som beklagligtvis sätta sin prägel på trafiken. En skärpt bevakning torde vara ett av de mest effektiva medel, som kan tillgripas för att få kontroll över motortrafiken. En möjlighet har man i en förstärkning av den polisgrupp, som skall övervaka trafiken. Denna kan även möjligen tänkas arbeta efter delvis andra metoder än hittills. Men även andra medel såsom upplysningskurser etc. kunna naturligtvis ge resultat. Hur man bäst och billigast skall kunna uppnå en bättre trafikultur bör bli föremål för utredning. Under alla förhållanden måste man sträva till att så snabbt som möjligt få en bättre trafikultur.

En ofta förekommande orsak till olyckor är att lastbilar, särskilt så kallade långtradare, parkeras på vägarna efter mörkrets inbrott utan att iakttaga gällande föreskrifter om effektiv belysning m. m. Då dessa fordon ofta äro så nedsmutsade att de äro svåra att observera, inträffar det ibland att de påköras av andra motorfordon. År 1952 inträffade ett flertal dylika trafikolyckor, varvid 18 personer dödades. Dylik parkering borde helt förbjudas. Dessa fordon borde parkeras så, att de ej bleve till hinder för andra trafikanter.

Ett problem i fråga om motortrafiken, som vållat både verkligt bekymmer och kostnader, är rattfylleriet. Här håller en allmän opinion, att straffen för rattfylleri borde avsevärt skärpas, på att växa fram. Då emellertid

1949 års trafiknykterhetsutredning väntas bli färdig med utredningen och avge sitt betänkande i början av detta år, torde man beträffande rattfylleriet böra avvakta kommitténs arbetsresultat.

Med hänvisning till vad här ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse anhålla, att Kungl. Maj:t i samråd med statens trafiksäkerhetsråd och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande måtte föranstalta om en snabbutredning om vad som bör åtgöras för att nedbringa trafikolyckorna, särskilt vad gäller motortrafiken i vårt land.

Stockholm den 27 januari 1953.

Aug. Spångberg.

Arvid Andersson.

Carl Lindberg.

E. Oskar Åkerström
