

Nr 179.

Av herr Björek m. fl., om vissa åtgärder till trafiksäkerhetens främjande.

Den av 1951 års riksdag antagna vägtrafikförordningen, som ersätter de båda förutvarande motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan, synes ej ha haft den inverkan på trafikförhållandena i vårt land som man väntat av densamma, trots att bestämmelserna angående trafiken skärpts åtskilligt. Trafikolyckorna fortsätta alltjämt 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 milj. kronor 1952, en ökning av 50 milj. 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 bestämmelser, så att dessa siffror kunna nedbringas. Vi tillåta oss citera vad ett antal motionärer vid 1945 års riksdag skrevo i en motion som bifölls av riksdagen och remitterades till 1944 års trafikförfattningssakkunniga. Det sades däri 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.» Vi instämma helt i detta uttalande. Men om detta kunde sägas år 1945, vad skall man då säga om trafikförhållandena år 1952—53, med den kolossala ökning av såväl motorfordon som trafikolyckor som skett under dessa år? Man torde i någon mån kunna instämma med Dagens Nyheter, som den 20 september 1952 skrev följande: »Sjukhusen är sprängfyllda av olycksoffer från bilkrocker och motorecykelvurpor. Skinnknuttar, spättor och bilister av alla kategorier förs in medvetslösa 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 allttjämt lägger 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 rådande missförhållanden på detta område. De skärpta bestämmelserna i 1951 års vägtrafikförordning synas ej ha haft någon nämnvärd inverkan vad gäller motortrafiken. Vad man framför allt kan konstatera är att för hög hastighet hålles, särskilt av lastbilar och motorcyklar. Vid av statens trafiksäkerhetsråd förlidet är företagna kontroller framgick, att i regel 80 % av lastbilarna vid passering av städer och tätorter hade för hög hastighet. Men även personbilar och motorcyklar höllo mycket hög hastighet, särskilt i kurvor och vid omkörningar. Att år 1952 137 motorcykelförare dödades i trafiken tyder på att desamma hålla en hastighet, som är högst riskabel både för dem själva och andra trafikanter.

Nu ställes förmodligen den frågan: Vad är att göra för att få till stånd en bättre trafikultur — Vad har ni i så fall att föreslå? 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 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 spår 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.»

Vi instämna helt i dessa uttalanden. En skärpt övervakning anse vi vara ett av de mest effektiva medel som kan tillgripas för att få kontroll över motortrafiken. Men för att detta skall bli möjligt måste personalen hos statspolisen utökas. Enligt vad vi erfarit, har denna poliskår, trots upprepade framställningar hos statsmakterna, ej erhållit någon tillökning sedan år 1938. Antalet motorfordon var detta år endast 268 000, nu är antalet cirka 700 000. Det säger sig självt, att det ej är möjligt utöva en effektiv övervakning utan att personalen förstärkes.

En ofta förekommande orsak till olyckor är att lastbilar, särskilt s. k. 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 ofta, att de påköras av andra motorfordon. År 1952 inträffade ett flertal dylika trafikolyckor, varvid 18 personer dödades. Dylik parkering borde helt förbjudas. Det finns ju efter rikshuvudvägarna, på vilka dessa fordon i regel färdas, tillfälle att parkera fordonen antingen i städer eller andra tätorter eller

vid bensinstationer utefter vägen, där fordonen ej riskera att bli till hinder för andra trafikanter.

Ett problem i fråga om motortrafiken, som vållat myndigheterna såväl som polisen åtskilligt bekymmer, är rattfylleri. I fråga härom är den allmänna meningen, att straffen för dessa trafikens marodörer borde avsevärt skärpas. Då emellertid 1949 års trafiknykterhetsutredning väntas bli färdig med utredningen och avge sitt betänkande i början av detta år, torde man böra avvakta vad kommittén här kommer att föreslå.

På grund av vad vi här anfört tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla,

1. att bestämmelserna i § 49 vägtrafikförordningen måtte ändras så, att uppställande av fordon på väg efter mörkrets inbrott förbjödes, och

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

Stockholm den 27 januari 1953.

John Björck.

P. J. Näslund.

Tage Magnusson.

Hj. Weiland.

Jon. N. Jonsson.

Justus Lindgren.

Gust. Sundelin.

Martin Söderquist.

B. A. Nilsson.