

Nr B 202

Av herr **Löfgren m. fl.**, om ökat anslag till vetenskaplig trafik-säkerhetsforskning.

I motionerna I: 48 och II: 57 till 1958 års A-riksdag hemställdes att det av de vetenskapliga forskningsråden begärda anslaget 2 mkr. skulle beviljas. Av det av forskningsråden begärda anslaget skulle 1 mkr. tagas i anspråk under budgetåret 1958/59 och återstoden först under kommande budgetår. Kungl. Maj:t föreslog i statsverkspropositionen ett oförändrat anslag på 100 000 kr.

Liksom samtliga remissorgan ansåg statsutskottet att situationen på trafiksäkerhetens område var mycket allvarlig. Utskottet ansåg emellertid med hänvisning till den av departementschefen gjorda motiveringen, att frågan var under utredning samt att anslagen till forskningsråden höjts och att medel ur dessa anslag borde kunna tillföras även trafiksäkerhetsforskningen, varför motionerna då icke kunde tillstyrkas.

Trafiksäkerhetsforskningen har dock en rad konkreta arbetsuppgifter vars lösande uteslutande är en tids- och penningfråga.

Ytterst är det en fråga om människoliv. På trafiksäkerhetsforskningshåll räknar man med att inom kort kunna statistiskt fastställa hur många dödsolyckor som kunnat förhindras om den ena eller andra säkerhetsanordningen för bilar, vägar etc. funnits tidigare. Det kan därför ifrågasättas om man i ett land med våra ekonomiska resurser kan acceptera ett uppskov med dessa forskningsuppgifter som man på förhand vet kommer att förhindra dödsolyckor.

Trafiksäkerhetsforskningens möjligheter att erhålla medel ur anslag avsedda för andra forskningsuppgifter anfördes som ovan nämnts både av departementschefen och utskottet som den andra motiveringen varför trafiksäkerhetsanslaget inte borde höjas. Det måste emellertid starkt betonas, att de anslag det här rör sig om är ytterst hårt ansträngda redan förut. De är f. ö. avsedda för andra också mycket angelägna forskningsuppgifter, vilka inte bör eftersättas. Av dessa skäl vill vi på nytt väcka denna fråga.

Trafikolyckorna har alltmera fått karaktären av en förhärjande folksjukdom. I en nyligen genom statens trafiksäkerhetsråd genomförd ingående studie (Kjell-Olof Feldt, Vägtrafikolyckornas kostnader 1958) beräknas vägtrafikolyckornas kostnad för 1957 ligga mellan 800 och 900 milj. kr. Av än större vikt vid bedömningen av problemets storleksordning är dock de mänskliga tragedier som trafikolyckorna ger upphov till. Enligt

dödsorsaksstatistiken utgjorde antalet avlidna vid vägtrafikolyckor 1955 1 000 personer. Till bilden hör emellertid dessutom att ytterligare ett stort antal trafikanter fått mer eller mindre svåra skador, ofta följda av livslång invaliditet. Feldt beräknar för 1955 mellan 30 000 och 40 000 skadade, av vilka mellan 1 700 och 2 250 med bestående invaliditet. Om denna invaliditet, som för enskilda individer kan ligga mellan 10 % och 100 % arbetsoförmåga, matematiskt hopsummeras till antal personer med 100 % i invaliditet så motsvarar detta enligt Feldts beräkningar ca 500 för sin återstående livstid totalt arbetsoförmögna personer.

Den här skisserade situationen är synnerligen allvarlig. Den måste mötas med väl övervägda åtgärder, baserade på tillräcklig kunskap och med det dubbla syftet att bringa ned olycksfrekvensen med bibehållande eller höjande av nuvarande transportkapacitet och transportekonomi. Endast en omfattande forskning kan ge tillräcklig grundval för den kommande utvecklingen.

Finns det då någon väg ut ur det läge vi i dag kommit in i? De vetenskapsmän som arbetar inom detta fält — och de är trots de hittills synnerligen bristfälliga resurserna inte så få — är helt eniga om att man med forskning enligt beprövad vetenskaplig metodik kan högst väsentligt nedbringa olycks-siffrorna. Det finns emellertid icke något enskilt radikalmedel, utan den enda väg som för till målet är långvarigt, målmedvetet arbete inom en rad olika områden. Insatser måste göras av tekniker och kirurger, av matematiker, av psykologer, av stadsplanerare, av elektrotekniker, fysiker, kemister m. fl.

Trafiksäkerhetsforskning utgör en viktig del av statens trafiksäkerhetsråds uppgifter. Rådet har emellertid haft mycket blygsamma möjligheter att driva sådan forskning på grund av att de medel (f. n. 100 000 kr. per år), som stått till rådets förfogande varit av en helt orealistisk storleksordning. På grund härav har de vetenskapliga forskningsråden (statens medicinska, naturvetenskapliga, tekniska och samhälls- och rättsvetenskapliga forskningsråd) tillsatt en forskningsrådets kommitté för trafiksäkerhetsforskning, som med hjälp av ett av de nämnda råden sammanskjutet belopp påbörjat en forskning inom vissa särskilt aktuella sektorer. Erfarenheterna från dessa begränsade arbeten är synnerligen uppmuntrande. Genom forskningsrådskommitténs insatser har sålunda den av vattenfallsstyrelsen påbörjade undersökningen av säkerhetsselar kunnat vidareföras för att tjäna som grundval för preliminära normer för dylika selar — en verksamhet som är helt nödvändig för att utrensa mindervärdiga fabrikat. En viktig trafiksäkerhetsreform var införandet av bakljus på cyklar. Denna reform har emellertid i stor utsträckning blivit en reform på papperet därför att de tillgängliga belysningskonstruktionerna varit så undermåliga att polisen icke med tillbörlig kraft kunnat tillse att bestämmelserna efterlevs. Forskningsrådskommitténs arbete har visat att problemet mycket väl tekniskt

kan lösas och delvis redan är löst. Krockförsök med bilar med utnyttjande av ultrarapidfilmning har gjorts i syfte dels att för olika biltyper finna de bästa säkerhetsdelarna, dels att ge anvisningar om lämpligare konstruktion av stötfångare och framparti.

En väsentlig sak är möjligheten att tillföra vårt land erfarenheter från den forskning som pågår i andra länder och avpassa dessa erfarenheter till våra förhållanden. Detta har hittills skett i alltför ringa omfattning beroende på att alltför få personer ännu varit verksamma inom landet. I och med att en ökad forskning här kommer i gång får vi ett ökat antal specialutbildade experter och därmed är en förutsättning skapad för att på allvar utnyttja utländsk forskning.

Inom trafiksäkerhetsarbetet har redan visst nordiskt samarbete ägt rum, och i fortsättningen blir sådant samarbete i än högre grad behövt. Det ter sig synnerligen naturligt att vårt land föregår de övriga nordiska länderna med gott exempel, detta med hänsyn till vårt stora motorfordonsbestånd, den omfattande vägtrafiken och den därmed följande särskilda betydelsen av trafiksäkerhetsproblemen i vårt land. Om verkligt effektiva åtgärder vidtoges i Sverige, så kommer helt säkert så småningom motsvarande att ske även i övriga nordiska länder, och därmed öppnar sig möjligheter till en gemensam planering av forskning och ett ömsesidigt utnyttjande av vunna resultat.

De punktinsatser som hittills gjorts av statens trafiksäkerhetsråd, av forskningsrådets kommitté för trafiksäkerhetsforskning, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, av vattenfallsstyrelsen, av kirurger vid våra sjukhus, av statens väginstitut och åtskilliga andra visar otvetydigt att resultat kunnat nås redan inom ramen för nuvarande begränsade resurser. Den insats, som den nuvarande situationen kräver, fordrar dock att helt andra belopp ställs till forskarnas förfogande. Trafiksäkerhetsrådet och forskningsrådets kommitté för trafiksäkerhetsforskning anhöll förra hösten i skrivelse till Kungl. Maj:t att i propositioner till riksdagen skulle begäras 2 miljoner kronor per år till trafiksäkerhetsforskning, varav under 1958/59 dock endast 1 miljon kronor skulle disponeras, och man gav i denna skrivelse fullgoda skäl för att belopp av denna storlek var nödvändigt. Hittills har denna framställning endast resulterat i tillsättandet av en kommitté under ordförandeskap av landshövding Allan Nordenstam med uppgift bl. a. att komma med förslag till en lämplig organisation av trafiksäkerhetsarbetet i vårt land. Det torde emellertid framgå av det anförda att saken är av alltför brådskande natur för att tillåta uppskov. Vidare finns genom existensen av statens trafiksäkerhetsråd och forskningsrådets kommitté för trafiksäkerhetsforskning, vilka uppenbarligen har ett utmärkt samarbete med varandra, en organisation som omedelbart och på ett betryggande sätt kan i avvaktan på slutligt ställningstagande till organisatoriska frågor utnyttja det så beviljade beloppet för avsett ändamål. Då det

är av väsentlig betydelse att den sakkunskap som statens trafiksäkerhetsråd och de olika vetenskapliga råden företräder blir utnyttjad vid planeringen av trafiksäkerhetsforskningsarbetet, synes anslagna medel böra disponeras av forskningsrådets kommitté för trafiksäkerhetsforskning, utökad med ytterligare två representanter för statens trafiksäkerhetsråd (kanslichefen för trafiksäkerhetsrådet ingår redan i forskningsrådskommittén). Kungl. Maj:t synes böra bemyndigas utfärda särskilda bestämmelser för anslaget av samma innebörd som de som gäller för sådana övriga forskningsanslag.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att för budgetåret 1958/59 ställa ett belopp av 1 miljon kronor till förfogande för trafiksäkerhetsforskning samt bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med ovan angivna riktlinjer utfärda bestämmelser för anslagets användning.

Stockholm i juli 1958

Sigfrid Löfgren

Edvin Jacobsson

Eric Nelander

Tobo

Sven Wedén

Ebbe Rydén

Einar Rimmerfors

Ragnhild Sandström

John R. Anderson

Olov Rylander
