

Nr 350

Av herr Carlsson i Stockholm m. fl., om viss utökning av personalen vid statens bilinspektion.

(Lika lydande med motion nr 240 i Första kammaren)

Arbetsförhållandena vid statens bilinspektion har under de senaste åren varit nära nog katastrofalt svåra. Arbetsbördan har stigit kontinuerligt under en följd av år, bl. a. på grund av fordonsbeståndets ökning, ökat antal kontrollbesiktningar, skyldigheten att kontrollera bilskolor, skärpning av körkortsproven, införandet av muntligt förhör vid körkortsproven, nyinförd kontroll av färdskrivare och taxameterapparater å droskbilar, kontrollbesiktning av fordon med sådan utrustning, ökat behov av utbildning av polispersonal för trafikövervakning.

I förhållande till arbetsökningen har bilinspektörernas antal stigit i mycket långsam takt. År 1958—1959 tillsattes sex nya tjänster och 1959—1960 tre mot av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärda femton. Nyttillskottet skall även täcka avgångna tjänstemän. Nettoökningen för hela landet var därför år 1960 endast *en* besiktningsman.

Om förhållandena i Stockholm tas som exempel så kan det nämnas att antalet besiktningsmän inklusive cheftjänstemän den 1 mars 1960 var 18, men sex månader senare endast 15, eftersom tre förflyttats till annan ort. Situationen bedömes så, att ett omedelbart tillskott om fem man är erforderligt enbart i Stockholm om balans i arbetet skall uppnås.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har nu i sin petitaskrivelse begärt att personalen vid statens bilinspektion skall förstärkas med 12 nya bilinspektörstjänster. Departementschefen föreslår att 5 nya tjänster inrättas. Med tanke på den oerhört viktiga funktion bilinspektionen fyller i trafiksäkerhetsarbetet måste väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning anses vara mycket befogad.

Den ständiga tidsnöden som nu pressar inspektörerna medför att arbetsuppgifterna icke kan ägnas den omsorg, som från trafiksäkerhetssynpunkt vore önskvärd. Prövningen med aspiranterna vid ratten omfattar t. ex. icke landsvägskörning eller inbromsning från högre hastigheter. Därav följer att körskolorna som regel icke utan elevens särskilda begäran ger utbildning i körning utanför tätort. Den skärpning av kraven på körkortsaspiranternas utbildning som genomfördes vid 1958 års revidering av vägtrafikförordningen förblir en formalitet, så länge icke förutsättningarna för en motsvarande skärpning av uppkörningsproven förefinnes. Den förbättring i trafiksäkerheten som eftersträvades vid införandet av de nya lagbestäm-

melserna, uppnås först när bilinspektörerna får tillräcklig tid att ägna varje aspirant en personlig, omsorgsfull prövning.

Bilinspektörerna har en nyckelposition i arbetet för säkrare trafik. Mycket goda personliga kvalifikationer är förutsättning för att arbetsuppgifterna skall kunna fullgöras på bästa sätt. Som besiktningmän skall inspektörerna ha god teknisk kunskap, skarp uppmärksamhet och snabb bedömningsförmåga samt ha modet att visa den stränghet som trafiksäkerheten kräver även om kontroverser med fordonsägarna uppstår. Som examinаторer av körkortsaspiranter skall de vara goda psykologer och pedagoger och ha förmågan att bibringa eleverna stark ansvarskänsla inför det förtroende som körkortsinnehavarna får av samhället. Inspektörerna skall med gott omdöme och hundraprocentig objektivitet vid kanske hundratals prov per vecka och under hela sin tjänstetid kunna fälla avgöranden om aspiranternas lämplighet. De skall ha tillräcklig psykisk styrka att motstå de påtryckningar och den aggressivitet, som ofta utlöses hos underkända elever eller förmedlande lärare.

Bilinspektionens kapacitet är en viktig faktor i arbetet för bättre fordonsstandard. En viktig förutsättning för att motorfordonsbeståndet skall hållas i trafiksäkert skick är att den flygande besiktningens verksamhet, som polisen utövar, skall kunna fortgå kontinuerligt och med ökad intensitet. Förutsättningar därför är dock

1) att utbildningen av polis för flygande besiktning intensifieras,

2) att statens bilinspektion snabbt får ökade personella och materiella resurser för att kunna efterkontrollera de fordon som dirigeras dit. Statistiken från polisens flygande besiktning ger belägg för att stora risker finns i det stora antal bristfälliga fordon, som trafikerar vägarna.

Enligt rapport från statspolisintendenten om en undersökning i juli 1958 av 6 544 fordon var 1 856 eller mer än 28 % behäftade med större eller mindre fel på bromsarna, därav 457 d. v. s. ca 7 % av allvarlig beskaffenhet. Sammanräknat med en tidigare besiktning hade 4 250 eller 27 % av 15 310 fordon ådragit sig anmärkningar på bromssystemet.

Landets statliga och kommunala trafikpolis har under de senare åren med stor energi gått in för att kontrollera motorfordonsbeståndet genom att ordna flygande besiktningar vid vägarna. Sådana åtgärder hälsas med största tillfredsställelse av motororganisationerna och av ansvarigt motorfolk. Men razziorna leder givetvis till att bilinspektionen får en starkt ökad arbetsbörda, och när kapaciteten där är otillräcklig måste intensiteten i polisens kontrollarbete skruvas ned. Det torde vara ett faktum att de resurser till fordonsövervakning som polisen för närvarande har icke helt kan utnyttjas av hänsyn till bilinspektionens arbetsbörda.

Föreliggande statistik från fordonskontroller visar samtliga skrämmande siffror.

Statspolisintendenten rapporterar att av 6 544 undersökta fordon var icke mindre än 1 856 behäftade med fel på bromsarna — därav 457 av allvarlig beskaffenhet.

Forskningsrådets kommitté för trafiksäkerhetsforskning meddelar att av 404 slumpmässigt hejdade bilar körde 30 % med bländande halvljus och 32 % med för svagt helljus. 10 % av personbilarna och 20 % av lastbilarna har någon lampa trasig.

Landsfogden i Malmöhus län rapporterar bl. a. följande siffror från omfattande fordonskontroller: 20 % har fel på styrinrättning, 25 % fel på bromsarna och 68 % fel på belysningen. Därjämte konstaterades en hel del felaktigheter i fråga om framaxelsystem, fjädrar, ram, avgasrör, ljuddämpare, signalanordningar, karosseri, hjul och däck, koppling, reflexer m. m.

Vårt fordonsbestånd i dag består till större delen av vagnar av senare årsmodeller. Bilismens hastiga expansion i Sverige har lett till att beståndet för närvarande är onormalt ungt. Redan i dag kan dock en säker tendens till föråldring skönjas. Ungdomarna har i stor omfattning ersatt motorecyklarna med bilar, som i många fall måste bedömas som skrotfärdiga och trafikodugliga. Ansvarskänslan får stå tillbaka för individuella intressen. För trafiksäkerheten är denna tendens mycket allvarlig. Den enda konsekventa motåtgärden är en skärpning av övervakningen genom sådana speciella razzior, som på många håll företagits. Men det stora antalet anmärkningar, som enligt polisens rapporter därvid framkommer, ökar bilinspektionens arbetsbörda och vållar en allt större eftersläpning av de »ordinarie» arbetsuppgifterna. De gamla fordonen fordrar en särskilt grundlig översyn vid besiktningen, och inspektionen får oftast ske vid upprepade besök innan godkännande kan ske. Om den för trafiksäkerheten absolut nödvändiga skärpta övervakningen av äldre fordon skall kunna fortsätta måste också bilinspektionens resurser ökas.

Förutom de stora riskmoment för trafiksäkerheten som ovan framhållits vållar överbelastningen vid bilinspektionen även andra olägenheter.

Den yrkesmässiga trafiken vållas avsevärda förluster genom att dyrbara lastbilar och fordonskombinationer kan få stå outnyttjade under långa tider i väntan på registrerings- eller ombesiktning.

Bilskolorna får arbeta under mycket svåra förhållanden då färdigutbildade elever icke inom rimlig tid kan beredas plats för uppkörning. Ofta får anställd personal permitteras.

Eleverna åsamkas ökade kostnader, då de under tiden fram till uppkörningen måste underhålla sina färdigheter under extra körtimmar. Nervositeten vid uppkörningen ökas, då eleven vet att ett misslyckande innebär en ny lång väntan på uppkörning.

För att kunna upprätthålla de mest angelägna funktionerna har statens bilinspektion under en längre period tvingats att helt eller delvis åsidosätta en del uppgifter av icke löpande natur, vilka dock är av stor betydelse för trafiksäkerheten. Detta gäller t. ex. inspektionen av körskolorna, vilken icke kunnat utföras i nämnvärd omfattning.

I skrivelse den 31 augusti 1960 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag om obligatorisk kontrollbesiktning av motorfordon. Det är

att vänta att förslaget antages och börjar tillämpas den 1 januari 1962. Det är angeläget att den därav föranledda nödvändiga upprustningen påbörjas redan nu, om den skall kunna fungera vid den kommande starkt ökade belastningen. Även om en kraftig upprustning nu påbörjas kan det icke beräknas att kontrollbesiktningen inom överskådlig tid kan utföras av bilinspektionen ensam.

Genom den förordning om mopeder, som träder i kraft den 1 juli 1961, har ytterligare arbetsuppgifter pålagts bilinspektionen.

Med hänvisning till ovanstående föreslår vi,

att riksdagen måtte besluta att statens bilinspektions personal utökas med tolv nya bilinspektörer i Ae 19.

Stockholm den 24 januari 1961

C. W. Carlsson

Eric Nelander

David Gomér