

## Nr 235

Av herr **Berglund m. fl.**, om en effektivare trafikövervakning.

(Lika lydande med motion nr 192 i Första kammaren)

Den 5 januari 1954 avgav 1953 års trafiksäkerhetsutredning ett förslag om förstärkning av statspolisorganisationen för att möjliggöra en effektivare trafikövervakning. Utredningen fastslår att gällande trafikregler måste betraktas som ytterst betydelsefulla eftersom ett brott mot dessa regler ofta får ödesdigra konsekvenser. Detta förhållande, liksom det faktum att trafikanternas benägenhet att efterleva trafikreglerna i hög grad sammanhänger med risken för upptäckt, utgör det tungt vägande grundmotivet för en effektiv trafikövervakning.

I ett senare delbetänkande »Trafiksäkerhet II» har utredningen med praktiska exempel belyst hur en skärpt trafikövervakning resulterar i en påtaglig minskning av antalet olyckor. Vi citerar här ett avsnitt ur Trafiksäkerhet II där dessa frågor beröres (SOU 1957: 18, sid. 37 och följande).

I Storbritannien finns en institution, Road Research Laboratory, som bedriver forskning på trafiksäkerhetens område. Inom detta forskningsinstitut verkställde man för ett antal år sedan en undersökning för att utröna effekten av en god trafikövervakning. Undersökningen tillgick så, att man i 7 polisdistrikt utökade den reguljära styrkan med särskilt utbildade polismän, som i bil och på motorcykel avpatrullerade vägarna. Polismännen ingrepo ständigt med råd och erinringar mot alla slag av trafikanter och föregingo själva med gott exempel genom att bemöda sig om ett försiktigt och hänsynsfullt körsätt. Undersökningen pågick i två år och resulterade i en påtaglig minskning i antalet olyckor. I de 7 polisdistrikt, där trafiken övervakades av motoriserade patruller, minskade antalet dödsolyckor på landsbygden med 6 % medan dödsolyckorna i andra distrikt ökade med 4,3 %. Patrullverksamheten betydde alltså en total minskning med 10,3 %. I städerna var den totala minskningen i antalet dödsolyckor 8,3 %. I fråga om andra slag av olyckor än dödsolyckor utgjorde den totala minskningen 18,2 % på landsbygden och 3,8 % i städerna.

Det föreligger också vissa amerikanska uppgifter som visa värdet av den påverkan, som trafikövervakningen utövar på trafikanternas uppträdande. I Detroit dödades i trafiken i medeltal per år 300 människor under åren 1926—1937. Påföljande år effektiviserade man övervakningen med resultat, att antalet dödade detta år nedgick till endast 196 eller med 35 %. Under en lång följd av år hölls dödsolyckornas antal nere på samma låga nivå tack vare en effektiv tillsyn över trafikanternas färdssätt. — I Los Angeles inträffade år 1941 518 dödsolyckor. Följande år skärptes övervakningen och dödsolyckornas antal sjönk till 320 — en minskning alltså med 38 %. — I Washington bedrev polisen under november och december 1953 en skärpt övervakning av trafiken. Under de första 10 månaderna detta år hade antalet dödade och skadade stigit med 14 % i förhållande till motsvarande månader under 1952. Under november och december 1953 nedgick emellertid antalet dödade med 56 och antalet skadade med 1 000 i förhållande till motsvarande månader 1952.

I anslutning till dessa utländska iakttagelser kan tilläggas att trafiksäkerhetsrådets arbetsgrupp (TRAG) den 14 maj 1958 framlade en rapport rörande »Trafikexperiment med förstärkt övervakning på Riksväg nr 1 under tiden augusti—oktober 1957». Syftet med experimentet var i första hand att studera övervakningseffekten genom att jämföra olyckstalen under perioden före den skärpta övervakningen med motsvarande tal under sistnämnda period.

Under hela övervakningsperioden utgick 513 bilpatruller och 364 mc-patruller, vardera omfattande 8 timmars tjänstgöring. Jämfört med medeltalet för den rörliga övervakningen under augusti—oktober månader 1954—1956 var 1957 års övervakningsfrekvens mer än 4 gånger större.

Under tiden för den förstärkta övervakningen rapporterades 1 066 personer till åtal för trafikförseelser av olika slag. Motsvarande tal för samma period under 1956 uppgick till 344.

Totala antalet olyckor för maj—juli och augusti—oktober på övervakningssträckan framgår av följande tabell:

1955		1956		1957	
maj—juli	aug.—okt.	maj—juli	aug.—okt.	maj—juli	aug.—okt.
49	70	48	49	48	39

Även om utredningens uppläggning inte medger några generella och långtgående slutsatser, har den klart påvisat sambandet mellan övervakningsintensiteten och trafiksäkerheten. Något senare experiment av liknande slag som det nu beskrivna har inte verkställts i Sverige.

I skrivelse till Konungen den 31 oktober 1956 konstaterade M jämte en rad andra organisationer med tillfredsställelse att riksdagen utan jämkningar fattat beslut i enlighet med av 1953 års trafiksäkerhetsutredning framlagt förslag. Likväl fann organisationerna skäl att ifrågasätta om ens dessa övervakningsförstärkningar kunde anses tillfyllest. Denna uppfattning grundades bl. a. på följande omständigheter:

- Trafikövervakningens dimensionering, sådan den föreslagits och beslutats 1954, måste betecknas som ett minimum, vilket också uttryckligen framhållits av 1953 års trafiksäkerhetsutredning.
- Fordonsantalet har stegrats i betydligt snabbare takt än vad som förutsågs i början av 50-talet.
- Trafikintensiteten har i motsvarande mån ökat i icke förutsedd omfattning.
- Trafikolyckskurvans utveckling understryker med oförminskad styrka utredningens uttalande: »Det gäller att även i vägtrafiken vidtaga alla de åtgärder, som skäligen kunna och bära vidtagas för att säkerställa respekten för människoliv och den enskildes kroppsliga integritet och att skapa största möjliga mått av trygghet för varje människa som har att uppträda i trafiken.»

Den 1954 beslutade upprustningen av trafikövervakningen har under senare år uppföljts av smärre personalökningar. Till statspolisens förfogande står sålunda i

dag: 26 kommissarier, 83 I:e polisassistenter, 5 polisassistenter och 774 konstaplar, 281 bilar och 194 motorecyklar.

Trots detta torde det utan vidare stå klart att ytterligare personal i dag erfordras för att möjliggöra en tillfredsställande trafikövervakning. Parallellt härmed framkommer önskemål om ytterligare materiella resurser, främst bilar men även tidsenlig teknisk utrustning i övrigt.

Frågan om skärpt trafikövervakning har på sista tiden aktualiserats i samband med att en rad remissinstanser yttrat sig beträffande de försök som utförts med tillfälliga hastighetsbegränsningar. Samtidigt som många ställer sig rätt skeptiska till effekten av sådana begränsningar, framhålles att en skärpt trafikövervakning är det som framför allt skulle vara ägnat att få olyckskurvan att peka nedåt.

Med åberopande av det ovan anförda får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en sådan successiv och väsentlig förstärkning av statspolisens manskapsstyrka att en effektiv trafikövervakning kan åvägbringas.

Stockholm den 23 januari 1964

*M. Berglund*

*Gunnar Hyltander*

*Anders Jonsson*

*Hans Broberg*

*C.-G. Enskog*