

Nr 47

Av herr **Jacobsson, Gösta**, och herr **Kaijser**, om inrättande av ett statligt trafikinstitut.

(Lika lydande med motion nr 59 i Andra kammaren)

Strävandena för en tryggare trafik måste alltid till en väsentlig del gälla åtgärder för att genom upplysning och undervisning öka trafikanternas kunskap i alla frågor som berör trafiken. En mycket viktig sida i detta arbete gäller utbildningen av motorförare.

Under de omkring trettio år, som ett planmässigt trafiksäkerhetsarbete bedrivits i vårt land, har Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) ägnat största uppmärksamhet åt upplysning och undervisning i trafikkunskap. Dessa båda arbetsområden har betraktats som huvuduppgifter i föreningens verksamhet. Enligt den senaste redogörelsen för föreningens verksamhet har under juli 1962—juni 1963 ordnats sex kurser för lärare och polismän som i skolorna meddelar undervisning i trafikkunskap. Varje kurs har omfattat 60 deltagare, hälften lärare och hälften polismän. Därtill kommer en kurs för enbart polismän, även den med 60 deltagare. En utökning av antalet kurser planeras för nästa verksamhetsår, eftersom antalet anmälningar till kurserna betydligt överstigit tillgängliga platser.

Även enskilda sammanslutningar — bland dem främst motorfolkets egna organisationer Kungl. automobil klubben, Motormännens riksförbund och Motormännens helnykterhetsförbund — har gjort betydande insatser, när det gällt att öka trafikanternas intresse för och kunskap i trafikfrågor.

Emellertid tvingas man tyvärr konstatera att nuvarande insatser för en bättre trafikkunskap icke är tillräckliga. Det beror helt naturligt främst på att varken Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande eller motorklubbarna haft tillräckliga resurser för att ge sin verksamhet den omfattning som man skulle önskat. Men det finns även en annan faktor som i hög grad medverkat till att man icke nått full effekt i arbetet, nämligen avsaknaden av ett samlande och ledande organ för utbildning och undervisning på trafikens område.

Redan 1945 års trafiksäkerhetskommitté fäste uppmärksamheten på att det förelåg behov av en central högre undervisningsanstalt. I sitt

betänkande med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten — SOU 1948: 20 — anförde kommittén:

Som kommittén i det föregående framhållit föreligger ett behov av en central högre undervisningsanstalt för utbildning av körskolornas chefer och instruktörer, bilinspektörer, trafikpoliser m. fl. En sådan anstalt skulle enligt kommitténs mening kunna få stor betydelse för höjande av motorförarnas allmänna standard. Utbildningen skulle i första hand syfta till att få fram en grupp förare, som själva överlägset behärskade konsten att föra motorfordon och som skulle kunna lära ut denna till övriga förare särskilt till nybörjarna. Härigenom torde körskickligheten och körkulturen hos den stora massan av motorfordonsförare så småningom kunna höjas. Dessa speciellt grundligt utbildade förare skulle få sig tilldelade olika trafikvårdande uppgifter sådana som utbildning, kontroll och trafikledning. Genom att de alla komme att utgå från samma läroanstalt, där flertalet kurser bleve gemensamma, skulle man kunna vinna den fördelen, att deras körsätt bleve tämligen ensartat. Detta vore på lång sikt ägnat att underlätta umgänget mellan motorfordonsförarna på vägar och gator.

Förslaget blev emellertid inte genomfört.

Senare har förslag av samma principiella innebörd upptagits i ett av organisationskommittén för trafiksäkerhet i juli 1960 avgivet betänkande. Kommittén uttalade sig för en central utbildning inom trafikens område:

Vid avgörandet av frågan hur utbildningen med hänsyn härtill bör organiseras har kommittén beaktat, att genom central utbildning enhetlighet i undervisningen främjas, vilket på hithörande område är en fördel. Helst bör alla de här diskuterade utbildningsgrenarna samordnas. Först om motorfordonsutbildningen ordnas centralt kan den vidare bli verkligt effektiv. Det är dock ej möjligt att centralisera all den utbildning det här är fråga om. Vidare är central utbildning i vissa fall ej lämplig med hänsyn till elevernas tjänstgöringsförhållanden. Kommittén har sålunda ansett det nödvändigt att föreslå såväl centrala som lokala kurser. Centrala kurser har ansetts böra ifrågakomma i första hand för statspolismän, besiktningsmän och högre körskolepersonal (föreståndare och lärare) medan lokalpolisens personal, körskolornas instruktörer samt brandbils- och ambulansförarna i princip befunnits böra utbildas lokalt. Om emellertid centrala motorfordonskurser kommer till stånd, bör tillses, att plats vid den centrala utbildningsanstalten beredes för ett antal kommunala polismän, vilka sedan kan i sin tur tjänstgöra som instruktörer och lärare vid den lokalt bedrivna utbildningsverksamheten. Särskilda centrala kurser för s. k. handledare förordas med hänsyn därtill. Vidare bör kommunal polispersonal med motorcykeltjänst få tillfälle till central utbildning.

Inte heller detta förslag föranledde någon åtgärd från statsmakternas sida.

I motion nr 579 i andra kammaren vid 1962 års vårriksdag hemställdes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt prövning av frågan om inrättande av ett statligt trafikinstitut som centralorgan för utbildningen på trafikens område.

Under motionens behandling i allmänna beredningsutskottet inhämtade utskottet yttranden från statens trafiksäkerhetsråd, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), skolöverstyrelsen, Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD) och Folkrorelsernas motorförbund (Fomo). I samtliga yttranden tillstyrktes utredning om inrättandet av ett centralt trafikinstitut.

Trafiksäkerhetsrådet ansåg att en anstalt för trafikutbildning i hög grad vore ägnad att på längre sikt höja trafiksäkerheten i landet:

Det vore nämligen att förvänta, att de särskilt utbildade personerna skulle kunna i högre grad än för närvarande genom sin särskilda trafik- och motorfordonsutbildning bli i stånd att meddela bättre undervisning i trafik- och motorfordonskunskap samt höja körmoralen hos ett stort antal förare.

För närvarande meddelas motorfordonsutbildning vid arméns motorskola i Strängnäs. Någon motsvarighet härtill på den civila sidan saknas emellertid. Även om vissa fördelar skulle vara förenade med ett samordnande av undervisning vid denna skola av såväl militärt som civilt engagerade elever — huvudsakligen torde ekonomiska hänsyn motivera en sådan ordning — torde dock övervägande skäl tala för att en från det militära fristående skola inrättades. För en sådan lösning av frågan talar främst det förhållandet, att utbildningens syfte är väsentligt olika inom det militära jämfört med det civila området. Det slag av trafik och körregler, varom utbildning är avsedd att meddelas, skiljer sig även avsevärt inom den militära och civila sektorn. En med hänsyn till trafikförhållandena större ort än Strängnäs torde även vara att föredraga, då det gäller utbildning av andra än militära elever.

Rådet anser sålunda motiverat, att en i nu nämnda avseende fristående skola för trafik- och motorfordonsutbildning inrättas och tillstyrker i enlighet härmed det genom motionerna framlagda förslaget om prövning — varmed rådet här förstår utredning — av frågan om inrättande av ett särskilt trafikinstitut. Att en sådan skola bör vara statlig anser rådet naturligt bland annat med hänsyn till önskemålet, att undervisningen vid läroanstalten icke bör påverkas av privata hänsyn eller andra ovidkommande intressen. Övriga frågor, såsom eventuell anknytning till annan statlig myndighet, organisation m. m. torde böra bli föremål för den av rådet förordade utredningen i ämnet, och rådet saknar därför anledning att här upptaga frågorna till närmare behandling.

I sitt i ärendet avgivna utlåtande fann utskottet — i likhet med hörda myndigheter och organisationer — att det i motionen framförda för-

slaget var värt allt beaktande. Men med hänsyn till pågående utredningar, som syntes omfatta flertalet av de i motionerna framförda önskemålen, kunde utskottet icke finna, att ytterligare utredningar då borde begäras från riksdagens sida.

I skrivelse till Kungl. Maj:t gav riksdagen till känna vad utskottet sålunda anför.

Behov av ett centralt statligt trafikinstitut har ökat i takt med motortrafikens snabba utveckling. Ökningen i trafiken har varit särskilt markant under de båda senaste åren och behovet av ett trafikinstitut har därmed blivit alltmer påtagligt.

Det är en rad omständigheter som medfört att ett sådant trafikinstitut i dag framstår som en av de angelägnaste åtgärderna för höjande av trafiksäkerheten:

1) Den obligatoriska trafikundervisningen i skolorna kan nå full effekt endast under förutsättning att lärarna får en fullgod trafikutbildning.

Såsom tidigare berörts har Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande under sitt senaste verksamhetsår givit sju kurser för lärare och polismän med uppgifter inom skolans trafikundervisning. Behovet av lärarkrafter med sådan utbildning är emellertid mångdubbelt större, och det är därför utomordentligt angeläget att kursverksamheten utvidgas. Målet måste vara att alla lärarkrafter med uppgifter inom trafikundervisningen beredes möjlighet att inom rimlig tid få den för uppgiften erforderliga utbildningen.

2) Det ständigt växande antal personer som önskar förvärva körkort medför, att det behövs ett allt större antal väl utbildade lärare och instruktörer vid landets bilskolor.

Under år 1963 torde betydligt mer än 100 000 nya körkort ha utfärdats.

I denna svåra situation har Sveriges bilskolors riksförbund sett sig nödsakat att grunda ett Bilskolornas trafikinstitut med nära anknytning till pedagogiska institutionen vid universitetet i Uppsala — ett synnerligen berömvärdt initiativ.

Resultatet av utbildningen vid institutet har blivit utomordentligt gott. Institutet måste likväl betraktas som ett provisorium i ett kritiskt läge. Det är önskvärdt att utbildningen av lärarkrafterna vid bilskolorna snart övertages av ett statligt trafikinstitut, där utbildningen skulle kunna få en omfattning motsvarande det aktuella behovet.

Ett statligt trafikinstitut med tillräckliga resurser skulle bli i tillfälle att göra en insats av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. Bilskolorna intager ju en nyckelposition i trafiksäkerhetsarbetet, och det blir

därför ytterst angeläget att utan dröjsmål få fram tillräckligt många väl utbildade lärarkrafter vid bilskolorna.

3) Den snabba utvecklingen inom trafiken ställer särskilda krav på dem som handlägger frågor inom detta område av samhällslivet och skapar behov av vidareutbildning för sådana grupper som

domare,

advokater,

bilinspektörer,

polismän,

bilförsäkringsbolagens tjänstemän o. s. v.

I ett nyligen framlagt betänkande Trafikmål — SOU 1963: 27 — har trafikmålskommittén i ett särskilt kapitel Vidareutbildning framhållit att det för berörda grupper finns ett stort behov av kurser och konferenser i trafikfrågor. Det framhålles särskilt att en utbildning i trafik-säkerhetsfrågor kunde stimulera domaren till en aktivare insats i arbetet för en höjd trafiksäkerhet.

4) En övergång till högertrafik måste förberedas genom en till alla trafikantgrupper riktad upplysning och utbildning angående de nya trafikreglerna och allt vad som har samband med trafikomläggningen.

En väl planerad insats för att främja studiet av den nya trafiklagstiftningen torde vara en av de viktigaste trafiksäkerhetsfrämjande åtgärderna i samband med trafikomläggningen. Det går inte att bortse från att en omläggning till högertrafik medför särskilda risker för gående och cyklister. Särskilt för de äldre. Genom ett stort antal väl utformade kurser — i samverkan med TV och radio — bör det bli möjligt att förhindra en ökning av olycksfrekvensen under övergångsskedet.

Uppgiften att genomföra en så omfattande utbildningsverksamhet på ett psykologiskt och pedagogiskt riktigt sätt synes förutsätta den centrala ledning som endast ett statligt trafikinstitut kan erbjuda. Ur den synpunkten vore det angeläget att ett trafikinstitut kom till stånd så snart att det kunde träda i verksamhet i god tid före övergången till högertrafik och förbereda densamma genom en intensiv kursverksamhet i intimt samarbete med Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande med dess stora erfarenhet på ifrågavarande område.

Vid sidan av den här skisserade kursverksamheten skulle ett statligt trafikinstitut fullgöra en rad andra uppgifter. Sålunda borde det ankomma på trafikinstitutet

att följa trafikförfattningarnas tillämpning och verkningar samt taga initiativ till förbättringar på grundval av vunna erfarenheter,

att hålla kontakt med utländsk lagstiftning och trafiksäkerhetsarbete i utlandet,

att låta ställa i ordning material för undervisning i trafik-kunskap i form av läroböcker, ljusbilder, film o. s. v.

att i samverkan med TV och radio ordna en till allmänheten riktad upplysningsverksamhet angående nyheter på trafikens område, samt

att upprätta ett bibliotek över litteratur och tidskrifter som berör ämnen med anknytning till trafik- och trafiksäkerhetsfrågor.

Ett trafikinstitut med här i korthet angivna uppgifter arbetar sedan några år tillbaka i Österrike. Nämnda institut har tillkommit på så sätt att praktiskt taget samtliga motorklubbar och försäkringsbolag inom bilförsäkring bildat ett Kuratorium für Verkehrssicherheit, vars verksamhet inom skilda sektioner omfattar trafikutbildning, trafikpsykologi, trafikteknik, teknisk tjänst och trafikrätt.

Kuratorium für Verkehrssicherheit har inrättat ett eget seminarium, vid vilket hittills givits mer än 200 kurser i trafik-kunskap för inemot 4 000 lärare. Organisationen utger tre egna månadstidskrifter, nämligen *dels* Verkehrs-Revue — organisationens officiella organ med en upplaga av 363 000 exemplar — *dels* Schule und Verkehrserziehung — ett trafikpedagogiskt fackorgan, avsett för skolmyndigheter och lärare, med en upplaga av 26 500 exemplar — *dels* Der Kraftfahr Jurist — en populärrättslig månadstidskrift, i vilken behandlas problem med anknytning till trafiksäkerhetsfrågor, upplagan är 290 000 exemplar.

Det bör uppmärksammas att det österrikiska institutet arbetat med sådan framgång, att Österrike några få år efter institutets tillkomst kunnat redovisa en anmärkningsvärd förbättring i olycksfallsstatistiken. Antalet trafikolyckor har minskat inte endast relativt i förhållande till antalet motorfordon utan också beträffande de absoluta talen för dödade och skadade i trafiken.

Detta österrikiska institut borde i fråga om arbetsformer kunna erbjuda en god ledning när det gäller att hos oss inrätta ett statligt trafikinstitut med i stort sett motsvarande arbetsuppgifter i trafiksäkerhetens tjänst.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om *dels* skyndsamt utredning av frågan om inrättande av ett statligt trafikinstitut med främsta uppgift att verka för trafikutbildning enligt ovan angivna riktlinjer, *dels* förslag till organisation för ett sådant institut i så god tid, att institutet kan medverka vid genomförande av beslutet om högertrafik.

Stockholm den 10 januari 1964

Gösta Jacobsson

Rolf Kaijser