

Nr 55

Utlåtande i anledning av väckta motioner om inrättande av trafik haverikommissioner.

I de likalydande, till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionerna I: 20 av herr *Erik Filip Petersson* och II: 34 av herrar *Hamrin* i Jönköping och *Börjesson* i Falköping hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om åtgärder i syfte att tillskapa en landsomfattande organisation i form av speciella trafik haverikommissioner i syfte att åstadkomma vidgad konkret kunskap om de faktorer, som bidrar till uppkomsten av särskilt svåra trafikolyckor på våra gator och vägar.

I motionerna beröres bl. a. den skillnad som föreligger mellan å ena sidan flygolyckorna, som medför att en kommission av sakkunniga omedelbart gör en ingående undersökning i avsikt att söka förhindra ett upprepande, och å andra sidan vägtrafikolyckorna, vid vilka något liknande förfarande icke förekommer.

Vår kännedom om de verkliga orsakerna till trafikolyckorna är bristfällig. Några noggranna och inträngande analyser av vilka faktorer som bidrar till att framkalla en krasch görs som regel inte. Visserligen sker normalt en polisutredning. Denna syftar emellertid huvudsakligen till att bilda en grund för den rent rättsliga bedömningen.

Svårare trafikolyckor på gator och vägar bör göras till föremål för ingående undersökning på ungefär samma sätt som tillämpas i fråga om flygolyckor. För detta ändamål kan man tänka sig speciella trafik haverikommissioner. En viss försöksverksamhet har förekommit regionalt men de vidtagna åtgärderna synes icke tillräckliga.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, Svenska försäkringsbolags riksförbund samt Motororganisationernas samarbetsdelegation.

Rikspolisstyrelsen anför följande.

Den polisutredning som sker vid svåra trafikolyckor är numera så noggrann att den i allmänhet medger ett detaljerat studium av de sannolika orsakerna till olyckan. Den rättsliga bedömningen kräver nämligen en så ingående undersökning som möjligt beträffande samtliga de faktorer, som kan ha framkallat olyckan. Förutom förhör med förare, passagerare och vittnen samt ett noggrant studium av vägen med avseende på lutnings-, beläggnings-, belysningsförhållanden o. d. sker nämligen regelmässigt också en teknisk undersökning av i olyckan inblandade fordon. För denna undersökning anlitas särskilt utbildad och med de tekniska problemen väl

Bihang till riksdagens protokoll 1966. 11 saml. Nr 55

förtrogen polispersonal eller, om så bedömes erforderligt, expertis från statens bilinspektion och statens provningsanstalt.

I motsats till förhållandet vid flygolyckor, där en haverikommission ostört kan arbeta inom ett avspärrat område, torde man beträffande vägtrafikolyckor endast i undantagsfall kunna tänka sig att helt avspärra en olycksplats i väntan på en haverikommissions ankomst. Om kommissionerna skall kunna fylla den avsedda funktionen måste de alltså kunna vara på plats med mycket kort varsel. En haverikommissions verksamhetsområde kan därför rimligen inte omfatta mer än ett län, varjämte jourtjänst för kommissionens medlemmar kommer att bli nödvändig. Härtill kommer svårigheten att på ett tillräckligt tidigt stadium avgöra om en olycka är av sådan art att kommissionen bör kallas till platsen.

Styrelsen framhåller vidare att ett intensivt forskningsarbete för att uttröna olyckornas orsaker sedan lång tid tillbaka bedrivs såväl i Sverige som i andra länder och att man i försöken att finna lämpliga undersökningsmetoder diskuterat och prövat lämpligheten av haverikommissioner men icke funnit denna metod ändamålsenlig. Bl. a. har trafiksäkerhetsrådet gjort negativa erfarenheter i detta hänseende.

Styrelsen säger sig slutligen vilja gentemot motionärernas uppfattning vilja hävda att den hittillsvarande trafiksäkerhetsforskningen givit goda kunskaper om olyckornas orsaker och anvisningar om hur trafiksäkerhetsarbetet lämpligen bör bedrivas samt avstyrker motionerna.

Statens trafiksäkerhetsråd anför följande.

I motionerna framhålles att vår kännedom om de verkliga orsakerna till trafikolyckorna är tämligen begränsad. Detta torde vara riktigt. I Sverige liksom i andra länder med en starkt expanderande motortrafik har man tyvärr inte i tid satt i gång en allsidig forskning rörande trafikolyckornas orsaker i syfte att få fram effektiva åtgärder i olycksbekämpande syfte. Emellertid har i vårt land sedan början av 1950-talet bedrivits en trafiksäkerhetsforskning som i förhållande till de resurser som ställts till förfogande givit betydelsefulla resultat. Stora delar av detta forskningsfält är dock fortfarande obearbetade.

Under sin första verksamhetstid hade trafiksäkerhetsrådet, vars huvuduppgift är att bedriva trafiksäkerhetsforskning, att skapa förutsättningar för en sådan forskning, bl. a. genom en omläggning av den statistiska olycksredovisningen så att den gav ett bättre underlag för forskning rörande orsakerna till trafikolyckorna. Denna redovisning sker numera efter ett system med typindelning av olyckorna efter de svårigheter som människan möter i trafiken.

I samband med praktiska prov av det nya redovisningssystemet startade trafiksäkerhetsrådet i juli 1960 en haverikommissionsverksamhet i Uppsala län. Det kan måhända ligga nära till hands att dra paralleller mellan haverikommissioner för vägtrafikolyckor och undersökningskommissioner vid flyghaverier. I båda fallen gäller det att genom vederbörlig expertis söka få fram orsakerna till att olycka inträffat. Å andra sidan föreligger väsentliga skillnader. I förhållande till antalet vägtrafikolyckor är antalet flygolyckor få, vilket gör det möjligt att detaljundersöka samtliga flyg-

olyckor, då flygplanet är tillgängligt. I fråga om vägtrafikolyckor föreligger icke likartade förutsättningar. Antalet olyckor med svår personskada är avsevärt, skadade trafikanter måste omgående transporteras till sjukhus för vård och inblandade fordon snabbt föras bort från vägområdet för att trafiken skall kunna flyta.

Rådet igångsatte sin haverikommissionsverksamhet i blygsam skala. Kommissionen bestod av två stundom tre fordonstekniker och hade till uppgift att *dels* undersöka förekomsten av tekniska brister hos fordon, som deltagit i trafikolyckor av vissa typer och *dels* söka bedöma dessa bristers inverkan på olycksuppkomsten.

Verksamheten förlades till som nämnts Uppsala län och inriktades först på fordon, som varit inblandade i singelolyckor (olyckor för ett motorfordon, ensamt på vägen). Singelolyckorna valdes *dels* emedan det kunde antas, att fordonsdefekter spelat särskilt stor roll vid olyckor av denna typ, *dels* därför att vid ett studium av dylika olyckor andra trafikanter och fordon icke är inblandade.

Under perioden 1960—1964 har omkring 500 i olyckor inblandade fordon varit föremål för besiktning. Allteftersom erfarenheter genom sådana fordonsundersökningar vunnits har verksamheten utvidgats att omfatta även vägen (trafikmiljöns) betydelse ur olyckssynpunkt. Sedan 1965 har också inblandade trafikanters roll och personskadornas omfattning börjat att studeras. Härvid har samarbete etablerats med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och med berörda sjukhus, främst Akademiska sjukhuset i Uppsala. De skadade trafikanterna har undersökts av specialister på sjukhusen under vistelsen där, ävensom i vissa fall av psykolog efter utskrivningen.

Fordonsbesiktningen i samband med singelolyckor har givit vid handen, att andelen olyckor vid vilka fordonstekniska fel helt eller delvis medverkat, utgjort omkring 15 % av totala antalet besiktigade fordon. Eftersatt underhåll har befunnits vara den vanligaste orsaken till konstaterade brister. Mera sällan har man kunnat spåra konstruktions- eller tillverkningsfel.

Under perioden 1960—1964 har emellertid andelen fordon, som klassificerats såsom varande i gott skick, ökat och andelen i dåligt skick minskat samtidigt som antalet fel per fordon avtagit. Minskningen i felfrekvens har främst berört sådana detaljer som fot- och handbroms samt avgassystem. De detaljer som varit behäftade med den största andelen brister, har varit hjulställen, bromsarna och styrinrättningen. Den obligatoriska fordonskontrollen kan väntas medföra ytterligare förbättringar av fordonens trafikduglighet.

En verksamhet sådan som den här redovisade skulle väl kunna bedrivas av flera regionalt arbetande kommissioner; varje kommission kräver emellertid minst 4 kvalificerade personer och skall den inom sitt område kunna följa olyckor av intresse, utan hänsyn till när de inträffar, måste beredskap uppehållas hela dygnet, vilket kräver ytterligare personal.

Trafiksäkerhetsrådet framhåller vidare att bristen på kvalificerad arbetskraft för trafiksäkerhetsforskning är så stor att tillskapandet av regionala trafikhaverikommissioner i sådan omfattning att samtliga svårartade olyckor i hela landet omedelbart skulle kunna utredas stöter på betydande svårigheter.

Rådet anser ytterligare erfarenheter av haverikommissionsverksamheten

böra avvaktas och säger sig vara villigt att, om erfarenheterna går i positiv riktning, medverka till en utbyggnad av verksamheten.

Svenska försäkringsbolags riksförbund säger sig till fullo instämma i motionernas syfte men anför vidare.

I lämpliga former bedriven forskning angående trafikolyckornas orsaker är mycket viktig liksom det är väsentligt att forskningsresultaten följs upp genom lämpliga åtgärder. Forskningsuppgiften på detta område är i dag anförtrodd statens trafiksäkerhetsråd, som sedan år 1960 bedriver en successivt utvidgad haverikommissionsverksamhet koncentrerad främst till Uppsala län. Omfattningen och intensiteten i all forskning måste naturligen anpassas efter föreliggande resurser, inte minst de personella. I fråga om forskning rörande trafikolyckornas orsaker krävs insatser av kvalificerade väg- och fordonstekniker samt läkare och psykologer. Tillgången på lämpliga sådana forskare är begränsad. Det är enligt riksförbundets mening olämpligt att på papperet skapa en stor landsomfattande organisation av speciella trafikhaverikommissioner innan de nödvändiga personella resurserna finns tillgängliga. En fortsatt gradvis utbyggnad av organisationen, där utbyggnaden anpassas bl. a. till de i anslutning till forskningen successivt ökande personella resurserna på sätt som under de senaste åren faktiskt skett i trafiksäkerhetsrådets regi, synes riksförbundet vara den naturliga och praktiskt framkomliga vägen att intensifiera forskningsarbetet. Frågan huruvida slutmålet skall vara en landsomfattande organisation bör avgöras på grundval av de erfarenheter som successivt vinnes under forskningsarbetets gång. Det kan visa sig att även ett mera begränsat område är tillräckligt representativt för att utgöra underlag för ifrågakavande forskning.

Förbundet föreslår att motionerna lämnas utan åtgärd.

Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD) erinrar om det arbete som utföres av den haverikommission som är underställd trafiksäkerhetsrådet och anför beträffande den av motionärerna föreslagna organisationen m. m. följande.

Förutsättningarna för att en sådan organisation skall bli verkligt effektiv torde vara

a) tillräckliga ekonomiska anslag, som bl. a. möjliggör, att minst två experter är heltidsanställda inom varje kommission samt att lokaler och utrustning, t. ex. utrykningsfordon och testapparat kan anskaffas,

b) tillgång till för uppgifterna lämpade vetenskapsmän, tekniker, o. s. v., vilka har möjligheter att snabbt inställa sig på en olycksplats,

c) möjligheter att inom forskningsstationen effektivt bearbeta och följa upp fältverksamhetens resultat,

d) en utbyggnad av kontaktvägarna så att vunna erfarenheter snabbt och i användbar form kan komma det praktiska trafiksäkerhetsarbetet till godo.

Den verksamhet inom området, som hittills bedrivits av statens trafiksäkerhetsråd, har haft mycket begränsade resurser men synes ändå tack vare de engagerade vetenskapsmännens personliga intresse och insatser ha givit värdefulla rön. Dessa har dock icke i önskvärd omfattning nyttiggjorts på grund av otillräcklig kontakt med massmedia, radio, TV, press samt t. ex. motororganisationerna, vilka dock äger möjligheterna att bedriva

den upplysning bland motorförarna som forskningsresultaten borde utmynna i. Det måste beklagas, att det icke ansetts ingå i trafiksäkerhetsrådets uppgifter att söka omsätta de vunna forskningsresultaten i praktisk nytta. En ändring av trafiksäkerhetsrådets instruktioner i syfte att bygga upp en utåtriktad kontakt för bekantgörande av vunna resultat i populär form anser MSD vara angelägen.

Förutom ovannämnda verksamhet med koncentration till Uppsala län har begränsade försök gjorts i Malmöhus län under ledning av professor Wulff. I utlandet har haverikommissioner organiserats bl. a. i USA, Tyskland och Danmark. De vunna forskningsresultaten har bedömts vara värdefulla.

MSD har liksom motionärerna uppfattningen att inträngande analyser av trafikolyckornas orsaker kan starkt bidra till att minska antalet skador och minska deras följder. Det synes dock i dagens läge vara riktigast att sträva efter en successiv utbyggnad av organisationen, förslagsvis på så sätt, att medel snarast möjligt ställs till statens trafiksäkerhetsråds förfogande för att utöka den nuvarande verksamheten från en till fyra haverikommissioner. Dessa bör för att underlätta engagerandet av kvalificerade ledamöter anknytas till universitetsstäderna Uppsala, Umeå, Lund och Göteborg. Senare kan övervägas att överföra verksamheten till det kommande trafikverket och låta detta föreslå ytterligare utvidgning av verksamheten samt att budgetera denna på grundval av de med fyra haverikommissioner vunna erfarenheterna.

Att såsom motionärerna föreslår begränsa verksamheten till uttryckning endast vid särskilt svåra och dödsbringande olyckor torde enligt MSD:s uppfattning vara olämpligt. Kommissionerna bör ha frihet att själva välja verksamhetsuppgift och t. ex. koncentrera forskningen till vissa olyckstyper eller till särskilt olycksbelastade vägsträckor.

MSD föreslår att medel anslås för successivt utbyggd verksamhet genom haverikommissioner och att organisations- och verksamhetsformen omprövas på grundval av vunna erfarenheter.

Utskottet

Utskottet delar motionärernas uppfattning att en trafikhaverikommission kan fylla en viktig uppgift när det gäller att i trafiksäkerhetsfrämjande syfte klarlägga orsakerna till svårare vägtrafikolyckor. Det är emellertid uppenbart att resurser saknas för uppbyggande av en så omfattande organisation som avses i motionerna. I den föregående framställningen har uppgifter lämnats om den haverikommission som nu är i verksamhet inom statens trafiksäkerhetsråd. Utskottet ansluter sig till rådets uppfattning att ytterligare erfarenheter av det pågående arbetet bör avvaktas innan frågan om en eventuell utbyggnad av verksamheten upptages till prövning.

Utskottet får med hänvisning till det anförda hemställa,

att de likalydande motionerna I: 20 och II: 34 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 17 november 1966

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sörlin, Eric Gustaf Peterson, Enarsson, Oscar Carlsson, Svanström*, Hedlund, Nyman, Hübinette och Yngve Persson*, fru Elvy Olsson*, herrar Helge Karlsson* och Wååg*;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Hamrin i Kalmar*, Dickson, Lundmark, Haglund*, Wikner, Larsson i Borrby, fru Ekroth, herrar Andersson i Örebro, Thylén* och Josefson i Arrie.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.