

Med stöd av vad som anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela sin uppfattning, att utbyggnaden av Vindelälven icke mer är aktuell.

Stockholm den 26 januari 1967

*Tore Nilsson (h)*

i Agnäs

---

## Nr 846

Av herrar **Ohlin** och **Hedlund**, *angående trafiksäkerheten.*

(Lika lydande med motion nr 657 i Första kammaren)

Enligt preliminära beräkningar dödades i vårt land under år 1966 1 138 personer i trafikolyckor. 17 188 personer fick annan svårare eller lindrigare skada. Samhällets kostnader för trafikolyckorna uppgick till över 1 500 milj. kr.

Motorismens snabba utveckling i vårt land har otvivelaktigt skapat nya möjligheter för människorna. Framkomligheten har ökat, och transporten av varor och människor, som är så oerhört viktig, sker numera snabbt och lätt. Hela kommunikationsväsendets expansion har varit en förutsättning för den standardutveckling som ägt rum i Sverige.

Som redan framgått har emellertid den snabba utvecklingen också medfört betydande problem och svårigheter. Icke obetydliga nationalekonomiska värden går till spillo på grund av den stora olycksfrekvensen i trafiken. Inte bara ekonomiskt mätbara värden står på spel — otaliga mänskliga tragedier döljs bakom varje trafikolycka. Även om samhället vidtagit vissa åtgärder för att öka trafiksäkerheten kan man slå fast att dessa återspeglar en otillräcklig ambitionsgrad. Svårigheterna har naturligtvis varit stora. Det här saknats material att grunda beslut på, och uppfattningarna hos olika instanser om vilka åtgärder som är lämpligast att vidta är ofta divergerande.

En viss samordning av såväl inhemskt som utländskt material i trafiksäkerhetsfrågor har börjat ske genom statens trafiksäkerhetsråds försorg, men allttjämt råder mycket stora brister på detta område. Trafiksäkerhetsforskningen har tidigare varit otillräcklig. Detta har framkommit inte minst i samband med förberedelserna för högertrafikomläggningen. Inför omläggningen har forskningen intensifierats, men trots de förbättringar som ägt rum är en ytterligare upprustning synnerligen angelägen. En sådan bör påskyndas genom ökad samordning av trafiksäkerhetsforskningen och trafiksäkerhetsupplysningen.

Man kan inte blunda för de intressekonflikter som uppstår i samband

med trafikens utveckling. Mot t. ex. bilindustriens intresse att få sälja med moderna reklammetoder och utan alltför stark betoning av säkerhetsaspekterna står samhällets intresse av ökad trafiksäkerhet. Vi kan dock glädjande nog konstatera att den svenska bilindustrien i många avseenden varit föregångare på trafiksäkerhetsforskningens område. Avvägningen kan många gånger vara svår att göra, men med hänsyn till den oroväckande utveckling som ägt rum beträffande trafikolycksfrekvensen kan man tvingas till åtgärder som visserligen innebär inskränkningar i individernas frihet men samtidigt ökar säkerheten till liv och lem. För att få nytta av de möjligheter motorismen erbjuder oss måste vi vara beredda att ikläda oss en hel del skyldigheter för att öka trafiksäkerheten.

Trots att trafiksäkerhetsforskningen varit eftersatt kan man redan i dag peka på ett flertal åtgärder baserade på svenska men framför allt utländska undersökningar och praktiska erfarenheter, vilka — om de tillvaratogs även hos oss — på olika sätt skulle förbättra trafikklimatet i vårt land och därmed nedbringa antalet olyckor. Vissa åtgärder är kostnadskrävande i större eller mindre omfattning, men man bör ha i åtanke att mycket stora besparingar kan göras om trafikolycksfrekvensen kan nedbringas bara några få procent. Man bör också beakta de effekter på personalsituationen vid våra sjukhus som en kraftig minskning av antalet olyckor skulle få.

I den följande framställningen är en schematisk uppdelning av förslagen och resonemangen gjord i *människan i trafiken, fordonet och vägarna*.

### *Människan i trafiken*

Även om man på sistone i allt större omfattning fått upp ögonen för möjligheterna att anpassa tekniken efter människan, så har strävandena att anpassa människan efter tekniken ingalunda spelat ut sin roll. Trafiksäkerhets- och motororganisationer har utfört och utför ett i många avseenden gott arbete. Det räcker emellertid inte helt. På flera olika områden bör statliga aktioner sättas in för att öka trafikanternas kunskaper om olika trafikproblem.

Vid barnpsykologiska forskningsinstitutet vid lärarhögskolan i Stockholm har banbrytande forskningsresultat framlagts om *barn i trafiken*. Dessa rön ligger nu till grund för den trafikundervisning som på sina håll bedrivs inom förskolväsendet och genom föreningar och motororganisationer. Att så tidigt som möjligt lära människor att umgås med trafiken torde vara en första garanti för en säkrare trafik. Verksamheten med barntrafikskolor måste därför vidgas och möjligheterna att fullfölja förskolebarnens utbildning i verklig trafik avsevärt ökas.

Det är lovvärt att *trafikundervisning* numera ingår som ett moment i *grundskolans* läroplan. Det har stundom visat sig svårt att få till stånd och bedriva en effektiv undervisning i skolorna. En framkomlig väg vore här att i ökad utsträckning satsa på organiserad TV-undervisning. På det sättet

skulle pedagogiskt väl tillrättalagda program kunna göras, där medverkan kunde erhållas av en rad olika experter, såsom psykologer, läkare, tekniker, poliser m. fl. Dessa program borde sedan kunna följas upp med olika trafikinformationer i anslutning till andra skol- och ungdomsprogram i radio och TV.

För att öka människans anpassning i trafiken bör propagandan läggas upp så att resultatet blir ett *vänligare beteende i trafiken*. Det behövs mer av »gentlemannamässighet». Från första början måste trafikanterna lära sig att trafiken inte bara innebär en rad rättigheter utan också skyldigheter och krav på hänsyn i förhållande till medtrafikanterna.

För ett mycket stort antal blivande körkortsinnehavare sker utbildningen under sommarhalvåret, och de erhåller körkort utan någon som helst personligt upplevd erfarenhet av de förhållanden som kan råda på vägarna under *mörker- och vinterkörning*. I bilförarutredningens betänkande »Körkortet och trafikutbildningen» (SOU 1965: 42) sägs i fråga om körning under mörker att utredningen »stannat för att allenast ge en rekommendation om vikten av träning i mörkerkörning i samtliga fall där sådan är praktiskt genomförbar». Man måste allvarligt ifrågasätta om denna rekommendation är en tillfredsställande lösning på problemet. Möjligheten att låta särskild kurs för mörkerkörning ingå i totalutbildningen borde ha utretts. När det gäller vinterkörning är förhållandet något besvärligare på grund av vårt nyckfulla klimat. En utväg är att på artificiell väg framställa förhållanden som i mångt och mycket liknar dem som kan uppstå vid vinterkörning. Detta kan ske i form av körgårdar, dvs. områden med särskilt besvärliga körförhållanden där körkortseleverna kan få stifta bekantskap med sådana vägförhållanden som uppstår vid vinterkörning.

Även ensamkörningen är ett problem för nya körkortsinnehavare. Man bör undersöka om det inte finns möjligheter att genomföra ett visst antal timmar *ensamkörning* under utbildningstiden. Lika angeläget ter sig att eleverna får någon erfarenhet av *körning på motorväg* innan de får sitt körkort. Åtminstone i de fall där sådan övning *kan* infogas i utbildningen bör detta tillåtas.

En hel del olyckor beror på trafikanternas felaktiga uppfattning om omkörningssträckor m. m. Det har påvisats att vissa uppgifter i körskolelitteratur och trafiksäkerhetspropaganda är felaktiga. Realistiska normer för beräkning av bl. a. omkörningssträckor bör utarbetas. Över huvud taget är en *översyn av körskolornas och körskolelitteraturens faktaunderlag* önskvärd.

Alla fordon har skyldighet att *tillkännage sin närvaro på vägen*. För fotgängare finns emellertid endast en rekommendation. Utredningen bör överväga om en motsvarande skyldighet för fotgängare bör införas. Den största delen olyckor fordon—fotgängare sker i mörker. Fordonsföraren upptäcker fotgängaren för sent. Genom reflexmaterial ökar en mörklädd fotgängares synbarhet från ungefär 25 till 125 m vid bilmöte. En sådan lagändring skulle med visshet spara åtskilliga liv varje år.

För vissa av *samhällets minoriteter* är trafiken en källa till mycken oro. För blinda t. ex. kan svårigheterna att ta sig över en gata vara avsevärda. Man bör överväga att införa stopplikt inför något särskilt tecken som en blind kan föra med sig, t. ex. en vit spade. Över huvud taget synes det angeläget att utreda vilka svårigheter som inte bara blinda utan även andra handikappade kan råka ut för i trafiken och vad man kan göra för att underlätta trafikmiljön för dem.

Orsaken till åtskilliga trafikolyckor torde vara att söka i att någon trafikregel misstolkats eller missförstått. Så har t. ex. den nuvarande s. k. »väns-terregeln» genom sin oklara utformning medfört en varierande och osäker praxis och därigenom bidragit till ett flertal olyckor. Vid övergången till högertrafik i höst ersätts dock denna regel av betydligt klarare regler. Det sagda torde emellertid visa betydelsen av att särskild vikt lägges vid att trafikreglerna görs lättfattliga och distinkta. Rekommendationer bör om möjligt undvikas i lagtexten då även dessa kan medföra osäkerhet och förvirring. Såsom exempel härpå kan nämnas 60 § 1 mom. d) VTF som endast utgör en rekommendation för gående att vid korsande av körbanor gå tvärsöver denna och, om vägkorsning finnes i närheten, i anslutning till korsningen. Uttrycket »i anslutning till» i samma moment kan även nämnas såsom exempel på oklara begrepp i ifrågavarande lagstiftning. *Reglerna i lagtexten* måste få en betydligt klarare utformning.

### *Fordonet*

I USA ställer man sedan en tid tillbaka speciella säkerhetskrav på bilar som skall användas i statlig tjänst. En lista är uppgjord på 23 krav som erforderlig standard. Under hösten har en federal lag undertecknats som föreskriver att alla bilar som importeras till eller säljs i USA skall fylla ett antal speciella säkerhetskrav.

Inom kommunikationsdepartementet håller man för närvarande på att utreda möjligheterna till liknande bestämmelser i vårt land. Utredningen är i viss mån resultatet av påtryckningar från en betydande opinion i landet som uppstått i svallvågorna av den amerikanska debatten. Det är viktigt att dess förslag byggs upp på ett rikligt faktaunderlag, så att vi även här i landet kan få en *lista på säkerhetskrav* av det slag som f. n. utarbetas i Förenta staterna.

*Typbesiktningen*, som från 1965 sker i nya och effektivare former, bör ges ökade personal- och utrustningsresurser. Framför allt synes det angeläget att vid typbesiktning ha möjlighet att utföra vissa av körproven på en från vanlig trafik befriad och för sitt ändamål speciellt iordningställd *provbana*.

Vid *efterbesiktningen* är det angeläget att man gör notiser om bilarnas *mätarställning* för att på det sättet kunna bilda sig en uppfattning om olika bilars del i det totala trafikarbetet.

Få torde i dag tvivla på *säkerhetsbältenas* positiva egenskaper. Forsk-

ningen rörande dessas utformning bör fortsättas och utvidgas. Det framstår också såsom synnerligen viktigt att upplysningen om säkerhetsbältena vidgas och att den grundas på faktaunderlag, så att den kan inriktas på att undanröja alla betänkligheter mot bältena. Man bör överväga att införa någon form av obligatorium när det gäller bältena. Flera olika grader kan tänkas, t. ex. obligatorisk installering av bälten, obligatorisk installering av säkerhetsbälten av viss godkänd typ och obligatorisk användning av säkerhetsbälten. Åtminstone tills vidare bör mellanvägen, d. v. s. obligatorisk installering av säkerhetsbälten av viss godkänd typ, väljas. Det har visat sig att det totala antalet människor som använder säkerhetsbälten blir större om bälten finns inmonterade i bilen när den köps. Nästa avvägningsfråga gäller vilka bilar som skall åläggas att ha bälten inmonterade. Det är givetvis önskvärt att alla bilar har det, men tills vidare torde man kunna nöja sig med att kräva att varje bil som försäljs genom yrkesmässig försäljning skall vara utrustad med bälte av godkänd typ.

En ökad *konsumentupplysning* om de olika bilmodellernas egenskaper framför allt med avseende på säkerhetsaspekten måste snarast inledas. De upplysningar som lämnas av bilföretagen är ofta otillräckliga, ibland vilseledande och genomgående svåra för en bilköpare utan ingående kunskaper om bilen att bedöma. Goda möjligheter synes föreligga att genom konsumentupplysning inrikta köparens intresse på från säkerhetssynpunkt goda bilar, varigenom tillverkarna också stimuleras att tillhandahålla säkrare bilar. Redan nu ges vissa detaljer i en bil en teknisk beskrivning på besiktningens instrumentet. Det vore önskvärt att också vissa värderingar — gjorda efter en vedertagen mall — togs med. Det är också angeläget att bilförsäljarna upplyser om för vilken typ av människor, med avseende på kroppsstorlek, som en viss bilmodell ger de trafiksäkraste egenskaperna, då dessa enligt amerikanska undersökningar kan variera avsevärt med olika människor i samma bil.

Det har ofta anförts som ett argument från bilindustriens sida att det inte går att sälja »på säkerhet». Det är angeläget att en större opinionsundersökning snarast göres, där bilägarnas intresse för säkerhet kartlägges.

En *haverikommission* har i statens trafiksäkerhetsråds regi bedrivit undersökningar i Uppsala län av till att börja med fordon som varit inblandade i olyckor och senare även olycksplatser och inblandade personer. Det har visat sig att tekniska fel på bilen haft väsentlig inverkan vid över 15 % av olyckorna. Denna verksamhet kommer troligen att utvidgas inom en rimlig framtid till att omfatta ett område som utgör omkring  $\frac{1}{3}$  av landet. Det är önskvärt att en ytterligare utvidgning kan äga rum, men stora svårigheter ligger i den stora bristen på experter. I samband med att trafikforskningstjänster inrättas vid våra universitet torde en utvidgning kunna göras. I väntan på denna utvidgning kan man tänka sig åtminstone två åtgärder. För det första bör haverikommissioner sättas in på att undersöka olyckor på vägsträckor som är särskilt svårt belastade med olyckor. För det andra

bör den centrala bearbetningen av de uppgifter som redan nu fås in förbättras.

### Vägarna

Enligt undersökningar gjorda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har endast 40 % av våra riksvägar fullgod standard. Vidare är 30 % i behov av omedelbar ombyggnad. Trots den ökade belastningen på våra vägar har dessas allmänna standard, bl. a. på grund av statsmakternas försumlighet, inte förbättrats i tillräcklig omfattning. Otaliga olyckor orsakas årligen av de dåliga vägarna. Av de förbättringar som på lång sikt måste företagas kan nämnas ljusare beläggning, bättre kantmarkeringar, ökad vägbelysning etc. Det är också angeläget att man gör en omfattande undersökning av informationen till vägtrafikanterna. Frågan om vägarnas optiska ledning och om skyltinformationen måste utredas.

Vid *planeringen av vägar* bör i större omfattning än vad som hittills varit fallet beaktas att in- och avfarter är trafikfarliga. Vid projekteringen bör serviceanläggningar av olika slag kunna tas med. Det är också angeläget att samarbetet mellan de olika instanser som är inkopplade i vägbyggandet utökas. Sålunda måste trafikbyrån inom statens vägverk få tillfälle att deltaga i planeringsarbetet på ett tidigare stadium så att man undviker smala refuger med ett flertal trafikmärken och liknande anordningar.

Meningarna om vad försöksverksamheten med *hastighetsbegränsningar* givit är delade. Enligt rapporterna rörande den senaste jul- och nyårshelgens hastighetsbegränsning på 80 km/tim skulle antalet dödsolyckor vara oförändrat i förhållande till jämförelseperioderna medan det totala antalet olyckor sjunkit. Tidigare hastighetsbegränsningar har i allmänhet givit märkbara sänkningar av antalet dödsolyckor såväl som av totala antalet olyckor. I det omfattande utredningsmaterial som högertrafikkommissionen låtit insamla framkommer en fullständigt ensartad uppfattning om fartbegränsningarnas positiva verkan. Enighet torde råda om att ett flertal vägsträckor i vårt land bör fartbegränsas. En plan kommer att utarbetas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på olika vägars kapacitet. En differentierad hastighetsbegränsning bör införas med den som underlag. I väntan på ytterligare forskningsresultat av de generella hastighetsbegränsningarnas effekt bör också de periodiska hastighetsbegränsningarna fortsätta.

Ett antal undersökningar i Sverige och utlandet har visat att *ökad trafikövervakning* sänker antalet trafikolyckor. Man bör utreda olika metoder för effektiviserad övervakning. En sådan, kombinerad med differentierade hastighetsbegränsningar, torde kunna sänka antalet olyckor högst avsevärt.

Vad här sagts om trafiksäkerhetens beroende av vägstandard och fordons-hastighet m. m. gäller i särskild grad det allmänna vägnätet utanför den egentliga tätbebyggelsen. Inom *tätorter* tillkommer *bebyggelseplanernas utformning* som en grundläggande faktor.

Nya bostads- och industriområden planeras numera för uppdelning först

och främst av fordons- och gångtrafiken, men även fordonstrafiken uppdelas i genomfarts- och lokaltrafik. Sådan uppdelning har gjorts på många håll i landet och ofta med goda resultat.

Metodikerna är sedan flera år under utveckling. De normer i förevarande hänseende, vilka kan utarbetas på grundval av SCAFT-gruppens vid Chalmers tekniska högskola utredningsresultat måste så snabbt som möjligt spridas till berörda myndigheter.

Inom redan bebyggda områden kan bebyggelseplaneringen endast i mindre mån påverka trafikföringen. Många goda resultat har dock vunnits genom att helt under dagtid avlägsna fordonstrafiken från en del affärsgator i cityområdena och därigenom åstadkomma s. k. gågator. Ombyggnadsplanerna för sådana cityområden får då göras sådana att berörda kvarter kan få sin varutillförsel och persontrafik ordnad från andra gator. Även i fråga om planeringsmetodiken för sådan trafikdifferentiering återstår mycket att utveckla.

För att trafiksäkerheten inom tätortsbebyggelsen skall kunna beaktas i erforderlig grad fordras en intensifierad forskning angående planeringsmetodikerna. Det är också nödvändigt att dessa frågor tillräckligt beaktas vid utbildningen av samhällsplanerare och trafikledsprojektörer.

I denna motion har ett flertal olika förslag väckts, vilkas genomförande med största sannolikhet skulle spara åtskilliga liv varje år. När förslagen skall omsättas i praktiken är det emellertid nödvändigt att prioritera. Många utredningar pågår och kommer sannolikt att kasta nytt ljus över flera här berörda frågor. Det är emellertid angeläget att man söker få ett mer samlat grepp över trafiksäkerhetsfrågorna, varför vi vill föreslå en *parlamentarisk utredning i trafiksäkerhetsfrågor*. Detta skulle medföra mycket positiva effekter: dels skulle man få parlamentarisk insyn i utredningen och en välkommen debatt, dels skulle man få till stånd ett betydelsefullt remissförfarande, och dels skulle man få tillfälle att göra den prioritering som i ett ansträngt resursläge alltid blir nödvändig.

Med hänvisning till vad i motionen anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om tillsättandet av en parlamentarisk utredning i trafiksäkerhetsfrågor, vari bör beaktas bl. a. behovet av

a) ökad satsning på trafikundervisning i grundskolan via TV,

b) översyn av körskolornas och körskolelitteraturens faktaunderlag och i samband därmed att realistiska normer för beräkning av omkörningssträckor m. m. utarbetas,

c) skydd för fotgängare genom krav på användning av ljusreflexer på obelyst väg,

d) kartläggning av de handikappades situation i trafiken,

e) lagstiftning om att samtliga personbilar vid yrkesmässig försäljning skall vara försedda med säkerhetsbälten av godkänd typ, samt

f) en ökad trafikövervakning, kombinerad med hastighetsbegränsningar, differentierade efter vägarnas kapacitet.

Stockholm den 26 januari 1967

*Bertil Ohlin (fp)*

*Gunnar Hedlund (cp)*

---

## Nr 847

Av herr Oskarson m. fl., om angivande på körkort av blodgrupp.

(Lika lydande med motion nr 670 i Första kammaren)

Trafikolyckor medför ofta skador med stor blodförlust som följd. Det är då av stor vikt att mycket snabbt kunna ge en blodtransfusion. För närvarande måste innan detta kan ske en blodgruppsbestämning göras vid ankomsten till sjukhus. Det innebär ofta stora påfrestningar för personalen att snabbt få fram ett besked så att en transfusion kan börja. Även om en blodgruppsbestämning i dag tar relativt kort tid, skulle enligt uppgift från flera sjukhus arbetet betydligt underlättas och tid vinnas, om blodgruppsbestämningen vore klar.

Ett obligatoriskt införande av blodgrupp på körkort skulle därvid enligt vår mening vara ytterst värdefullt. I mycket brådskande fall torde då också möjligheterna att rädda liv öka, samtidigt som arbetet med blodgruppsbestämning i många fall kan avlastas sjukhusen vid sådana tillfällen.

Med anledning av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl.

Maj:t begära en undersökning om möjligheterna att på körkort ange innehavarens blodgrupp.

Stockholm den 26 januari 1967

*Gunnar Oskarson (h)*

*B. O. Thylén (h)*

*Mårten Werner (h)*

*Filip W. Fridolfsson (h)*

---