

Nr 39

Utlåtande i anledning av motioner om åtgärder för att öka trafik- säkerheten.

I de till allmänna beredningsutskottet hänvisade likalydande motionerna I: 244 av herr *Holmberg m. fl.* och II: 309 av herr *Bohman m. fl.* hemställs, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville understryka vikten av ökade insatser till vinnande av en förbättrad trafiksäkerhet och därvid särskilt peka på de uppslag som framförts i motionerna.

Motionärerna anför, att trafikdöden år efter år krävt allt fler offer. Även om den preliminära siffran för antalet dödade har undergått en viss minskning under det senaste året är den dock så hög som 1060. Det totala antalet skadade stiger likaledes år från år. Statistiken över trafikskador visar hur allvarlig och angelägen hela frågan om trafiksäkerheten har blivit, desto allvarligare som bilparkens storlek växer i snabb takt. Den senast tillgängliga prognosen visar att vi år 1975 kommer att ha omkring tre miljoner personbilar, vilket är i det närmaste en fördubbling i jämförelse med dagens antal.

Säkerheten på vägar och gator är redan i dag otillfredsställande och kan med den fortsatta starka stegringen av antalet motorfordon bli än sämre om inte trafiksäkerhetsarbetet intensifieras.

Motionärerna framhåller, att problemet utom den humanitära aspekten också har en nationalekonomisk sida. Samhällets kostnader för trafikolyckorna 1964 beräknades till 1 500 miljoner kronor. Om antalet olyckor kunde skäras ned med bara 5 % skulle det främst innebära att en mängd människor kunde räddas till liv och hälsa men också att en besparing av samhällets resurser med över 100 miljoner kunde ske. För att arbetet på att förbättra trafiksäkerheten skall kunna bedrivas effektivt fordras ett tillräckligt omfattande och tillförlitligt grundmaterial. Insamling och bearbetning av sådana uppgifter som belyser vägtrafikolyckorna sker enligt motionärerna inte i den utsträckning som kan anses önskvärd. Resurser på forskningens område är av avgörande betydelse. Personskadornas fördelning på olyckstyper och tidsperioder, åldrar och trafikanttyper kan ge vägledning för planering av forskning och åtgärder i avvaktan på mer detaljerade resultat.

Motionärerna återger uppgifter ur en av statens trafiksäkerhetsråd gjord sammanställning av personskadeolyckor i trafiken och refererar också resultat från vissa utländska undersökningar.

Bihang till riksdagens protokoll 1967. 11 saml. Nr 39

Motionärerna framhåller, att några få låga åldersgrupper uppvisar ett mycket stort antal skadade i samtliga trafikantkategorier. Det finns anledning antaga, att dessa grupper representerar debutantåldrarna för respektive trafikantkategori. Man kan vidare se en något ökande skadefrekvens i de högre åldersgrupperna. Skadornas svårhetsgrad stiger också med stigande ålder.

Motionärerna pekar på möjligheterna att mäta effekten av undervisning i och propaganda för trafiksäkerhet i grundskolan.

Vidare anför motionärerna att det dominerande inslaget av yngre åldersgrupper vid personskador ger anledning att ställa frågan om dessa åldersgrupper har en större riskexposition, d. v. s. förekommer oftare i trafiken än övriga åldersgrupper. För att belysa denna frågeställning fordras tillgång till ytterligare uppgifter som i dag är mycket svåra att få fram. Det är också av utomordentligt intresse att studera när skadorna uppkommer och vid vilka situationer de inträffar för de olika åldersgrupperna.

Eftersom flertalet personer uppträder i olika trafikantkategorier under olika skeden i livet innebär det för den som under förskoleåldern debuterar som fotgängare, under skolåren som cyklist, vid 15 år får moped och vid 18 tar körkort för bil att han ända upp till 25 års ålder befinner sig inom de grupper som har det största antalet skadade inom respektive årsklass. De oskyddade trafikantgruppernas med åldern stigande antal skadade innebär också att samma person, om han slutar att köra bil i 55—60-årsåldern, återbördas till de trafikantgrupper som där har högsta antalet skador.

Detta förhållande ger anledning att ställa frågan om inte människans förmåga att anpassa sig till trafikens krav är alltför begränsad för att man skall kunna hoppas på att med enstaka punktinsatser nå en rimlig säkerhet i trafiken. Det är angeläget att människans kapacitet som trafikant görs till föremål för en brett upplagd forskningsinsats.

I motionerna berörs vidare frågor om effekten av hastighetsbegränsningar och förstärkt trafikövervakning m. m. Motionärerna uttalar att de åtgärder som vidtagits i trafiksäkerhetsfrämjande syfte och som grundar sig på de senaste årens forskningsresultat visar hur utomordentligt angeläget det är att trafiksäkerhetsforskningen successivt byggs ut. Trots att betydelsefulla insatser redan gjorts har denna forskning enligt motionärernas uppfattning ännu inte de resurser som krävs för att kunna arbeta effektivt i alla led.

Motionärerna lämnar följande förslag till åtgärder:

- 1) En ökad insats av forskning för att klarlägga trafikolyckornas uppkomst, förlopp och betydelse för den enskilde och samhället. Härigenom bör man erhålla det underlag som behövs för att påvisa och angelägenhetsgradera de åtgärder som kan komma i fråga för att befrämja trafiksäkerheten. Denna insats bör ha formen av dels permanent organiserade arbetsgrupper för en kontinuerlig uppföljning av trafikens omfattning och sammansättning under olika förhållanden och de olika trafikantgruppernas belastning av personskadeolyckor, något som också förutsätter inrättande av centralt register för körkort och fordon, dels institutionell forskning beträf-

fande fysiologiska, psykologiska och pedagogiska problemställningar i trafiken. Detta förutsätter bl. a. tillgång till en avancerad körsimulator och experimentbanor.

2) En effektiviserad undervisning och träning av körkortsaspiranter på basis av aktuella forskningsrön med huvudvikten lagd på att med olika medel söka minska personskadeolyckorna vid landsvägskörning och i mörker. I körkortsutbildningen bör vidare ingå undervisning i omhändertagande av skadade personer. Problemet om de nyblivna förarnas olycksbenägenhet bör ytterligare studeras.

3) En effektiviserad övervakning som tar hänsyn till olyckornas fördelning på trafikantgrupper och tidsperioder och med främsta uppgift att upplysa, varna och tillrättvisa trafikanterna. Här bör särskilt framhållas den stora betydelse som helikopterövervakningen visat sig ha. I årets statsverksproposition föreslår departementschefen att två helikoptrar anskaffas i detta syfte. Vi finner rikspolisstyrelsens äskande om ytterligare fyra helikoptrar väl motiverat och uttalar den förhoppningen att utrymme för en sådan anskaffning så snart som möjligt måtte upptagas i budgeten.

4) Undersökning i syfte att klarlägga minskningen i antalet inträffade olyckor vid förstärkt trafikövervakning. Man bör då även beakta de ökade personalresurser som denna förstärkta övervakning kräver. Härigenom torde man kunna göra en lämplig avvägning av vilka trafikövervakningsinsatser som ger bäst uttryck för både den enskilde och samhället.

5) En effektiviserad propaganda riktad till de grupper och avseende de trafiksituationer där problemet är störst. Denna bör i första hand vända sig till de unga men även ta sikte på att informera föräldrar, lärare och övriga som frivilligt engagerar sig i trafiksäkerhetsarbetet. Till effektiviseringen hör även en fortlöpande vetenskaplig kontroll av effekten av sådan propagandaverksamhet.

6) Större resurser för ambulanstjänst och förbättrad utbildning av ambulanspersonal. Många dödsfall i trafiken skulle ha förhindrats om kompetent vård snabbt kunnat ges.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motion II: 309.

Utskottet

I motionerna har upptagits skilda frågor rörande trafiksäkerheten. I motiveringen framlägges förslag till olika åtgärder avseende främst forskning om trafikolyckor, undervisning och träning av körkortsaspiranter, förstärkt trafikövervakning och undersökning rörande effekten av sådan övervakning, effektiviserad propaganda samt större resurser för ambulanstjänst och förbättrad utbildning av ambulanspersonal. Samma förslag har framförts i motioner till förra årets riksdag och behandlats av utskottet i dess utlåtande nr 59 år 1966.

Vad gäller *forskning* för att klarlägga trafikolyckornas uppkomst m. m. vill utskottet först erinra om att 1964 års transportforskningsutredning behandlar bl. a. frågan om trafiksäkerhetsforskningens organisation och under hösten 1967 väntas framlägga sina förslag. I anslutning till de synpunkter motionärerna i detta sammanhang framfört rörande behovet av ett centralt

register för körkort och för fordon vill utskottet vidare erinra om att föredragande departementschefen i proposition nr 55 till årets riksdag angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m. anmält avsikt att tillkalla en sakkunnig för förnyad prövning av frågan om körkortsregister. Enligt direktiven skall utredningen sikta på en lösning med ett centralt register. Vidare utreds förutsättningarna för omläggning till central fordonsregistrering med utnyttjande av ADB-system.

Motionärerna har anfört att den institutionella forskningen beträffande fysiologiska, psykologiska och pedagogiska problemställningar förutsätter tillgång till en avancerad körsimulator och experimentbanor. Dessa frågor har beaktats i statens trafiksäkerhetsråds långtidsplan för de närmaste budgetåren. Vissa delsimuleringar avses komma till stånd under hösten 1967 och väntas ge erfarenheter om hur en fullständigare körsimulator skall byggas upp. Rådet disponerar en provbana som gör det möjligt att studera frontala kollisioner men har framhållit behovet av studier även av kollisioner med sneda anslagsriktningar. I planerna ingår också anskaffning och prov med mät- och registreringsapparatur för insamling av grunddata om förarbeteende och fordonsdynamik m. m.

Frågan om effektiviserad *undervisning och träning* av körkortsaspiranter har behandlats i den ovan nämnda propositionen nr 55. Däri har uttalats, att en viktig uppgift för trafiksäkerhetsverket blir att svara för tillsynen över förarutbildningen. Departementschefen har framhållit att han finner det särskilt angeläget att erforderlig del av utbildningen ägnas åt landsvägskörning och att möjligheterna till körning i mörker och halt väglag tillvaratas, samt vidare att han fäster särskild vikt vid att förarutbildningen även omfattar undervisning i första hjälp vid trafikolycksfall. I tredje lagutskottets av riksdagen godkända utlåtande nr 31 år 1967 har framhållits vikten av att frivillig utbildning i körning i mörker och halt väglag främjas.

Riksdagens beslut om anslag för budgetåret 1967/68 till Polisverket: Inköp av motorfordon m. m. och Lokala polisorganisationen: Avlöningar innebär att ökade personella och materiella resurser kan ställas till förfogande för *trafikövervakning*, bl. a. mot bakgrunden av de krav den förestående övergången till högertrafik kommer att ställa. Den gynnsamma effekten av trafikövervakningen torde i stort sett få anses klarlagd genom den i allmänna beredningsutskottets utlåtande nr 59 år 1966 omnämnda s. k. mälarsundersökningen.

Beträffande *propaganda* i trafiksäkerhetsfrågor vill utskottet anföra följande.

Såsom framgår av årets statsverksproposition har på grundval av de riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet som fastställts av högertrafikkommissionen utarbetats en generalplan för informations- och utbildningsverksamheten. Överenskommelser har träffats rörande utformningen av kampanjer och informationsmaterial. Vidare har organisationen inom Sveriges Radio förstärkts och trafik konsulenter anställt vid länskolnämnderna.

Under anslaget till Kostnader för övergång till högertrafik har beräknats 17,9 miljoner kronor för upplysningsverksamhet.

Fortlöpande information i trafiksäkerhetsfrågor lämnas av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Det statliga bidraget till föreningen har för budgetåret 1967/68 höjts med 100 000 kronor, varjämte föreningen kommer att erhålla ett med 200 000 kronor höjt bidrag från Trafiksäkerhetsföreningen. Nationalföreningens verksamhet beräknas bl. a. bli inriktad på en komplettering av den upplysningsverksamhet högertrafikkommissionen genomför och en uppföljning av denna verksamhet från årsskiftet 1967/68.

Av stor betydelse är, som motionärerna framhållit, att en effektiviserad propaganda för trafiksäkerhet når de unga. Utskottet vill här erinra om de i proposition nr 55 angivna riktlinjerna för en förbättrad trafikundervisning i skolan. Skolöverstyrelsen har att i samband med pågående översyn av grundskolans läroplan tillse att en förstärkt trafikundervisning på lämpligt sätt inordnas i skolutbildningen och att uppgöra planer för denna undervisning. Överstyrelsen har också till uppgift att åstadkomma en allsidig förstärkning av undervisningen i trafikfrågor vid lärarutbildningsanstalterna samt att verka för att lärare, vilkas elevundervisning innefattar trafikfrågor, bereds möjligheter till erforderlig fortbildning i trafikkunskap.

Årets riksdag har, med bifall till vad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 89, beslutat att i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad statsutskottet anfört i frågan om trafikundervisningen i skolan m. m.

Vad slutligen avser frågorna rörande *ambulanstjänsten* har utskottet inhämtat, att man från huvudmännens sida i hög grad har uppmärksamheten riktad på hur en effektivisering skall ske. Utvecklingen synes gå i den riktningen att huvudmännen i egen regi svarar för en sjukhusbaserad ambulanstjänst.

Läroplaner för ambulanspersonal har utarbetats, avseende dels en 7 veckors grundkurs och dels, som en övergångsanordning, en 3 veckors kurs i sjukvård för redan tjänstgörande personal.

Beslutet om inrättande av statens trafiksäkerhetsverk innebär en ytterst betydelsefull reform, som kan förutsättas på ett avgörande sätt förstärka olika led i trafiksäkerhetsarbetet. Härigenom och genom åtgärder av den art som i övrigt redovisats ovan torde motionärernas önskemål i väsentliga delar få anses vara tillgodosedda.

Utskottet hemställer därför,

att de likalydande motionerna I: 244 och II: 309 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 18 maj 1967

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från f ö r s t a kammaren: herrar Sörilin, Hellebladh, Eric Gustaf Peterson, Oscar Carlsson*, Hedlund, fru Hultell, herr Wååg och fru Diesen;

från a n d r a kammaren: fru Eriksson i Stockholm, herr Skoglösa, fru Jäderberg, herrar Rimås, Wikner, Nilsson i Bästekille*, Andersson i Örebro, Johansson i Växjö, Nilsson i Agnäs, Hansson i Piteå och Hugosson*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.