

## Nr 282

Av herr **Jansson, Erik**, och herr **Olsson, Manne**, om viss utbildning för erhållande av körkort.

(Lika lydande med motion nr 353 i Andra kammaren)

Med den trafiktäthet vi numera har på våra vägar — och den kommer att öka — är varje bristfälligt utbildad bilförare en trafikfara. Redan nu kan man med fog säga att trafikoffrens antal är för stort. Det ter sig så mycket allvarligare eftersom de unga människorna synes tendera att ta en allt större andel av de dödades och skadades antal.

Statistik visar att under de senaste tio åren drygt 11 000 människor dödas i trafiken. Mer än 33 000 människor har under samma tid blivit så svårt skadade att många av dem blivit invalider för resten av livet. En fjärdedel av de dödade är bilförare i åldern 18 till 22 år. (Räknar man bilförarna i åldern 18—30 år utgör de hälften av de i trafiken dödade, d. v. s. ungefär 5 500.) Bilförare i åldern 18—22 år utgör endast ca 10 procent av samtliga körkortsinnehavare. Samma ålderskategori svarar emellertid, som ovan framhållits, för mer än en fjärdedel av samtliga trafikolyckor. Det är alltså en tämligen liten ålderskategori som svarar för en stor del av skadorna på människor och egendom.

Försäkringsbolagen, som särskilt kommit i kontakt med denna utveckling, har gång på gång varit tvungna att höja sina försäkringspremier. Detta har drabbat alla försäkringstagare. Gentemot de unga bilförarna har speciella självrisker införts. Till de skadebelopp som drabbar bilkonsumenterna skall läggas de oerhört stora belopp som samhället som sådant får ikläda sig i form av sjukhusvård, sjukförsäkringsersättningar, produktionsbortfall m. m., som alltid följer på inträffade personskador i trafiken. Man räknar med att varje skadad (eller dödad) person i trafiken kostar samhället ca 40 000 kronor i genomsnitt. Uppskattningsvis slutar denna kostnad på omkring 200 miljoner kronor per år. Därtill kommer icke oväsentliga belopp som samhället också får ikläda sig genom den utbyggnad av sjukvården som behövs bl. a. därför att allt fler trafikolyckor inträffar.

Det framstår som uppenbart att något måste göras för att stoppa denna utveckling. Patentmediciner, såsom hårdare straff, skärpt disciplin, hårdare körkortsprov, mer polisövervakning etc., har vid olika tillfällen rekommenderats som lämpliga åtgärder. Detta är sannolikt inte rätta modellen. Vi tror att utbildning är den väg man skall gå in på.

Förhållandet inom trafikskoleväsendet synes vara organiserat på ett föga effektivt sätt, varför en bättre trafikutbildning är svår att genomföra i dess nuvarande form. Dessutom är det mer än 30 000 personer per år som tar körkort utan att ha gått i trafikskola. Den senare gruppen, som i stor utsträckning utgöres av ungdom, ökar för övrigt i oroväckande grad.

Antalet trafikskolor i landet är ca 750 st. De består till övervägande del av små enheter. I medeltal har varje skola tre à fyra övningsbilar. Trafikskolorna tenderar att bli flera, och därigenom blir det ännu mindre enheter. Dessutom är elevunderlaget i minskande. Små enheter kan självfallet inte åstadkomma någon effektiv trafikutbildning. De saknar ofta de ekonomiska resurserna för anskaffning av bra lokaler och av materiel. Föreståndarna/ägarna saknar i mycket hög grad utbildning i sitt yrke, och vidareutbildningen av de anställda är så gott som obefintlig. Körkortsutbildningen blir därför också undermålig och för konsumenten/körkortstagaren onödigt dyr. Stordriftens fördelar eller rationaliseringsvinster kan ej komma den enskilde till del.

Genom tillkomsten av trafiksäkerhetsverket synes utbildningsbehovet av de i trafikskolorna anställda bli tillgodosett. Däremot kan man inte räkna med att trafikskolornas effektivitet skall öka. Med nuvarande system går det inte att få till stånd större och effektivare trafikskoleenheter. Det är därför nödvändigt att ändra på huvudmannaskapet för trafikskolorna. Skolfrågorna, i alla deras former, bör lyda under samhället. Om så sker också med trafikskolorna kan utbildningen göras effektivare och även till lägre pris för dem som tar skolornas tjänster i anspråk. Genom en effektivare och till alla delar bättre utbildning i större enheter bör trafiksäkerheten på våra vägar bli bättre och olyckornas antal färre.

En sådan statlig trafikskoleverksamhet torde kunna inlemmas i det nya trafiksäkerhetsverket på samma sätt och i stort sett efter samma organisatoriska linjer som statens bilprovning. Det bör också göras ekonomiskt självbärande på samma sätt som statens bilprovning. Genom en sådan organisation och anknytning till den övervakande myndigheten skulle man även vinna en annan fördel av stor ekonomisk betydelse. Det har tidigare diskuterats och även i riksdagen för några år sedan motionerats om att trafikskolorna skulle tilldelas examensrätt. I det nuvarande systemet är en sådan anordning otänkbar. I vårt förslag är det lätt att genomföra. Eftersom många av de 177 tjänstemännen i trafiksäkerhetsverkets körkortsbyrå kommer att syssla med prov av elever som är utbildade och provade av trafikskolorna, torde en del av dem kunna sysselsättas med annat arbete.

Med en ovan skisserad organisation torde man snabbt och effektivt höja trafiksäkerheten på våra vägar. Förslaget innebär dessutom en icke föraktlig rationaliseringsvinst för statsverket.

Förslaget om att alla körkortsaspiranter bör genomgå undervisning vid

trafikskola grundar sig helt naturligt på den uppfattningen att betydligt större förutsättningar föreligger vid skolundervisning än vid privatundervisning att kunna bibringa eleven sådana kunskaper och en sådan inställning till trafikproblemen att han blir en ur trafiksäkerhetssynpunkt bra bilförare.

Rätten till privat träningskörning bör kunna bibehållas, men det skall ske efter genomgången grundutbildning i trafikskola och efter dess anvisningar.

Med hänvisning till det anförda föreslås,

att riksdagen beslutar snabbtreda möjligheten av att samhället i egen regi skall driva trafikskoleutbildning, samt att trafikutbildning syftande till körkort endast får ske vid trafikskola.

Stockholm i januari 1968

*Erik Jansson (s)*

*Manne Olsson (s)*

---