

## Nr 50

Av herr **Holmberg m. fl.**, om åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

(Lika lydande med motion nr 78 i Andra kammaren)

År efter år kräver trafikdöden på våra vägar ett alltför stort antal offer. Från att tidigare ha visat en ständigt ökande tendens har emellertid de genom trafikolyckor skadade människornas antal sjunkit under de senaste tre åren. Det är rimligt att anta att skälet till denna glädjande utveckling till väsentlig del är att söka i den trafiksäkerhetsfrämjande insats som ansvariga myndigheter och organisationer gjort under senare tid. Alltjämt är dock den totala olyckssiffran otillfredsställande. Behovet av verkningsfulla åtgärder på området är betydande, och härvid har forskningen en viktig uppgift såsom leverantör av underlag till beslut om sådana åtgärder.

Antalet dödade och skadade i trafiken var för år 1965 24 931, 1966 22 743, och 1967 beräknas siffran preliminärt ligga mellan 21 000 och 21 500. Den största delen av minskningen under år 1967 får tillskrivas de åtgärder från polisens sida, bl. a. skärpt trafikövervakning, samt den upplysningsverksamhet och skolning som allmänheten gavs i samband med omläggningen till högertrafik den 3 september. Det kan inte råda några tvivel om att högertrafiken hittills sparat många människoliv och förbättrat statistiken över antalet skadade i trafiken. Det finns i detta sammanhang anledning att med tillfredsställelse notera inrättandet av statens trafiksäkerhetsverk, som i sin verksamhet bl. a. skall medverka till en successivt höjd trafiksäkerhet genom en brett upplagd fortlöpande trafiksäkerhetsinformation.

Den aktuella statistiken visar — trots de noterade förbättringarna — hur allvarlig och angelägen hela frågan om trafiksäkerheten i dag har blivit, desto allvarligare som bilparkens storlek växer. Under endast de senaste åtta åren har antalet personbilar fördubblats, och 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. Tack vare en rad åtgärder som har vidtagits för att åstadkomma ökad trafiksäkerhet har olycksfallens antal inte ökat i samma takt som trafikutvecklingen. Hade sådana motåtgärder inte vidtagits skulle läget varit ännu mer katastrofalt.

Säkerheten på våra vägar och gator är dock alltjämt otillfredsställande. Med den fortsatta stegringen av antalet motorfordon kan säkerheten på vägarna bli än sämre om vi inte intensifierar trafiksäkerhetsarbetet. Vägar-

nas kondition har också stor betydelse. Eftersläpningen i utbyggnaden av vårt vägbestånd i jämförelse med vägplanen — vilken är betydande om man tar hänsyn till vägkostnadsindex — inger bekymmer även då det gäller trafiksäkerheten. Av de utländska undersökningar som gjorts framgår med önskvärd tydlighet vilken stor roll goda vägar spelar för säkerheten.

Utom den humanitära aspekten har problemet också en nationalekonomisk sida. Samhällets kostnader för trafikolyckorna 1967 kan beräknas uppgå till ca 2 000 miljoner kronor. Ökad trafiksäkerhet leder till en sänkning av dessa kostnader.

Trafiksäkerhetsarbetets rationella omfattning kan inte direkt beräknas. En rimlig målsättning synes vara att reducera skadekostnaderna med 10 procent d. v. s. med 200 miljoner kronor. En jämförelse med industrins rationaliseringsverksamhet visar att minst 10 procent av den som möjlig bedömda besparingen bör anslås åt s. k. förutsättningsaktiviteter, d. v. s. studium av sambandet mellan orsak och olycksfall, inventering och klassificering av orsaker, studium av åtgärder, försöksverksamhet i liten skala, projektering av åtgärder och värdering av dess resultat och kostnader. 10 procent av 200 miljoner kronor är 20 miljoner, vilket knappast kan anses vara en för hög summa att anslå till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder.

Om antalet olyckor kunde skäras ner med 10 procent skulle det främst innebära att en mängd människor, däribland ett stort antal barn och ungdomar, kunde räddas till liv och hälsa men också att en besparing av samhällets resurser kunde ske. Det defaitistiska resonemang som ibland föres och som går ut på att dessa uppoffringar är det oundvikliga pris vi får betala för standardutvecklingen kan under inga förhållanden accepteras.

En mängd åtgärder kan vidtagas för att förbättra trafiksäkerheten. Men för att detta effektivt skall kunna ske fordras ett tillräckligt omfattande och tillförlitligt grundmaterial. Insamling och bearbetning av sådana uppgifter som belyser vägtrafikolyckornas innebörd för olika trafikantgrupper sker i dag kontinuerligt, men inte i den utsträckning som kan anses önskvärd. För att med någorlunda säkerhet kunna bedöma de faktorer som påverkar trafiksäkerheten är resurser på forskningens område av avgörande betydelse.

I sina anslagsäskanden för budgetåret 1968/69 har statens trafiksäkerhetsråd angivit att rådet under innevarande budgetår har tvingats tillgripa en långt gående prioritering av forskningsprojekt och avstå från ett flertal värdefulla undersökningar. För att kunna fortsätta och bygga ut sin verksamhet begärdes totalt 3 617 000 kronor — en ökning med 1 436 000 kronor — vilket belopp enligt rådet svarar mot minimikraven för en fortsatt effektiv trafiksäkerhetsforskning. I årets statsverksproposition har beklagligt nog departementschefen skurit ned det begärda anslaget till 2 508 000 kronor. Därmed torde också statens trafiksäkerhetsråd tvingas fortsätta med den långt gående prioriteringen och skjuta flera värdefulla undersökningar på framtiden.

Trafikolyckornas innebörd kan för närvarande bäst belysas genom beräkningar över vad de kostar samhället i form av skadade och dödade. Personskadornas fördelning på olyckstyper och tidsperioder, åldrar och trafikanttyper kan också ge vägledning för planering av forskning och åtgärder i avvaktan på de mer detaljerade resultat som ovan antytts.

Den senast gjorda, mer omfattande sammanställningen av personskadeolyckor i trafiken bygger på statistiska centralbyråns material från 1965. Den har utförts av statens trafiksäkerhetsråd.

Rapporten ger en intressant bild av olika trafikantgruppers andel i olyckstatistiken, när olyckorna inträffar och hur de sker.

Antalet skadade bilförare (inkl. dödade) 1965 uppgick i genomsnitt till 22 personer om dagen. Mer än hälften av dessa skadades inom tätbebyggt område, vilket jävar den utbredda föreställningen att risken för skador vid låg hastighet är obetydlig. Halva antalet skadade var under 30 år och mer än en tredjedel under 24 år. Det betyder att de sex lägsta körkortsårsklasserna svarar för en mycket väsentlig del av det totala antalet skadade.

Bilpassagerarna svarar för liknande siffror, men på grund av att åldersgränsen 18 år för körkort inte här är aktuell är förskjutningen mot de yngre åldrarna än mer markant. Mer än hälften av de skadade bilpassagerarna var under 24 år.

Totalt skadades 2 437 mopedförare eller i genomsnitt 7 personer om dagen. Mer än hälften skadades inom tätbebyggt område. Angående åldersfördelningen är att märka att åldersgrupperna 15—17-åringar ensamma svarade för mer än en tredjedel av samtliga olyckor. Det betyder också att antalet skadade mopedförare i dessa åldrar var fem gånger så högt som i närmast efterföljande åldersgrupp (18—24 år). Det torde emellertid inte råda något tvivel om att denna fördelning till en del måste bero på att ungdomarna senare i stor utsträckning övergår till andra trafikantkategorier.

Att observera är att vi beträffande mopedisterna inte kräver utbildning eller har någon kontroll av kunskaper och färdigheter motsvarande körkortsproven för bilförare. Möjligheterna att påverka denna kategori i säkerhetsfrämjande riktning inskränker sig därför i huvudsak till skolans trafikundervisning och den allmänna trafikpropagandan. En skadeförebyggande åtgärd är propagandan för användande av störljälms, som snarast bör igångsättas eftersom normerna för störljälms konstruktion nu har blivit utarbetade.

Det förhållandet att man i grundskolan i stort sett endast har en årsklass över femton år ger en god möjlighet att mäta effekten av undervisning och propaganda i trafiksäkerhet. Förutsättningen härför är att uppföljningen under flera år ordnas så, att resultaten kan föreligga snabbare än via den officiella statistiken. Man skulle då kunna från ett år till ett annat bedöma effekten av propagandakampanjer, riktade till denna speciella kategori och åldersgrupp.

Det faktum att debutantåldern för mopedisterna har ett så stort antal

skadade, jämfört med cyklister och fotgängare, gör det angeläget att få klarlagt om detta förhållande beror på att mopeden är det första motorfordon man får köra och i så fall om det är större svårigheter att säkert manövrera detta fordon än till exempel en cykel, om enbart hastigheten betingar det höga antalet skadade eller om de unga mopedförarna oftare än andra trafikantgrupper befinner sig ute i trafiken. Det skulle vara av stort intresse att i första hand undersöka vad en intensifierad propaganda här kunde uträtta.

Bland cyklister ligger ett mycket stort antal skadade inom årsklasserna mellan 5 och 14 år, alltså huvudsakligen skolbarn under mopedåldern. Ålderrarna mellan 15 och 44 år har ett relativt lågt antal skadade, medan antalet återigen stiger för åldersklasserna däröver.

Fotgängarna uppvisar också ett mycket stort antal skadade inom årsklasserna upp till 14 år, alltså för förskolebarn och barn på skolans låg- och mellanstadier. Årsklassen mellan 15 och 17 år uppvisar det minsta antalet skadade, och siffrorna stiger därefter oavbrutet för att nästan vara lika höga i den äldsta som i den yngsta årsklassen.

I samtliga trafikantkategorier uppvisar några få låga åldersgrupper ett mycket stort antal skadade, och det finns anledning antaga att dessa åldersgrupper representerar debutantåldrarna för respektive trafikantkategori. Vidare kan man antaga att det för bilpassagerarna är så, att dessa är passagerare till förare av i stort sett samma åldersgrupp. För övriga trafikanter kan man, förutom debutanttoppen, se en något ökande tendens mot de högre åldersgrupperna. Om hänsyn tas till årsklassernas minskning med stigande ålder blir denna tendens givetvis mer uttalad. Det är också konstaterat att skadornas svårhetsgrad stiger med stigande ålder.

Det faktum att de yngre åldersgrupperna kvantitativt utgör det dominerande problemet ur personskadesynpunkt inbjuder till frågan huruvida denna fördelning betingas av att 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.

Under 1966—1967 har emellertid i samband med den verksamhet som bedrivits vid statens trafiksäkerhetsråds arbetsgrupp TRAG vid flera tillfällen konstaterats att frekvensen unga bilförare som deltagit i trafikolyckor är mycket hög. Denna iakttagelse har bekräftats bl. a. vid en bearbetning av statistiska centralbyråns hålkortsmaterial, som visat att 25 procent av de vid trafikolyckor skadade bilförarna är yngre än 22 år. En tidigare undersökning i Tyskland 1957—1959, som också behandlar förarnas förekomst i trafiken (årlig körsträcka) och erfarenhet (sammanlagd körsträcka) och som dessutom innehåller försök att bestämma den fysiska och psykiska kapaciteten på ett relativt begränsat antal försökspersoner, ger vid handen att bilförare upp till 25 års ålder har en relativt lägre trafikantpassning än äldre, att den bästa anpassningen har grupperna mellan 25 och 55 år, varefter

anpassningen åter sjunker. Största risken för olycksfall har alltså grupperna under 25 år och över 55 år.

Ett mycket omfattande material från trafiken på amerikanska highways har den amerikanske vetenskapsmannen Solomon lagt fram 1964. Resultaten av undersökningarna överensstämmer i stort med de ovan nämnda.

Det är också av utomordentligt intresse att studera när skadorna uppkommer och vid vilka situationer de inträffar för olika åldersgrupper. Vad gäller personbilsförarna visar de under vardagarna en i stort sett jämn fördelning över olika åldersgrupper med undantag för ett något större antal unga förare på onsdagskvällarna. Men framför allt domineras olyckstalen av åldrarna mellan 18 och 25 år under natten mellan lördag och söndag.

Övriga trafikantgrupper — mopedister, cyklister, fotgängare — skadas vanligen under dagtid utan någon anmärkningsvärd fördelning över veckans olika dagar.

Hur uppstår då skadorna? En jämförelse mellan singelolyckor, kollisionsoolyckor och övriga olyckor inom ej tätbebyggt område visar:

att singelolyckorna (d. v. s. alla olyckor där endast ett motorfordon och ingen annan trafikantkategori, således inte heller fotgängare eller djur, varit delaktiga) som inträffar under lördag—söndagsdygnet domineras av 18—20-åringarna med ett särskilt högt antal under lördagskvällen och söndagsmorgonen.

Övriga veckodagar visar en jämnare fördelning på de olika åldersgrupperna, nämligen

att samma tendens kan utläsas för olyckstypen kollision mellan fordon; men här är skillnaden mellan de yngre och de äldre skadade betydligt mindre. Olycksfrekvensen stiger till det dubbla under lördag och söndag i jämförelse med övriga veckodagar, samt

att gruppen övriga olyckor endast omfattar ett fåtal skadade inom varje årsklass utan några mer påtagliga anhopningar. Samma tendenser som föreligger för singelolyckorna och kollisionsoolyckorna kan visserligen iakttas, men materialet är för litet för säkra slutsatser.

Det är bekant från flera undersökningar att singelolyckorna är den vanligaste olyckstypen i vårt land. Det förefaller sannolikt att singelolyckorna, där problemet för föraren endast består i att hålla fordonet kvar på vägen oberoende av all annan trafik, skulle vara den olyckstyp där bristande erfarenhet och därmed större tendens till bristande hastighetsanpassning främst skulle komma till uttryck. Att denna olyckstyp relativt sett oftare skulle inträffa vid låg trafikintensitet och då främst under sådana tider på dygnet då åldersfördelningen bland trafikanterna är förskjutet mot de yngre åldrarna är rimligt. 1965 års siffror talar för att så är förhållandet. Det visar sålunda att singelolyckorna svarar för ett mycket stort antal skadade unga förare och passagerare i personbilar.

Olyckstyperna kollision mellan fordon och övriga olyckor visar också det

relativt största antalet skadade inom årsklasserna med de yngsta förarna. Dessa olyckstyper förekommer oftare under dagtid, vilket är naturligt med hänsyn till deras samband med en högre trafikintensitet. Som man kan vänta drabbar skadorna här i större utsträckning än då det gäller singelolyckorna de äldre årsklasserna, relativt sett.

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. Det är härvid nödvändigt, för insamling och bearbetning av grundmaterialet, planering och utförande av undersökningar och experiment och för kontroll av effekten av olika vidtagna åtgärder, att samordning av åtgärder inom alla trafiksäkerhetsforskningens fält sker genom gemensam planering av arbetet och redovisning av resultaten.

En långtidsplan för åren 1967/68—1972/73 har utarbetats inom statens trafiksäkerhetsråd. Det är angeläget att rådet ostört får utveckla sin verksamhet i enlighet med denna och att justeringar får göras om dagens trafiksituation skulle förändras på ett oväntat sätt.

En väsentlig målsättning för vårt land bör vara att få till stånd en omfattning på trafiksäkerhetsarbetet som gör det möjligt att insiktsfullt utnyttja utländska erfarenheter. Härtill fordras att det finns åtminstone en mindre forskningsgrupp inom varje delfält av trafiksäkerhetsområdet. För att underlätta utbytet av rapporter med utländska institutioner är det önskvärt att det inom några delfält förekommer undersökningar av mycket hög klass. I Sverige bedrivs forskningen i dag med tämligen begränsade resurser men har i sin tjänst en kunnig och kvalitativt sett högstående personal. Det är därför mycket angeläget att tillräckliga resurser ställs till förfogande för att man effektivt skall kunna utnyttja de personella tillgångarna.

De praktiska åtgärder som denna forskning hittills lett fram till är bl. a. hastighetsbegränsningarna och försök med intensifierad trafikövervakning. För att tillgodose kravet på trafiksäkerhet vid stadsplanering har trafiksäkerhetsrådet också undersökt trafikolyckornas samband med planeringen av bebyggelse och trafikleder och dessutom ett speciellt studium av gångtrafikens säkerhetsproblem. Dessa studier, som tagit flera år i anspråk, har un-

der trafiksäkerhetsrådets överinseende utförts i Göteborg vid institutionen för stadsbyggnad inom Chalmers tekniska högskola. Betydelsefulla resultat har presenterats under 1967, och det är rådets mening att forskningsverksamheten inom ämnesområdet trafiksäkerhet/samhällsplanering skall fortsätta under 1968.

De tillfälliga hastighetsbegränsningar som förekommit de senaste åren har bidragit till en klar minskning i antalet inträffade olyckor. Flera stora undersökningar gjorda av statens trafiksäkerhetsråds arbetsgrupp TRAG ger belegg för detta.

Vid hastighetsbegränsade helgperioder sjunker det totala antalet olyckor påtagligt i jämförelse med angränsande fartfria perioder. Denna tendens synes vara mer uttalad på länsvägar och mindre vägar än på riksvägar, även om den också där är tydlig. När det gäller enbart personskadeolyckor och framför allt svåra sådana visar hastighetsbegränsningen emellertid den största effekten på riksvägarna.

Den olyckstyp som mest markant påverkas av hastighetsbegränsningar synes vara avsvängningsolyckorna, men även singelolyckorna reduceras kraftigt.

För att eliminera effekten av den olika trafiksammansättning som kan antas råda under hastighetsbegränsade helgperioder och angränsande fartfria perioder har man också jämfört helgperioderna med samma perioder under tidigare år dessa varit fartfria. En sådan jämförelse förstärker intrycket av hastighetsbegränsningarnas positiva effekt.

Från och med julen 1960 till och med den 31 december 1967 har tillfällig hastighetsbegränsning rått under 747 dagar. Med stöd av den ingående statistik som föreligger har man bedömt att över 300 människor undgått trafikdöden. Siffrorna blir ännu mycket högre vad gäller genom trafikskador invalidiserade människor. Ett människoliv kan visserligen inte värderas i pengar, men varje minskning av såväl personella som materiella trafikskador har stor samhällsekonomisk betydelse.

Ett brett upplagt försök med förstärkt trafikövervakning företogs under augusti och september 1965 på delar av europavägarna 3 och 18. Resultatet av denna gav en påtaglig reduktion av antalet olyckor. Vad gäller samtliga olyckor där personer kommit till skada (inkl. förolyckats) nedbringades dessa till endast en tredjedel av det antal man haft att räkna med. Vid bedömningen måste emellertid särskild hänsyn tas till att vissa okontrollerbara tillfälligheter kan ha haft ett visst inflytande, eftersom olyckstalen är låga.

Undersökningen synes dock bekräfta vad man vid liknande undersökningar i andra länder erfarit, nämligen att en intensifierad trafikövervakning har en mycket gynnsam effekt på olycksutvecklingen. I särskild motion föreslår vi förstärkning av polisens trafikövervakningsverksamhet.

De åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte som här redovisats och som

grundar sig på de senaste årens forskningsresultat visar hur utomordentligt angeläget det är — inte bara av humanitära skäl, utan också av ekonomiska — att trafiksäkerhetsforskningen successivt byggs ut. Tillfällig hastighetsbegränsning och förstärkt trafikövervakning har visat sig effektiva i kampen mot trafikdöden. Det är inte uteslutet att andra åtgärder som i dag inte prövats eller ens är under diskussion kan ha liknande effekt. Det finns ingen anledning att med resignation se på de alltför höga olycksiffrorna. Men enstaka punktinsatser eller på måfå insatta åtgärder har inte den långtgående effekt som är nödvändig. För att trafiksäkerheten skall förbättras i nämnvärd grad måste stora krav ställas i fråga om insamling av material från alla de fält som berörs, bearbetning, information och snabba åtgärder — större krav än som i dag kan uppfyllas. Enligt vår uppfattning har trafikforskningen, trots att betydelsefulla insatser redan gjorts, ännu inte de resurser som krävs för att i alla led effektivt kunna arbeta. Det moderna samhället får inte förlora greppet över den explosionsartade trafikutvecklingen på våra vägar. Samhället får inte stillatigande betala vad denna utveckling kostar i antalet döda och skadade människor. Större insatser måste göras för att förhindra uppkomsten av trafikolyckor. Det måste vara uppenbart för envar att preventiva åtgärder här är en mycket god investering.

Sett mot det ovan anförda anser vi att en rad åtgärder måste genomföras för att tillgodose kravet på en förbättrad trafiksäkerhet. Nedan har vi sammanfattat vissa förslag som bör bli föremål för trafiksäkerhetsrådets och trafiksäkerhetsverkets överväganden.

1. En väsentligt ökad insats av forskning erfordras 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 forskningsinsats 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, vilket förutsätter inrättande av centralt register för körkort och fordon, *dels* institutionell forskning beträffande 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 utökad och effektiviserad övervakning från polisens sida som tar hänsyn till olyckornas fördelning på trafikantgrupper och tidsperioder och



med främsta uppgift att upplysa, varna och tillrättvisa trafikanterna. I detta sammanhang bör särskild uppmärksamhet ägnas åt sådan övervakning som förhindrar vårdslösa och för trafikanterna farliga omkörningar. Helikopterövervakningen har visat sig ha en stor effekt i detta övervakningsarbete.

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 effektivare trafikfostran av barn i alla åldrar bör åstadkommas. Redan i förskolan bör målsättningen vara att hos barnen skapa en allmänt försiktig attityd i trafiksammanhang. Siktet bör också vara inställt på att ge fortlöpande information till föräldrar, lärare och övriga som frivilligt engagerar sig i trafiksäkerhetsarbetet.

6. Vägarnas beskaffenhet hör till de mest betydelsefulla faktorerna för trafiksäkerheten. En väsentligt ökad satsning av vägbyggande och underhåll av vägar är ett oavvisligt krav om en ökad trafiksäkerhet skall kunna uppnås. De åtgärder som vidtages från myndigheternas sida för att förbättra siktförhållandena på våra vägar bör dessutom intensifieras.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte *dels* uttala nödvändigheten av ökade insatser för att förbättra trafiksäkerheten i enlighet med de riktlinjer som angivits i motionen, *dels ock* överlämna motionen till statens trafiksäkerhetsverk och statens trafiksäkerhetsråd med anmodan för dessa att i sitt arbete beakta vad i motionen framförts.

Stockholm den 16 januari 1968

Yngve Holmberg (h)

Carl Eskilsson (h)

Rolf Kaijser (h)

Allan Hernelius (h)

N. Yngve Nilsson (h)

Gösta Jacobsson (h)

Ragnar Sveningsson (h)

G. Ivar Virgin (h)