

Nr 219

Av fru **Nettelbrandt m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Trafiksäkerhetsforskning.

(Lika lydande med motion nr 196 i Första kammaren)

Trafikolyckorna åstadkommer stora skador. Betyddligt mer än 1 000 personer omkommer årligen i trafiken. Mer än 21 000 människor åsamkas svårare eller lindrigare skador. Många av de skadade blir aldrig återställda. De människoliv som trafikolyckorna skördar och det lidande som de förorsakar kan inte värderas med materiella mått. Till detta kommer att dessa olyckor ger upphov till mycket stora förluster i ekonomiskt avseende. Omfattningen av produktionsbortfall, sjukvårdskostnader och andra materiella kostnader beräknas till 2 miljarder kronor årligen.

Under senare år har ansträngningarna att minska olycksfrekvensen på vägarna intensifierats. Även om betydelsen härav ingalunda skall förringas, måste det konstateras att olycksfrekvensen förblivit i stort sett oförändrad. Den något nedåtgående kurvan under år 1967 stegrades återigen under föregående år. Under det att antalet trafikdödade under år 1967 sjönk till 1 077 torde motsvarande siffra för år 1968 komma att ligga omkring 1 200. Det får inte betraktas som en tillräcklig framgång att olyckstalen i ett läge med ökande trafikvolym är ungefär oförändrade. F. ö. har det med hänvisning till statistiska analyser av olycksfrekvensen och teoretisk sannolikhetskalkyl hävdats att olyckorna ökar snabbare än trafikmängden.

Professor Bo Björkman framhåller i boken Människans villkor, utkommen för något år sedan:

Vi ställer oändligt mycket större krav på de allmänna transportmedlen än på oss själva. Risken för dödsolyckor i trafiken med ett kollektivt transportmedel, vare sig det går på marken, i luften eller på vattnet, är i stort sett tio gånger så liten som motsvarande när vi använder vårt eget fordon eller vår egen farkost och sålunda litar på oss själva — när vi med andra ord själva kan bestämma vår risknivå. Genom bilismens utveckling dominerar vägtransporterna trafikarbetet, och de kräver också den i särklass största olyckstributen. Mot 1 200 omkomna i Sverige i vägtrafik per år står ca 200 med samtliga övriga transportmedel. Våra blickar när det gäller trafikosäkerheten koncentreras därför på vägtrafiken. Med en farlig tillfredsställelse konstateras statistiskt, att vägtrafiken under de senaste tio åren mer än fördubblats och att samtidigt antalet omkomna inte ökat med mer än 50 % från 800 till 1 200. Detta ger endast en skenbar vision av en förbättrad säkerhetsstandard; i själva verket har utvecklingen varit den motsatta. Delar man

nämligen upp trafiken på trafik-kategorier har antalet omkomna per trafikprestation ökat för samtliga trafikantkategorier. Vad är då orsaken till denna skenbara förbättring? Jo, risken för dödsolyckor i samband med en trafikolycka är mycket större med de oskyddade transportmedlen cykel, motorcykel och moped. Nu sitter 1950-talets cyklister och mopedister bättre skyddade inom en bilkaross, men man skall samtidigt komma ihåg att bilisten av anno 1966 löper större dödsrisk i trafiken än 1956 års bilist.

Det är klart att åtgärder av skilda slag måste vidtas för att resultatet skall nås. Säkrare fordon, bättre utbildade förare och högre standard på vägarna måste åstadkommas. Skärpta krav på fordonens säkerhet måste tillmätas stor betydelse. Att detta i stor utsträckning måste ske genom lagstiftning förefaller nödvändigt. Ingående undersökningar måste göras beträffande hur biltillverkarna mest framgångsrikt kan förmås att inrikta arbetet på att vid vidareutvecklingen av sina produkter i första hand ta hänsyn till trafik-säkerhetsfrågorna. Det hävdas att säkerhetsbilen finns men att det inte föreligger tillräckligt starka incitament för att den skall tillverkas. Andra förändringar än säkerhetsfrämjande måste anses vara av sekundärt intresse och bör i varje fall skjutas på framtiden till dess att säkerhetskraven maximerats. Strävan att skapa bilar som presterar allt större hastigheter bör inte uppmuntras. Även om fordon med stark motor kan vara till fördel i t. ex. vissa omkörningssituationer, måste det starkt ifrågasättas huruvida det är någon mening med hastigheter som nämnvärt överstiger dem som tillåtes på motorväg. Här bortses från utryckningsfordon. Vidare måste angelägenheten av att väl anpassa karossen till motorns styrka betonas.

Förarutbildningen måste naturligtvis vara så god och allsidig som möjligt. Det är också nödvändigt att kunskaperna underhålls och att fortbildning sker. I den allmänna debatten har framförts många förslag som kan vara värda att pröva i detta sammanhang. Nämnade fortbildning måste i stor utsträckning ske med hjälp av allmän trafik-säkerhetspropaganda. Att denna propaganda måste tillmätas stor betydelse visar inte minst erfarenheterna från övergången till högertrafik, och det är angeläget att de därvid vunna erfarenheterna kan utnyttjas.

Trafikövervakning har visat sig vara ett effektivt medel i trafik-säkerhetsfrämjande syfte. Den bör därför komma till användning i större utsträckning. Brister när det gäller att övervaka efterlevnaden av trafikreglerna kan få demoraliserande verkningar.

Målsättningen för trafik-säkerhetsarbetet måste vara att nedbringa antalet dödade och svårt skadade. Det är klart att de humanitära motiven är grundläggande. Även tungt vägande ekonomiska skäl kan emellertid anföras i detta sammanhang. Pengar som anvisas för trafik-säkerhetsfrämjande åtgärder kan ge god avkastning genom att de förluster trafikolyckorna åsamkar samhället minskar. Det är nödvändigt att trafik-säkerheten ges högre prioritet än som hittills skett. Det torde ingalunda vara omöjligt att sänka olycksta-

let avsevärt om bara tillräckligt med resurser avsätts för detta ändamål. En precisering av de mål man vill nå bör göras, och därefter måste medel beviljas så att det blir möjligt att nå detta mål. Enligt vår mening bör en utredning göras i syfte att undersöka möjligheterna att i första hand nedbringa antalet dödade med 50 procent fram till mitten av 1970-talet. Motsvarande reducering av antalet svårt skadade bör givetvis samtidigt eftersträvas.

Trafiksäkerhetsforskning

Forskning är av grundläggande betydelse för ökad trafiksäkerhet. Statens trafiksäkerhetsråd är central myndighet för denna forskning. Innevarande budgetår utgår ett anslag om 2 508 000 kronor till rådets verksamhet. För nästa budgetår föreslår departementschefen 3 000 000 kronor. Statens trafiksäkerhetsråd har krävt 3 994 000 kronor.

Trafiksäkerhetsrådet framhåller i sina petita, att tillgången på kvalificerade forskare skulle göra det möjligt att redan under innevarande budgetår genomföra ett forskningsprogram av minst den omfattning som planeras för nästa budgetår. Under innevarande år har rådet tvingats tillgripa en långt gående prioritering av forskningsprojekt och avstå från att få ett flertal värdefulla undersökningar genomförda, t. ex. undersökningar av ljusinställningsapparaters tillförlitlighet, fortsatta studier av vissa strålkastares funktion och undersökning av bilisters beteende i förhållande till trafiksystemets utformning.

Av det äskade beloppet gäller 3 330 000 forskning. Återstoden användes till löner, hyror m. m. Av den begärda höjningen uppgår forskningsandelen till 1 119 000 kronor och av detta tillstyrker departementschefen 125 000 kronor. Med den blygsamma höjningen när det gäller den direkta forskningen kommer inte befintlig forskningskapacitet att utnyttjas. Det framgår inte av statsverkspropositionen vilka forskningsområden som kommer att få del av den tillstyrkta höjningen, och det kan sålunda inte sägas vilka delar av forskningen som måste eftersättas till följd av brist på medel. Av trafiksäkerhetsrådets förslag till äskanden om anslag för budgetåret 1969/70 framgår emellertid att forskning under året kommer att bedrivas på följande områden: Beskrivning och analys av trafikolyckor och trafik, studier av trafikanters prestationskaraktär och beteende, studier av trafikanters fysiska karaktär, studier av möjligheter att påverka trafikantbeteende, fordonets tillförlitlighet och säkerhet, miljö- och trafikplanering, vägar och trafikplatser, administration och lagstiftning samt hjälpmedel för trafiksäkerhetsforskning.

Forskningen har grundläggande betydelse för strävandena att få till stånd säkrare trafik, och det är angeläget att ökade medel ställes till förfogande för forskning av här ifrågakommande slag. Med hänsyn till de stora förluster

som trafikolyckorna förorsakar kan en ökad satsning på detta område förutsättas vara mycket lönsam.

Enligt vår mening bör riksdagen anslå det av trafiksäkerhetsrådet äskade beloppet. Det innebär 994 000 kronor utöver Kungl. Maj:ts förslag. Detta anslag skulle sålunda uppgå till 3 994 000 kronor.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en utredning beträffande trafiksäkerheten syftande till i första hand en sänkning av olycksfrekvensen med 50 % fram till mitten av 1970-talet på i motionen angivna grunder, samt

att riksdagen måtte vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 1, bilaga 8, till *Trafiksäkerhetsforskning* för budgetåret 1969/70 anvisa ett reservationsanslag av 3 994 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 23 januari 1969

Cecilia Nettelbrandt (fp)

Erik Grebäck (cp)

Stig Josefson (cp)

i Arrie

Karl-Erik Eriksson (fp)

Rolf Sellgren (fp)

Erik Tobé (fp)

i Arvika
