

**Nr 656**

Av herrar **Helén** och **Bengtson**, *angående trafikövervakningen.*

(Lika lydande med motion nr 763 i Andra kammaren)

Antalet trafikolyckor tenderar åter att stiga efter den nedgång som inträffade i samband med övergången till högertrafik hösten 1967. Trafikolyckorna krävde under 1960-talet nära 12 000 liv. Under senare år har det årliga antalet dödade överstigit 1 200 personer. Omkring 6 000 personer har blivit svårt skadade i trafiken varje år medan antalet lättare skador uppgått till 15 000—16 000. Det totala antalet trafikolyckor uppgick 1968 till 16 817.

Utvecklingen inger oro. Trots att trafiksäkerhetsåtgärder under senare år tillmätts ökande vikt har antalet olyckor inte kunnat minska. Det främsta skälet för ökade insatser mot trafikolyckorna är självfallet de mänskliga tragedier dessa skapar, men därtill kommer de mycket stora kostnader olyckorna medför för samhället och enskilda. För att motverka trafikolyckorna och öka trafiksäkerheten krävs en rad åtgärder av olika slag. Exempel på sådana åtgärder är satsning på trafiksäkerhetsforskning, förbättrade vägar, mer trafiksäkra bilar och ökad trafikundervisning. I olika sammanhang har åtgärder rörande dessa frågor aktualiserats från vårt håll.

Trafikövervakning framstår som ett av de viktigaste medlen för att minska olycksfrekvensen. Erfarenheterna visar att övervakning har en starkt preventiv effekt. Vetskapen om en effektiv övervakning lugnar ner trafikrytmen och stimulerar efterlevnaden av gällande trafikregler. I samband med övervakning kan polisen dessutom ingripa mot och rätta företeelser av typ felaktig belysning som bilisten kanske inte observerat men som ökar trafikriskerna. Genom övervakningen kan polisen också ingripa då bilköer uppstår och dels genom omdirigeringar söka lösa upp köerna, dels direkt hindra de farliga utbrytningsförsök som bilköer lätt ger upphov till. Det är också av värde för trafikanterna att kunna vända sig till den i trafikövervakning aktiva polisen för att få råd och vägledning.

Under tiden 2—4 augusti 1968 genomförde rikspolisstyrelsen ett försök med intensifierad trafikövervakning på E 4 mellan Stockholm och Hälsingborg. Huvudsyftet var att öka trafiksäkerheten och underlätta framkomligheten, men dessutom ville man i större skala pröva samspelet mellan ett antal helikoptrar och ett förhållandevis stort antal markpatruller, främst motorcyklar. Av rikspolisstyrelsens redogörelse för erfarenheterna framgår bl. a.:

Under var och en av de tre dagarna var 8 helikoptrar, 25 motorcykelpatruller och 13 bilpatruller i verksamhet. Insatserna fördelade sig i stort sett jämnt över hela vägsträckan mellan Stockholm och Hälsingborg. — — —

Vid trafikövervakning med helikopter har besättningen en utomordentligt god överblick över långa sammanhängande vägsträckor och kan således göra värdefulla iakttagelser angående trafikflöde, trafikanternas beteende, inträffade trafikolyckor m. m. Med radio vidarebefordras iakttagelserna till motorcykel- eller bilpatruller, som vidtar erforderliga åtgärder.

I direktiven för övervakningen angavs att verksamheten skulle inriktas på sådana beteenden, som var farliga för trafiksäkerheten, och att särskild uppmärksamhet skulle ägnas åt

skyldigheten att stanna före infart på huvudled samt att lämna företräde åt fordon på huvudleden;

bestämmelsen att heldragen vit linje inte får överskridas om det inte finns en streckad vit linje till höger om den heldragna;

vägsträckor där det råder förbud mot omkörning och att omkörningar i övrigt företogs på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt helt tillfredsställande sätt samt hastigheten på fordon som framfördes uppenbart över högsta tillåtna hastighet.

Under övervakningen skulle personalen vidare sörja för god framkomlighet på vägen och särskilt uppmärksamma att fordonsförare höll ordentligt till höger och att förare av långsamtgående fordon underlättade omkörning. Om det uppstod trafikstockning eller väsentlig köbildning skulle markpatruller omedelbart underlättas och förslag till alternativa vägar eller till annan lösning av problemet lämnas.

Under de dagar den förstärkta övervakningen pågick inträffade på den aktuella vägsträckan icke en enda trafikolycka med dödlig utgång eller svår kroppsskada.

Till följd av den ökade övervakningen, som via massmedia hade kungjorts i förväg, visade trafikanterna förhållandevis mycket god respekt för trafikreglerna. Av de beteenden, som ägnades särskild uppmärksamhet under övervakningen, rapporterades sålunda endast följande antal förseelser

vårdslöshet i trafik	4
ej stannat före utfart på huvudled	9
överskridande av heldragen vit linje	20
omkörning på förbudssträcka	32
överträdelse av hastighetsbestämmelserna	38

Därutöver ingreps mot ett stort antal övriga felhandlingar i trafiken. Anmärkningsvärt många överträdelser av bestämmelserna för motorväg konstaterades. Sålunda anträffades ett flertal gångtrafikanter och mopedförare på de olika motorvägsavsnitten. Flera bilförare hade stannat på motorvägen — många gånger i samband med att liftare steg ur eller i bilen.

Sammanfattningsvis konstaterades att övervakningen hade en påtagligt gynnsam effekt på trafikrytmen, som bedömdes vara jämnare och mindre hetsig än vanligt. Detta syntes bero på att endast ett fåtal fordonsförare överskred den högsta tillåtna hastigheten, att de som färdades med lägre hastighet underlättade omkörning samt att utbrytningar ur bilköer var sällsynta. Dessutom tillades i redogörelsen att aktionen rönt en allmän uppskattning från trafikanternas sida.

För en intensifierad trafikövervakning krävs främst ökade resurser i fråga om personal och utrustning. I rikspolisstyrelsens petita för budgetåret 1970/71 framhålles:

En oroande ökning av antalet trafikolyckor kan konstateras. Trafiken på våra

vägar ökar också för varje år och detta ställer allt större krav på framkomlighet och säkerhet. Uppenbarligen är effektiva åtgärder från polisens sida av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. Den allmänna utvecklingen talar sålunda för nödvändigheten av en kraftig förstärkning av polisens resurser.

Landets polischefer har för 1970/71 begärt 2 383 nya tjänster. Länsstyrelserna har krävt 2 258 nya polistjänster. Rikspolisstyrelsen har begärt 977 nya tjänster till den lokala polisorganisationen. Departementschefen tillstyrker 440 nya tjänster till polisväsendet i sin helhet, därav omkring 300 polismannatjänster. Det innebär en jämfört med föregående budgetår minskad utbyggnadstakt av polisväsendet. 1969/70 fick polisväsendet 530 nya tjänster, varav 400 polismän. Vi föreslår att anslaget B 6 Lokala polisorganisationen: Förvaltningskostnader uppräknas med 2 750 000 kr. vilket torde medge en ökning med ytterligare cirka 55 polismän avsedda för trafikövervakningsuppgifter.

Den viktiga roll som helikoptern spelar för bl. a. trafikövervakningen understryks bl. a. av den ovan nämnda redogörelsen. I rikspolisstyrelsens petita anföres angående erfarenheter av helikopterverksamheten:

Helikopterns mångsidighet och lämplighet som hjälpmedel i polisarbetet har under budgetåret 1968/69 ytterligare dokumenterats. Förbättrade arbetsrutiner har medfört att goda arbetsresultat uppnåtts snabbt med begränsade personalinsatser på marken. Ökade erfarenheter av helikopterns användbarhet har också bidragit till att rekvisition av helikopter i olika sammanhang ökat så kraftigt att en omfattande prioritering av uppdrag och arbetsuppgifter blivit nödvändig. — — —

Helikoptrarna är rutinmässigt insatta för trafikövervakning, och under budgetåret 1968/69 har ingripanden i trafiken gjorts vid cirka 5 700 tillfällen. De förseelser som lett till ingripanden har huvudsakligen varit förbjudna omkörningar, underlåtenhet att stanna före utfart på huvudled, överskridanden av spärmlinje och hastighetsöverträdelser. — — —

De hittills vunna erfarenheterna av helikopterns användning i polisarbetet är utomordentligt goda. De nuvarande resurserna medger emellertid inte att helikopter insättes i alla önskvärda fall och inte heller i mer regelbunden övervakningsverksamhet. Det är därför angeläget att polisverket tillförs ytterligare 2 helikoptrar. Detta skulle ge polisen sammanlagt 8 egna helikoptrar, vilket antal styrelsen bedömer för överskådlig tid motsvara det totala behovet. Styrelsen bör emellertid även i fortsättningen dessutom få disponera medel för förhyrning av helikoptrar. Främst är detta nödvändigt under perioder då de egna resurserna är otillräckliga, exempelvis under högtrafiktid. — — —

Departementschefen har avstyrkt de två nya helikoptrar rikspolisstyrelsen begärt. Med hänsyn till den betydelse helikoptern visat sig ha för trafikövervakningen anser vi departementschefens avstyrkan som olycklig. Anslaget B 2 Polisverket: Inköp av motorfordon m. m. bör därför uppräknas med de 1 150 000 kr. rikspolisstyrelsen begärt för inköp av två nya helikoptrar. Anslaget B 3 Polisverket: Underhåll och drift av motorfordon m. m. bör uppräknas med de 600 000 kr. som krävs för driften av de nya helikoptrarna.

Med hänvisning till ovanstående hemställas,  
att riksdagen måtte besluta

1. att medge en ökning av anslaget B 6 Lokala polisorganisationen: Förvaltningskostnader med 2 750 000 kr. avsedd för cirka 55 nya polistjänster för trafikövervakningsuppgifter;

2. att medge en ökning utöver vad departementschefen föreslagit av anslaget B 2 Polisverket: Inköp av motorfordon m. m. med 1 150 000 kr. avsedd för inköp av två nya helikoptrar samt en ökning av anslaget B 3 Polisverket: Underhåll och drift av motorfordon m. m. med ytterligare 600 000 kr. för drift av dessa helikoptrar.

Stockholm den 28 januari 1970

*Gunnar Helén (fp)*

*Torsten Bengtson (cp)*

---