

Nr 994

Av herr Lindblad, om obligatorisk färdskrivare på motorfordon,
m. m.

12 000 människor omkom i den svenska trafiken under 1960-talet. De skadade är mångdubbelt fler. Bristande rehabiliteringsresurser, särskilt för sjukdomar sammanhängande med hjärnskador, gör att trafikolyckorna ger samhället ett ökat antal individer som inte kan delta fullt i samhälleligt liv.

Ingen förnekar att olycksutvecklingen går att styra, men invändningen är att man anser andra storheter av så stor vikt att olycksbekämpningen inte kan prioriteras så högt som t. ex. sker inom luftfart och flera andra yrkesverksamheter. De krav som ställs på individen för erhållande av förarbevis är ytterst blygsamma jämfört med vad som i och för sig borde kunna krävas för en så farlig hantering — men genom tanken att flertalet människor skall ha möjlighet att köra bil sätts kraven skäligen lågt.

Förarutbildningen, kontrollen av fordon, vägbyggande och bättre trafikmiljö, skärpt trafikövervakning, förnyade trafikföreskrifter, bättre ambulansberedskap och ökade sjukvårdsinsatser — allt kan bidra till att bringa ned skadenivån.

Låt mig nämna två konkreta exempel.

A. *Färdskrivare i varje motorfordon.* En apparat som registrerar fart, acceleration och sträcka är tekniskt inte svår att göra. Tekniker säger ofta att de styrande kan »beställa» teknologi. Vill man ha en färdskrivare som görs i miljoner exemplar behöver styckepriset inte bli märkligt högt. Det är ju inte fråga om så invecklad apparatur som i flygplan, och genom mass-tillverkning bör den också bli enklare än lastbilarnas obligatoriska färdskrivare. Fördelarna av en färdskrivare är lätta att ange. En lastbil som överskrider en hastighetsbestämmelse har beviset för försyndelsen med sig. Vid en olycka eller en poliskontroll behöver det inte bli diskussion om hur snabbt fordonet framförts. Ur rättssäkerhetssynpunkt måste det vara en ofantlig fördel att slippa subjektiva utsagor från förare och vittnen. Vetenskapen om att hastigheten kontinuerligt kontrolleras måste rimligen påverka förare till ökad följsamhet mot hastighetsregler. Det bör bli lättare att väsentligt öka antalet hastighetskontroller, särskilt i fråga om generella maxfarter, samtidigt som man får en automatisk registrering av alla hastigheter vid olyckor. Den stora vinsten ligger självfallet inte i fler fällande domar, det avgörande är att metoden — på samma sätt som när det gällde

att införa färdskrivare på lastbilar — bidrar till ökad respekt inför lagen. Ju större respekten för givna hastighetsregler är, desto längre bör det gå att komma genom specificerade hastighetsregler på vägar av skilda slag och under olika trafikförhållanden.

B. *Försök med omkörningsförbud.* Svåra olyckor genom vansinniga omkörningar ger en dyster slutsumma. Principen kan hävdas vara att omkörning skall få ske endast på sträckor där alla trafikanter genom skyltar eller annan markering vet att omkörning är att vänta. Nu anges i stället endast förbud mot omkörning.

För att pröva effekten av organiserad omkörning bör en sträcka — t. ex. Stockholm—Gävle — förses med omkörningsförbud utom på angivna ställen: motorväg och särskilt angivna omkörningsställen med rak och helst breddad vägbana. Längre sträcka än en mil utan omkörningsställe bör undvikas, varför investeringar blir nödvändiga.

Med generell högre fartgräns och sträckvis ytterligare reducerad hastighet blir omkörningsbehovet till stor del beroende av hur stor del av fordonen som önskar hålla lägre fart än den tillåtna. De mycket långsamma fordonen bör därför helst ha tätare möjligheter att stanna vid sidan av vägbanan och släppa förbi övrig trafik, t. ex. genom mindre uppställningsplatser på tätare avstånd än de större omkörningssträckorna. Helst bör traktorer, mycket långsamma bilförare och specialtransporter framföras på alternativa vägar med mer långtgående hastighetsbegränsning, något som är möjligt i områden där mer eller mindre parallella vägar finns. För mopeder och cyklar bör utarbetas särskilda regler som medger omkörning på flertalet sträckor.

Med hänvisning till ovanstående hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär utredning om dels obligatorisk färdskrivare på alla motorfordon, dels försök med omkörningsförbud för delar av vägnätet.

Stockholm den 28 januari 1970

Hans Lindblad (fp)
