

Nr 58.

Av herr **Helgesson** m. fl., om inrättande av en statens trafiksäkerhetsinspektion.

För det moderna samhället är ett välordnat, friktionsfritt förlöpande kommunikations- och samfärdsväsen ett livsvillkor. Icke minst gäller detta den del därav, som omfattar gatu- och vägtrafiken. Det uppsving, vi under de senaste decennierna kunnat glädja oss åt inom industri, handel och näringar, har liksom framstegsarbetet inom det sociala och kulturella samhällslivet till betydande del som utgångspunkt och drivfjäder haft utvecklingen och utbyggandet av den allmänna trafiken. Främjandet och trygghandlet av goda trafikförutsättningar och trafikförhållanden ha därmed också blivit ett av samhällets angelägnaste och mest maktpåliggande problem. Just i dessa dagar påminnas vi dagligen och stundligen på olika sätt och i olika sammanhang om vad en stagnation inom trafikväsendet betyder icke blott för samhället som helhet utan ock för den enskilde individen i hans privata livsföring.

Mer än någonsin står det också klart, att ständigt vidgad uppmärksamhet måste från de ansvariga instansernas sida ägnas åt de enskilda trafikanternas undervisning och upplysning om med den moderna trafiken sammanhängande spörsmål. Detta framför allt med hänsyn till nödvändigheten av att nedbringa antalet olyckor och olyckstillbud ute på gator och vägar. Främjandet av trafiksäkerheten, d. v. s. den enskildes trygghet och trivsel ute på färdelederna, måste med andra ord ingå som ett väsentligt led i statens skyddsverksamhet.

I vårt land dödades enbart i samband med motorfordonstrafik, så vitt framgår av företagna polisundersökningar, under 20-årsperioden 1920—1939 sammanlagt c:a 5 500 personer, d. v. s. medeltal per år 280. Under åren 1936—1941 dödades respektive 420, 443, 547, 568, 283 och 277 personer. (För de två senaste åren bör vid en jämförelse hänsyn tagas till att på grund av rådande restriktioner motorcyklar och lättviktsmotorcyklar praktiskt taget helt försvunnit ur trafiken. För dessa båda fordonskategorier omfattade statistiken under de två åren närmast före krisen 150—160 dödsoffer årligen).

Till landets sjukvårdsinrättningar införas årligen ett betydande antal vid trafikolyckor skadade. Enligt kungl. medicinalstyrelsens berättelse angående hälso- och sjukvården i riket uppgick sålunda sammanlagda antalet vid lasarett och sjukstugor i öppen och slutet vård behandlade trafikolycksfall under år 1938 till 17 904, under år 1939 till 17 824, år 1940 till 16 573

och år 1941 till 17 129. I genomsnitt sålunda dubbla antalet mot det i polisrapporterna registrerade. Härtill har man att lägga ett sannolikt minst lika stort antal trafikskadade, vilka söka vård hos privata läkare, distriktssköterskor m. fl., och det stora antal lindrigt skadade, som icke anlita sjukhus eller läkare.

De kostnader i form av utgifter för sjukhusvård, minskade arbetsinkomster, materialskador etc., som trafikolyckorna direkt och indirekt orsaka samhället och den enskilde, beräknas till 60—75 miljoner kronor per år. Däri äro dock icke inberäknade de säkerligen icke oväsentliga merkostnader, som åsamkas polis- och domstolsväsen genom utredningar o. s. v. i samband med inträffade trafikolyckor.

Av nu anförda siffror framgår att frågan om trafikolyckornas bekämpande måste anses vara ett av våra allra största sociala och ekonomiska samhällsproblem. Mycket göres också av statsmakterna liksom av de kommunala myndigheterna för att genom tekniska åtgärder, genom utbyggnad och förbättring av vägväsendet o. dyl. bereda möjlighet för en så riskfri trafik som möjligt och därmed största möjliga allmänna trivsel och trygghet på gator och vägar.

Det oaktat fortsätta trafikolyckorna att oavbrutet stiga, även under nu varande förhållanden, då motortrafiken med dess särskilda och uppenbara riskmoment till så betydande del bortfallit.

Klarare än tidigare inse vi i dag, efter de erfarenheter vi under senaste år gjort, att spørsmålet om trafikolyckornas bekämpande till det väsentliga är en fråga om de enskilda trafikanternas fostran till kunskap om gällande trafikregler och till förmåga och vilja att följa dem. Bakom det övervägande antalet trafikolyckor ligger nämligen, därom erinras vi dagligen, någon försummelse eller oförsiktighet från trafikanternas sida. Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framhöll också nyligen i ett uttalande att »omtanke och varsamhet i trafiken är det väsentligaste» och uppmanade alla att vinnlägga sig därom.

Upplysning och undervisning om trafikens förutsättningar och om de krav den ställer på den enskilde bli sålunda en huvuddel i det offentliga trafiksäkerhetsarbetet. Detta stod också redan tidigt klart för vårt lands ansvariga instanser. Sålunda bildades år 1934 efter regeringsinitiativ Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), vilken har till stadgeenlig uppgift att handha den del av landets trafiksäkerhetsarbete, som omfattar upplysning och undervisning.

Huvudsakligen med understöd av statsmedel har NTF efter starkt differentierade linjer bedrivit en omfattande verksamhet och visat sig ha en väsentlig uppgift att fylla.

Allteftersom Nationalföreningens arbetsprogram utvecklades och utvidgades, blev det uppenbart att fastare organisationsformer erfordrades, vilka

kunde garantera föreningen möjlighet att på längre sikt planera sitt arbete och som gäve kompetens att auktoritativt leda och kontrollera inom de områden, vilka falla inom föreningens uppgiftssfär.

Frågan härom, om skapandet av ett statligt organ för upplysning och undervisning beträffande de spörsmål, vilka sammanhånga med ökad säkerhet inom gatu- och vägtrafiken, har också under de senare åren varit föremål för dryftande och framställningar i olika sammanhang och från olika håll.

Den 11 december 1936 tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet tre sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning rörande trafikolyckornas orsaker samt avgiva de förslag, vartill utredningen kunde giva anledning.

Då dessa »1937 års sakkunniga rörande trafiksäkerheten» i skrivelse den 21 februari 1939 hemställde om entledigande från sitt uppdrag, framlade de samtidigt en redogörelse för de frågor, som vid den fortsatta behandlingen av trafiksäkerhetsproblemet enligt deras mening borde i första hand bliva föremål för utredning och förslag.

Beträffande den statsunderstödda propagandan framhöll de sakkunniga därvid följande:

»Den verksamhet, som med bidrag av statsmedel bedrivs av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, har hittills huvudsakligen inriktat sig på ett allmänt väckelsearbete i propagandans form. Sedan verksamheten nu pågått i några år, torde tiden vara inne att söka vinna fastare former och riktlinjer för densamma.

De sakkunniga föreslå, att i samråd med Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande en utredning verkställs, huru den av föreningen bedrivna verksamheten i fortsättningen bäst bör organiseras».

Den 4 mars 1939 uppdrog statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet åt en särskilt tillkallad utredningsman att inom departementet biträda med fortsatt utredning rörande trafikolyckornas orsaker.

I ett den 17 december 1940 dagtecknat »principbetänkande» framhöll utredningsmannen att behov föreligger av ett ledande och sammanhållande statligt organ på trafiksäkerhetsområdet. Han föreslog därför upprättande från och med den 1 juli 1941 av en »Statens trafiksäkerhetsbyrå», som skulle sortera direkt under kommunikationsdepartementet.

I skrivelse den 24 oktober 1941 framhöll ombud för Svenska transportarbetareförbundet, Svenska järnvägsmannaförbundet och Svenska kommunalarbetareförbundet, att upplysningsverksamheten för att bibringa den trafikerande allmänheten nödvändig trafikultur bör förankras i ett statligt organ, som skulle ha till uppgift att följa trafikens utveckling, leda och kontrollera en kontinuerlig upplysnings- och propagandaverksamhet och vidtaga åtgärder för en ökad trafiksäkerhet. Ett dylikt organ skulle äga

nödiga förutsättningar för en fullt effektiv propaganda och genom sin befohgenhet att ingripa där så erfordrades åstadkomma större respekt för trafikföreskrifterna och goda trafikseder samt öppna möjlighet till intim samverkan med myndigheter och sammanslutningar till trafikens befrämjande i alla avseenden.

Med en den 3 december 1942 dagtecknad utredning har Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, till fullföljande av tidigare framställningar i motsvarande syfte, hemställt att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen att från och med den 1 juli 1943 inrätta en statens trafiksäkerhetsinspektion med uppgift att utöva den centrala ledningen och kontrollen över trafiksäkerheten på gator och vägar inom riket i den del, som omfattar upplysning och undervisning.

Som av det ovan anförda framgår har frågan om trafiksäkerhetsarbetets organisation och ledning vid upprepade tillfällen under de senaste åren varit föremål för utredning och framställningar. Erfarenheten från nu rådande kris har oförtydbart ådagalagt, att denna fråga nu icke längre kan ställas på framtiden utan måste omedelbart finna sin lösning.

Redan nu, då motortrafiken av kända skäl är väsentligt reducerad, fortsätta trafikolyckorna att ständigt stiga med all den belastning, som därav följer för samhället och den enskilde.

Än större komma svårigheterna att bli under den övergångstid, som följer med krstryckets lättande och nu rådande restriktioners hävande. Vidtagas icke i god tid åtgärder för att möta återgången till normal motortrafik, har man att förutse en sådan ökning av trafikolycksfallen, att den allmänna trafiksäkerheten blir allvarligt hotad. Därmed kommer samhällets ekonomiska och andra resurser att ansträngas på ett sätt, som allvarligt försvårar anpassning och återuppbyggnad.

Planering av åtgärder för övergångstidens påfrestningar på trafikmaskineriet och på de enskilda trafikanterna är därför ett naturligt och ekonomiskt klokt led i vår inre försvarsberedskap.

På olika områden av samhällslivet ha under senare år av statsmakterna åtgärder vidtagits, som avse att skänka medborgarna förstärkt skydd mot katastrofer av skilda slag. Sålunda har en permanent luftskyddsinspektion tillkommit, förslag framlagts om skapandet av en statlig brandinspektion och yrkesinspektionen, organisationen för skydd mot faror i arbetet inom fabriker och industrier förstärkts. Det måste anses naturligt att från det offentliga sida på motsvarande sätt skyddet mot trafikfarorna utbygges och fördjupas. Av trafiken äro vi ju alla beroende, och i denna deltagar varje enskild, oberoende av ålder och samhällsställning. För dess faror och risker är sålunda var och en utsatt.

De årliga kostnaderna för en sådan omläggning torde kunna hållas inom

ramen för de genomsnittliga årliga bidrag, staten hittills anslagit för trafik-säkerhetsarbetet i landet.

Med åberopande av vad sålunda anförts få undertecknade därför hemställa,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t föreslå inrättandet från och med den 1 juli 1944 av en statens trafik-säkerhetsinspektion med uppgift att utöva den centrala ledningen och kontrollen över trafiksäkerheten på gator och vägar inom riket i den del, som omfattar upplysning och undervisning.

Stockholm den 21 januari 1943.

Ragnar Helgesson.

Axel Löfgren.

Rob. Berg.
