

Nr 143.

Av herr **Helgesson** och herr **Berg, Robert**, *angående en enhetlig statlig organisation för kontroll och ledning av landets trafiksäkerhetsarbete på gator och vägar.*

Under senare år ha från olika håll och i skilda sammanhang upprepade och intensiva krav rests på att som ett ofrånkomligt led i vår inre beredskap från det offentligas sida sådana åtgärder vidtagas, att en effektiv och slagkraftig organisation skapas för enhetlig organisation och auktoritativ kontroll av de åtgärder, vilka syfta till att garantera medborgarna tillbörligt skydd mot riskerna ute i trafiken på gator och vägar. Vi hänvisa i detta sammanhang särskilt till vad som anförts i vid 1943 och 1944 års lagtima riksdagar i detta syfte väckta motioner (första kammaren nr 58 och 84).

Sakkunniga och ansvarskännande instanser hävda med skärpa, att trafikolyckorna i vårt land kommit att bli en invalidiserande folksjukdom med sådana förödande sociala och ekonomiska skade- och följdverkningar, att planmässiga och snabba, förebyggande och tillbakaträngande åtgärder måste vidtagas i syfte att hindra en utveckling, som kan hota att lamslå livsviktiga samhällsfunktioner.

Betydelsen av ett förstärkt samhällsskydd mot »trafikdöden» understrykes med särskild styrka av föreliggande uppgifter om personskadorna. Enligt i kungl. medicinalstyrelsens berättelse angående hälso- och sjukvården i riket intagna uppgifter om på lasarett och sjukstugor såväl i öppen som slutenvård behandlade trafikolycksfall visa dessa följande frekvens:

År	Dödade	Kvarstående men	Övergående men	Summa
1935	220	540	11 129	11 889
1936	260	556	12 405	13 221
1937	291	595	13 868	14 754
1938	366	738	16 800	17 904
1939	350	708	16 766	17 824
1940	227	555	15 791	16 573
1941	209	533	16 386	17 128
1942	253	630	19 358	20 241

Av nu anförda siffror framgår att, trots att av avspärrningskrisen framtvingade restriktioner avsevärt reducerat landets motorfordonstrafik, trafikolyckorna oavbrutet ökat i antal för att under senaste redovisningsåret stiga till sitt hittillsvarande maximum. Det allmänna trafiksäkerhetsläget är med andra ord sämre än det någonsin varit.

Redan detta förhållande påkallar en omprövning av frågan om vår trafik-säkerhetsberedskap verkligen är av den styrka och den fasthet, som man i såväl de enskilda individernas som det helas intresse har rätt att kräva.

Härtill kommer, att man allmänt räknar med en rätt snabb övergång till fredsmässiga trafikförhållanden. Motortrafiken återfår då sin fulla expansionskraft och kan således förväntas icke blott återkomma i samma omfattning som den hade åren närmast före krisen, utan — i takt med det allmänna framåtskridandet och utvecklingens krav — beräknas gå mot en utvidgning och intensifiering.

Under krisåren har samhället, av näraliggande skäl, icke kunnat uppehålla, än mindre utveckla, den standard, som i och för sig varit behövlig och önskvärd beträffande den yttre ramen kring trafiken. En anpassning har sålunda icke kunnat ske till den omvandling efter ändrade trafikförhållanden, främst kännetecknad av en ständigt expanderande cykeltrafik, som successivt inträtt under senare år och som fått en särskild accentuering under krisåren. Icke heller ha erforderliga möjligheter stått till buds för sådana åtgärder, vilka åsyfta att fostra och skola trafikanterna till ökad trafikförståelse och bättrad trafikultur.

När freden bryter in har man sålunda att ute på gator och vägar möta en situation, som kännetecknas av en snabbt ökande skara motorförare, av vilka de flesta äro helt otrimmade och trafikovana, samt en från åren närmast före krisen mycket starkt utökad cykeltrafik, vilken i sin tur icke är tränad för samkörning med en mera omfattande motortrafik. Detta på trafikleder, som i mycket ringa mån hunnit utformas så att de kunna friktionsfritt absorbera en trafik av nu antydd sammansättning och karaktär.

Lägger man härtill, att trafikanterna överhuvud under krisåren av olika skäl obestriddigen tillägnat sig en viss vårdslöshet och oaktsamhet, som det kommer att ta mycket lång tid att eliminera, är det uppenbart, att återgången till fredstrafik kommer att medföra omfattande och svårlösta anpassningsproblem, vilka det obetingat måste anses vara samhällets ofrånkomliga skyldighet att i tid möta med alla till buds stående medel.

Får utvecklingen ostört fortgå, kommer med till visshet gränsande sannolikhet ett kaos att uppstå, som icke blott kan befaras kräva många blodsoffer, utan som även kan allvarligt hota vårt lands försörjning och återuppbyggnad. För vårt lands återhämtning efter krisens särskilda påfrestningar och stagnation inom viktiga samhällsområden kommer nämligen behovet av ett fullt utvecklingsdugligt och friktionsfritt förlöpande trafikliv att bli en av huvudförutsättningarna. Speciellt kommer härvid den yrkesmässiga trafiken att anvisas särskilda och betydelsefulla uppgifter. Redan ett kvarblivande vid nuvarande risker och irritationsmoment inom gatu- och vägtrafiken kommer att bli ett avsevärt hinder för yrkestrafiken och dess samhällstjänst; en ökning av olycksfrekvensen skulle verka ödeläggande och ruinerande.

Vill man på allvar och med kraft åstadkomma en hållfast samhällelig beredskap mot trafikolyckorna, landet och de enskilda till skydd, kräves, att

det åstadkommes en samordning och ett enhetliggörande av alla de strävanden och åtgärder, som avse att främja och befästa den allmänna trafiksäkerheten. Detta kan icke åstadkommas utan att en organisation skapas, som äger full statlig auktoritet och befogenhet och som kan med full och obeskuren rätt ingripa handledande, kontrollerande och rådgivande inom alla de områden, som beröras av trafiksäkerhetsfrågorna.

Med åberopande av vad som sålunda anförts få undertecknade sålunda hemställa,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig och förutsättningslös utredning om förutsättningar och medel för åvägabringande av en enhetlig statlig organisation för kontroll och ledning av landets trafiksäkerhetsarbete på gator och vägar samt att förslag härom framlägges i så god tid, att det kan bli föremål för handläggning och beslut av 1946 års riksdag.

Stockholm den 23 januari 1945.

Ragnar Helgesson.

Rob. Berg.