

Nr 316.

Av herr **Björck m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till vägtrafikförordning m. m.

I proposition nr 30 till årets riksdag har Kungl. Maj:t dels anhållit om riksdagens yttrande över förslaget till trafikförordning, dels föreslagit riksdagen att antaga "lag om straff för vissa trafikbrott m. m."

De framlagda förslagen bygga i huvudsak på de utredningar, som avgivits av 1944 års trafikförfattningskommitté och 1945 års trafiksäkerhetskommitté. Båda ha avgivit sina betänkanden år 1948.

Till den senare utredningen har riksdagen tagit initiativet genom skrivelse den 18/4 1945 nr 6 punkt 44, i vilken den anhållit "att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om skyndsamt utredning rörande möjligheterna att genom lämplig upplysningsverksamhet m. m. höja den allmänna trafiksäkerheten och åstadkomma en bättre trafikultur."

Att förhållandena när det gäller trafiksäkerheten på gator och vägar även under krigsåren 1940—45 trots motortrafikens nedgång voro allt annat än tillfredsställande framgår tydligt av de uttalanden riksdagen gör i nämnda skrivelse. I denna framhålles bland annat: "Ett betänkligt förhållande är att trots allt det arbete, som på detta område bedrivits, trafikolyckorna dock alltjämt visa mycket höga siffror. Antalet dödsolyckor hava visserligen nedgått, men som belysande för hithörande olycksfalls omfång må anföras, att antalet på sjukvårdsanstalter för vård intagna skadade år 1943 uppgick till 6 874, en siffra av ungefär samma storleksordning som under vissa av förkrigsåren. Än mer allvarligt måste läget väntas bli när trafiken åter börjar mera fritt utveckla sig efter kriget. Det har långt tidigare påvisats, vilka ofantliga kostnader trafikolyckorna draga med sig i form av sjukvård, polisövervakning och domstolsarbete. Men även rent humanitärt sett påkallas uppenbarligen betydligt kraftigare åtgärder för att bringa den nödiga upplysningen om trafikens vådor. Riksdagen finner därför en skyndsamt utredning i detta avseende vara påkallad."

I de motioner i frågan, som bifallits av riksdagen och sålunda lågo till grund för ovannämnda skrivelse, I: 142 och 143 samt II: 254, anförde motionärerna bl. a. följande: "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 ga-

tor och vägar. 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.”

Vi ha tillåtit oss citera dessa uttalanden för att visa hur riksdagen såg på dessa problem år 1945. Sedan dess har antalet motorfordon ökat i en omfattning, som man varken väntat eller kunnat förutse. Att trafikolyckorna ökat i ungefär samma grad som fordonen är knappast ägnat att förvåna. Vi ha ur tillgänglig statistik jämte uppgifter från organisationer inom motor- och bilbranschen sammanställt följande siffror, som i någon mån visa utvecklingen på ifrågavarande områden de senaste åren.

I automobilregistret upptagna motorfordon nedanstående år:

	<i>Personbilar.</i>	<i>Bussar.</i>	<i>Lastbilar.</i>	<i>Motorcyklar.</i>	<i>Summa motorfordon.</i>
År 1935	109 096	3 914	42 116	45 950	201 076
„ 1945	50 108	3 977	41 882	38 942	134 909
„ 1950	237 938	7 440	83 276	205 862	534 516
30/9					

Uppgifter från Trafikförsäkringsföreningen över skador som blivit försäkringsfall (endast skador vid motorfordonstrafik).

År	<i>Antalet anmälda skador</i>	<i>Antalet vid dessa dödade personer</i>	<i>Antalet vid dessa skadade personer i övrigt</i>
1939	40 763	373	5 868
1945	12 885	155	2 285
1950	56 922	321	6 488

Dessa siffror, särskilt de från år 1950, äro ägnade att inge allvarliga betänkligheter. Man ställer helt osökt frågan, om samhället och våra myndigheter gjort vad som varit möjligt för att komma till rätta med problem av denna art. Man måste, vilket också trafiksäkerhetskommittén framhåller, söka bryta föreställningen, att trafikolyckorna äro ett oundvikligt ont, som man egentligen icke kan göra något åt.

Vi hälsa givetvis med tillfredsställelse de förslag till skärpta bestämmelser på ifrågavarande område, som nu framlagts av Kungl. Maj:t. Vi anse emellertid att ytterligare tillägg till desamma äro nödvändiga på några punkter. Sålunda föreslå vi, att vad gäller vägtrafikförordningen kap. 3 § 23, som avser ”flygande inspektion”, att denna bör utökas med bestämmel-

ser om att sådan inspektion bör, vad gäller infartsvägarna till våra större städer, företagas minst sex gånger årligen och vad gäller landsbygden och de mindre städerna minst en gång i kvartalet. Denna inspektion bör även gälla föraren av respektive fordon. Det har nämligen konstaterats vid inspektioner av denna art på infartsvägarna till Stockholm, företagna förlidet år, att rätt många förare ej varit berättigade att föra motorfordon; dels saknade de körkort, dels voro de ådömda straff på grund av tidigare trafikförseelser.

Vidare anse vi att vad som föreslås i kap. 6 avd. 5, § 61 och 62 angående utfärdandet av trafikföreskrifter, liksom även vad gäller avd. 7, ansvarsbestämmelser och Lag om straff för vissa trafikbrott, att dessa bestämmelser och lagar böra bringas till allmänhetens och då särskilt motorförarnas kännedom på ett så effektivt sätt som möjligt. Vi föreslå därför, att antingen kommunikationsdepartementet eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen träffar avtal med t. ex. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, att denna i en lämplig broschyr eller liknande sammanför de bestämmelser och lagar, som vi här angivit, samt genom såväl motorförarnas som liknande organisationer sprider denna såväl till ägarna och förarna av motorfordon som till andra trafikanter, som kunna anses ha intresse för densamma. En dylik skrift bör ej utdelas gratis men säljas till ett populärt pris. Då torde den bli bättre uppmärksammad.

Med hänvisning till vad vi här anfört hemställa vi,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 30 måtte vidtaga de ändringar och tillägg till densamma, som vi här föreslagit, samt att vederbörande utskott måtte utarbeta den härför erforderliga lagtexten.

Stockholm den 20 februari 1951.

John Björck.

H. Weiland.

Emil Petersson.

Gunnar Spetz.

E. A. Lindblom.

Leif Cassel.