

Nr 309.

Av herr Lundqvist m. fl., om en utredning angående åtgärder till trafiksäkerhetens främjande.

Bilbeståndet i Sverige hade redan vid årsskiftet 1951—1952 ökat med ca 60 procent jämfört med maximiantalet före det andra världskriget och denna tendens har under det gångna året ytterligare förstärkts. Självfallet har däri-genom trafikintensiteten stegrats väsentligt och därmed också riskerna för olyckshändelser. Till försäkringsbolagen anmälades år 1938, det sista hela året före kriget som bilisterna hade full körfrihet, 43 000 trafikförsäkrings-skador, medan motsvarande siffra för år 1952 var drygt 87 000, — en ökning med 100 procent. Antalet vid dessa olyckor skadade och dödade uppgick år 1952 till 8 615 respektive 458. Dessutom har ett mycket stort antal människor skadats och dödats i trafiken vid olyckor i vilka motorfordon icke varit inblandade.

Mot bakgrunden av dessa siffror framstår trafiksäkerhetsfrågan som ett av de väsentligaste problemen inom vårt kommunikationsväsende. De mänskliga lidanden och tragedier som är en följd av trafikolyckorna kan ej nog betonas i detta sammanhang. De kostnader som förorsakas folkhushållet genom kortare eller längre tids sjukdom, genom stora reparationskostnader på fordonen och inskränkningar i användningen av dessa, uppskattades på sin tid av 1945 års trafiksäkerhetskommitté till 100 å 150 milj. kronor per år. Numera beräknas de ha stigit till 300 milj. kronor.

De åtgärder som hittills vidtagits för att minska olycksfrekvensen skall icke förringas. De har emellertid i allmänhet icke gått till grunden med problemet utan syftat till att inom ramen för befintliga lagar och trafikvanor stimulera till ökad försiktighet. En allvarlig brist är likväl att man trots lovvärda ansträngningar icke lyckats skapa den allmänna opinion och den allmänhetens spontana medverkan som är nödvändig för ett lyckosamt resultat. Det är tänkbart att denna uteblivna medverkan till en icke oväsentlig del är psykologiskt betingad. Dels kan lagarnas utformning och myndigheternas åtgärder vara sådana att de icke överensstämmer med trafikanternas uppfattning om vad som är rätt och billigt, dels är den övervakning från ordningsmaktens sida som nu är möjlig så otillräcklig att trafikanterna helt nonchalerar gällande och av ansvarsmedvetna människor accepterade förordningar.

De orsaker som ligger bakom trafikolyckorna torde i stort sett kunna uppdelas i sådana som beror på otillfredsställande »trafikvanor» och sådana som är avhängiga av »tekniska» brister. Inom den förstnämnda gruppen in-tar frågan om införande av högertrafik en framskjuten plats. Då detta spörs-

mål kommer att behandlas i annat sammanhang vid denna riksdag förutsätter vi att trafiksäkerhetssynpunkterna då kommer att beaktas.

En princip som borde vara självklar, men som i vårt land ingalunda vunnit tillämpning, är att våra vägar hålles fria från hinder och förbehålles den flytande trafiken. Detta förutsätter bl. a. att vägmyndigheterna föranstaltar om byggande av särskilda rastplatser vid sidan av den egentliga vägbanan. Därmed skulle förutsättningar skapas för införande av förbud mot uppehåll på själva vägbanan på åtminstone våra livligast trafikerade vägar. I de fall då ett fordon av en eller annan anledning ändock måste stanna på själva vägbanan bör föraren vara skyldig att tillse att andra fordon icke därigenom utsättes för fara. Det bör erinras om att i Amerika föraren är skyldig att, vid uppehåll, framför och bakom sitt fordon på ett betryggande avstånd från detsamma uppsätta varningssignaler i form av röda flaggor i dagsljus och röda bloss efter mörkrets inbrott. Sådana kan med lätthet medföras av varje fordonsförare och torde ej heller föranleda orimliga kostnader. Vi vill i detta sammanhang särskilt understryka vikten av att åtgärder snarast vidtages för att förhindra att så gott som fullständigt mörkklagda fordon är parkerade på våra vägar. Erfarenheten har visat att hittills använda reflexanordningar icke är ett tillfredsställande arrangemang. Genom användande av t. ex. scotchlite skulle en betydligt bättre effekt kunna uppnås.

Det bör även erinras om nödvändigheten av att den absoluta förkörsrätten för fordon som framföres på huvudled upprätthålles. Ett medel att uppnå större efterlevnad av lagens stadgande i detta avseende vore att införa skyldighet för fordonsförare att stanna sina fordon innan de kör upp på en huvudled. Ur säkerhetssynpunkt bör även enligt vår mening en sådan stoppskyldighet eller åtminstone skyldighet att växla ned införas vid passerandet av järnvägsövergångar.

Det kan även ifrågasättas huruvida de anordningar som finnes för att förmå förarna att nedbringa hastigheten där detta anses önskvärt är tillräckligt verkningsfulla. Vi kan bl. a. peka på den i många fall otillfredsställande placeringen av skyltar som föreskriver hastighetsbegränsning eller på annat sätt manar till försiktighet. Det förekommer sålunda icke sällan att anvisning om tätbebyggt samhälle är utsatt flera kilometer innan ett sådant passerar. Ofta finns på vägarna skyltar som anger pågående vägarbete då detta för länge sedan upphört eller som anger vägskador som redan reparerats. Skyltarna om försiktighet vid passerandet av skolor är uppsatta även under sommaren då någon skolgång icke äger rum. Det förekommer t. o. m. att sådana skyltar får kvarstå i årtal sedan skolan nedlagts. Sådana förhållanden är ägnade att minska respekten för och efterlevnaden av gällande trafikregler.

De ofta rent medvetna lagbrott som sker genom t. ex. överbelastning av lastbilar och otillfredsställande markering av utskjutande last synes oss endast kunna stävjas genom ökad kontroll. En åtgärd som däremot myndigheterna själva praktiskt skulle kunna genomföra snarast är undanskaffandet

och röjning av häckar, buskar, hus och andra hinder i syfte att uppnå fri sikt vid riskfyllda passager och kurvor. Särskilt bör därvid uppmärksammas järnvägsövergångarna.

Blandningen av cyklister och motorfordon på samma vägbanor utgör ett betydande faromoment. Byggandet av särskilda cykelbanor vid sidan av den egentliga vägbanan bör därför intensifieras varvid givetvis de av cyklister livligast trafikerade vägsträckorna i första hand bör komma i fråga. En åtgärd som otvivelaktigt skulle medföra ökad säkerhet vore att föreskriva att cyklarnas bakstänkskärm åtminstone delvis skulle vara vitmålad.

Av de »tekniska» brister som förorsakar trafikolyckor utgör fordonens tillstånd och förarnas kondition de allvarligaste. Statens trafiksäkerhetsråd utförde i samarbete med statspolisen i april och maj månader förra året en inventering av person- och lastbilar som är i trafik. Inventeringen, som omfattade 2 500 slumpmässigt utvalda bilar, visade bl. a. att stoppljuset icke alls fungerade på drygt 13 procent av personbilarna och närmare 18 procent av lastbilarna. På var fjärde lastbil och var tionde personbil var bakljuset, nummerplåtsbelysningen och eventuella reflexanordningar i så dålig kondition och så dåligt renhållna, att fordonet under mörker svårigen kunnat upptäckas bakifrån. Inte mindre än 10 procent av personbilarna och närmare 8 procent av lastbilarna hade otillfredsställande handbroms. Fel på fotbromsen konstaterades hos ca 2 procent av personbilarna och inemot 4 procent av lastbilarna. Bristfällig styrinrättning fanns hos 6 procent av personbilarna och 9 procent av lastbilarna. Av hela antalet undersökta personbilar var blott 61 procent utan fel och av lastbilarna blott 44 procent i vad avser de undersökta detaljerna. Denna undersökning ger en skrämmande bild av många fordonsägares nonchalans för elementära trafiksäkerhetskrav. De möjligheter som för närvarande finns för att komma till rätta med dessa otillfredsställande förhållanden är emellertid starkt begränsade. Varken övervakningen eller besiktningen av fordonen kan på grund av personalbrist ske i behövlig omfattning för att förhindra lagöverträdelse i detta avseende. En bidragande orsak till den stora felprocent som konstaterades i den ovan nämnda undersökningen är förmodligen även bilverkstädernas otillräckliga kapacitet och de därav följande långa väntetiderna vid inträffade skador. Tillgången på kvalificerad arbetskraft har där icke motsvarat den snabba tillväxten av fordonsparken.

Lika viktigt som det är med fullgoda fordon i trafiken, lika väsentligt är det ur trafiksäkerhetssynpunkt att förarna befinner sig i god kondition. Kravet på nykterhet för fordonsförare och över huvud taget i trafiken intar därvidlag en central roll. Mycken propaganda har förts i detta avseende liksom ren upplysningsverksamhet. Det enda man med visshet vet om resultatet av dessa åtgärder är att problemet ännu icke fått sin slutgiltiga lösning. Effektivare övervakning från polisen under allmänhetens medverkan synes oss tills vidare vara den enda utvägen att minska antalet trafikbrott av detta slag. Därjämte bör givetvis upplysningsverksamheten fortsätta om möjligt i mer intensifierad form än hittills.

Det kan ifrågasättas om man icke borde söka uppnå en effektivare norm för de krav ur konditionssynpunkt man i allmänhet bör ställa på en fordonsförare. Det är ett allmänt erkänt förhållande att en del av de egenskaper som en förare bör besitta avtrubbas vid stigande ålder och vid vissa sjukdomar. Bland annat måste här även uppmärksammas de synförändringar som regelmässigt uppträder i 45-årsåldern. Genom förnyelse av körkort vid viss ålder och genom rapportskyldighet från läkare vid vissa alldeles speciellt farliga sjukdomar t. ex. epilepsi skulle därvidlag många riskmoment försvinna eller reduceras. De av 1945 års trafiksäkerhetskommitté föreslagna konditionsundersökningarna kan därvid ligga till grund för en förnyad prövning i denna fråga.

I den ovan lämnade översikten har vid flera tillfällen antytts att vissa brister i trafiksäkerheten väsentligt skulle kunna mildras om nonchalanta och mindre nogräknade trafikanter genom en effektivare övervakning i större utsträckning löpte en faktisk risk för efterräkningar. Det bör därför erinras om att ordningsstatspolisen, den organisation på vilken ansvaret för trafikövervakningen på våra vägar nästan uteslutande vilar, vid sin tillkomst 1932 hade en styrka på 200 man. Denna har sedan två gånger utökats, nämligen med 67 man år 1937 och sedan med ytterligare 10 man. Om man mot detta ställer den enorma ökningen i trafiken som sedan dess inträffat måste de nuvarande övervakningsmöjligheterna framstå som i högsta grad otillräckliga. Det synes oss ofrånkomligt att dessa inom en snar framtid förstärkes. Det är därvid också av vikt att trafikanterna vid sådana lindrigare brott mot trafikreglerna, vilka ej medför straffpåföljd, ändå göres uppmärksammade på vikten av att iakttaga gällande bestämmelser. Över huvud taget bör ett sådant förhållande eftersträvas att största möjliga samverkan uppnås mellan allmänheten och övervakningspersonalen. Uppfostringssynpunkterna får i detta sammanhang ej negligeras. Det kan därför övervägas huruvida det icke vore ändamålsenligt att ordningsstatspolisen eller annan övervakningspersonal som utbildats för ändamålet stundom toge som sin uppgift att t. ex. på vägsträckor, där ovarsam körning ofta kunnat konstateras, genom enbart tillrättavisning söka åstadkomma bättre förhållanden.

Med den utveckling trafikolyckorna tagit och mot bakgrunden av den väntade fortsatta stegringen av trafikintensiteten måste åtgärder snarast vidtagas för att förbättra trafiksäkerhetsförhållandena. De erfarenheter man redan har från Sverige tillsammans med dem som står att vinna från utlandet synes oss kunna utgöra en god grund för förbättringar i trafiksäkerheten. 1945 års trafiksäkerhetskommitté kom med hänsyn till sina direktiv och sin sammansättning att framför allt ägna sig åt den mänskliga faktorn i trafiken. Dess resultat torde kunna bilda grund för fortsatta överväganden på detta område. Det torde emellertid vara nödvändigt att få till stånd en samlad överblick över hela fältet där alla samverkande faktorer kommer med i bilden. Sålunda måste både människan, vägen och fordonet bli föremål för samtidig undersökning. De antydningar som här ovan gjorts är därvidlag ingalunda uttömmande men synes oss dock ge ett belägg för att

nya utvägar bör sökas. Vi vill därför föreslå att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att en utredning tillsättes med uppgift att föreslå sådana åtgärder som kan leda till en ökad trafiksäkerhet.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t måtte tillsätta en utredning med uppgift att framlägga förslag som kan leda till ökad trafiksäkerhet.

Stockholm den 27 januari 1953.

Harald Nordenson.

P. G. Lundgren.

R. Lundqvist.

Erik Arrhén.