

Nr 427

Av herr **Hagnell**, om tillskapande av en trafiksäkerhetsorganisation.

Trots det arbete, som utförts av åtskilliga offentliga utredningar, och det arbete, som bedrivits inom olika organ för trafiksäkerhetens främjande och motsvarande insatser från motororganisationernas sida stiger antalet trafikolycksfall. Att antalet dödade i trafiken under de senare åren inte stigit lika snabbt som antalet skadade får kanske främst tas som ett uttryck för den moderna sjukvårdens förmåga att kunna rädda allvarligt skadade människor till livet, även om det livet kommer att präglas av invaliditetens alla hämningar.

De olika ansträngningar, som hittills gjorts från myndigheternas och andras sida, har inte kunnat stoppa det växande antalet trafikolyckor. Sett enbart från ekonomisk synpunkt innebär trafikolyckorna enligt beräkningar, som gjorts på uppdrag av statens trafiksäkerhetsråd, att samhället för närvarande belastas med en årlig förlust av bortåt 1 000 milj. kr. Sett med hänsyn till rent mänskliga faktorer innebär trafikolyckorna, att vi i det nuvarande samhället får räkna med årligen ca 1 000 dödade jämte 4 000 allvarligt skadade och 20 000 lättare skadade människor.

Även om man måste böja sig inför det allvarliga faktum att det är omöjligt att undvika alla olycksfall inom trafiken på samma sätt som det är omöjligt att undvika dem på arbetsplatser, i hemmen, under idrott eller i andra sammanhang, förefaller det som om man, när det gäller olycksfall i trafiken, inte hade kommit lika långt från utredning till handling som fallet varit, när det gällt att nedbringa olycksfallen i arbete. Undersökningar från några större industriföretag visar, att antalet olycksfall till och från arbetet stigit markant under de senaste åren, medan antalet olycksfall i arbetet gått en motsatt utveckling till mötes. Nedgången i olycksfallsfrekvensen på arbetsplatserna har kunnat uppnås genom en omfattande insats av människor och pengar i arbetarskyddets tjänst. Det ger anledning att fråga sig, om man inte skulle kunna nedbringa trafikolycksfallen på liknande sätt genom att ställa tillräckligt stora resurser till förfogande. Eftersom de insatserna måste komma att gälla olika åtgärder, varierande med hänsyn till lokala förhållanden, säsongväxlingar m. m. och också innefatta en ständig bevakning av den tekniska utvecklingen och ett ianspråktagande av de olika informationsmöjligheter, vilka erbjudes inom det moderna samhället för att därmed skärpa vaksamheten, förefaller det som om metoden med riksdagsbeslut i varje enstaka trafiksäkerhetsåtgärd inte är tillräckligt effektiv för att man den vägen skall kunna vända olycksfallskurvan nedåt.

Det förefaller heller inte som om det skulle vara en framkomlig väg att ha kostnaderna för trafiksäkerhetens främjande såsom en del av den statliga budgeten. Följderna av det förhållandet blir nämligen de, vilka framgår av årets liksom av tidigare års statsverkspropositioner, att mycket begränsade resurser ställs till förfogande, eftersom de utgifterna bedöms mot bakgrund av det statsfinansiella läget i stället för att ses gentemot samhällets totala förluster för trafikolycksfallen.

Det synes också vara orimligt att begära att samhället för trafiksäkerhetens främjande skulle kunna åstadkomma märkbara resultat med utgifter, som endast uppgår till ca 0,1 procent av vad trafikolyckorna kostar. En lika snäv behandling från företagens sida gentemot olycksfallen i arbete skulle inte ha medfört att olycksfallen på arbetsplatserna hade kunnat bekämpas så effektivt som de nu har. Uppgifter från några större industri-företag tyder på att de för olycksfallsförebyggande åtgärder satsar belopp, vilka uppgår till mer än 200 procent av vad de anställda och företagen förlorar genom uteblivna löner och utebliven produktion till följd av olycksfall i arbete.

Med de ytterst begränsade anslag, som man tydligen har att emotse från statskassan, har man emellertid anledning att räkna med att samhällets medborgare har följande dom hängande över sig för de närmaste 10 åren:

10 000 kommer att dödas i trafiken,

40 000 kommer att invalidiseras,

200 000 kommer att få »lättare» skador,

10 000 milj. kr. i totala trafikolyckskostnader.

De omfattande ansträngningar, som enligt vad som redan nämnts utförs inom företagen från såväl företagsledningarnas som fackklubbarnas sida i avsikt att nedbringa antalet olycksfall i arbete, kan betecknas som framgångsrika. Att på motsvarande sätt bringa ned det ökade antalet färdolycksfall och trafikolycksfall under fritiden framstår mot den bakgrunden som en allt angelägnare arbetsuppgift. Den effektiva kampen att rädda människoliv får inte stanna innanför fabriksportarna, utan kraven att samhällets ledande institutioner bör åstadkomma ett lika märkbart resultat utanför företaget, som företagsledning och anställda kunnat göra inom företagen, växer sig allt starkare.

I syfte att finna principiella och organisatoriska lösningar på problemet att hejda det växande antalet trafikolycksfall har överläggningar hållits under hösten 1957 och våren 1958 mellan representanter för Svenska metallindustriarbetareförbundet och för trafik- och trafiksäkerhetsfrågor intresserade organisationer, institutioner och enskilda. Förutom representanter från de statliga trafikforsknings- och trafiksäkerhetsorganisationerna har i de överläggningarna representanter för försäkringsbolagen, försäkringsinspektionen, motororganisationer, oljebolagen och arbetarskyddsnämnden framfört sina synpunkter. Överläggningarna har varit av prelimi-

är och icke bindande karaktär men kännetecknats av en markant önskan från alla håll att hejda den nuvarande utvecklingen på trafikolyckornas område. Mot bakgrunden av de överläggningarna framstår klart behovet av en smidigare verksamhet från statsmakternas sida och väsentligt ökade ekonomiska resurser, om trafikolycksfallens stegring skall kunna hejdas och vändas i en nedgång. Eftersom det bl. a. gäller att påverka människors inställning gentemot och handlingssätt i trafiken, så framstår de begränsade resurser, som nu genom statskassans försorg ställs till förfogande för trafiksäkerhetspropaganda bland olika kategorier av medborgare, som helt otillräckliga. Med mindre pengar för trafiksäkerhetspropaganda, än vad ett enda enskilt företag anslår i sin reklamkampanj för de trafikmedel den säljer, kan man inte vänta att den oerhört mycket svårare trafiksäkerhetsuppföstran skall kunna uppnå en tillräckligt stark ställning i människors medvetande. För att nödiga medel skall kunna ställas till förfogande för ett omfattande trafiksäkerhetsarbete synes andra lösningar vara nödvändiga att eftersträva än att ha anslagen till trafiksäkerhet indragna i skatte- och statsbudgetpolitiken. En praktisk möjlighet som står till buds är att genom lagstiftning en trafiksäkerhetsavgift tas ut i samband med att trafikanterna erlägger sina avgifter till den obligatoriska trafikförsäkringen och att oljebolag inlevererar drivmedelsskatten. En 10-procentig trafiksäkerhetsavgift i samband med den obligatoriska trafikförsäkringen skulle inbringa ca 15 milj. kr. och en trafiksäkerhetsavgift i form av 1 öre per liter bensin skulle kunna ställa ytterligare 20 milj. kr. till förfogande för trafiksäkerhetens främjande. Sammanlagt skulle således på de här vägarna ett belopp av ca 35 milj. kr. kunna anskaffas. Det är i och för sig ett högt belopp, men sett mot bakgrund av de totala skadeverkningar på bortåt 1 000 milj. kr. per år, som trafikolycksfallen åstadkommer, framträder dess riktiga proportioner. Med dessa medel till förfogande behöver trafikolycksfallens skadeverkningar reduceras med endast 3,5 procent för att utgiften ekonomiskt sett skall vara motiverad och åtskilligt mänskligt lidande undanröjt. Det förefaller emellertid sannolikt att den positiva effekten kan bli mångdubbelt större än det belopp, som på detta sätt används för att befrämja trafiksäkerheten och skydda människorna till liv och lem. I och med en ökad trafiksäkerhet bringas också försäkringsbolagens skadeutgifter ned. Därigenom kan försäkringsbolagens premier reduceras och den »extra» bördan om 10 procent i trafiksäkerhetsavgift behöver inte innebära någon reell kostnadsökning för försäkringsbolagens konsumenter utan medför sannolikt en ekonomisk vinst för försäkringstagarna i form av lägre försäkringspremier.

Om man på detta sätt ordnar en ekonomiskt tillfredsställande grund för trafiksäkerhetsarbetet i stället för de mycket små belopp, som enligt årets budget skall tillföras detsamma, är det nödvändigt att medlen kommer till bästa möjliga användning. För det ändamålet erfordras en smidigare verk-

samhetsform än vad den byråkratiskt reglerade statsförvaltningen erbjuder. En lämplig möjlighet synes då vara att överföra de medel, som trafiksäkerhetsavgifterna inbringar, till en fristående *trafiksäkerhetsorganisation*. Den organisationen skulle kunna stå under ledning av en styrelse, vars ordförande utses av Kungl. Maj:t, och en verkställande cheftjänsteman, förslagsvis kallad trafiksäkerhetsombudsman (TO). Styrelsen i övrigt borde utses av organisationer, institutioner och företag, verksamma och intresserade för trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. Trafiksäkerhetsorganisationen skulle ges befogenheter att inom gällande lagars ram införa de ytterligare bestämmelser, vilka bedöms erforderliga för att stoppa olycksfallens stegring och vända den till en nedgång. Trafiksäkerhetsorganisationen skulle därmed samarbeta personellt och ekonomiskt med de institutioner, organisationer och enskilda, som redan är verksamma för trafiksäkerhetens främjande. Genom trafiksäkerhetsavgifterna skulle trafiksäkerhetsorganisationen sålunda få möjligheter att övertaga och vidare utveckla den forsknings- och informationsverksamhet, som redan nu bedrivs med statliga medel, understödja de förtjänstfulla studier som utförs av vissa läkargrupper, ställa medel till förfogande för annan medicinsk och teknisk forskning på området, skapa ekonomiskt underlag för ökad trafiksäkerhetskontroll av fordon etc. I de allmänna befogenheterna för trafiksäkerhetsorganisationen borde ingå möjligheter att samarbeta med olika avdelningar inom polisen eventuellt i form av en speciell trafiksäkerhetspolis.

Trafiksäkerhetsorganisationen skall i personellt och ekonomiskt hänseende ges möjlighet att arbeta i fria och obyråkratiska former. Den bör kanske heller inte från början ges permanent karaktär, utan resultatet av dess verksamhet bör ligga till grund för framtida beslut om hur dess verksamhet senare lämpligen bör utformas.

Det torde inte vara möjligt att utan relativt omfattande ekonomiska och organisatoriska åtgärder finna lösningar till olika delproblem, vilka *tillsammans* kan resultera i ökad trafiksäkerhet. Att med mindre insats än 3,5 procent av trafikskadornas kostnader vänta sig nämnvärda resultat i kampen för medborgarnas skydd till liv och lem förefaller överdrivet optimistiskt. De mångskiftande och i flera sammanhang försöksbetonade åtgärder, som måste vidtagas i syfte att uppnå mera påtagliga resultat i det framtida trafiksäkerhetsarbetet, gör att metoden med detaljerade riksdags- och regeringsbeslut blir alltför tungrodd och långsamt verkande. Om man som här föreslagits lagstiftar om att en särskild trafiksäkerhetsavgift skall erläggas, bör det inte finnas anledning att föra in de medlen i statsbudgeten. Att i det här sammanhanget hävda att utgifter för trafiksäkerhetsarbetet borde uttagas från den eller den punkten i den nuvarande statsbudgeten är en väg som man kan tillgripa, om man därigenom vill hindra att nödiga medel ställs till förfogande för skydd av människors liv och lem. Trafiksäkerhetsavgiften bör betraktas som en separat fråga i förhållande till drivmedelsbeskattningen

och andra skatter, men att lamslå trafiksäkerhetsarbetet genom att dra in det i skattediskussionerna är ingen lösning på de mänskliga lidandena och de ekonomiska förlusterna till följd av trafikolyckorna.

Med hänvisning till den allvarliga utvecklingen på trafikolycksfallens område och det omfattande och fortlöpande arbete, som där måste utföras för att åstadkomma en begränsning av den växande trafikens skadeverkningar, föreslår undertecknad,

att riksdagen måtte hemställa att Kungl. Maj:t skyndsamt framlägger förslag till sådana ekonomiska och organisatoriska åtgärder, som bär sannolikhetens prägel av att kunna avsevärt minska det mänskliga lidandet och de ekonomiska förluster, som trafikskadorna annars kommer att åsamka samhället.

Stockholm den 26 januari 1959

Hans Hagnell