

Nr 579

Av herrar Björkänge och Wahrendorff, om inrättande av ett statligt trafikinstitut.

(Lika lydande med motion nr 504 i Första kammaren)

Att skapa största möjliga säkerhet i trafiken är en central fråga i dagens samhällsliv. Myndigheter och enskilda sammanslutningar har under en lång följd av år gjort stora insatser för att höja trafiksäkerheten. Det har skett bland annat genom en förbättrad trafiklagstiftning, betydande anslag för forskning beträffande trafikolyckornas orsaker samt verksamt stöd åt Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, som bedrivit en energisk och mångsidig upplysningsverksamhet i trafikfrågor.

Erfarenheten har visat att trafikutbildning och trafikfostran måste utgöra hörnstenarna i ett modernt trafiksäkerhetsarbete. Det gäller att ge alla trafikanter en för varje grupp eller kategori väl anpassad undervisning om ett riktigt uppträdande i trafiken för att därmed i allt vidare kretsar skapa förståelse för trafikens krav och intresse att söka medverka till större trygghet på vägar och gator.

Trafiksäkerhetsarbetet har i dag inte tillräckliga resurser för att kunna bedriva utbildning i trafikfrågor. Det behövs för detta ändamål ett centralt organ med uppgift att dels ge trafikkurser för trafikens yrkesfolk och andra med särskilda uppgifter i trafiksäkerhetsarbetet, dels utarbeta lämplig undervisningsmateriel, dels förmedla lärarkrafter till lokala initiativ. För en effektiv utbildning skulle fordras ett trafikinstitut av sådan omfattning, att det kunde taga sig an de nämnda tre uppgifterna och därigenom bli ett verksamt stöd åt trafiksäkerhetsarbetet på andra områden.

Frågan om en central skola för motorfordonskunskap togs upp i ett vidare sammanhang av 1945 års trafiksäkerhetskommitté i dess betänkande den 26 januari 1948 med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten (SOU 1948: 20). Kommittén föreslog däri att en högre anstalt för trafikundervisning skulle organiseras. Ledningen för verksamheten vid anstalten skulle enligt förslaget — liksom i princip allt annat trafiksäkerhetsarbete — stå under kontroll av ett centralt verk, kungl. trafiksäkerhetsstyrelsen. Vid planeringen av utbildningsanstalten utgick kommittén ifrån att det borde vara möjligt att i viss utsträckning samordna den militära och den civila utbildningen på området. Kommittén framförde därför tanken på att förlägga civil utbildning till den år 1944 organiserade arméns

motorskola. Trafikundervisningsanstalten avsågs i första hand bli ett slags »seminarium» för blivande lärare och chefer för körskolorna. Även polis- män och bilinspektörer skulle få utbildning vid anstalten. Kommittén ansåg det vidare värdefullt om blivande förare av utrykningsfordon sådana som ambulanser och brandbilar kunde få möjlighet att följa vissa av anstaltens kurser. Det framhölls som önskvärt att anstalten därutöver ordnade specialkurser för åklagare, domstolsjurister, advokater, ledare för större trafikföretags säkerhetstjänst m. fl. I mån av lediga elevplatser borde även privata personer kunna utbildas mot ersättning.

Den av kommittén föreslagna utbildningsanstalten kom inte till stånd.

Emellertid har statsmakterna senare i begränsad omfattning tagit upp spørgsmålet om trafikutbildning på nytt. Det skedde i juni 1958, då Kungl. Maj:t anbefallde organisationskommittén för trafiksäkerhet att utreda frågan hur behovet av utökad motorfordonsutbildning främst inom statspolisen lämpligen skulle tillgodoses. I anslutning därtill skulle kommittén även behandla frågan om möjligheterna att samordna statspolisens utbildning med annan inom den allmänna förvaltningen bedriven motorfordonsutbildning. Det uttalades därvid att Kungl. Maj:t funne inrättande av en särskild statlig anstalt för trafikundervisning icke böra ifrågakomma.

Kommittén avlämnade sitt betänkande angående motorfordonsutbildningen i juli 1960. I principfrågan gjorde kommittén bland annat följande uttalande (sid. 80):

Vid avgörandet av frågan hur utbildningen med hänsyn härtill bör organiseras har kommittén beaktat, att genom central utbildning enhetlighet i undervisningen främjas, vilket på hithörande område är en fördel. Helst bör alla de här diskuterade utbildningsgrenarna samordnas. Först om motorfordonsutbildningen ordnas centralt kan den vidare bli verkligt effektiv. Det är dock ej möjligt att centralisera all den utbildning det här är fråga om. Vidare är central utbildning i vissa fall ej lämplig med hänsyn till elevernas tjänstgöringsförhållanden. Kommittén har sålunda ansett det nödvändigt att föreslå såväl centrala som lokala kurser. Centrala kurser har ansetts böra ifrågakomma i första hand för statspolismän, besiktningsmän och högre körskolepersonal (föreståndare och lärare) medan lokalpolisens personal, körskolornas instruktörer samt brandbils- och ambulansförarna i princip befunnits böra utbildas lokalt. Om emellertid centrala motorfordonskurser kommer till stånd, bör tillses, att plats vid den centrala utbildningsanstalten beredes för ett antal kommunala polismän, vilka sedan kan i sin tur tjänstgöra som instruktörer och lärare vid den lokalt bedrivna utbildningsverksamheten. Särskilda centrala kurser för s. k. handledare förordas med hänsyn därtill. Vidare bör kommunal polispersonal med motorcykeltjänst få tillfälle till central utbildning.

Både det citerade avsnittet och andra uttalanden i betänkandet ger ett starkt intryck av att kommittén funnit att trafik- och motorfordonsutbildningen borde ordnas centralt för att bli effektiv samt att många grupper med särskilda uppgifter i trafiken skulle behöva få en bättre utbildning än

som för närvarande står till buds. Tyvärr har kommitténs förslag endast i mycket begränsad omfattning blivit förverkligade.

Bland de många kategorier som skulle behöva erhålla utbildning vid ett trafikinstitut skall här nämnas:

1. Skolornas lärare,

där man möter bl. a. följande grupper:

- a) studerande vid lärarhögskolan och seminarier samt vid universiteten;
- b) lärare inom grundskolan och läroverken;
- c) skolledare och likställda;
- d) lärare vid folkhögskolor, yrkesskolor och lantmannaskolor;
- e) lärare vid förskolorna.

2. Arbetsledare och annan personal inom näringslivet med särskilda trafikuppgifter

Till denna betydande grupp kan bl. a. hänföras:

- a) föreståndare för de större företagens bilpark — tillika arbetsledare för företagets bilförare;
- b) arbetsledare vid utpräglade trafikföretag såsom bussföretag, taxi-företag, åkerier, bilverkstäder, bensinstationer m. fl.;
- c) vägförvaltningens personal, där en stor grupp har viktiga uppgifter beträffande vägmaskiner och bilpark.

3. Bilskolornas personal,

fördelade på tre huvudgrupper, nämligen:
föreståndare, lärare och instruktörer.

4. Rättsväsendets och polisväsendets personal.

Inom denna stora grupp bör särskilt nämnas:

yngre jurister, advokater, elever vid statens polisskola samt studerande vid de juridiska fakulteterna.

5. Ledare inom motororganisationer samt inom ett stort antal ideella rörelser såsom Röda korset, Scoutförbundet m. fl.

6. Försäkringsbolagens inom motorfordonsförsäkringen sysselsatta tjänstemän.

Utbildningen vid ett trafikinstitut borde ske i form av kurser i trafik-kunskap, anpassade efter de olika yrkesgruppernas behov av utbildning och allmänna förutsättningar. En del mera omfattande kurser bör förläggas till institutet, men det finns inget hinder för att kortare kurser ordnas på olika håll ute i landet.

Såsom exempel på utbildningsbehovet kan här i korthet beröras lärares och arbetsledares utbildning.

För närvarande ordnar kungl. skolöverstyrelsen i samarbete med NTF under sommarlovet veckokurser för lärare. Antalet kurser borde efter institutets tillkomst kunna ökas väsentligt för att inom rimlig tid göra ett tillräckligt antal lärare bättre skickade att genomföra den obligatoriska trafikundervisningen. Institutet skulle också — som tidigare antytts — ställa i ordning för skolornas behov anpassad undervisningsmateriel.

Arbetsledare och annan personal inom näringslivet med trafikuppgifter skulle vid institutet erhålla dels en något mer kvalificerad utbildning i kurser om någon vecka vid institutet, dels en mindre omfattande utbildning vid veckoslutskurser om två till tre dagar på olika platser ute i landet. Veckoslutskurserna kunde lämpligen ordnas mera som serieföredrag, diskussioner och demonstrationer för ett hundratal deltagare, som dragits samman till en central plats. Därigenom skulle det bli möjligt att på relativt kort tid sprida förståelse för trafiksäkerhetssträvandena inom ett stort antal företag. För att nå detta syfte kan det väl vara försvarligt att i början något slå av på de fordringar i fråga om utbildning som man egentligen skulle velat uppställa. För arbetsledarnas del bör undervisningen även omfatta fordonsvård och dithörande tekniska frågor med sikte på trafiksäkerheten. Det kan visa sig lämpligt att institutet inleder ett nära samarbete med arbetsledarinstitut och andra arbetsgivaransidans organisationer. På samma sätt bör institutet hålla kontakt med arbetstagaransidans olika sammanslutningar inom den yrkesmässiga biltrafikens område. Här väntar betydande uppgifter, som måhända ganska snart kommer att fordra en utbyggnad av institutet.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en skyndsam prövning av frågan om inrättande av ett statligt trafikinstitut som centralorgan för utbildningen på trafikens område i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 26 januari 1962

Karl Björkänge

Harry Wahrendorff
