

## Nr 585

Av herr Heckscher m. fl., om vissa undersökningar i syfte att öka trafiksäkerheten.

(Lika lydande med motion nr 506 i Första kammaren)

Under 1950-talet krävde trafikdöden på våra svenska vägar 8 500 offer. De senaste åren har olycksstatistiken blivit än mer skrämmande. År 1961 dödades över 1 000 människor och skadades ytterligare 21 000 personer. Över 2 000 av dessa kommer att vara mer eller mindre invalidiserade för återstoden av livet. Det totala antalet polisanmälda trafikolyckor uppgick år 1961 till inemot 60 000. Samtidigt beräknas enligt en av statens trafiksäkerhetsråd gjord utredning avseende trafikolyckorna under 1957 de ekonomiska förlusterna i direkta skador och indirekt produktionsbortfall till över 1 000 milj. kr. Denna summa kan i dag beräknas uppgå till 1 300 milj. kr. De ökade trafikriskerna har medfört att egen försiktighet, omtanke och hänsyn inte längre utgör någon säker garanti mot katastrofer. Frågan om trafiksäkerheten är i dag ett av våra största samhällsproblem.

Hittills har inga åtgärder vidtagits som visat sig kunna bryta olyckskurvan. Visserligen har olika utredningar anvisat vägar för att minska olyckornas antal, men endast till vissa delar och i alltför ringa utsträckning har de framlagda förslagen blivit realiserade. Enligt vår mening krävs det nu verkliga kraftåtgärder för att nå en minskning av olyckssiffrorna. Åtgärderna måste vidtagas samtidigt och omfatta olika områden. Härvid bör man bygga på såväl de rön som vetenskaplig forskning kommit fram till som de erfarenheter som vunnits i det praktiska trafiksäkerhetsarbetet. Uppenbarligen är emellertid kunskaperna om trafikolyckorna och deras orsaker ringa och därmed också möjligheterna att hejda trafikdöden mindre än de skulle behöva vara. En trafiksäkerhetsforskning med tillräckliga resurser är därför av grundläggande betydelse. I vilken utsträckning och på vilket sätt nuvarande institutioner bör utbyggas bör bli föremål för prövning.

De kompletterande utredningar som alltså enligt vår mening snarast bör igångsättas bör ske snabbt och förslag successivt framläggas av erforderliga åtgärder från statsmakternas sida i kampen mot vägolyckorna. I första hand bör trafikövervakningen på vägarna tas upp till prövning. Redan den Mossbergska utredningen framhöll i sitt betänkande, att övervakningen av trafiken var av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten. Utredningens förslag ledde till en viss förstärkning av polisens möjligheter i detta hänseende.

*Bihang till riksdagens protokoll 1962. 4 saml. Nr 585—586*

Men fortfarande är resurserna till effektiv övervakning inte på långt när utbyggda att motsvara de krav, som den ständigt stigande trafikvolymen fordrar. Såväl personalresurser som utrustning med t. ex. motorfordon är underdimensionerade. Alltför sällan övervakas trafiken på våra vägar av rörliga polispatruller. Redan den faktiska vetskapen hos trafikanterna om att sådan kontinuerlig trafikövervakning förekommer är ägnad att väsentligt höja trafiksäkerheten.

De nuvarande svårigheterna att rekrytera personal till poliskårerna i landet kan synas begränsa möjligheterna att inom överskådlig framtid få till stånd en förstärkning på trafikövervakningens område. Man bör därför överväga olika åtgärder att på lämpligt sätt stimulera till ökad rekrytering; därvid bör övervägas om sådant resultat kan ernås genom inrättande av speciell trafikpolis med utbildning direkt inriktad på denna uppgift.

Utbildningsfrågorna intar en framträdande plats i kampen mot trafikolyckorna. Det är angeläget att alla de som medverkar i trafiksäkerhetsarbetet får en god kunskapsgrund att bygga vidare på. Detta gäller såväl trafikpoliserna och bilinspektörerna som lärarna i bilskolor och andra undervisningsanstalter, där trafikundervisning meddelas. Det bör övervägas, om inte något slag av trafikinstitut bör inrättas, där de nyss nämnda yrkesgrupperna jämte andra yrkesutövare som är sysselsatta med trafiken och trafiksäkerhetens problem såsom domare, åklagare och stadsplanerare skulle kunna erhålla en fortlöpande utbildning i frågor, som rör trafiksäkerheten. Tidigare har föreslagits att arméns motorskola skulle utvidgas och användas för ändamålet. Även tillskapandet av ett fristående trafikinstitut bör övervägas.

En gedigen trafikundervisning i skolorna är av central betydelse för trafiksäkerheten. En sådan undervisning har under de senaste åren med stor framgång bedrivits under värdefull medverkan även av polisen. En ytterligare utbyggnad av undervisningen förtjänar att övervägas. Det vore särskilt önskvärt, att undervisningen intensifierades i vissa åldrar, t. ex. omedelbart före inträdet i »cykelåldern», »mopedåldern» och »körkortsåldern». I trafikundervisningen bör självfallet såväl radio som TV utnyttjas.

Kraven på trafiksäkrare bilar har successivt skärpts. Det har påvisats att brister hos fordonen orsakar trafikolyckor. En betydande del av motorfordonsparken torde för närvarande inte bli föremål för regelbunden övervakning och genomgång. Frågan om hur en kontroll skall utövas är för närvarande föremål för särskild utredning.

En annan utredningsuppgift bör vara att sondera möjligheterna att genom ett centralt register få en översikt över förarna och deras uppträdande i trafiken. Tekniska förutsättningar för dylik central registrering torde i dag föreligga.

En översyn av bestämmelserna i vägtrafikförordningen bör också vidtagas. Härvid torde särskilt böra uppmärksammas de risker som fotgängarna

utsätts för vid mörkertrafik. Den starkt ökade trafikintensiteten motiverar även en översyn av gällande trafikföreskrifter för fotgängare.

Av erfarenhet vet man att bättre vägar är säkrare vägar. Ett av de färskaste exemplen härpå är den undersökning, som utförts genom vägförvaltningen i Örebro län i samråd med länets trafikråd. Vi återger följande slutsats hämtad ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita för budgetåret 1962/63:

En helt annan bild visar riksvägarna 6, 9 och 10 på delarna Örebro—Kärsta, Karlskoga—Lekhyttan respektive Hässelby (Örebro)—Axbergshammar, vilka sträckor har ombyggt fullständigt mellan de två betraktade perioderna. På den förstnämnda sträckan har sålunda olycksfrekvensen under denna tid sjunkit till en fjärdedel, på riksväg 9 till en sjättedel, och beträffande den sistnämnda nyanlagda sträckan har under 1959—1960 icke rapporterats några olyckor, medan olycksfrekvensen var mycket hög på den gamla vägen under perioden 1955—1958.

På väg 213 söder om Örebro har delen mellan Ekeby kyrka och Kävesta lagts om i ny sträckning. Olycksfrekvensen på denna del har sjunkit till storleksordningen en tiondel av olycksfrekvensen på den gamla vägen.

Ett målmedvetet och planmässigt vägbyggande bör därför ses som ett led i de samlade ansträngningarna att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblemen. Uppenbart är att en rationell planering av vägbyggandet skulle underlättas, om vägbyggnadsmyndigheterna finge följa ett av statsmakterna fastställt flerårigt investeringsprogram. Riksdagen har vid flera tillfällen uttalat sig för ett dylikt planmässigt vägbyggande men tyvärr inte alltid dragit de praktiska konsekvenserna av denna riktiga principiella inställning.

Här berörda avsnitt av trafiksäkerhetsområdet utgör allenast exempel på frågor, som kräver en snabb lösning. Statsmakterna bör alltså ägna sin uppmärksamhet även åt andra spörsmål, som sammanhänger med trafiksäkerheten. Det torde finnas anledning att utbryta vissa frågor och göra dessa till föremål för separata förslag. Det erforderliga kompletterande utredningsarbetet bör igångsättas snarast möjligt och bedrivas med största möjliga skyndsamhet.

Åberopande vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa i motionen förordade undersökningar i syfte att åstadkomma en förbättrad trafiksäkerhet.

Stockholm den 26 januari 1962

*Gunnar Heckseher*

*T. G. von Selh*

*Leif Cassel*

*Ernst V. Stazäng*

*Rolf Eliasson*

*Karin Wetterström*

*Tage Magnusson*

*Carl Östlund*

*Eric Nilsson*