

## Nr 505

Av herrar **Edström** och **Lundström**, om inrättande av haverikommissioner för motortrafik.

(Lika lydande med motion nr 580 i Andra kammaren)

Trots att kampen mot motortrafikolyckorna under senaste år avsevärt intensifierats i fråga om såväl forskning och upplysning som propaganda, har detta ej medfört någon nedgång i skadefrekvens eller skadeverkningar. Bättre analys av olycksorsakerna på grundval av snabbare och mer omfattande undersökning på olycksplatsen av primärmaterialet är därför i hög grad angelägen.

Då det gäller andra kommunikationsmedel såsom flyg och järnväg finns för dessa inrättade s. k. haverikommissioner som omedelbart rycker ut för att undersöka omständigheterna vid större olycksfall. De begränsade försök med haverikommissioner inom motortrafiken, som hittills utförts, har visat att man därigenom kan få en avsevärt klarare bild av olycksförlopp och framkallande faktorer än den som kan utvinnas ur traditionella polisrapporter. En kommission, som består av ett flertal experter, som vägingenjörer, meteorologer, läkare, psykologer, biltekniker etc., har ökade möjligheter att allsidigt och vetenskapligt klarlägga de faktorer som medverkar i olyckan. Med hänsyn till att vägar, bebyggelse, folktäthet, klimat- och väderleksförhållanden är olika inom skilda delar av landet, framkallande även olika olycksfallstyper, bör sådana haverikommissioner kunna upprättas på skilda platser. Härmed underlättas även möjligheten till snabbare utryckningar.

Det material, som sådana kommissioner kan insamla, måste för trafiksäkerhetsforskningen bli av stor betydelse vid analysen av de olika faktorernas roll i olycksfallsgenesen. Man får bättre grepp om vägfaktorernas betydelse, fordonets kondition, hastigheten, den mänskliga faktorn och alla övriga omständigheter, som medverkar. Därigenom fås en bättre grundval för åtgärder, ägnade att förhindra nya liknande olyckor. En effektivare inriktning av trafiksäkerhetsforskningen kunde vinnas och denna bättre omsättas i praktiska åtgärder.

Den rutin enligt vilken utredningarna efter trafikolyckor f. n. bedrivs ger lätt en felaktig bild av skuldfrågan. Förefintlig rutin kan säkerligen till stor del tillskrivas utformningen av VTF 39 §, enligt vilken nära nog varje olycka tillskrivs den mänskliga faktorn. En haverikommission, i vilken olika experter ingår, har större möjligheter att bättre klarlägga övriga möjliga orsaker.

Fr. o. m. den 1 juli 1960 arbetar en haverikommission inom Uppsala län med den begränsade uppgiften att utröna fordonsfaktorernas betydelse vid inträffade trafikolyckor. Kommissionen utgör en undergrupp till statens trafiksäkerhetsråds arbetsgrupp (TRAG) och erhåller anslag från trafiksäkerhetsrådet. Arbetet utföres på fritid av sex ingenjörer, uppdelade i tre patruller, vilka i egna fordon och med en mycket riklig verktygsutrustning med kort varsel reser ut inom undersökningsområdet och verkställer besiktningar. Enligt kommissionens rapport, som endast gäller singelolyckor, har av 44 undersökta olycksfordon 27,4 % haft tekniska fel, som varit helt vållande eller medvållande till olyckan. Vanligaste felen har varit funktionsodugliga eller felaktigt fungerande bromsar. På 25 % av fordonen var minst ett däck förslitet och trafikfarligt. Kommissionen yttrar: »Det hittills vunna resultatet är i all sin bristfällighet så intressant, att utredningen måste få fortsätta ytterligare några år och organisationen förbättras, så att ett material kan insamlas, som ger säkert belägg för de hittills funna tendenserna.»

Ovannämnda kommission har endast haft möjlighet att sysselsätta sig med tekniska fordonsfel, endast med singelolyckor och har endast varit verksam inom ett län. Trots dessa begränsningar har för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete mycket värdefulla rön gjorts. Icke utredda kvarstår t. ex. psykologiska faktorer, betydelsen av förarutbildningen, fysisk kondition, vägbanans beskaffenhet. Säkerligen står lika betydelsefulla erfarenheter att vinna, om den praktiskt tillämpade forskningen får resurser att undersöka nämnda och andra olyckskonstituerande faktorer.

En uppbyggnad av ett större antal haverikommissioner med allsidig expertis torde inte innebära några större organisatoriska problem, då statens trafiksäkerhetsråd redan genom ovannämnda försök samlat erfarenhet. Tillgången på för trafiksäkerhetsproblem intresserade forskare och experter torde vara god, om ekonomiska resurser kan ställas till förfogande.

Med hänvisning till rådande starka trafikolycksfrekvens och de därav vållade allvarliga ekonomiska och sociala skadeverkningarna hemställs,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att trafiksäkerhetsrådet får i uppdrag att inrätta haverikommissioner för motortrafiken inom skilda delar av landet.

Stockholm den 26 januari 1962

*Gunnar Edström*

*Birger Lundström*