

Nr 502

Av herrar **Lundström** och **Virgin**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till statens trafiksäkerhetsråd.*

(Lika lydande med motion nr 614 i Andra kammaren)

Under punkterna 31 och 32 i kommunikationsdepartementets huvudtitel (Bil. 8) till 1963 års statsverksproposition har upptagits två anslag till statens trafiksäkerhetsråds disposition, Statens trafiksäkerhetsråd m. m. på 228 000 kr. och Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning på 900 000 kr.

Statens trafiksäkerhetsråd hade i sina petita för det kommande budgetåret 1963/64 begärt, att det förstnämnda anslaget skulle höjas med 249 200 kr. — från 204 000 till 453 200 kr. De ökade medlen skulle främst möjliggöra anställande på särskilda tjänster inom rådet av företrädesvis forskningspersonal, som nu arbetar inom rådets arbetsgrupp TRAG och är avlönad av medel från rådets andra anslag, forskningsanslaget. Den höjning av rådets eget anslag som Kungl. Maj:t föreslagit i nu föreliggande statsverksproposition blev 24 000 kr. Detta belopp har emellertid icke med de begärda tjänsterna att göra. Det är avsett för automatiska kostnadsökningar, höjda arvoden till rådets ledamöter samt ökade utgifter för den av statistiska centralbyrån omhändertagna men av rådets medel ekonomiserade snabbstatistiken.

Rådets begäran om de nya särskilda tjänsterna blev således helt avslagen.

Trafiksäkerhetsrådet hade vidare begärt, att anslaget till kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning skulle höjas med 100 000 kr. Vid beräkningen av denna höjning hade hänsyn tagits till den avlastning från anslaget som överförandet enligt vad nyss sagts av TRAG:s forskningspersonal från forskningsanslaget till anslaget Statens trafiksäkerhetsråd m. m. skulle innebära. Om ett sådant överförande icke skedde skulle rådet ha begärt en höjning av forskningsanslaget icke bara med de 200 000 kr. som bifallits i statsverkspropositionen utan med ytterligare ca 140 000 kr.

Förslagen i statsverkspropositionen beträffande trafiksäkerhetsrådet och dess forskningsverksamhet är alltså i runt tal 140 000 kr. lägre än vad rådets egna förslag egentligen innebär.

Rådet begärde även i sina äskanden för innevarande budgetår 1962/63, att särskilda tjänster skulle inrättas inom rådet för att säkerställa TRAG:s verksamhet. Denna begäran blev liksom den som nu har gjorts helt avslagen. I ett motionspar till 1962 års riksdag (FK 443 och AK 518) hemställ-

des att vissa av de då begärda tjänsterna skulle beviljas. På statsutskottets förslag (utl. 6 p. 31) avtog riksdagen motionerna. Utskottet framhöll emellertid, att den trafiksäkerhetsfrämjande verksamheten och forskningen för att förebygga trafikolyckor förtjänade allt stöd från det allmännas sida. En anslagsökning kunde därför i och för sig framstå som motiverad, ansåg utskottet.

Vi har närmare tagit del av rådets nu aktuella petita (för budgetåret 1963/64) och antecknar därur bland motiven för de begärda särskilda tjänsterna, att ett betydande hinder i rådets arbete — särskilt under de sista åren — varit att rådet måste arbeta med alltför liten personaluppsättning och att det varit svårt att till rådets arbetsgrupp knyta och där behålla lämpliga personer, något som nu närmat sig misströstan i fråga om möjligheterna för rådet att väl motsvara de krav som i instruktionen ställes på detsamma.

Såsom grund för obenägenheten att förse trafiksäkerhetsrådet med en personaluppsättning med mera fast anknytning till rådet åberopade man, säger rådet, att rådet är mest jämförligt med de vetenskapliga forskningsområdena. Denna syn torde, fortsätter rådet, i sin tur grunda sig på det förhållandet att trafiksäkerhetsrådet liksom de andra råden stimulerar till forskning och delar ut forskningsbidrag. Därvid bortsåg man emellertid från att rådet självt bedriver forsknings- och undersökningsverksamhet (vilket visat sig vara helt nödvändigt), är ett starkt anlitat remissorgan och har som en väsentlig uppgift att fortlöpande föreslå praktiska åtgärder inom ämnesområdet.

Rådet riktar också i sina petita en allvarlig hemställan till Kungl. Maj:t och riksdagen om bifall till sina förslag.

År 1949 inrättades trafiksäkerhetsrådet. Det första året hade rådet inga medel alls för forsknings- och undersökningsverksamhet, och under en rad av år var rådet starkt underförsörjt beträffande såväl personella som ekonomiska resurser. Under de senare åren har forskningsanslaget emellertid ökat icke obetydligt.

Det är vår åsikt att rådet trots de svårigheter det kämpat med redan utfört ett betydande arbete inom trafiksäkerhetsforskningen och på åtskilliga områden skapat en fast grundval för det praktiska trafiksäkerhetsarbetet. Svensk trafiksäkerhetsforskning hävdar sig redan mycket väl i internationellt sammanhang och trafiksäkerhetsrådets folk har flitigt anlitats utomlands.

Vi måste emellertid konstatera att trafiksäkerhetsfältet är till sina största delar outforskat. Vi vet fortfarande skrämmande litet om orsakerna till trafikolyckorna och om det invecklade samspel mellan olycksorsakernas olika funktioner som utlöser en olycka och styr dess fortsatta förlopp. Så länge så är förhållandet måste det praktiska trafiksäkerhetsarbetet vara präglad av en betydande osäkerhet och många gånger få karaktären av grov improvisation.

En väsentlig del av vår trafiksäkerhetsforskning är förlagd till trafik-

säkerhetsrådets arbetsgrupp TRAG. Här bedrivs den tillämpade forskningen, som bl. a. avser fortlöpande kartläggning och analys av företeelser och förhållanden i trafiken samt uppföljning av effekten på olyckstalen och de skilda olyckstyperna av olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Arbetet möjliggör en jämförelse mellan olika handlingsalternativ, som i sin tur kan peka ut ett optimalt handlingsprogram. Därjämte ger denna undersökningsverksamhet löpande synpunkter på inriktningen av grundforskningen.

Erfarenheten har klart visat att denna tillämpade forskning måste utföras i rådets egen regi. Den kan alltså inte som grundforskningen läggas ut som beställd forskning vid något vetenskapligt institut.

De av rådet nu begärda tjänsterna skulle just garantera och föra vidare den tillämpade forskningen.

Rådet känner hårt konkurrensen med universitet, högskolor och vetenskapliga institutioner om de akademiker som är lämpade för arbete inom rådet, och om rådet icke får sådana befattningar som de nämnda organen numera i betydande omfattning förfogar över kan det icke räkna med att få den kvalificerade personal som är nödvändig.

Det är vår bestämda uppfattning att rådets anslagsaskanden i personellt avseende bör bedömas mycket mera positivt än vad som skett. Det av kommunikationsministern till stöd för sitt avslag återopande yttrandet av statskontoret tyder icke på den rätta förståelsen i förevarande ärende. Synpunkter på det formella planet passar föga i detta mycket praktiska sammanhang. Om kommunikationsministern nu behövde stöd för sin inställning, kan starkt ifrågasättas, om statskontoret, som väl får anses vara icke sakkunnigt i detta sammanhang, skulle vara enda remissmyndighet.

Dugande arbetskrafter och dyrbar tid går förlorade, om rådet icke får personella resurser för fortsatt forskningsverksamhet inom ett område, där vi varje år på minussidan — i form av samhällsekonomiska förluster — får anteckna i runt tal 1 300 milj. kr., eller mer än 40 % av totalbeloppet i den föreliggande statsverkspropositionen för hela kommunikationsdepartementets verksamhetsområde!

Enligt vår mening bör redan för budgetåret 1963/64 ett antal forskningstjänster stå till rådets förfogande. Vi föreslår därför att av de begärda tjänsterna följande måtte beviljas av innevarande års riksdag:

1 byrådirektör, tillika forskningsledare i Ae 25: 26, två forskningsassistenter i Ae 23 och en forskningsingenjör i Ae 21.

Avlöningsmedel till dessa tjänster skulle uppgå till i runt tal 128 000 kr.

För ökade omkostnader i anledning av de nya tjänsterna kan upptagas ett belopp av 2 000 kr. Den totala ökningen av anslaget Statens trafiksäkerhetsråd m. m. skulle sålunda enligt vårt förslag uppgå till 130 000 kr.

Slutligen vill vi taga upp en annan anställningsfråga inom trafiksäkerhetsrådet.

Chefen för rådets kansli och för rådets löpande verksamhet har ända sedan rådets start 1949 haft lön motsvarande nuvarande B 1. Han har emellertid trots att upprepade framställningar gjorts därom icke fått en ordinarie tjänst som motsvarar denna lön.

De skäl som ansetts bärande för de ständiga avslagen synes ha varit: före den översyn av rådets organisation, som företogs år 1958 — att organisationen för framtiden icke syntes klar; efter denna översyn — att en översyn så nyligen företagits. Enligt vår mening är det som har relevans härvidlag *för det första* att rådet får ses som ett bestående organ, då dess verksamhet är av fundamental betydelse för det fortlöpande trafiksäkerhetsarbetet, och *för det andra* att kanslichefens arbetsuppgifter och ställning hos rådet motiverar minst en tjänst i Bo 1. Vi hemställer att denna fråga nu blir löst. Detta medför ingen kostnadsökning

Med hänvisning till det anförda hemställer vi,

att riksdagen ville

dels till Statens trafiksäkerhetsråd m. m. för budgetåret 1963/64 anvisa ett forskningsanslag av 358 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

dels föranstalta om inrättande av en befattning som kanslichef i Bo 1 hos rådet.

Stockholm den 26 januari 1963

Birger Lundström

G. Ivar Virgin