

## Nr 44

Av herr **Jacobsson, Gösta**, och herr **Kaijser**, om översyn av trafiklagstiftningen.

(Lika lydande med motion nr 56 i Andra kammaren)

Trafikolycksfallens ständiga stegring under senare år inger allt allvarligare farhågor.

Utvecklingen under tiden efter andra världskrigets slut framgår av följande tabell över antalet skador i trafiken:

<i>År</i>	<i>Trafikförsäkringsskador</i>
1946	37 793
1947	42 318
1948	41 351
1949	41 312
1950	56 922
1951	85 060
1952	87 154
1953	83 114
1954	92 048
1955	106 305
1956	131 389
1957	144 854
1958	171 490
1959	175 431
1960	206 389
1961	233 195
1962	278 158

För år 1963 kommer antalet anmälda trafikförsäkringsskador att ligga ett gott stycke över 300 000.

Det aktuella läget på olycksfronten framgår kanske bäst av det ohyggliga faktum att vi för december månad 1963 tvingats att inregistrera ett högre antal dödade i trafiken än under någon tidigare månad.

Allmänheten frågar sig om det verkligen är nödvändigt att människor dödas och lemlästas i trafiken på det sätt som nu sker. Väl är det riktigt att den moderna motortrafiken alltid kommer att medföra risker för olyckshändelser vid vilka trafikanter åsamkas skador till person och

egendom. Men man vill icke godtaga att trafiken i dag skall behöva kräva betydligt mer än ettusen dödade och ett mångdubbelt större antal skadade under ett år. Det pris vi för närvarande betalar för motortrafikens fördelar är absolut för högt.

En ständigt växande opinion kräver att myndigheterna inte lämnar några utvägar oprövade när det gäller att skapa en bättre trafiksäkerhet. Det måste betraktas som en samhällsuppgift av allra största vikt att tillförsäkra medborgarna en rimlig säkerhet i trafiken på vägar och gator. Uppgiften kräver snabba och planmässiga insatser från de trafikvårdande myndigheternas sida, ty dagens situation måste betecknas som ytterst otillfredsställande. En ytterligare försämring av läget på trafiksäkerhetsfronten måste med alla medel förhindras.

Alltsedan trafiksäkerhetsarbetet startade på allvar för omkring trettio år sedan, har verksamheten främst gällt en allmänt hållen upplysning i trafikfrågor samt utbildning i trafikkunskap. Det råder ingen tvekan om att denna verksamhet varit av utomordentligt värde — inte minst under senare år, då television, radio och film i allt större utsträckning kunnat utnyttjas i trafiksäkerhetsarbetet.

Tyvärr måste det konstateras att ett trafiksäkerhetsarbete i form av upplysning och utbildning i trafikkunskap icke är en tillräcklig insats i kampen mot trafikolyckorna. Samhället måste i dagens besvärliga situation överväga även andra åtgärder. Det gäller att med hjälp av en moderniserad trafiklagstiftning och en effektiv trafikövervakning skapa förutsättningar för ett snabbt ingripande mot dem som brister i respekt för trafikreglerna och förståelse för trafikens krav på hänsyn mot medtrafikanter. Lagstiftning och rättskipning måste med större styrka än hittills sättas in som medel bland andra i trafiksäkerhetens tjänst. Denna uppfattning kom klart till uttryck vid det 23:e nordiska juristmötet i Köpenhamn i augusti 1963 vid överläggning kring ämnet »Trafiksäkerheten och rättskipningen».

Vår trafiklagstiftning har under senare år varit föremål för utredning genom ett stort antal kommittéer. För närvarande föreligger fyra kommittébetänkanden såsom grundval för myndigheternas prövning av ny lagstiftning inom viktiga avsnitt av trafikrätten, nämligen

a) betänkandet Trafikmål — Statens offentliga utredningar 1963:27 — i vilket trafikmålskommittén föreslår genomgripande ändringar i trafikbrottslagen och samtidigt utformar ett helt nytt system för beivran av trafikförseelser;

b) betänkandet Nykterhet i trafik — Statens offentliga utredningar 1963:72 — som innehåller *dels* en helt ny giv beträffande trafiknykter-

hetslagstiftningen, *dels* förslag om ett nytt system för beslut om återkallelse av körkort vid trafikförseelse;

c) 1961 års trafiksäkerhetskommittés betänkande Tillfällig hastighetsbegränsning i motortrafiken under 1961 och 1962 — en utförlig redovisning av erfarenheterna av tillfälliga hastighetsbegränsningar, vilket material torde kunna bilda grundvalen vid prövning av den centrala frågan om en allmän övre hastighetsgräns;

d) parkeringskommitténs i september 1962 avgivna betänkande (i stencil) med förslag till vissa ändringar i vägtrafikförordningen rörande parkering och annan uppställning av fordon m. m.

Utredning pågår inom två andra kommittéer, nämligen

*dels* den Nordiska vägtrafikkommittén, som har till uppgift att utarbeta förslag till gemensam vägtrafiklagstiftning för Danmark, Finland, Norge och Sverige — ett arbete som redan fortskridit så långt att förslag till gemensamma trafikregler torde kunna väntas under våren 1964,

*dels* bilförarutredningen tillkallad år 1962, som erhållit i uppdrag att verkställa utredning angående förarutbildningen och därmed sammanhängande spörsmål.

Härtill kommer den utredning som sker genom olika organ, tillsatta för förberedande av övergången till högertrafik.

Vår centrala trafikförfattning, vägtrafikförordningen av den 28 september 1951, har vid skilda tillfällen varit föremål för ändringar och tillägg. Trots detta har under senare tid från skilda håll framförts en rad förslag om nya bestämmelser i syfte att göra författningen till ett ännu effektivare instrument i trafiksäkerhetsarbetet. Det kan vara tillräckligt att här erinra om följande förslag:

1) omprövning av reglerna för korsande möte — med andra ord en bättre lösning än den nuvarande s. k. vänsterregeln,

2) bestämdare trafikregler för gående samt andra åtgärder beträffande gångtrafiken,

3) regler om periodisk läkarundersökning av körkortsinnehavare, som nått upp i medelåldern,

4) bättre skydd för barn och äldre i trafiken,

5) nya bestämmelser för trafiken med moped — särskilt i syfte att minska antalet trafikoffer bland mopedförare i högre åldrar.

Beslutet att införa högertrafik måste föranleda ändring av vägtrafikförordningen och andra trafikförfattningar på ett stort antal punkter. Särskilda föreskrifter för trafiken torde bli erforderliga under en övergångstid närmast efter högertrafikens införande.

Inom försvarsmakten gäller en del särskilda trafikbestämmelser. Ett

par uppmärksammade vägtrafikolyckor under senare år har visat, att en samordning av de militära trafikföreskrifterna med vägtrafikförordningens bestämmelser är erforderlig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

En jämförelse mellan 1951 års vägtrafikförordning och motsvarande författningar av senare datum i andra europeiska länder ger vid handen att vår trafiklagstiftning är i behov av en modernisering. Särskilt den österrikiska Strassenverkehrsordnung av år 1960 synes på ett föredömligt sätt ha utformats med trafiksäkerheten som riktmärke. Denna författning innehåller inte endast trafikregler i vanlig mening utan behandlar också en hel rad andra frågor av stor betydelse, när det gäller att skapa större trygghet i trafiken.

Det anses allmänt i Österrike att den nya trafiklagstiftningen, som trädde i kraft den 1 januari 1961, i hög grad bidragit till den förbättrade trafiksäkerhet som Österrike kunnat glädja sig åt under de senaste åren.

En intensiv forskning kring olika problem med anknytning till trafiksäkerheten har under senare år givit mycket betydelsefulla resultat. Det är angeläget att vetenskapsmännens resultat utan dröjsmål nyttiggöres genom praktiska åtgärder — särskilt i form av lagstiftning inom trafikens område. En inventering av de utredningar som skett med stöd av medel från statens trafiksäkerhetsråd och genom initiativ från andra håll skulle säkert visa att forskningen kan bidra med många goda förslag till åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte.

Avslutade och pågående utredningar synes uteslutande ta sikte på partiella reformer inom vår trafiklagstiftning. Sålunda har den kommitté som i första hand är sysselsatt med lagstiftningsfrågor på ifrågasvarande område, nämligen den Nordiska vägtrafikkommittén, endast tagit upp vissa begränsade problem. De särskilda organen med uppgift att förbereda övergången till högertrafik synes över huvud taget icke ha något uppdrag när det gäller rena lagstiftningsfrågor.

För att trafiklagstiftningen skall kunna helt fylla sin viktiga uppgift i trafiksäkerhetsarbetet fordras en fullständig översyn av lagstiftningen i dess helhet. Tidpunkten är särskilt lämplig just nu, när lagstiftningen måste anpassas efter beslutet om högertrafik och den Nordiska vägtrafikkommittén står i begrepp att föreslå en länge önskad samordning av våra trafikregler med motsvarande bestämmelser i Danmark, Finland och Norge. Det vore också en förmån att vid det föreslagna lagstiftningsarbetet kunna utnyttja de förarbeten och erfarenheter som ligger till grund för de moderna trafiklagarna i ett flertal andra länder såsom England, Schweiz och Österrike.

Vägtrafikförordningen av år 1951 jämte tillhörande författningar behövs av ovan angivna skäl bli föremål för en genomgripande moder-

nisering i likhet med vad som skett på trafiklagstiftningens område i ett flertal länder i Europa under de senaste åren.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en skyndsam utredning angående översyn av trafiklagstiftningen i dess helhet under hänsynstagande till de ändrade förhållanden som uppstår vid övergång till högertrafik.

Stockholm den 13 januari 1964

*Gösta Jacobsson*

*Rolf Kaijser*