

Nr 58

Av herr **Lindahl**, om åtgärder för att åstadkomma trafiksäkrare bilar.

(Lika lydande med motion nr 30 i Första kammaren)

Trots ett omfattande trafiksäkerhetsarbete har man inte på många år gjort något väsentligt åt bilarnas grundkonstruktion. På många punkter skulle det enligt experternas mening utan större kostnader vara möjligt att just i detta avseende öka säkerheten. Icke utan fog anses det att tekniker och formgivare har sitt intresse i första hand inriktat på bilarnas fart och utseende. Minst sagt uppseendeväckande är exempelvis de siffror AB Svensk Bilprovning nyligen publicerade om våra äldre bilar dåliga bromssystem. Kanske den rapporten kan leda till en aktivare insats av bilfabrikanternas konstruktionsavdelningar, exempelvis genom införande av ett bromsledningssystem som ej kan förstöras av rost.

Dagens bilar har nämligen egenskaper som bidrar till att öka olycksfallsriskerna i trafiken.

Bilarnas fortlöpande förbättringar gäller i första hand komfort, utseende och fartegenskaper. Fartresurserna ökar ständigt, men i grundkonstruktionen har ingenting gjorts som ökar säkerheten.

Det har exempelvis av laborator Bertil Aldman påpekats att polisens utredningar ofta visar att bilen vid olyckstillfället haft låsta hjul. Om man bromsar en bil så att hjulen låses förlorar man helt förmågan att styra den. Styrningen av bilen upphör att fungera i det ögonblick man bäst behöver den. Enligt experternas mening kan för en blygsam merkostnad (cirka 300 kronor) införas ett bromssystem (bromstrycksregulator) som inte låser hjulen vid en inbromsning.

Den goda sikten i en bil är ett ofta åberopat försäljningsargument. Därför byggs bilar där det mellan rutorna sitter små spröda stolpar upp till taket, vilket gör bilarna till livsfarliga råttfällor om de slår runt. Även om vagnskorgen inte trycks samman är risken för personskador mycket stor genom olämpligt konstruerade och placerade inredningsdetaljer.

Bilfabrikanterna framhåller att den goda sikten runtom är en säkerhetsfaktor. Det är då märkligt att man underdimensionerar defrostersystemet så att det kan vara svårt att hålla rutorna fria.

Bilarnas belysningsanordningar måste betecknas som undermåliga, då det numera är tekniskt möjligt att utrusta bilarna med polariserat ljus och insatser i vindrutorna vilket gör att man, om alla bilar har sådan utrustning, kan mötas med helljus utan att blända varandra. Kostnaden per bil kan beräknas till

300—500 kronor. En FN-konvention föreskriver gult ljus i alla blinkers över hela världen för att nå en säkerhetsskapande enhetlighet. USA har icke skrivit under konventionen med motiveringen att "det skulle hämma deras designers". Sverige har signerat FN-konventionen men tillämpar den inte. En ändring av de importerade bilarnas blinkers, i enlighet med konventionen, skulle per bil kosta 30—50 kronor.

Det är sannolikt bilfabrikanternas strävan att ständigt pressa farterna uppåt som utgör den största faran. 120—150 km i timmen är nu för tiden inga ovanliga farter. Utländska undersökningar ger vid handen att kurvan över döda i trafikolyckor stiger mycket snabbt vid varje ökning av farten.

I Sverige kan utländska bilar köpas med över 400 hkr/motor. Vissa nya modeller har en lätt lutande bakruta. De saknar ofta utanpåsittande backspegel och vid dåligt väder finns det knappast någon chans att se bakåt genom en sådan ruta.

I Tyskland och Frankrike planerar man nu att införa speciella förartillstånd för de snabbaste vagnarna. Sådana tillstånd kan erhållas av dem som bevisat att de kan köra så snabba vagnar — och att de behöver dem. I USA har vissa försäkringsbolag slutat att försäkra vissa typer av översnabba bilar.

En populär sportbil har i en svensk facktidning fått följande betyg: "Minst lyckad detalj — — — är formgivningen som ger dåliga siktförhållanden." En annan populär sportvagnsmodell ges följande betyg: "Accelerationsförmågan är hisnande men ofta ganska besvärande speciellt som bakhjulens väggrepp var alltför svagt — — —."

Om en tredje välkänd bilmodell säger facktidningen följande: "Köregenskaperna står inte i något som helst förhållande till fartresurserna. Jag fann den obehaglig att köra annat än i lugn promenadtakt och kurvtagningen skedde med en obehaglig serie kast mellan under- och överstyrning som knappast ingav förtroende. Bromsarna var helt otillräckliga på den bil av 1965 års modell jag körde."

Tidningen Motor har funnit att människan för att svara mot bilteknikernas konstruktioner borde ha följande egenskaper:

Ena benet skall vara en decimeter kortare än det andra.

Ena foten skall vara utvriden i rät vinkel till benet.

Ena armen bör helst vara längre än den andra.

Friskluftsintaget sitter fortfarande på många bilar i höjd med avgasröret på den bil som står framför i kön, och bullernivån i bilarna är oftast sådan att den överstiger vad som är tillåtet i en mekanisk verkstad.

Är det exempelvis farligare om bensintanken placeras i det främre bagageutrymmet i bilar med motorn bak? Sådana förmodanden görs ofta, men någon på fakta grundad undersökning har aldrig gjorts.

Så långt skall den svenska expertisen åberopas. Sammanfattningsvis kan anföras att kritiken gentemot bilfabrikanterna för deras nonchalans av säker-

hetskraven är svidande och att man även utomlands har uppmärksammat dessa företeelser.

Att det går att bygga trafiksäkrare bilar erkänns av alla bilfabrikanter, men intresset för en insats på detta område tycks inte vara så stort.

Samhället har ansvaret för att bilsäkerheten inte försummas av fabrikanterna. Vad som från samhällets sida kan göras på detta område måste skyndsamt kartläggas.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag angående vad som kan göras i bilarnas grundkonstruktion och utrustning för att nå en ökad säkerhet och i samband därmed hur typbesiktningen skall kunna effektiviseras och i högre grad inriktas på människans förmåga att klara de krav som ställs i den ökande trafiken.

Stockholm den 14 januari 1966

Essen Lindahl

Nr 59

Av herr **Carlsson** i Tyresö, angående minoritetsrepresentationen i kommunernas styrelser.

(Lika lydande med motion nr 32 i Första kammaren)

Stockholm den 18 januari 1966

Ingvar Carlsson
