

## Nr 910

Av herr Jansson m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 55, angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk, m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 55, 1967, föreslås en samordning av flera nu fungerande organ på trafiksäkerhetens område genom bildandet av en särskild trafiksäkerhetsmyndighet — ett statens trafiksäkerhetsverk. Det förefaller som om det alltigenom välbetänkta i en sådan åtgärd på några punkter borde genomföras mera konsekvent än vad som föreslås i propositionen. Komplexet av problemen kring trafiksäkerheten är synnerligen vidsträckt. Det inrymmer sådana faktorer som fordonens beskaffenhet jämte beskaffenheten hos vägar och trafikleder. Det inrymmer också vad man med ett ord kan kalla den mänskliga faktorn — därvid främst förarbetbildningen. Inträffade olyckor lämnar material till belysning av i vilken grad dessa och andra faktorer spelat en roll. Erfarenheterna från fordonskontrollen, hastighetsbegränsningarna m. m. ger ett rikhaltigt stoff för en ur alla synpunkter betydelsefull forskning. Flera remissinstanser har uttryckt den meningen, att denna borde knytas till trafiksäkerhetsverket. Bättre förutsättningar kunde därigenom skapas för samarbetet mellan forskare och verkställande organ om trafiksäkerhetsrådet ingick som en särskild avdelning inom det föreslagna trafiksäkerhetsverket.

För trafiksäkerhetsrådet har som främsta uppgift angivits "att främja forskningen rörande trafiksäkerheten med huvudsaklig inriktning på människans beteende i trafiken" (ur direktiven för 1964 års transportforskningsutredning). Att denna gren av transportforskningen borde knytas till trafiksäkerhetsverket är enligt vår mening i hög grad angeläget. Detta behöver inte betraktas som ett föregripande i ställningstagandet till frågan om ett eventuellt kommande transportforskningsinstituts ställning i förhållande till trafiksäkerhetsverket.

En synpunkt som i sammanhanget bör understrykas är att ansträngningarna intensifieras att i så riklig grad som möjligt inhämta upplysningar om inträffade trafikolyckor, omständigheterna kring dessa och alla fakta av värde ur trafikforsknings synpunkt. Det heter i propositionen att olyckor prickas in på kartblad hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I det tillämnade trafiksäkerhetsverket avses fordonsbyrån få möjlighet att få företa tekniska undersökningar av i trafikolyckor inblandade fordon. Detta är säkerligen av värde. En mera allsidig bild av de svårare olycksfallen

bör inhämtas. I detta syfte bör ett system utformas för inhämtandet av sådana upplysningar efter i princip samma metod som s. k. haverikommissioner utreder olyckor av annat slag.

I propositionen föreslås att arbetstidsinspektionen för vägtrafiken bör underställas arbetarskyddsverket och arbetarskyddsstyrelsen. Såväl utredningen som flera remissinstanser har härvidlag anfört en annan mening, nämligen att denna inspektion bör åvila trafiksäkerhetsverket. Vi delar denna mening. Tillsynen över att bestämmelserna avseende arbetstiden inom yrkes- och firmatrafiken efterlevs är oskiljbart förbunden med trafiksäkerhetsproblemen. Även arbetarskyddsstyrelsen är för att denna inspektion utövas från trafiksäkerhetsverkets sida. Den kan med fördel inordnas i den föreslagna fordonsbyrån, där det finns andra sektioner för bl. a. inspektionsverksamhet. Ett särskiljande enligt förslagen i propositionen överensstämmer inte med den grundläggande samordningstanken i förslagets delar i övrigt.

Beträffande ålder och villkor i övrigt för erhållande av körkort anser vi för vår del, att de föreslagna åldersgränserna kan accepteras. Det kan visserligen diskuteras huruvida det finns skäl till någon skillnad mellan att föra en buss och en tung lastbil, i förra fallet föreslås körkortsåldern till 21 år och i det senare till 19 år. Ansvar att föra oftast mycket tunga fordon, därtill med släp, utmed våra vägar borde mot bakgrunden av inträffade olyckor kunna sättas lika. Höga krav måste ställas på förare av tung lastbil, såväl vad angår körskickligheten som kunnighet om rätt utförd lastning. Här torde inte åldern vara avgörande, utan grundligheten i utbildningen. Tillgången till yrkestrafikskolor är för närvarande alltför ringa. Transportarbetareförbundet uttalar i sitt remissyttrande, att förutsättningen för att förbundet skall kunna godkänna förslaget om minimiålder för körkort för fordonsklass B är att åtgärder omedelbart vidtages för en snabb utbyggnad av yrkesutbildningen i vad gäller förare i yrkesmässig trafik. Villkoren för erhållandet av B-körkort skall obetingat vara förknippade med utbildning i sådan yrkesskola eller efter i sådan skola avlagt prov.

I propositionen noteras de från bl. a. de fackliga organisationerna framförda kraven om en utbyggnad av yrkesskoleverksamheten på detta område. Samtidigt säges att de ekonomiska konsekvenserna härav inte är klarlagda. Frågan får därför — heter det i propositionen — prövas i vanlig ordning vid behandlingen av myndigheternas årliga begäran av anslag.

Uttalandet är märkligt. Att efter flerårig utredning och en väl tillmätt tid för utarbetandet av en proposition om så pass väsentliga ting på trafiksäkerhetens område inte få dessa frågor klarlagda, så att förslag kunnat ställas, är anmärkningsvärt. Vid Transportarbetareförbundets kongress hösten 1965 underströks bl. a. av förbundsordföranden, Helge Petters-

son, kraftigt betydelsen av åtgärder i syfte att tillgodose behoven av utbildning för den yrkesmässiga trafiken. Enligt förbundsordförandens mening borde i varje län inrättas lokala yrkesutbildningsnämnder. Dessa borde underställas det kommande trafiksäkerhetsverket och ej skolöverstyrelsen.

Beträffande trafikundervisningen i skolan avvisar departementschefen i propositionen det av utredningen framförda förslaget, att kunskapskraven i grundskolans sista klass skall motsvara vad som krävs i de teoretiska förarproven. Även om övningskörning skulle tillåtas från 17 år och 9 månader skulle tiden mellan den teoretiska trafikundervisningen och övningskörning bli ca 2 år. På grund härav avvisas den föreslagna målsättningen för trafikundervisningen i skolan. Det bör dock erinras om att körkort för motorcykel kan erhållas redan från 16 år, samma gäller för traktor, och kraven på den teoretiska utbildningen är härvidlag i stort sett lika med vad som erfordras för A-körkort. Det finns alltså starka skäl för ett bifall till utredningens förslag på denna punkt.

Vad slutligen angår den i propositionen i flera sammanhang berörda frågan om trafikskolorna delar vi den avnågra remissinstanser hävdade ståndpunkten, att dessa bör drivas i kommunal regi. Den utbildning som det här är fråga om berör så vitala samhällsangelägenheter, att densamma bör vara frikopplad från kommersiella intressen. Där kommunala eller av folkrörelserna startade trafikskolor börjat sin verksamhet har också erfarenheterna ur kostnadssynpunkt visat sig gynnsamma för körkortsaspiranterna. Frågan bör därför ägnas uppmärksamhet och en prövning ske om lämpligaste formen för statlig stimulans till en vidgad verksamhet genom kommunala trafikskolor.

Med hänvisning till det anförda föreslås,

att riksdagen — med bifall i övrigt till Kungl. Maj:ts proposition nr 55 om inrättandet av statens trafiksäkerhetsverk — måtte uttala, att den i propositionen föreslagna arbetstidsinspektionen skall handhavas av trafiksäkerhetsverket;

att i fråga om trafikundervisningen i skolan bifalla den av utredningen föreslagna målsättningen; samt

att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till 1968 års riksdag rörande en skyndsamt utbyggnad av trafikyrkeskolor och jämförlig utbildning för den yrkesmässiga trafikens behov.

Stockholm den 30 mars 1967

*Axel Jansson (k)    Gustav Lorentzon (k)    Gunvor Ryding (k)*

---