

Nr 911

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

(Lika lydande med motion nr 727 i Första kammaren)

I proposition nr 55 framläggs förslag angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk samt förslag grundade på bilförarutredningens betänkande Körkortet och trafikutbildningen.

Den aktivitet som vi just nu kan konstatera på trafiksäkerhetsområdet är givetvis glädjande. Det hade emellertid varit värdefullt om regeringens förslag till förbättringar inom trafiksäkerheten hade kommit tidigare och samordnats bättre. Inte minst inför omläggningen till högertrafik hade en inarbetad trafiksäkerhetsrutin hos trafikanterna varit en stor tillgång. Likaså skulle den splittring på en rad myndigheter och organ som nu kännetecknar trafiksäkerhetsarbetet då upplevts som mindre besvärande. Också på den punkten borde en samordning ha kommit till stånd långt tidigare. Även om vi anser att flera av de förslag som nu framläggs borde ha kunnat realiseras utan ett omfattande utredningsarbete — det gäller kanske speciellt bilförarutredningens resultat om förarutbildningen — är det av positiv betydelse att den samordning och förbättring av trafiksäkerhetsarbetet som länge efterlysts nu synes kunna förverkligas.

För det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet kommer trafiksäkerhetsverket att inta en central roll. Det är därför angeläget att erforderliga resurser ställs till verkets förfogande för forsknings- och utvecklingsarbete. Enligt departementschefens förslag till personalorganisation för trafiksäkerhetsverket, vilket finns redovisat som bilaga 2 i propositionen, kommer fordonsbyrån att ha tillgång till en utredningssektion, medan en sådan sektion inte ansetts böra ingå i trafik- och informationsbyrån. Eftersom den nya trafiksäkerhetsmyndigheten enligt propositionen avses få trafikinformation som en av sina allra väsentligaste arbetsuppgifter, hade det varit värdefullt om vid informationssektionen eller sidoordnad med denna hade funnits en sektion för utredningsuppdrag och mindre omfattande forskningsobjekt. Informationssektionen avses få fyra befattningshavare. Dessa torde inte få möjlighet att vid sidan av rent informativa uppgifter bedriva kontinuerligt utvecklings- och forskningsarbete. Det är väsentligt att också de mänskliga aspekterna och inte enbart de fordons tekniska blir beaktade i samband med det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Skolöverstyrelsen avses komma att handha utbildningsfrågorna. Mot det förslaget finns ingenting att invända. Det kan emellertid ifrågasättas om

skolöverstyrelsen kommer att ha erforderliga resurser för ett pedagogiskt utvecklingsarbete med inriktning på förarutbildningen. Den utredningssektion under trafik- och informationsbyrån som vi här förordar skulle emellertid kunna kanalisera forskningsresultat på detta område och föra ut dem till trafikskolorna och övriga berörda parter. En sådan sektion skulle också kunna initiera, samordna och överblicka det pedagogiska rationaliseringsarbete, som kontinuerligt måste äga rum på förarutbildningens område. Längre har denna utbildningsverksamhet kännetecknats av pedagogiska brister, vilket också framhålls i propositionen. Nu avses förbättringar komma till stånd. Utbildningens uppläggning bör emellertid inte göras beroende av statliga utredningars resultat utan av en kontinuerlig utvecklings- och försöksverksamhet inom den centrala trafikmyndigheten i nära samarbete med skolöverstyrelsen. Bl. a. bör frågan om införande av programmerad undervisning vid trafikskolorna och utarbetande av sådant inlärningsmaterial snarast möjligt bli föremål för närmare överväganden.

Förarutbildningen m. m.

Beträffande flera av de konkreta förslagen till ny trafikutbildning har vi ingenting att invända. Det gäller bl. a. förslagen om differentiering av körkortet samt körkortsåldern. Vissa enskildheter i propositionen vill vi emellertid ta upp till närmare diskussion.

Utredningen behandlade inte frågan om kompetensen för mopedförare. Denna fråga har emellertid behandlats av ett flertal remissinstanser. Det torde inte råda någon tvekan om att mopedförare ofta har bristfälliga trafikfärdigheter, särskilt teoretiska sådana. Departementschefen nöjer sig på denna punkt med att hänvisa till den trafikundervisning som skall äga rum inom grundskolan. Eleverna avses därigenom få de erforderliga färdigheterna om trafikföreskrifter och uppträdande i trafiken. Departementschefens förslag i denna punkt är inte tillfredsställande. De flesta mopedförare som nu trafikerar våra vägar torde inte utgöras av grundskoleelever. Givetvis skall grundskolans undervisning på detta område vara omfattande. Den når emellertid inte dem som redan slutat skolan. I likhet med NTF menar vi, att det inte längre är försvarbart att inte kräva någon form av utbildning och kompetensbevis för mopedförare. Inte minst i deras eget intresse bör krav uppställas för att få bruka fordonet i en alltmer forcerad trafiksituation. Hur sådan kompetens skall förvärfvas bör utredas närmare. Det torde få ankomma på det nya trafiksäkerhetsverket att närmare överväga denna fråga.

En periodisk förarkontroll har diskuterats av utredningen. Departementschefen ansluter sig till utredningens avstyrkande av en sådan kontroll. Också vi delar den uppfattningen att det i nuläget inte är möjligt att vidta sådana åtgärder, att periodiskt återkommande kontroll blir effek-

tiv. Utredningen har emellertid föreslagit att stickprovsvis provning av hälsotillstånd och körskicklighet bör få ske efter beslut av Kungl. Maj:t. Förslaget motiveras av den ökande kader av körkortsinnehavare i högre åldrar, som vi kommer att få i framtiden, samt även med hänsyn till möjligheterna att berika forskningen på hithörande områden. Statsrådet säger sig inte nu vara beredd att tillstyrka en sådan provning men säger sig inte heller vara främmande för att om förhållandena framdeles ger anledning därtill förorda beslut därom.

För vår del vill vi tillstyrka förslaget om en stickprovsvis utförd kontroll av hälsotillstånd och körskicklighet hos vissa förare. Man kan därvid tänka sig olika vägar att gå fram på. En metod vore att testa trafik-kunskaper och körskicklighet m. m. hos dem som är inblandade i trafikolyckor vare sig vederbörande är vållande eller icke vållande. En annan metod, som prövats av högertrafikkommissionen, vore att testa trafik-kunskaperna på ett statistiskt lämpligt urval körkortsinnehavare samt att där-efter låta dem med de lägsta kunskaperna genomgå särskilda körteknikprov. En tredje metod är den som utredningen själv anvisar: att stickprovsvis plocka ut olika grupper av fordonsförare med t. ex. 10, 15, 20 och 30 år gamla körkort för läkarundersökning och prov av körskicklighet. För någon form av återkommande kontroll talar också den omständigheten att reglerna för trafiken ändras snabbt och att en förbättrad förarutbildning måste anses få begränsad effekt om man inte samtidigt skapar garantier för att en förares kunskaps- och färdighetsnivå bibehålles och kompletteras. Stickprovskontrollen kan därvid ses som ett medel att motivera bilförarna att upprätthålla denna nivå. Hur stickprovskontrollen skall vara utformad bör trafiksäkerhetsverket närmare utreda.

Övriga frågor

F. n. råder förbud mot övningskörning på motorväg. Såväl utredningen som departementschefen föreslår att detta förbud skall upprätthållas även i fortsättningen. Vi delar inte denna uppfattning. I likhet med ett flertal remissinstanser anser vi att utbildningen i görligaste mån bör omfatta alla de moment och tänkbara trafiksituationer som kan uppstå vid framförandet av fordon. Att därvid undanta körning på motorväg från övrig utbildning förefaller inte välbetänkt. Övningskörning på motorväg kan självfallet endast komma i fråga på de platser där tillgång till sådan väg finns. Ett direkt förbud skulle emellertid inte på sikt gagna trafiksäkerheten. Möjlighet bör därför föreligga att övningsköra även på motorväg. Detta utbildningsmoment bör emellertid med hänsyn till dess svårighetsgrad och de riskmoment som är förenade med sådan övningskörning förläggas till förarutbildningens slutskede.

Departementschefen framhåller vidare det angelägna i att erforderlig del av utbildningen ägnas åt landsvägskörning och att möjligheterna till

körning i mörker och halt väglag tillvaratas. Simulatorer och andra hjälpmedel, som kan underlätta utbildningen, bör utnyttjas.

Att kräva att dessa utbildningsmoment skall ingå som obligatoriska delar i den direkta förarutbildningen synes inte f. n. vara möjligt. Däremot bör exempelvis möjligheterna att kräva genomgången kompletterande utbildning, såsom delkurser av olika slag, övervägas avseende främst mörkerkörning men även körning i halt väglag. Genomgången och godkänd kurs kan meddelas i form av en av körkortsmyndigheten verkställd anteckning på körkortet. Sådan delkurs bör ha genomgåts inom ett år efter körkortsprovet. Hithörande frågor bör enligt vår mening bli föremål för närmare utredning.

Enligt propositionen skall examinationsrätt vid förarutbildning inte ges till privata trafikskolor. Sådan rätt skall däremot ges yrkesskolor och eventuellt tillkommande kommunala trafikskolor. Vi vill i det sammanhanget endast påpeka att frågan om examinationsrätt vid trafikskolorna borde ha kunnat ges en tillfredsställande utformning. Om samhället vill ha en kontrollerande funktion i samband med examinationen, hade detta kunnat ske genom en samordnad prövning och betygssättning mellan trafikskolans personal och trafikinspektionens. Eftersom trafikskolepersonalen avses genomgå högre utbildning och därigenom erhålla ett ökat kunnande hade det varit önskvärt att personalen i fråga även fått ett ökat ansvar.

En stor del av utbildningen av såväl förare som instruktörer avses enligt förslaget bli förlagd till yrkesskolorna. Vi tror att denna utveckling är riktig men vill ifrågasätta yrkesskolornas kapacitet i nuläget att möta det starkt ökade trycket på utbildningsmöjligheter från olika håll. Yrkesskolorna avses ju också integreras med övrig gymnasial utbildning. De gränsdragningsproblem och de organisatoriska problem som kan uppstå i samband med ett ökat utbildningstryck på yrkesskolorna synes inte vara tillräckligt beaktade eller utredda.

Skolans trafikundervisning skall utbyggas ytterligare. Det råder ingen tvekan om behovet av en sådan utbyggd undervisning. Vi tror att det är värdefullt med en permanent trafiksäkerhetsorganisation inom skolväsendet samt inte minst en intensifierad skol-TV-undervisning i dessa frågor. Det förefaller som om varken utredningen eller propositionen tillräckligt beaktat de möjligheter skol-TV erbjuder för trafikundervisningen. Genom TV nås inte bara en stor del av landets samtliga elever utan även föräldrar och andra intresserade. TV-lektioner skulle kunna göras med användning av all inom landet tillgänglig expertis och därigenom utformas som "mönsterlektioner" på detta område. Experter och myndigheter skulle lätt kunna nå miljonpublik med trafiksäkerhetsinformation via televisionen. Vi förordar därför en vidgad och intensifierad TV-undervisning på trafiksäkerhetsområdet.

I anslutning till att förevarande proposition framlagts och den motion som nu väckes i anledning härav vill vi även hänvisa till partimotionen II: 846 (=I: 657) vid innevarande riksdag och de synpunkter och de förslag som där framlagts.

Lekmannastyrelsen inom trafiksäkerhetsverket.

Utredningen föreslog att den centrala trafikmyndigheten skulle ledas av en kollegialt beslutande lekmannastyrelse bestående av sex ledamöter jämte verkets chef. Departementschefen föreslår att styrelsen skall bestå av fyra ledamöter jämte verkschefen. Vi ansluter oss till utredningens förslag med hänvisning till vikten av en bred representation i trafikmyndighetens styrelse och trafiksäkerhetsarbetets förankring hos olika organisationer och myndigheter.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 55 måtte besluta,

1. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om förslag till inrättande av en utredningssektion inom trafiksäkerhetsverkets trafik- och informationsbyrå med det syfte och de arbetsuppgifter som angivits i motionen;

2. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa genom trafiksäkerhetsverkets försorg om utredning och förslag till kompetensbevis för mopedförare;

3. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa genom trafiksäkerhetsverkets försorg om utredning och förslag till en stickprovsvis utformad prövning av hälsotillstånd och körskicklighet hos körkortsinnehavare;

4. att bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda bestämmelser om tillstånd till övningskörning på motorväg;

5. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa genom trafiksäkerhetsverkets försorg om utredning och förslag om kompletterande förarutbildning i form av krav på inom viss tid genomgångna delkurser avseende mörkerkörning och körning i halt väglag;

6. att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en vidgad och intensifierad TV-undervisning på trafiksäkerhetsområdet, främst inom grundskolan, samt

7. att lekmannastyrelsen inom statens trafiksäkerhetsverk skall bestå av sex ledamöter jämte verkets chef i enlighet med utredningens förslag.

Stockholm den 30 mars 1967

Cecilia Nettelbrandt (fp)

C.-G. Enskog (fp)

W. Werbro (fp)

Sören Norrby (fp)

Eric Nelander (fp)

Daniel Wiklund (fp)

Georg Åberg (fp)