

Nr 445

Av herr Wedén m. fl., *angående trafiksäkerheten.*

(Lika lydande med motion nr 346 i Första kammaren)

Motionens huvudsakliga innehåll

I motionen krävs en väsentlig utökad satsning på *trafiksäkerhetsforskning*. Anslaget till statens trafiksäkerhetsråd för forskningsändamål föreslås därför höjt till 3,6 milj. kr., vilket är en höjning med 1,1 milj. kr. utöver den av regeringen förordade. Trafiksäkerhetsrådet har ansett att en anslagsökning till 3,6 milj. kr. svarar mot minimikraven för en fortsatt effektiv trafiksäkerhetsforskning. Rådet har under budgetåret påbörjat en undersökning rörande vägtrafikolyckornas samhällsekonomiska kostnad och har för nästa budgetår äskat medel för bl. a. utökade försök med simulator, test på provbana, förbättrad statistisk analys (tillbudsanalys) och intensivstudier av vissa olyckstyper.

I motionen framhålls vidare att intensifierad trafikundervisning i skolorna via TV, förbättrad bilförarutbildning (mörkerkörning, körning i halt väglag, övningskörning på motorväg), minimihastighet på vissa bättre vägar, konsumentupplysning om bilar m. m. är trafiksäkerhetshöjande åtgärder som allvarligt måste övervägas av en *parlamentariskt tillsatt utredning*.

Dessutom krävs detaljändringar i vägtrafikförordningen, vilka bör kunna genomföras utan föregående utredning.

Trafikolyckorna kostar miljarder

Enligt preliminära beräkningar dödades i vårt land under år 1966 1 060 personer i trafikolyckor. 19 590 personer fick svårare eller lindrigare skador. Samhällets kostnader för trafikolyckorna uppgick till mellan 1,5 och 2 milj. kr.

Antalet dödade och skadade i trafiken 1967 beräknas uppgå till 20 193 — varav 903 dödade. Detta innebär en minskning jämfört med tidigare år, vilket förmodligen har sin orsak i bl. a. skärpt trafikövervakning från polisens sida samt i den upplysningsverksamhet och skolning som kommit allmänheten till del i samband med omläggningen till högertrafik.

Varannan bil som används 5 år blir i Sverige inblandad i en olycka. 3 av 4 bilar som används i 10 år råkar ut för en olycka.

Dödsrisken per tidsenhet har uppskattats vara 10 gånger så stor vid personbilskörning som under arbete vid polisen, brandkåren och försvaret.

Den aktuella statistiken samt de slutsatser som kan dras av den visar — trots de omnämnda förbättringarna — hur allvarlig och angelägen hela frågan om trafiksäkerheten är i dag. Man måste dessutom påminna om att någon säker statistik över

antalet trafikolyckor inte finns. Vi vet emellertid att de polisrapporterade olyckorna och de som anmälts till försäkringsbolagen är avsevärt färre än de olyckor som faktiskt inträffar.

Trafiksäkerhetsrådet beräknade 1964 de samhällsekonomiska kostnaderna av trafikolyckorna till 1,5 miljard kr. Enligt en senare utredning vid statens väginstitut avseende samma år ligger beloppet på ungefär 2 miljarder kr.

Hur stor del av de totala sjukvårdsresurserna som tas i anspråk genom trafikolyckorna saknas det tyvärr uppgift på. Det torde vara en ansevärd andel. Det har beräknats att mellan 7 % och 10 % av kirurgklinikernas bäddar kontinuerligt tas i anspråk av trafikoffer. Trafiksäkerhetsarbete kan därför med viss rätt ses som en effektiv förebyggande sjukvård.

Man vet en del om vilka det är som drabbas av trafikolyckorna. Man vet att en fjärdedel är bilförare, en fjärdedel bilpassagerare och resten "oskyddade trafikanter". Man vet också att ca 40 % av de trafikskadade ungdomarna mellan 15 och 18 år dödades eller skadades som mopedister, att mer än hälften av dem som drabbats i den lägsta körkortsåldern varit bilförare och att en tredjedel av de allra äldsta varit förare av tvåhjuliga fordon vid olyckstillfället.

Det totala anslaget över driftbudgeten för trafiksäkerhet föreslås i år blir drygt 23 milj. kr., efter det att kvarstående kostnader för högeromläggningen har frånräknats. Det motsvarar drygt 1 % av de ca 2 miljarder, som trafikolyckorna beräknas kosta samhället per år. Kunde man minska trafikolyckorna med t. ex. bara en procent, skulle en samhällsekonomisk vinst på ungefär 20 milj. kr. uppnås. Redan en sådan ringa minskning av trafikolyckorna skulle således finansiera en nästan 100-procentig ökning av det föreslagna anslaget i år.

Vägtrafikens betydelse

Betydande positiva värden följer med motorismens snabba utveckling. Otivelaktigt har biltrafiken varit en av de avgörande förutsättningarna för utvecklingen av vårt lands ekonomi. Det totala transportvärdet för den inrikes person- och gods-trafiken beräknas 1964 ha uppgått till 16,1 miljarder kr. Bilismens andel härav kan beräknas till inte mindre än 14 miljarder kr. eller 87—88 %. Långtidsutredningen pekar på att transportererna ökar inte oväsentligt snabbare än produktionen. Gods-transporterna på landsväg omfattar värdemässigt den överväldigande andelen av de totala godstransportererna i landet. De utgör därför självfallet ett viktigt inslag i den samhällsekonomiska bilden. Av stor ekonomisk betydelse är vägtrafiken också genom att den gör det möjligt för människorna att lättare förflytta sig mellan hem och arbete. Avståndet mellan hem och arbetsplats har därigenom fått mindre betydelse.

Den billiga bilen och den moderna vägen har också skapat nya trivselvärden. De har på kort sikt bidragit till att krympa avstånd, bryta isolering och ge ny känsla av samhörighet mellan människorna. De otivelaktiga risker för luftföroreningar och andra skador på miljön som samtidigt uppstått kan inte undanskymma dessa starkt positiva värden.

Det vore också orimligt att angripa trafikolyckorna, balansräkningens främsta

minuspost, genom bestämmelser som innebär en kraftig beskärning av trafiken. I stället gäller det att med olika åtgärder, insatta på ett brett fält, åstadkomma en minskning av trafikolyckorna.

Människan i trafiken

Förskolebarn

Förskolebarn är sällan trafikmogna. De saknar i hög grad förmågan att anpassa sig efter trafikens krav på omtänksamhet och försiktighet. Olycksfallsstatistiken och olika specialundersökningar tyder på detta. Dessa barn måste därför betraktas som lekande varelser även i trafiken. Informationen till de vuxna om de små barnens svårigheter att klara trafiken bör intensifieras.

För att minska barnolyckorna i trafiken krävs en rad samtidiga åtgärder. Viktigast bland dem är att planera och bygga samhällen så att barn i största möjliga utsträckning kan hållas borta från motortrafiken. Den trafiksäkerhetsbetonade planeringen bör vara ett väsentligt inslag i utbildningen av samhällsplanerare och även trafikledsprojektörer.

Ökad utbildning och uppfostran av barnen i trafiksäkerhet måste sättas in. Även om det är svårt att lära ut ett trafikriktigt beteende till små barn visar olika experiment dock att det i stor utsträckning är möjligt. Här har förskolan en viktig funktion att fylla. Kursplaner och detaljerade anvisningar om undervisningens innehåll är behövliga. Vid den precisering av förskolans mål och arbetsformer, som vi allmänt anser angelägen, bör stor vikt fästas vid trafiksäkerhetsfrågorna. Detta bör även gälla vid utbildningen av förskollärare.

Men förskolan har inte nått sådan utbyggnad att samtliga barn i lämplig ålder kan beredas plats. Kommunerna bör då i möjlig mån söka vägar för att nå ut med trafikundervisning även till barn som inte går i förskola. Statsbidrag till sådan undervisning skulle stimulera kommunerna till ökad aktivitet i detta avseende.

Genom de pedagogiskt lyckade program för yngre barn som TV sänt i samband med omläggningen till högertrafik borde erfarenhet ha vunnits som kan motivera en fortsättning med speciella trafikprogram för dem. Vi föreslår att förutsättningarna för speciella trafikprogram för barn närmare utreds.

Skolans trafikundervisning

Skolan erbjuder ett utomordentligt tillfälle att till eleverna förmedla de grundläggande trafikkunskaperna. Eleverna befinner sig under skolåren i sina mest påverkbara och receptiva åldrar. Vi anser det därför vara naturligt att huvuddelen av den obligatoriska trafikundervisningen även i fortsättningen är förlagd till grundskolan. Möjligheterna att inarbeta moment om trafikundervisning bör beaktas i samband med pågående läroplansrevision.

Riksdagen biföll 1967 ett förslag om viss vidgad trafikundervisning i skolan. Bl. a. görs nu betygsanteckning om genomgången trafikundervisning. På sikt kan dock inte nuvarande omfång på trafikundervisningen anses vara tillfredsställande. Radio och TV har hittills i alltför begränsad utsträckning tagits i anspråk. Erfarenheter

man har av de radio- och TV-program under högertrafikomläggningen som riktade sig till barn och ungdom var mycket goda. Genom radio/TV kan landets främsta experter från olika sektorer av trafikarbetet effektivt utnyttjas för att i nära samverkan med pedagoger göra skolprogram med stor informativ genomslagskraft.

TV-undervisningen bör inte vara en perifer del av trafikundervisningen. Tvärtom talar starka skäl för att den ingår som obligatoriskt och integrerat kursmoment i såväl grundskolan som de gymnasiala skolformerna.

F ö r a r u t b i l d n i n g e n

För ökad trafiksäkerhet är en förbättrad förarutbildning av väsentlig betydelse. Största vikt måste därför läggas vid utbildningens utformning. I bilförarutredningens betänkande och i proposition till 1967 års riksdag lades relativt genomgripande förslag fram för riksdagen om förändringar i förarutbildningen och vissa därmed sammanhängande frågor. Härigenom har nu vissa förbättringar nåtts, men förslagen var i vissa avseenden inte helt tillfredsställande.

I propositionen angavs inte utbildningsändamålen tillräckligt konkret. Utan en klar målsättning är det inte möjligt att ange vilket innehåll utbildningen skall ha eller att få exakta mått på effektiviteten i undervisningen.

Beträffande körkortsåldern har från vissa remissinstansers sida påpekats att faktaunderlaget egentligen är litet för att göra bedömningar om den rätta körkortsåldern. Åtskilliga undersökningar både i Sverige och utlandet har visat att unga bilförare i stor omfattning är inblandade i trafikolyckor. Vid närmare analys har det emellertid visat sig att detta knappast ger underlag för ett säkert generellt påstående att de unga bilförarna skulle vara särskilt trafikfarliga. Däremot torde man våga hävda att körefarenheten — mätt i antal körda mil per år — är en faktor av relevans för trafiksäkerheten. Frågan om åldersfaktorns betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt bör därför enligt vår mening ytterligare utredas.

Erforderlig del av förarutbildningen skall nu enligt gällande regler ägnas åt landsvägskörning, och möjligheterna till körning i mörker och halt väglag bör tillvaratas. Det kan starkt ifrågasättas om detta är tillräckligt. Det nya trafiksäkerhetsverket, som svarar för tillsynen över förarutbildningen, bör överväga om inte krav bör införas på genomgången delkurs avseende mörkerkörning inom ett år efter körkortsprovet. Ett likartat förfarande bör övervägas beträffande körning i halt väglag.

För närvarande råder förbud mot övningskörning på motorväg. Vi anser att bilförarutbildningen i görligaste mån måste omfatta de moment och tänkbara trafiksituationer som kan uppstå vid framförandet av fordon. Att därvid undanta körning på motorväg från övrig utbildning förefaller inte välbetänkt. Detta gagnar inte trafiksäkerheten. Möjlighet bör därför föreligga att övningsköra även på motorväg. Detta kan naturligtvis endast bli aktuellt där tillgång till sådan väg finns. Detta moment bör förläggas till förarutbildningens slutskede.

Goda möjligheter torde, att döma av bl. a. amerikanska erfarenheter, finnas att med hjälp av olika teknisk-pedagogiska hjälpmedel öka effektiviteten i undervisningen; det kan för den teoretiska undervisningen komma i fråga att använda inlär-

ningsmaskiner, för den praktiska undervisningen kan olika typer av simulatorträning utnyttjas. För att nå god effekt måste också dessa frågor ingående analyseras. Det kan lämpligen ske i samband med det utredningsarbete vi förespråkar i syfte att få ett samlat grepp om trafiksäkerhetsfrågorna.

Vi har också anledning att i detta sammanhang ta upp problemet om läkares anmälan till länsläkare om vissa sjukdomar hos körkortsinnehavare. Den regel som förutvarande medicinalstyrelsen utfärdat innebär att läkaren bör göra anmälan om han hos en patient med körkort upptäcker "sjukdomar eller defekttillstånd av den art, att de uppenbarligen kunna medföra synnerlig fara för trafiksäkerheten vid förande av motorfordon". Någon skyldighet till anmälan finns alltså inte — endast en rekommendation. Från enbart trafiksäkerhetssynpunkt vore en imperativ regel att föredra. Vi är dock inte nu beredda att förorda en sådan, beroende på svårigheterna att överblicka de behandlingsmässiga verkningarna av ett sådant beslut. Det är möjligt att vissa sjuka personer, som för sin utkomst är beroende av körkort, underlåter att uppsöka läkare om anmälningsskyldighet stadgades, i andra fall kanske en god behandlings- eller terapisisituation skulle förstöras av anmälningsskyldighet. Problemet är dock så viktigt — både praktiskt och principiellt — att det bör utredas skyndsamt.

Trafikmiljöns ständiga förändringar ställer nya krav på människan: nya fordon kräver en delvis ny körteknik och trafikanterna måste lära sig nya trafikregler och vägmärken. Denna kontinuerliga omvandling i trafikmiljön gör att den grundutbildning som trafikanten erhåller i skolan och vid förarutbildningen inte är tillräcklig. Vidareutbildning blir inom trafikens område liksom inom så många andra sektorer av samhällslivet en nödvändighet.

Vidareutbildning kan naturligtvis ske i många former, men vi vill även här påpeka i första hand massmediernas möjligheter. En kraftigt ökad satsning bör ske på vidareutbildning genom radio och TV. Till detta problemkomplex kan även hänföras den svåra frågan om vid någon tidpunkt, sedan körkort erhållits, en ny prövning av förarkompetensen kan vara nödvändig.

De frivilliga motororganisationerna har stor erfarenhet av kanske i första hand vidareutbildning. Den fond av kunskap som de besitter är ett starkt skäl för att också i framtiden utnyttja dem i vidareutbildningen. De bör därför genom samhälleligt stöd stimuleras att vidga denna verksamhetsgren.

Om man inte har några särskilda krav för förare av utryckningsfordon eller skolskjutsar torde det innebära att i princip en 19-åring, som avlagt körkortsprov för tung lastbil eller förvärvat särskilt behörighetsbevis för att få föra fordon i yrkesmässig personbefordran, äger rätt att vara förare av skolskjutsar om det ej är fråga om buss; i det senare fallet är åldern 21 år. Med hänsyn till att skolskjutsar ofta avser befordran av ett relativt stort antal elever kan vissa särskilda bestämmelser vara motiverade för sådana förare. Likaså används ofta olika fordonstyper: förutom buss används minibuss, taxi och personbil m. fl. fordon. Detta bör gälla även förarkompetensen. Med hänsyn till de stora persontransporter det här är fråga om bör skolskjutsverksamheten i sin helhet ses över.

Trafikbrott

Genom upplysning bör inskräpas hur allvarliga trafikbrotten är. Sociologiska och kriminologiska undersökningar har nämligen givit vid handen att den sociala värderingen av trafikbrott ofta markant avviker från värderingen av andra brott, som från straffsynpunkt är lika grava. Också ganska lindriga förmögenhetsbrott anses allmänt vara mer socialt nedsättande än t. ex. grov vårdslöshet i trafik. Vi finner det angeläget att allmänheten genom upplysning och information bringas att inse det allvarliga i trafikbrotten.

Fordonet

Det är odiskutabelt att en skärpning av trafiksäkerhetsförordningens normer skulle ge oss säkrare fordon och därmed både färre och mindre allvarliga trafikolyckor. Experiment har visat att det går att konstruera bilar som i fråga om säkerhet är väsentligt överlägsna de nuvarande. Det kan vara rimligt att bilpriset stiger en del, om säkerheten förbättras genom olika för tillverkaren kostnadskrävande förbättringar. Kan man genom effektivare bromsar eller bättre däck nedbringa antalet kollisioner och diskeskörningar och genom säkerhetsbälten, mindre farliga rattkonstruktioner och över huvud taget säkrare inredning i bilarna minska dödsfallen och personskadorna i de fall en olycka inträffar, bör bilköparna vara beredda att täcka fabrikantens merkostnad. Om reklam och modern marknadsföring sätts in för att sälja en bil, som ur säkerhetssynvinkel är föredömlig, torde en moderat prishöjning knappast verka avskräckande.

Stat och kommun bör här verka som gott föredöme. Särskilt hårda säkerhetskrav bör gälla för fordon som inköps av stat och kommun.

Genom riksdagsbeslut förra året har nu vägtrafikförordningen fått en sådan lydelse att trafiksäkerhetsverket har möjlighet att utfärda bestämmelse om säkerhetsbälten som obligatorisk utrustning. Det heter nämligen i vägtrafikförordningen: "Utrymme för förare, annan driftspersonal eller passagerare skall vara inrättat och utrustat så, att personskada vid trafikolycka eller inbromsning hindras eller begränsas." Anledningen till att ett direkt krav om godkända säkerhetsbälten fram och bak som obligatorisk utrustningsdetalj i bilar inte föreslagits ingå i vägtrafikförordningen är förmodligen principen att det i denna endast skall förekomma generella bestämmelser, medan mer detaljerade bestämmelser meddelas av trafiksäkerhetsverket. Vi anser dock att ett generellt krav på godkända säkerhetsbälten fram och bak som obligatorisk utrustningsdetalj i bil borde ha föreslagits i proposition nr 166 förra året och införts i vägtrafikförordningen. Den inre säkerheten i bilar torde inom överskådlig tid kunna utvecklas så långt att säkerhetsbälten blir umbärliga.

Brister och felaktigheter kan efter mycket kort tid uppstå även på nya eller nybesiktigade fordon. Den utredning som föregick besluten om allmän periodisk fordonsbesiktning anförde bl. a. detta när den förordade en årlig besiktning av alla fordon äldre än ett år — alltså inte som senare beslöts äldre än tre år. Det är sannolikt att en omprövning av detta beslut så småningom blir nödvändigt. Till dess att tillräckliga erfarenheter av bilprovningen vunnits kan en del nödvändiga komplette-

ringar göras till detta beslut. Vi vill peka på möjligheten att införa krav på inspektion av motorfordon som varit inblandade i trafikolyckor och på s. k. konditionstest på begagnad bil som villkor för köpeavtals giltighet.

Förra året kunde äntligen utredningsresultat frambringas som kunde läggas som grund för ett beslut om nya och bättre säkerhetsbestämmelser för fordon. Det gäller nu att kontinuerligt bevaka befintliga normer, internationella regeländringar och tekniska nyheter, som kan motivera ändring av bestämmelserna. I väntan på vad en ny parlamentarisk utredning kan komma att förorda begränsar vi oss här till att föreslå vissa detaljändringar vad gäller fordons utrustning. Dessa bör kunna genomföras snarast. I några fall kräves ändring i vägtrafikförordningen.

De detaljer vi tar upp är följande: släpvarningsskyltar på lastbilar, fartbegränsningsskylt på vissa fordon samt fungerande defroster och vindrutespolare på alla bilar.

Släpvarningsskyltar på lastbilar

51 § i vägtrafikförordningen utgör inget hinder för anbringandet av upplyst firmaskylt på lastbil. Skylten måste visa fast vitt eller gult sken som ej är bländande. Någon varningsskylt med texten "Släp" är däremot inte föreskriven. Den torde dock vara allmänt förekommande. Enligt vår mening finns här ingen hållbar motivering att invänta resultatet av överläggningar inom ECE i denna fråga. Internationell anpassning är av största vikt när föreskrifter på trafiksäkerhetens område utarbetas. En internationell särslagstiftning kan i vissa fall vara motiverad av t. ex. klimatologiska skäl, men en väntan på en sådan lagstiftning kan bli alltför tidsödande. Skylt av ifrågavarande art bör alltså föreskrivas som obligatorisk redan nu. Ett villkor bör vara att den är försedd med tillfredsställande belysning, då svårigheterna att avgöra om lastbil är försedd med släpfordon är störst i mörker. Ökningen av den tunga trafiken på våra vägar talar också för detta. De tekniska problemen i det här sammanhanget är överkomliga. Vad beträffar skyltens utformning i övrigt hänvisar vi till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens rekommendation i ett meddelande till besiktningmännen. Vi föreslår alltså att en bestämmelse om belyst varningsskylt med texten släp gällande för vederbörligt fordon införes i vägtrafikförordningen.

Fartbegränsningsskylt på fordon

I Västtyskland, Holland, Norge och i en rad andra länder finns den bestämmelsen att fordon för vilka en särskilt permanent hastighetsbegränsning gäller, bussar, lastbilar och släpfordon, måste vara försedda med en skylt som anger den aktuella maximihastigheten. För att nå bättre trafiksäkerhet föreslår vi därför vederbörlig komplettering av 21 § i vägtrafikförordningen. Nämda skylt bör ha stort värde som upplysning åt medtrafikanter samt vid trafikövervakning. Genom en sådan förändring får vi också en anpassning till andra länders lagstiftning.

Defroster och vindrutespolare på alla bilar

En arbetsgrupp inom kommunikationsdepartementet har ansett att möjligheterna till mera genomgripande förändringar i fordonskraven är begränsade, om dessa även skall gälla gamla motorfordon. I en nyligen företagen utredning utelämnade man därför dessa helt och inriktade sig på att pröva vilka krav som bör gälla för nya motorfordon. Vad gäller defroster och vindrutespolare ansåg arbetsgruppen det vara uppenbart att denna utrustning måste vara obligatorisk på bil. Äldre bilar utan tillfredsställande utrustning i detta avseende kan relativt enkelt kompletteras med sådan. Ganska effektiva vindrutespolare samt anordningar som åstadkommer nödvändig sikt genom bakrutan finns att inköpa för montering. Mot den bakgrunden förordar vi ett beslut om defroster och vindrutespolare som obligatorisk utrustning på alla bilar. Lagen bör dock icke träda i kraft förrän efter viss tid. Ett första påpekande om sålunda beslutade krav bör göras i samband med 1969 års obligatoriska besiktning.

Man måste här ta nödvändig hänsyn till vårt lands vinterklimat. Dessutom träder nya och skärpta säkerhetskrav på nya fordon i kraft 1969, vilket gör det nödvändigt att speciellt uppmärksamma de äldre fordonen.

Konsumentupplysning om fordon

Det är av stort intresse att reklam om fordon är trafiksäkerhetsmedveten. Säkert verkar här en effektiv konsumentupplysning i positiv riktning. En sådan saknas i stort sett i Sverige. Konsumenternas möjlighet att fritt välja mellan olika varor får ett reellt innehåll först när konsumenten med god pris- och varukännedom kan överblicka marknaden. I många andra länder har man kommit betydligt längre i fråga om konsumentupplysning om bilar. I England har man en fyraårig och i stort sett positiv erfarenhet.

Fordonens komplicerade konstruktion är ett problem både för kund och konsumentupplysare. Under ett inledningsskede blir det dock troligen nödvändigt att begränsa konsumentupplysningens omfattning.

Olika metoder kan tillgripas för att täcka kostnaderna för konsumentupplysningen. I USA och England finansierar ett upplysningsinstitut sin verksamhet genom försäljning av en konsumentupplysningstidning. Även om den metoden också i Sverige kan bidra till finansieringen kan den med hänsyn till att vår marknad är så liten inte rimligen vara den enda eller ens den väsentligaste finansieringskällan. Om konsumentupplysningen blir framgångsrik, kommer fabrikanter och försäljare att bli intresserade av att få sina modeller prövade; det kan bli en kommersiell nödvändighet. I ett sådant läge kan en avgift krävas av den som begär att få en modell provad.

Det måste dock anses vara skäligen att konsumentupplysningen av alla motorfordon får vissa allmänna bidrag; de externa ekonomiska verkningarna av arbetet gör detta motiverat. Undersökningar bör inledas i syfte att utvärdera möjligheterna att komplettera denna finansieringsform med både avgifter för provningarna och intäkter av försäljning av de data och den information som undersökningarna givit.

Vägen

Väginvesteringar har mycket stor samhällsekonomisk betydelse genom att förbättra transportmöjligheterna. Bättre framkomlighet betyder sänkta transportkostnader. Viktigare i detta sammanhang är emellertid den centrala roll som planering och utbyggnad av väg- och gatunätet spelar för trafiksäkerheten; att även trafiksäkerheten har samhällsekonomiska återverkningar har tidigare framhållits. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har påvisat att olycksfrekvensen — mätt i antal trafikolyckor per fordonskilometer — på motorvägar är ungefär hälften så stor som på tvåfiliga vägar. En annan utredning framhåller att en väsentlig sänkning av mörkerolyckorna kan ske genom förbättrad vägbelysning.

Vi vet alltså helt allmänt att vägfaktorn är en starkt bidragande orsak till många trafikolyckors uppkomst. Vår information om trafikolyckornas väg- och trafikberoende är däremot alltför begränsad för att vara tjänlig som grund för en för trafiksäkerhet och transportekonomi optimal utformning av vägar och gator. Väginstitutet har belyst vikten av en sådan kontinuerlig datainsamling. Vid upprättandet av vägnormer är det nödvändigt att ha god statistik över sambanden mellan trafikolyckorna och den väg- och trafikmiljö i vilken de inträffar. För att kunna bestämma vägarnas kvalitet från trafiksäkerhetssynpunkt är det av värde inte enbart att känna till vilka vägar som orsakar olyckor utan också vilka som skapar tillbud — d. v. s. att ha en tillbudsstatistik. Lokaliserade vägfällor kan sedan undanröjas.

Olycks- och tillbudsstatistiken kan användas som underlag för prioritetsbedömningar vid ombyggnader av befintliga vägar. Det torde dock dröja flera år innan fullständig statistik omfattande hela vägnätet föreligger. Material för t. ex. motorvägar och europavägar måste här skaffas fram i första hand.

Forskning för att få fram effektivare trafikmärken bör igångsättas. Redan vid projekteringen av en väg bör problemen med vägmärkena — deras placering och frekvens — beaktas. Från svensk sida bör man aktivt verka för förbättrade internationellt enhetliga regler om vägmärkenas utseende och synlighet.

V ä g a r n a s s t a n d a r d

Trots den ökade belastningen på våra vägar har dessas allmänna standard inte förbättrats i tillräcklig omfattning. Många olyckor orsakas årligen av de dåliga vägar- na. Av de förbättringar som på lång sikt måste företagas kan nämnas ljusare be- läggning, bättre kantmarkeringar, ökad vägbelysning, prov med vibrationsvarna- re etc.

En fastare planering av vägnätets utbyggnad i etapper bör ske. Härvid bör på ett tidigt stadium samarbete mellan samhällsplanerande och vägbyggande instanser äga rum. Vid vägplaneringen bör då beaktas till trafikleden hörande tekniska anordningar och angelägenheten av att separera olika trafikströmmar. Även i tät- orterna bör en långtgående separering av olika trafikslag vara möjlig genom att dels i högre utsträckning än för närvarande anlägga förbifarter, dels avlägsna gå- gator och trottoarer från bilgator och dels i ökad grad bygga särskilda cykel- och

mopedstråk. I bostadsområden bör biluppställningsplatser inrättas så att förbud mot kantstensparkering kan införas i större omfattning.

Vad gäller mörkerolyckorna visar beräkningar att de uppgår till ungefär 35 % av alla olyckor, trots att endast ca 10 till 15 % av hela dygnstrafiken är förlagd till dygnets mörka timmar. Internationell statistik tyder på att antalet dödade och svårt skadade vid bilolyckor är två till tre gånger så stort per fordonskilometer i mörker som i dagsljus. Det har kunnat påvisas att en förbättring av vägbelysningen medför en relativ sänkning av mörkerolyckorna med i genomsnitt drygt 20 %. Det blir mot den bakgrunden en mycket angelägen uppgift att förbättra vägbelysningen.

Arbetet på utformning av bättre strålkastare bör intensifieras — även för att möjliggöra att strålkastare hålls rena under färd. Man bör överväga att införa krav på att fotgängare i mörker skall vara utrustad med reflexband eller tänd lykta.

Trafikövervakning och fartgränser

Ett antal undersökningar i Sverige och utlandet har visat att ökad trafikövervakning sänker antalet trafikolyckor. Man bör utreda olika metoder för effektiviserad övervakning. En sådan, kombinerad med differentierade fartbegränsningar, torde kunna sänka antalet olyckor högst avsevärt. Också den del av trafikövervakningen som avser rådgivning och annan hjälp till trafikanterna bör utvecklas ytterligare.

Som bekant har Kungl. Maj:t bemyndigats att prova ett system med differentierade fartgränser. Vissa mycket bra vägar torde med fördel — efter mönster från USA — kunna regleras nedåt. Minimihastighet bör införas, vilket inte endast torde ha trafiksäkerhetsfrämjande verkan utan även positivt påverkar transportkapaciteten. Under perioder då trafikintensiteten är mycket hög anser vi att generell fartbegränsning bör gälla. Resultaten av fartbegränsningarna bör fortlöpande granskas och beslutade fartgränser omprövas kontinuerligt.

H a v e r i k o m m i s s i o n e r

Vid de trafikolyckor till vilka polis kallats söker polisen regelmässigt utröna om någon trafikregel överträtts. Väsentligt mer ingående undersökningar gör den haverikommission som i trafiksäkerhetsrådets regi studerar olyckor i Uppsala län.

Kommissionen har under budgetåret utfört fordons- och vägbesiktningar vid 53 olycksplatser och har dessutom startat försöksverksamhet med studier av flytande trafik. Målsättningen har varit att insamla data om såväl trafikant och trafikmiljö som fordon. Några förarstudier har dock ej kunnat göras under 1967, eftersom den engagerade läkaren varit för belastad av sitt ordinarie arbete.

Vi anser det önskvärt att en utvidgning av haverikommissionens verksamhet kan ske. Den bör undersöka vilka data som är angelägna för en central bearbetning och har en rutin för insändning av materialet bör ordnas. Denna centrala behandling av material från trafikolyckorna bör också vidgas kraftigt.

Forskning

Grunden för en framgångsrik kamp mot trafikolyckorna är ett gediget och fylligt vetande. Det krävs kunskap om antalet och arten av olyckorna, om deras orsaker, om vilka krav trafiken ställer på olika trafikantgrupper och om dessas förmåga att uppfylla kraven, om effekterna och kostnaderna av olika motåtgärder m. m. Det vetande, som är nödvändigt för en rationell trafiksäkerhetspolitik, förutsätter forskning. Den omfattning och kvalitet trafiksäkerhetsforskningen får är inte enbart beroende av storleken av de anslag som ställts till förfogande, men kraftigt ekonomiskt stöd är en nödvändig förutsättning för en rimligt dimensionerad trafiksäkerhetsforskning.

Statens trafiksäkerhetsråd är central myndighet för trafiksäkerhetsforskningen. Forskningsverksamheten är organiserad på en forsknings- och utredningsavdelning (TRAG), som är uppdelad på tre sektioner. Vidare finns en forskargrupp (TRAFO) som består av fyra forskare. Av arbetsprojekt som företagits eller påbörjats kan nämnas undersökning beträffande olyckor med bilbränder, säkerhetsbältens utnyttjande i tätortstrafik, effekten av tillfälliga hastighetsbegränsningar, effekten av under dagtid tända strålkastare och vägtrafikolyckornas samhällsekonomiska kostnad.

Rådet har under innevarande budgetår av ekonomiska skäl tvingats avstå från en del värdefulla forskningsprojekt. För att kunna fortsätta och bygga ut den nuvarande verksamheten begärs för nästa budgetår totalt 3 617 000 kr., en ökning med 1 436 000 kr. Rådet anser detta svara mot minimikraven på en fortsatt effektiv trafiksäkerhetsforskning.

Departementschefen föreslår totalt endast 2 508 000 kr., en höjning med 327 000 kr. Ingen av fem äskade nya tjänster tillstyrks. En anslagsökning med 1 380 000 kr. för forskning har begärts. Endast 327 000 kr. ytterligare har beviljats för detta ändamål.

Vi anser att anslaget för Trafiksäkerhetsforskning bör väsentligt uppräknas och föreslår ett i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 1 109 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 3 617 000 kr. Detta anslag är liktydigt med det av trafiksäkerhetsrådet äskade och möjliggör för rådet att väsentligt utöka forskningsinsatserna vad gäller prov med simulator, försök på provbana, funktionsstudier människan — bilen, statistisk analys, haverikommissionens arbete, experimentella intensivstudier av vissa olyckstyper, kollisionförsök m. m. Därutöver kan de 5 äskade nya tjänsterna inrättas.

Vi vill här återknyta till vad som redan inledningsvis nämndes i motionen. Mycket står att vinna även med en begränsad nedgång av antalet trafikolyckor. Varje trafikolycka orsakar mänskliga tragedier. Kanske är trafiksäkerheten ett av de viktigaste investeringsprojekten för närvarande. Beräkningar har som ovan nämnts utförts vilka tyder på att redan en minskning med 1 % av trafikolyckorna skulle kunna finansiera en fördubbling av det totala anslaget till trafiksäkerheten. Den tidigare knappheten på kvalificerade forskare har hittills verkat hämmande på utbyggnaden av trafiksäkerhetsforskningen i vårt land. Enligt trafiksäkerhetsrådet är dock denna brist numera hävd.

Krav på parlamentarisk utredning

I denna motion har vi pekat på en rad för trafiksäkerheten väsentliga frågor. Då det är angeläget att man får ett mer samlat grepp över trafiksäkerhetsfrågorna, vill vi föreslå en parlamentarisk utredning om trafiksäkerhetsfrågor.

Den parlamentariska utredning vi föreslår bör ta ställning till vilken organisation som är den mest effektiva för trafiksäkerhetsforskningen. Det är enligt vår mening angeläget att den nuvarande bristen på samordning och överblick på trafikforskningens område övervinnes. En organisationsform som från samordningssynpunkt torde vara effektiv är ett särskilt forskningsinstitut för trafiksäkerhetsforskning. Styrelsen för ett institut borde i så fall vara anslagsfördelande organ för trafikforskningen och bedriva en verksamhet i nära samverkan med de akademiska lärostolarna. Denna organisationsform bör ingående prövas av utredningen.

Med hänvisning till vad i motionen anförts hemställer vi,

A. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om tillsättande av en parlamentarisk utredning om trafiksäkerhetsfrågor med uppgift att behandla bl. a. i motionen berörda frågeställningar;

B. att riksdagen måtte till Trafiksäkerhetsforskning anvisa ett i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag med 1 109 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 3 617 000 kr.

Stockholm den 24 januari 1968

<i>Sven Wedén (fp)</i>	<i>Cecilia Nettelbrandt (fp)</i>	<i>Sven Antby (fp)</i>
<i>Henning Gustafsson (fp)</i> i Skellefteå	<i>Elias Jönsson (fp)</i> i Ingemarsgården	<i>Bertil Ohlin (fp)</i>
<i>Sven Gustafson (fp)</i>	<i>Daniel Wiklund (fp)</i> i Stockholm	<i>Ingemar Mundebo (fp)</i>
