

Nr 79

Av herr **Gustafsson** i Borås m. fl., om inrättande av en trafikteknisk försöksanstalt.

(Lika lydande med motion nr 51 i Första kammaren)

Behovet av ett sakligt underlag för de beslut som fattas och åtgärder som vidtas i frågor som rör trafiken, fordonen, vägarna och förarna av fordon, med andra ord alla delar som kan inrymmas i benämningen »vägtrafikindustrin», synes uppenbar; detta med hänsyn till såväl de nationalekonomiska konsekvenserna som den stora del av vår befolkning som i sin dagliga gärning, sin ekonomi och sin hälsa påverkas av vad som händer på vägar och gator.

På grund av brister i det statistiska materialet är det ej möjligt att med exakta siffror uttömmande beskriva de ekonomiska följderna. Statistisk Årsbok 1966 m. fl. källor ger dock underlag för en viss belysning.

Budgetåret 1964/65 utgjordes statens kostnader »för vägunderhåll och ordinarie väg- och brobyggnad» 1 323 miljoner kronor. Enligt uppgift från statens vägverk är äskandena för 1968/69 för samma ändamål över 2 000 miljoner.

År 1965 importerades bilar och bussar till ett värde av 1 406 miljoner kronor. Samma år exporterades bilar till ett värde av 936 miljoner.

Under 1964 utbetalade försäkringsbolagen i skadeersättningar inom grupperna »trafikförsäkring» »annan motorfordonsförsäkring» och »förarplatsförsäkring» tillsammans 521 miljoner kronor. Enligt uppgift från försäkringsbolagen beräknas detta belopp 1966 ha stigit till ca 650 miljoner.

Enligt Petroleuminstitutet förbrukas årligen omkring 3 miljarder liter bensin till ett ca-pris av 0,9 kr./l och 1 miljard liter dieselolja för fordon till ett ca-pris av 0,6 kr./l. Den samlade kostnaden för drivmedel under ett år blir därför 3 300 miljoner kronor.

Antalet bilar som år 1965 var i bruk i landet var omkring 2 miljoner. Räknas för dessa ett genomsnittsvärde av endast 5 000 kr./st., blir bilparkens sammanslagna värde 10 000 miljoner kronor. Vid en räntefot av 7 % blir den samlade räntekostnaden för bilparken under ett år 700 miljoner kronor.

Räntekostnaden för det kapital som representeras av landets vägnät är svår att beräkna, när det saknas uppgift om vägarnas och broarnas värde. Nuvärdet av samtliga investeringar för vägar etc. torde dock snarare överän understiga 150 miljarder kronor. För att få en överblick av hela den »ekonomiska årsomslutningen» för vägtrafiken är det nödvändigt att taga

hänsyn till räntekostnaden för det kapital som vägarna representerar liksom fallet är vid ekonomiska bedömningar av andra transportmedel, t. ex. järnvägar och flygtrafik etc. Räntekostnaden för 150 000 miljoner kronor vid 7 % räntefot blir över 10 000 miljoner kronor.

Statens trafiksäkerhetsråd har gjort en överslagsberäkning av vad trafikolyckorna kostar individen och samhället tillsammans. En dylik beräkning måste självfallet arbeta med vissa generaliseringar, och det finns stor risk för att man ej kunnat täcka alla kostnader som är svårbedömda, t. ex. det ökade investeringsbehovet av sjukvård på grund av antalet trafikskadade. Beräkningen pekar emellertid på ett belopp av över 2 000 miljoner kronor.

På liknande sätt kan visas hur stor del av befolkningen som direkt påverkas av trafiken.

Antalet bilägare var 1960 över 990 000. Omkring en tredjedel av den förvärsarbetande befolkningen hade alltså en del av sitt kapital placerat i bilar.

År 1966 dödades 1 060, skadades svårt 4 417 och lindrigt 15 173 personer i trafiken. Detta innebär att över 20 000 personer, eller flera än *samtliga självvägande lantbrukare i riket*, fick kännning av vägtrafikens negativa sida.

Det synes självfallet att för ett område av samhällslivet som har så stor betydelse såväl för samhällets och den enskildes ekonomi som för medborgarnas hälsa bör krävas tillförlitligt informationsunderlag för de åtgärder som vidtages.

För närvarande är läget emellertid ej gynnsamt i det avseendet. Behovet av sakligt underlag tillgodoses i huvudsak genom teoretiska resonemang delvis grundade på grundforskningsresultat och studier av litteratur och utländsk sakkunskap vilkas bakgrund ofta är svår att värdera. Det är även ofrånkomligt att »praktiska erfarenheter» från den ordinarie trafiken påverkar ställningstaganden.

»Vägtrafikindustrins» effektivitet, vari bör inräknas både dess ekonomi och dess säkerhet när bristande säkerhet ofrånkomligt får samhällsekonomiska konsekvenser, blir således beroende av ett faktaunderlag som för närvarande ej kan verifieras genom sådana fältförsök, att de inverkanse faktorerna kan styras och mätas och resultaten registreras. I stället måste man draga slutsatser av försök i normal trafik och/eller statistiska undersökningar med stora brister, vilket allt påverkas av ett flertal parametrar vilkas storlek och frekvens växlar och ofta endast i undantagsfall kan mätas med tillfredsställande noggrannhet. Lika försöksbetingelser för upprepade försök kan dessutom endast fås i sällsynta fall. Att söka lösningen genom att utnyttja förarens »praktiska erfarenheter» är lika otillfredsställande, när dessa alltid måste bli subjektiva. Den moderna trafiken är dessutom så komplicerad och förhållandena varierar så snabbt, att även mycket aktiva förare ej kan uppnå tillräckliga erfarenheter förrän efter en så lång tid att förutsättningarna hunnit ändras.

Vad som erfordras för att ge »vägtrafikindustrin» ett bättre beslutsunderlag är en trafikteknisk försöksanstalt jämförbar med t. ex. flygtekniska försöksanstalten, statens skeppsprovninganstalt, statens maskinprovningar och lantbrukets försöksstationer.

Begreppet trafiktekniska försöksanstalten bör lämpligast definieras som en anstalt där alla som har behov av informationer beträffande grundläggande och tillämpade fakta om fordonet, vägen och föraren kan genomföra erforderliga försök. Detta innebär att anstalten skall ha en tillräckligt stor stam av personal för att kunna svara för kontinuiteten i verksamheten och tillräckliga resurser för att tillsammans med uppdragsgivare utföra olika typer och prov som kan bli aktuella.

I princip bör anstalten omfatta ett lämpligt avpassat vägsystem som medger försökskörningar under längre och kortare tid under programmerade förhållanden och därtill en utrustning som medger variationer i försöksbetingelserna. Vägsystemet skall således medge variationer av beläggningar, både permanenta och tillfälliga (t. ex. saltning), variationer i vägytan på grund av meteorologiska förhållanden såsom temperatur och fuktighet. Vindinflytandet måste kunna studeras, och utrustningen skall medge undersökningar av bilar stabilitets- och krockegenskaper under olika förhållanden, t. ex. med olika tyngdpunktsförhållanden, olika däckstyper, olika grader av under- respektive överstyrning, olika fartförhållanden och anslagsriktningar vid krock etc.

Önskemålen innebär behov av en helt för ändamålet avskild vägbanan med inbyggd kylslinga, duschringar, vindmotorer, mötesplatser, möjlighet till automatstyrning och saltgropar. Vägbanan bör ha ett antal kurvor med olika radier och om möjlig nivåskillnader.

Till vägbanan fordras verkstad som medger direkta ingrepp på fordon under försöken och god försöks- och mätutrustning, laboratorier för mekaniska, kemiska och psykotekniska försök, arbetsrum för anstaltens egen personal och representanter för uppdragsgivare samt om möjligt en mindre inomhusbana för sådana försök som kräver hårdare styrning av försöksbetingelserna än vägbanan möjliggör, t. ex. av belysningen.

En försöksanstalt av skisserad typ bör ha ett direkt intresse för de flesta institutioner och organisationer som inom landet arbetar med problem i förbindelse med »vägtrafikindustrin».

För *trafiksäkerhetsverket* bör den spela en stor roll för att effektivisera typbesiktningen av fordon och vid utarbetandet av grundläggande normer för säkerhetstekniska regler för fordon. Utan en försöksanstalt finns risk för att man tvingas acceptera utländska föreskrifter, vilkas bakgrund kanske ej är aktuell i vårt land, med onödiga och oekonomiska föreskrifter som följd.

Aktuella problem kan eventuellt bli: Vilka krav bör ställas på bilar i fråga

om vind- och andra stabilitetsegenskaper? Bör föreskrifter för lastning eller bilar tyngdpunktsområden utfärdas? (Vid t. ex. överstyrda bilar med motorn bak kan olämplig lastfördelning medföra avsevärd försämring av styregenskaperna.) Kan man uppnå en gradering av vägars friktionsegenskaper under olika förhållanden för att på så sätt underlätta ett användbart varningssystem? Kompenserar den av de dubbade däcken förbättrade säkerheten det ökade slitaget av vägbanan? Regler för maximal körtid för förare under olika förhållanden?

För *vägverket* och *väginstitutet* kan anstalten innebära bättre möjligheter till faktainsamling beträffande olika vägbeläggnings egenskaper från spridnings-, friktions-, köldtålighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Olika principer för vägbelysning och varnings- och annan vägmarkering kan utprovas med hänsyn till bl. a. psykotekniska faktorer.

Trafiksäkerhetsrådet kan vid anstalten få möjligheter att i större och mer verklighetsbetonad skala än för närvarande genomföra krasch- och stressförsök och undersökningar av en rad andra psykotekniska frågeställningar aktuella i trafiken, t. ex. reaktionstider, bländning m. m.

Konsumentupplysningen i fråga om motorfordon har fått ett ökat intresse av naturliga skäl med hänsyn till det stora antalet bilägare och den ökade tekniska komplexiteten hos motorfordon. För upplysningsverksamheten fordras att olika jämförbara produkter provas under likartade förhållanden och med samma försöksuppläggning. Skall upplysningarna ha något värde, bör de komma fram snabbt, och då fordras kontinuerliga långtidsförsök. Resultat av andra intressenters försök vid anstalten kan även få stort värde för konsumentupplysningen. En bilägare är t. ex. i hög grad intresserad av bilens motståndskraft mot korrosion. Den frågan kan endast belysas inom rimlig tid genom kontinuerlig körning i kontrollerad miljö och en därpå följande kontroll av förvarningsbetingelserna.

Olika statliga myndigheter och affärsdrivande verk disponerar över betydligt mer än 10 000 bilar. En försöksanstalt kan åt dessa genomföra utvärderingar av för inköp aktuella bilar. Kontinuiteten inom anstalten och därav följande kontakt med övrig försöksverksamhet bör underlätta en successiv förbättring av urvalsmetodiken.

Polisen spelar en stor roll i »vägtrafikindustrins» effektivitet. Med tillgång till en försöksanstalt, där trafikregleringsmetodik och principer för trafikövervakning och för denna erforderlig apparatur kan studeras och utvecklas, bör förutsättningarna att lösa uppgifterna förbättras.

De *kommunala myndigheterna* ställes med den ökande trafiken inför allt större problem. Metodstudier inom försöksanstaltens ram bör ge bättre förutsättningar för att de belopp som lägges ned på trafiksystem blir effektivt utnyttjade.

Den svenska *bilindustrin* har visat sig ha en stark konkurrensförmåga på

den internationella marknaden. Fabrikerna har egna provbanor för interna försök, men verksamheten där är väl bevakad av konkurrensskäl. Om den svenska bilindustrin skall kunna bibehålla sin position, måste det finnas god tillgång på kompetenta tekniker. Utvecklingen av förstklassig högre teknisk utbildning är beroende av forskningsmöjligheter, och industrin ökar i konkurrensförmåga, om den har tillgång till forskningsmöjligheter inom landet.

Forskningen inom de rikt fasetterade tekniska och psykologiska områden som vägtrafiken representerar har svårt att göra sig gällande, om den ej har tillgång till en försöksanstalt där teoretiska och på grundforskning stödda hypoteser kan prövas i styrd men verklighetsbetonad miljö. Bilen torde vara en av de tekniska skapelser som i vårt samhälle utsättes för de största påkänningarna genom växlande miljöbetingelser. Den används i het sommarsol och i bitter polarkyla. Den körs med höga hastigheter i regn och snö på vägbanor där olika salter blandar sig med fuktigheten, stänker upp och bildar kvarsittande rosthårdar. För bl. a. korrosionsforskningen är bilen ett väsentligt forskningsobjekt, och dess resultat spelar en samhälls- och privatekonomisk roll. Meningsfylld korrosionsforskning fordrar tillgång till en försöksanstalt som medger tidsmässigt koncentrerade långtidsprov. Från korrosionssynpunkt olyckliga materialval för delar av bilarna kan få mycket allvarliga följder för trafiksäkerheten.

Brukare av fordon, såväl ägare av stora fordonsparker som enskilda bilister, kommer att vid försöksanstalten kunna få aktuella problem belysta utan risk för att firmaintressen etc. påverkar resultaten. Det kan gälla prov av fordon för speciella uppgifter, utredningar av teknisk eller ekonomisk natur, metodstudier etc.

Samarbetsorganet för Fordon-Markforskning (SFM) är ett under uppbyggnad varande organ för samarbete mellan statliga och enskilda intressenter vid studiet av fordon på och vid sidan av väg. Även om detta i huvudsak intresserar för mer långsamtgående arbetsfordon, kommer dess arbete att underlättas, om tillgång finns till en försöksanstalt med fast personalkader.

När frågan om de praktiska förutsättningarna för att påbörja utbyggnaden av en trafikteknisk försöksanstalt blir aktuell bör några delfrågor utredas. Hur tillgodoses behovet av byggnader, vägbana etc.? Var skall anstalten placeras geografiskt och administrativt?

Behovet av investeringar i byggnader och vägbana är uppenbart. Det förefaller då vara möjligt att finna etablissemang som kan utnyttjas utan alltför omfattande nybyggnader. Kombinationen av krav på byggnader och vägbana riktar uppmärksamheten mot möjligheterna att utnyttja en nedlagd flygflottiljs anläggningar, om nu nedläggning av en sådan skulle förverkligas. Vid flygflottiljer finnes byggnader och ett bansystem som efter

endast smärre kompletteringar kan utnyttjas av trafikteknisk anstalt.

Kan ej befintliga anläggningar utnyttjas, bör initialbehovet av byggnader beräknas bli minst 400—500 m². En vägbana, minst ca 3 km lång, med erforderlig utrustning, kurvor och om möjligt även nivåskillnader blir aktuell.

För att kunna genomföra sina uppgifter måste anstalten vara helt fristående från enskilda och speciella intressen. Detta bör dock ej hindra att den för finansiering av en del av sin verksamhet kan och bör utföra uppdrag från myndigheter, enskilda och organisationer, forskningsinstitut, undervisningsanstalter, militära eller civila förvaltningar etc. Självständighetskravet för verksamheten synes ej heller nödvändigt fordra att anstalten blir administrativt fristående.

En helt fristående anstalt är dock från många synpunkter det mest tilltalande då det gäller att snabbt bygga ut en verksamhet som blir nyskapande. Detta kommer sannolikt att underlätta uppbyggnaden av teknik och traditioner och möjligheterna att utnyttja tidigare anstalters erfarenheter.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag beträffande inrättandet av en trafikteknisk försöksanstalt.

Stockholm den 12 januari 1968

Axel Gustafsson (fp)
i Borås

Gösta Sterne (fp)

Per-Eric Ringaby (h)

Sven Vigelsbo (cp)
