

Nr 240

Av herrar **Strandberg** och **Brundin**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till statens trafiksäkerhetsverk: Förvaltningskostnader.*

(Lika lydande med motion nr 305 i Andra kammaren)

Enligt statsverkspropositionen år 1968 har man lämnat utan beaktande vissa av statens trafiksäkerhetsverk i petita framställda äskanden angående resurser för utrednings- och undersökningsverksamhet inom det beteendevetenskapliga området.

Inrättandet av statens trafiksäkerhetsverk innebär ett ytterst värdefullt steg i riktning mot en samordning av trafiksäkerhetsarbetet i landet. Avsikten har därvid naturligtvis varit att trafiksäkerhetsverket skall inta en central roll vad gäller initiativ, samordning och åtgärder på trafiksäkerhetsområdet. Detta kommer också till uttryck i proposition nr 55 år 1967, vari dåvarande kommunikationsministern Olof Palme framhåller: »Det är en angelägen uppgift att söka undanröja den nuvarande splittringen genom att uppdraga åt ett enda organ att ansvara för trafiksäkerhetsfrågorna inom vägtrafiken och att ge detta organ sådana resurser, att det kan inta en ledande ställning inom trafiksäkerhetsarbetet.»

Vi har alla upplevt övergången till högertrafik. Det sätt på vilket denna omläggning genomfördes och den för många oväntat gynnsamma utgången har väckt berättigad, vidsträckt uppmärksamhet. Till detta bidrog inte minst det grundliga förberedelse- och uppföljningsarbete i form av utredningar och undersökningar av beteendevetenskaplig och trafikteknisk natur, som högertrafikkommissionen på sin tid tog initiativ till.

Redan i april 1964 engagerade högertrafikkommissionen beteendevetenskaplig expertis inom inlärningspsykologi, pedagogik och masskommunikation. Denna högertrafikkommissionens vetenskapliga arbetsgrupp genomförde ett omfattande utrednings- och undersökningsarbete i syfte att ge underlag för beslut och åtgärder vad gäller trafiksäkerhetsarbetet före, vid och efter högertrafikomläggningen.

Den vetenskapliga arbetsgruppens verksamhet har varit av betydelse för kommissionens arbete i samtliga avseenden, där det gällde att få underlag för åtgärder i syfte att åstadkomma och underlätta trafikanternas omställning till de nya trafikförhållandena. Arbetet bedrevs inom tre delgrupper, där inlärningsgruppen arbetade med problem rörande inläring av högerbeteende, trafikövervakning och hastighetsbegränsningar; ut-

lärningsgruppen med frågor rörande specificering av innehåll i trafikundervisning, utformning och utnyttjande av undervisningsinstrument, utformning av körskoleläroarbete samt effektmätningar i anslutning till undervisningsprogram riktade till såväl allmänhet som skolans elever; massmediagruppen med studier av målpopulation och mottagargrupper, metoder för förprovning av informationsmaterial samt effektmätningar av genomförda informationsåtgärder.

Som exempel på konkreta frågeställningar där kommissionen på detta sätt erhöll underlag för beslut och åtgärder kan nämnas följande: dag och tidpunkt för omläggningen, träning i högerkörning före dagen H, omflyttning av vägmärken och ändring av vägbanemarkeringar före omläggningen, trafiksituationer där bilförare efter omläggningen kan väntas återfalla i vänstertrafikbeteende o.s.v. Vidare erhöles underlag till generalplan för trafiksäkerhetsarbetet och till detaljplaner för de olika informationsprogram som genomfördes under 1965—1967; underlag vad gäller såväl syfte och målsättning som innehåll, precisering av mottagargrupper, media o.s.v.

Vidare genomfördes en serie undersökningar inom det trafiktekniska området vad gäller skilda problem som aktualiserades i och med övergången, t. ex. angående höger- och vänsterrattplacering, fordons sidoläge efter byte från vänster- till högertrafik, behov av yttre backspegel samt angående fotgängare i trafiken.

Till detta kommer uppföljningen av trafikanternas anpassning i högertrafik, omfattande kontinuerlig omedelbar uppföljning av inträffade vägtrafikolyckor, trafikarbete och resvanor, vidare en rad undersökningar av inträffade återfall i vänstertrafikbeteende, av anpassning till hastighetsgränser, av omkörnings- och signalbeteende, av fotgängares beteende vid korsande av gata samt av allmänhetens trafikfärdigheter och attityder till trafiksäkerhetsläget och insatta eller erforderliga åtgärder.

En förutsättning för att kunna utnyttja trafikteknisk expertis vid statens väginstitut och beteendevetenskaplig expertis vid Stockholms, Uppsala och Umeå universitet samt Handelshögskolan i Stockholm för utredningar och undersökningar av ovan nämnt slag var att högertrafikkommissionen hos sig kunde anställa egna experter på området. Dessa hade till uppgift att initiera, samordna och följa det vetenskapliga arbetet, att medverka vid formulering av problemställningar och uppläggning av undersökningsplaner, men också att kontinuerligt övervaka tids- och kostnadsplaner, samt slutligen att ta emot och omsätta vunna resultat, erfarenheter o.s.v. i konkreta åtgärder av skilda slag.

Erfarenheterna av denna verksamhet visar utomordentligt väl betydelsen av att uppdragsgivaren har personella — egna — resurser för dessa uppgifter. Sådana resurser utgör en nödvändig förutsättning för att bedriva utvecklingsarbete av denna karaktär.

Vad gäller statens trafiksäkerhetsverk har man uppenbarligen på grund av tidigare erfarenheter på det fordonstekniska området tillförsäkrat fordonsbyråns personella resurser i form av en utredningssektion. Mot bakgrund av vad som ovan anförts kan emellertid hävdas att man nu har erfarenheter som otvetydigt talar för värdet av att tillse att även övriga verksamhetsområden ges motsvarande resurser. Detta har också varit avsikten när trafiksäkerhetsverket i sina petita äskar anslag för »Tjänster för uppföljnings- och utvecklingsarbete».

Trafik- och informationsbyråns verksamhet ställer anspråk på vetenskapligt framtaget underlag för utfärdande av generella anvisningar vad gäller trafikreglering men också i fråga om utformning av vägmärken, vägbanemarkeringar och andra anordningar, vilka måste anpassas inte endast med utgångspunkt från tekniska förutsättningar utan i minst lika hög grad utifrån trafikanternas förutsättningar att över huvud taget kunna uppmärksamma, identifiera och tolka den information dessa anordningar avses förmedla.

Informationsverksamheten förutsätter ett förarbete i syfte att erhålla underlag för vad informationen skall omfatta. Vidare förutsätter en effektiv information att de olika åtgärderna förprövas i syfte att undersöka om de appellerar till mottagarna, om de överbringar avsedd information samt ger de bestående effekter man önskar. Till detta kommer önskemålet att kunna följa upp insatta åtgärder i syfte att mäta uppnådd effekt och att över huvud taget på ett systematiskt sätt dra nytta av vunna erfarenheter. En på detta sätt uppbyggd informationsverksamhet utgjorde ett väsentligt inslag i högertrafikkommisionens verksamhet. Det innebar en banbrytande insats på området, som tilldragit sig intresserad uppmärksamhet såväl inom som utom landet. Det borde vara en självklarhet att trafiksäkerhetsverket erhöll resurser att fortsätta att bedriva informationsverksamheten med en sådan uppläggnig för att därmed på ett effektivare sätt utnyttja erhållna anslag för trafiksäkerhetsinformation.

Även vad gäller förarutbildning och andra uppgifter inom körkortsbyråns arbetsområde erfordras ett kontinuerligt utvecklingsarbete, där verket erhåller resurser att genomföra utredningar och undersökningar i syfte att ge utbildningen ett adekvat innehåll och kunna bedriva denna med hjälp av effektiva metoder och hjälpmedel.

Härtill kommer att trafiksäkerhetsverket övertagit uppgifter från högertrafikkommisionen, vari bl. a. ingår fortsatt uppföljning av trafikanternas anpassning i högertrafik.

Det synes uppenbart att mot bakgrund av dels de erfarenheter som vunnits under arbetet med högertrafikomläggningen, dels de förväntningar man har på verket som initierande och samordnande organ och dels, slutligen, de arbetsuppgifter som förestår inom verkets olika byråer trafiksäker-

hetsverket bör tillförsäkras personella resurser, som gör det möjligt att bedriva ett kontinuerligt utvecklingsarbete i form av utredningar och undersökningar såväl inom verket som i form av uppdrag hos olika institutioner och myndigheter med resurser för forskning inom skilda områden.

Om man förväntar sig att trafiksäkerhetsverket genom olika insatser och i samarbete med andra myndigheter och skilda organisationer skall kunna förbättra trafiksäkerheten på gator och vägar bör man rimligen tillse att verket också ges personella resurser som gör det möjligt att förutom ovan nämnda utvecklingsarbete också följa trafiksäkerhetsforskningen inom landet men inte minst utom landet och dra nytta av därvid vunna erfarenheter.

Ett blygsamt steg i den riktningen vore att tillmötesgå trafiksäkerhetsverkets äskanden vad gäller tjänster för uppföljnings- och utvecklingsarbete.

En uppräknig av i proposition föreslaget anslag 3 680 000 kr. till 3 812 000 skulle möjliggöra anställande av en forskningschef i Ce 1, en förste byråsekreterare i Ae 24 samt en kansliskrivare i Ae 11.

Av angivna skäl hemställs,

att riksdagen till statens trafiksäkerhetsverk för budgetåret 1968/69 för förvaltningskostnader måtte anvisa ett förslagsanslag om 3 812 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 24 januari 1968

Bertil Strandberg (h)

Paul Brundin (h)
