

Nr 35

Utlåtande i anledning av motion om åtgärder för att förhindra trafikolyckor bland skolungdomen.

I den till allmänna beredningsutskottet hänvisade motionen II: 993 av herrar *Fridolfsson* i Stockholm och *Nilsson* i Agnäs hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag till åtgärder för förhindrande av trafikolyckor bland skolungdom.

Motionärerna framhåller att det ökande antalet bilar medför att riskmomenten blir allt större för dem som till fots uppehåller sig på de allmänna vägarna. Under år 1967 dödades 968 personer. Även om den intensiva propaganda för trafiksäkerhet som genomfördes under 1968 givit ett påtagligt gott resultat råder det framför allt då det gäller barn i trafiken fortfarande otillfredsställande förhållanden. Det borde i ett modernt samhälle inte sparas några medel då det gäller att skydda barnen från trafikdöden. Det centraliserade skolväsendet, anför motionärerna, medför emellertid framför allt på landsbygden avsevärt ökade trafikrisker. Även barnen i de lägsta klasserna använder skolskjutsar och får ofta gå eller cykla relativt långa vägar för att komma till skolbussens uppsamlingsplats och därvid korsa livligt trafikerade trafikleder. Framför allt under den mörka årstiden och vid dålig väderlek uppstår härvid avsevärda risker.

Bland åtgärder som skulle kunna vidtagas nämner motionärerna obligatorisk användning av reflexband för gående och cyklister, och vidare skulle de gåendes möjligheter att upptäcka fordon bli mycket större om bilarna under vinterhalvåret alltid framfördes med minst halvljus även under dagtid.

Motionärerna anför, att ett noggrant studium av orsakerna till olyckor bland skolungdom i lägre årsklasser torde kunna ge vägledning om vilka åtgärder som i första hand behöver vidtagas.

Remissyttranden

Utskottet har inhämtat yttranden över motionen från skolöverstyrelsen och statens trafiksäkerhetsverk samt har berett Överstyrelsen för svenska röda korset och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) tillfälle att yttra sig.

Skolöverstyrelsen erinrar om den år 1968 tillkallade skolskjutsutredningen och framhåller vidare, att trafikundervisning sedan flera år tillbaka *Bihang till riksdagens protokoll 1969. 11 saml. Nr 35*

bedrivits bl. a. för att göra skolbarnens förflyttning till och från skolskjutsen så säker som möjligt. För att ytterligare intensifiera denna undervisning har en arbetsgrupp inom skolöverstyrelsen i samarbete med trafiksäkerhetsverket och rikspolisstyrelsen utarbetat information om hur trafikundervisningen i skolorna bör läggas upp. Informationen har sammanställts i en skrift som nyligen sänts ut till alla lärare i grundskolan och till den polispersonal som medverkar i trafikundervisningen.

Skolöverstyrelsen finner lämpligt att motionen — som åtminstone delvis gäller samma område som skolskjutsutredningen — överlämnas till denna utredning för beaktande i arbetet.

Trafiksäkerhetsverket framhåller, att det f. n. pågår en rad utredningar med syfte att få fram underlag för åtgärder för att förbättra trafiksäkerhetsläget för barn och fotgängare. Särskilt nämnes skolskjutsutredningen, trafiksäkerhetsverkets undersökning av trafikolyckor under 1968 med avseende på olyckssituation och skadekonsekvens samt utredningarna rörande reflexmaterial på gående och användningen av halvljus under dagsljusbetingelser. Trafiksäkerhetsverket låter vidare genom en särskild arbetsgrupp utreda de praktiska och rättsliga möjligheterna att införa skylldighet bl. a. för fotgängare att använda reflexer vid färd på väg i mörker.

Trafiksäkerhetsverket finner med hänvisning till tidigare slutförda och nu pågående utredningar att en särskild utredning inom det område som motionärerna avsett måste vara klart målinriktad och ges sådana resurser, att den kan förväntas ge resultat utöver vad andra utredningar gett eller kommer att ge och därmed skapa underlag för ytterligare konkreta åtgärder för att förhindra vissa olyckstyper eller minska skadeverkningar. Om en sådan utredning skall komma till stånd måste den ges en ambitiös utformning. Den skulle ej omfatta bilolyckor där de barn som skadats varit passagerare och ej heller det område som täcks av skolskjutsutredningen. Den kan inte, som motionärerna tänkt sig, genomföras enbart som en intervjuundersökning hos föräldrar och skolor. En utredning av olycksorsakerna måste grunda sig på ett stort material och ge en fullständig och detaljerad beskrivning av olyckorna med avseende på plats, tid, förlopp och övriga omständigheter ävensom en beskrivning av skadornas art och de förhållanden som inverkat på skadornas omfattning.

NTF lämnar följande uppgifter rörande skador och dödsfall bland barn i skolåldern: I åldersgruppen 7—14 år skadades under år 1967 totalt 1 322 barn, av vilka 56 omkom. I åldersgruppen 15—17 år skadades 2 045 ungdomar, av vilka 50 avled. Av de dödade och skadade i åldern 7—14 år hade 545 skadats som bilpassagerare, 445 som förare av tvåhjuliga fordon och 304 som gående. 28 tillhörde kategorin »övriga». I åldersgruppen 15—17 år var 898 förare och passagerare i bilar, 1 022 förare eller passagerare på motorcyklar, mopeder eller cyklar och 113 gående. Om man bortser från de fåtaliga fall, där ungdomar skadades vid olovlig körning av per-

sonbil eller motorcykel, har alltså 4 av 10 skadade barn i skolåldern såsom passagerare i bil eller på motorcykel varit »oskyldiga» till trafikolyckan, vid vilken de skadats.

Nationalföreningen anför att det genom förbättrad samhällsplanering och framför allt genom effektiv trafikundervisning inom skolans ram kan vara möjligt att förbättra trafiksäkerhetsläget för skolbarnen som aktiva trafikanter. Nationalföreningen erinrar om att statens vägverk och statens planverk nyligen utgivit normer för samhällsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet och att försök med trafiksanering pågår inom fem tätorter av olika typer och storlek.

Vidare uttalar Nationalföreningen, att trafikundervisningen i skolan var synnerligen intensiv under åren före och i samband med övergången till högertrafik. De hårda trafikregleringarna och den intensiva trafikövervakningen medförde i de större tätorterna en påtaglig nedgång i antalet trafikolyckor med skolbarn hösten 1967. I samband med högertrafikomläggningen byggdes även upp en organisation med trafikkonsulenter vid länskolnämnderna och kontaktlärare för trafikundervisning inom rektorsområdena. Denna organisation har numera upphört, och ansvaret för trafikundervisningens planering har i stället under rektor lagts på berörda huvudlärare. En viss men ganska obetydlig fortsättning av konsulentverksamheten har möjliggjorts genom i huvudsak frivilliga insatser. Trafiksäkerhetsverket har även fyra konsulenter för trafikundervisningen i skolorna.

Enligt vad NTF erfarit från olika håll i landet synes främst kontaktläroorganisationens upphörande i praktiken ha kommit att innebära en påtaglig försämring av effektiviteten i skolans trafikundervisning. Samtidigt kan man enligt föreliggande preliminära statistik för år 1968 konstatera en kraftig ökning av antalet skadade skolbarn i förhållande till år 1967. Medan trafikolyckorna i hela landet ökat med ungefär 10 procent har antalet skadade skolbarn ökat med 20 procent och antalet skolbarn som skadats som »aktiva trafikanter» med 30 procent. NTF uttalar uppfattningen att en organisation motsvarande den som fanns vid högertrafikomläggningen på skolområdet ånyo bör byggas upp.

Skolbarnens trafiksäkerhet på väg till och från skolan kan också ökas genom skolpolisier. Nya anvisningar härför har våren 1968 utfärdats av skolöverstyrelsen i samarbete med rikspolisstyrelsen.

NTF har inhämtat att skolskjutsutredningen räknar med att kunna presentera vissa förslag och rekommendationer i så god tid att de kan börja tillämpas fr. o. m. höstterminen 1969.

NTF och andra organisationer har i olika sammanhang påyrkat obligatoriskt användande av reflexmaterial för gående på dåligt upplysta och obelysta vägar och gator och har även initierat ständigt upprepade aktioner i skolorna för bärande av reflexmaterial.

NTF har sedan länge informerat bilisterna om att halvljus under dag-

tid under vissa speciella väderleksförhållanden ökar möjligheterna för andra trafikanter att upptäcka en bil. NTF har emellertid inte velat förorda ständig halvljuskörning under vinterhalvåret, bl. a. därför att detta kan medföra s. k. informationströtthet, varitill kommer att glödlampsbyte skulle behöva göras cirka fem gånger årligen på en vanlig personbil och ungefär en gång i veckan på t. ex. en taxi. NTF har bedömt det vara svårt att få en personbilsägare att byta glödlampor så ofta och har då ansett att den ständiga halvljuskörningen skulle kunna medföra undermåligt ljus i mörkertrafik.

Slutligen framhåller NTF, att skolöverstyrelsen har en särskild arbetsgrupp för trafikundervisning i skolan med företrädare för trafiksäkerhetsverket, rikspolisstyrelsen, Sveriges Radio och NTF. Denna arbetsgrupp — TRUSK — följer kontinuerligt de i motionen berörda frågorna och överlämnar till ifrågavarande myndigheter erforderliga förslag. Med hänsyn härtill och till den pågående skolskjutsutredningen synes den av motionärerna föreslagna särskilda utredningen ej erforderlig.

Överstyrelsen för svenska röda korset tillstyrker bifall till motionen och hänvisar i övrigt till vad som i ett bilagt yttrande anförts av *Samarbetskommittén mot barnolycksfall*. Denna kommitté understryker vikten av att samhället vidtager effektiva åtgärder för att skydda barnen i trafiken.

Utskottet

Motionärerna hemställer om utredning och förslag till åtgärder för att förhindra trafikolyckor bland skolungdom.

Utskottet vill erinra om att den år 1968 tillkallade skolskjutsutredningen bland annat behandlar frågan om olyckor som inträffat i samband med skolskjutsar och analyserar dessa olyckor för att klarlägga orsakerna. Utredningen skall även studera frågor om åtgärder för att trygga säkerheten vid på- och avstigningsplatser och ålägganden för andra trafikanter i samband med barnens på- och avstigning. Motionärernas önskemål får därmed anses delvis tillgodosedda.

Enligt vad utskottet inhämtat kommer utredningen inom kort att framlägga betänkande. Det torde därefter bättre kunna bedömas huruvida ytterligare utredning i det av motionärerna angivna syftet skall anses påkallad.

Utskottet vill härutöver nämna, att statens trafiksäkerhetsråd kartlägger i vilken utsträckning gående på väg under mörker är försedda med reflexmaterial eller lykta. Frågan om bestämmelser på detta område utreds inom trafiksäkerhetsverket och har även aktualiserats i samband med arbetet inom nordisk vägtrafikkommitté. Vidare studeras på uppdrag av trafiksäkerhetsverket vissa problem rörande användandet av halvljus på fordon under dagsljusbetingelser.

Med hänsyn till pågående utredningar rörande väsentliga delar av de

frågor motionärerna tagit upp finner utskottet ej skäl att tillstyrka bifall till motionärernas hemställan. Utskottet hemställer därför,

att motionen II: 993 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 april 1969

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Oscar Carlsson (s)*, Hedlund (s), Eric Peterson (fp), Karl Gustav Pettersson (s), Ernst Olsson (cp), Hansson (s)*, Nyquist (s)*, Ove Karlsson (s), Blomquist (m)*, fröken Pehrsson (cp)*, herrar Axelson (fp)* och Ingvar Andersson (m);

från andra kammaren: herr Larsson i Borrbý (cp), fru Hörnlund (s)*, fru Ekroth (s)*, herrar Johansson i Skärstad (cp), Johansson i Simrishamn (s), Andersson i Örebro (fp), Hugosson (s)*, Hylander (fp)*, Thylén (m)*, Aldén (s) och Rosqvist (s).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.