

Nr 552

Av herrar **Hedlund** och **Gustafson** i Göteborg, om åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

(Lika lydande med motion nr 714 i Första kammaren)

Trafikolyckorna krävde i Sverige under 1960-talet nära 12 000 människoliv. Det årliga antalet dödade i trafiken har under senare år legat över 1 200 personer. Antalet svårt skadade har varit omkring 6 000, och 15 000—16 000 människor har dessutom ådragit sig andra personsador. Det totala antalet trafikolyckor år 1968 anges till 16 817. Bakom dessa siffror döljer sig mycket lidande och stor mänsklig tragik för en ännu större grupp människor än vad de direkta statistiska siffrorna anger.

Det måste bedömas såsom allvarligt, att olycksfrekvensen tenderar att stiga igen efter den nedgång som inträffade i samband med övergången till högertrafik hösten 1967. Trots att under senare år ökande vikt lagts vid trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder har den eftersträvade minskningen i olycksfrekvensen inte kunnat uppnås.

Åtgärder som kraftigt kan nedbringa antalet svåra olyckor måste vidtagas. Målsättningen skall naturligtvis vara att skapa en sådan trafikmiljö, att dödsolyckor inte behöver inträffa.

Större uppmärksamhet än hittills måste också ägnas de svårt skadades situation. För tusentals personer har trafikolyckorna medfört skador som kvarstår under hela deras återstående liv. Många människor får sin tillvaro spolerad genom obotliga skador på bl. a. hjärna och nervsystem eller andra grava handikapp.

Förutom dessa mänskliga tragedier förorsakar trafikolyckorna betydande materiella förluster. Hur stora dessa är ställer sig dock svårt att bedöma. Vid en utredning bekostad av statens trafiksäkerhetsråd har trafikolyckornas samhällsekonomiska kostnader uppskattats för åren 1965, 1970 och 1975 till 1 650, 2 150 respektive 2 600 miljoner kronor. Andra beräkningar har gett betydligt högre belopp, beroende på hur beräkningarna utförs.

Trafikrådet i Örebro har t. ex. år 1968 undersökt kostnaderna i samband med en trafikolycka. Man har nu börjat uppmärksamma de höga kostnader för vård- och rehabilitering, verkningar av förlorad produktion och därigenom det allmännas förlust av skatt m. m.

Olika samverkande åtgärder måste vidtagas för att trafiksäkerheten skall förbättras. Bättre vägar, säkrare bilar och skickligare förare krävs.

Ökade resurser måste anslås till att göra vägarna säkrare. Det är särskilt angeläget, att åtgärder vidtages så att svåra trafikfallor försvinner snabbt.

Ansträngningarna att göra bilarna säkrare måste intensifieras. Säkerhetsfrämjande förändringar av motorfordonen måste ges högsta prioritet. Strävan att skapa bilar som presterar allt större hastigheter bör inte uppmuntras. Även om fordon med stark motor kan vara till fördel i t. ex. vissa trafiksituationer, måste det starkt ifrågasättas huruvida det är någon mening med hastighetskapacitet som nämnvärt överstiger hastighet som tillåtes på motorväg. Här bortses från utryckningsfordon. Vidare måste angelägenheten av att karossen väl anpassas till motorns styrka understrykas.

Förarutbildningen skall naturligtvis inriktas mot att ge motorfordonsförare kunskaper, som är nödvändiga för en säker trafik i en alltmer komplicerad trafikmiljö. Det är emellertid ett oundgängligt krav att kunskaperna hålles aktuella och att fortbildning sker. Denna fortbildning måste i stor utsträckning ske med hjälp av bred allmän trafiksäkerhetspropaganda. Erfarenheterna från högertrafikreformen visar att denna propaganda kan tillmätas stor betydelse.

Det är av stor vikt att också barnen får en god trafikundervisning. Sådan undervisning bör i ökad utsträckning förekomma redan i förskolan. Där förskola inte finns måste möjligheterna att inrätta särskilda barntrafikskolor undersökas. Ansträngningar måste vidare göras för att göra trafikundervisningen i grundskolan och gymnasieskolan kontinuerlig och effektivare.

Trafikövervakning har visat sig vara ett effektivt medel för att främja trafiksäkerheten. Den bör därför komma till användning i större utsträckning.

Vid fördelningen av samhällets resurser måste en större andel än hittills anslås till trafiksäkerhetsändamål. Under första hälften av 1970-talet bör genom samordnade ansträngningar målet kunna sättas att minska antalet dödade i trafiken med minst 50 procent. Motsvarande minskning bör eftersträvas i fråga om antalet svårt skadade. En skyndsamt utredning bör företas i syfte att klarlägga hur denna målsättning skall förverkligas.

En av förutsättningarna för denna målsättning är att anslagen till forskningen höjs. Under innevarande år uppgår anslaget Trafiksäkerhetsforskning till 3 000 000 kronor. Statens trafiksäkerhetsråd har i sin anslagsframställning begärt en höjning för budgetåret 1970/71 till 3 946 000 kronor. Departementschefen föreslår en uppräknings av anslaget till 3 300 000 kronor.

Rådet framhåller i sina petita, att insatserna hittills i vårt land har varit för små inom de väsentliga områdena av trafiksäkerhetsforskningen som berör bl. a. undervisning, upplysning och fordonets anpassning till människan. Kravet på ökad kunskap om människans beteende i trafiken, inte minst inom tätorterna med dess oskyddade trafikantgrupper, och en vidgad

analys av olycksorsaker motiverar ökade insatser, understryker rådet vidare. Utformningen av trafikmiljön och trafiksanerung är också väsentliga uppgifter för den fortsatta trafiksäkerhetsforskningen, heter det också i anslagsframställningen.

De stora områden, där rådet har för avsikt att vidga insatserna, gäller beskrivning och analys av trafikolyckorna och trafiken, trafikanternas prestationskaraktär, möjlighet att påverka trafikantbeteendet, fordonsens tillförlitlighet och säkerhet samt slutligen trafikmiljöns planering.

Beträffande sin ekonomiska situation anför trafiksäkerhetsrådet följande:

För innevarande budgetår erhöll trafiksäkerhetsrådet en ökning av forskningsposten med 125 000 kr. mot begärda 1 119 999 kr. Den beviljade ökningen innebär i realiteten — om hänsyn togs till den ständigt pågående fördyringen — att rådet för närvarande förfogar över färre forskningsmedel än under budgetåret 1968/69. Detta har nödvändiggjort nedskärningar och omdisponeringar i forskningsplanerna av sådan art och omfattning, att balansen i utvecklingen av landets trafiksäkerhetsforskning starkt rubbats, vilket i sin tur medför att skönjbara viktiga forskningsresultat blir fördröjda och därutöver, att tillgängliga forskarkrafter icke kan beredas samsättning inom det viktiga trafiksäkerhetsområdet, något som tvingar dem att söka sig till andra forskningsfält.

Forskningen spelar en grundläggande roll för möjligheterna att höja trafiksäkerheten. Med hänsyn till de stora förluster som trafikolyckorna förorsakar samhället kan en ökad satsning på detta område också förutsättas vara — rent ekonomiskt sett — mycket lönsam. Enligt vår mening bör därför anslaget för nästa budgetår i enlighet med trafiksäkerhetsrådets äskande fastställas till 3 946 000 kronor, d. v. s. till ett belopp som med 646 000 kronor överstiger Kungl. Maj:ts förslag. Enligt rådets beräkningar utgör det belopp som rådet föreslagit bara ca 0,2 procent av beräknade kostnader för trafikolyckor under ett år.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en utredning beträffande trafiksäkerheten syftande till så energiska åtgärder att en sänkning av olycksfrekvensen med minst 50 procent fram till mitten av 1970-talet blir möjlig, samt

att riksdagen måtte vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 1, bilaga 8, till *Trafiksäkerhetsforskning* för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 3 946 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 28 januari 1970

Gunnar Hedlund (cp)

Sven Gustafson (fp)
i Göteborg