

Motion till riksdagen

1989/90:T48

av Kenth Skårvik m.fl. (fp)

med anledning av prop. 1989/90:104

Undersökning av olyckor

1. Inledning och sammanfattning

Regeringen har i proposition 1989/90:104 föreslagit att ett fristående utredningsorgan skall få ansvaret för att utreda allvarliga olyckor inom luftfarten, sjöfarten, spårtrafiken och annan verksamhet. Statens haverikommission förutsätts, efter vissa personella förstärkningar, bli utredningsorgan enligt den nya ordningen.

Som en följd av förslaget föreslås att nya bestämmelser tas upp i en lag om undersökning av olyckor. Ett antal ändringar föreslås också i bl.a. luftfartslagen och sjölagen.

Folkpartiet föreslår att riksdagen genom tillkännagivanden till regeringen tydligare skall klargöra statens haverikommissions uppdrag att undersöka allvarliga olyckor inom sjukvården samt att utvärdera det katastrofpsykiatriska omhändertagandet av överlevande och anhöriga efter svåra olyckor.

Folkpartiet menar att den svåraste bristen i propositionen är att konkreta förslag angående olyckor i vägtrafiken saknas. Vi föreslår att trafikolycksutvecklingen noga måste följas. Utöver trafiksäkerhetsverkets kontinuerliga uppföljningar skall svåra trafikolyckor utredas i särskild ordning. Regeringen bör återkomma till riksdagen med kompletterande förslag om undersökning av trafikolyckor.

2. Allvarliga olyckor

När allvarliga olyckor eller olyckstillbud inträffar är det angeläget att orsakerna klarläggs, så att liknande händelser kan undvikas i framtiden. Det är givetvis ett samhällsintresse att olyckor utreds och att den allmänna säkerheten ökar.

Enligt den ordning som gäller idag utreds olyckor inom luftfartsområdet av statens haverikommission (SHK) och luftfartsverket (luftfartsinspektionen). Undersökning av sjöolyckor kan dels ske genom sjöförklaring, dels genom utredning av sjöfartens haverikommission eller sjöfartsverket (sjöfartsinspektionen). Banverket (järnvägsinspektionen) eller kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser utreder olyckor inom järnvägstrafiken. Nämda kommitté har också bemyndigande att utreda andra olyckor.

I propositionen (1989/90:104) föreslår regeringen att SHK bildar en permanent, fristående organisation med uppdrag att utreda samtliga allvarliga olyckor och olyckstillbud inom luftfarten, sjöfarten och spårtrafiken. Undersökningarna skall inriktas på de säkerhetsmässiga aspekterna. Med undantag för sjöförklaringsinstitutet innebär propositionen att SHK skall ansvara för allt undersökningsarbete om svåra olyckor.

Regeringen föreslår också att bestämmelserna skall tas upp i en ny lag om undersökning av olyckor. Ändringar till följd av detta sker i luftfartslagen (1957:297), sjölagen (1891:35), lagen (1938:121) om hittegoods och sekretesslagen (1980:100).

Även andra olyckor som t.ex. hotellbränder, matförgiftningar och läckage av miljögifter skall undersökas av SHK. Folkpartiet anser att propositionen borde vara tydligare om vilka olyckor som omfattas av förslaget. För att ingen tveksamhet skall uppstå anser vi att riksdagen genom ett tillkännagivande till regeringen klargör att undersökningar om de säkerhetsmässiga aspekterna av svåra olyckor i sjukvården skall ingå i det uppdrag som SHK får.

Att undersökningarna skall inriktas på de säkerhetsmässiga aspekterna innebär enligt propositionen också att räddningstjänstens insatser i samband med olyckor skall utvärderas. Därvid är frågor om hur räddningstjänsten fungerat för att begränsa skador väsentliga. Folkpartiet anser att en viktig del av räddningstjänsten är det psykologiska stöd olycksoffer och anhöriga bör få efter svåra olyckor. Därför menar vi att en utvärdering måste ske av de katastrofpsykiatriska insatser som gjorts efter olyckan. Riksdagen bör genom ett tillkännagivande till regeringen markera att detta uppdrag skall ingå i SHK:s instruktioner.

3. Undersökning av trafikolyckor

Propositionen upprepar gång på gång behovet av *ett* organ, som utreder *samtliga* svåra olyckor. Därför är det märkligt att förslag som berör olyckor i vägtrafiken saknas nästan helt. Luftfart, sjöfart och järnväg regleras i lagtexten. Vägtrafiken nämns däremot bara i förbigående i specialmotiveringen bland övriga olyckor som i särskilda fall kan behöva utredas.

Folkpartiet konstaterar att olycksutvecklingen på vägarna under 1980-talet är tragisk. Vi har i en kommittémotion (1989/90:T410) från januari 1990 uppmärksammat problemet och föreslagit en haverikommission. I ett särskilt yttrande till betänkande 1989/90:TU21 har vi tillsammans med moderaterna och centerpartiet uttalat förhoppningar om att den undersökningsverksamhet som samtliga borgerliga partier efterlyst skulle inrättas, genom initiativ av trafiksäkerhetsverket och förslag i proposition 1989/90:104. Vi finner nu att våra förhoppningar inte infriats på den senare punkten.

Utän att upprepa alla motiveringar i vår förra motion vill vi fästa riksdagens uppmärksamhet på att 812 personer förolyckades i trafiken under 1989 enligt trafiksäkerhetsverkets statistik. Den siffran är 10 % högre än det genomsnittliga antalet förolyckade under åren 1984–1988. Antalet dödade och skadade bilförare under första halvåret 1989 var det högsta sedan statistiken började föras 1956.

Självfallet kommer trafikolyckor alltid att inträffa. Men det är djupt oroande att de allra flesta trender sedan början av 80-talet pekar i fel riktning. Trafiken håller på att brutaliseras.

Vi vet fortfarande för litet om många riskfaktorer i trafiken. När en flygolycka inträffar tar SHK enligt nuvarande ordning och förslaget i propositionen ansvar för att undersöka orsakerna. På så sätt kan nya haverier förebyggas. Även om det knappast är möjligt att undersöka varje allvarlig olycka i vägtrafiken bör ändå ett liknande arbetssätt eftersträvas där. Erfarenheter från Finland visar att arbetet med en särskild haverikommission för trafikolyckor fallit väl ut.

Den haverikommission för vägtrafikolyckor som folkpartiet tidigare har föreslagit kan lämpligen knytas till den nyorganiserade SHK. Noggranna stickprovsundersökningar och sammanställningar av erfarenheter från inträffade olyckor skulle ha stort värde för trafiksäkerhetsarbetet. Allvarliga och omfattande olyckor bör naturligtvis utredas i särskild ordning. SHK kan med folkpartiets förslag behöva ytterligare personella resurser. Vi vill också poängtera att SHK inte får ta över polisens arbete – endast de säkerhetsmässiga aspekterna skall utredas – och att dubbelarbete med trafiksäkerhetsverket (TSV) ej får ske. TSV:s uppgift är att utveckla den generella säkerheten på vägarna medan SHK skall träda in när något speciellt har inträffat.

Folkpartiet föreslår att regeringen bör återkomma med kompletterande förslag om undersökning av olyckor i vägtrafiken enligt dessa riktlinjer. Samtidigt bör förslag läggas fram om justeringar i lagtexten så att kommissionens skyldigheter i detta avseende inte som nu lämnas oregerade.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om svåra olyckor i sjukvården,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om katastrofpsykiatriskt omhändertagande,
3. att riksdagen hos regeringen begär kompletterande förslag om undersökning av olyckor i vägtrafiken enligt de riktlinjer som anges i motionen.

Stockholm den 28 mars 1990

Kenth Skårvik (fp)

Hugo Bergdahl (fp)

Anders Castberger (fp)

Ingrid Hasselström Nyvall (fp)

