

## Nr 400

av herr Helén m. fl.  
om åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

### *Sammanfattning*

Varje år dödas ca 1 200 människor i trafikolyckor i vårt land, medan ca 5 000 blir invalider eller svårt skadade. Sammanlagda antalet personskador i trafiken under 1960-talet utgjorde ca 250 000. Var tredje invånare riskerar att någon gång under sin livstid bli skadad i trafiken. Utöver de mänskliga lidanden detta innebär, medför trafikolyckorna stora kostnader för samhället, uppskattningsvis ca 2,5 miljarder kronor per år.

Alla ansvariga myndigheter måste vara klart medvetna om de stora problem trafikolyckorna ur skilda synpunkter utgör för vårt samhälle. Ändå är de resurser som ställs till förfogande för att förbättra trafiksäkerheten klart otillräckliga, klara mål för trafiksäkerhetsarbetet saknas, och det finns ingen effektiv samordning mellan de myndigheter och frivilliga organ som svarar för olika insatser på detta område.

I denna motion föreslås att en utredning tillsättes med uppgift att föreslå sådana åtgärder inom trafiksäkerhetsarbetets område, att som ett första steg antalet trafikolyckor under de närmaste åren kan nedbringas med minst 50 procent. Utredningen bör i detta syfte utarbeta ett program, som redovisar mål, resurser, metoder och tidsplan för en samordnad satsning.

Den föreslagna utredningen bör ägna särskild uppmärksamhet åt trafikantutbildningen med sikte på att ämnet trafik skall bli obligatoriskt i hela skolsystemet. TV:s betydelse i detta sammanhang bör uppmärksammas. Formerna för körkortsutbildningen och för utbildningen av trafiklärare måste ses över.

Erfarenheterna av försök med intensifierad trafikövervakning är positiva. Utredningen bör framlägga förslag angående förbättrad övervakning.

De generella hastighetsbegränsningarna bör omprövas. Utredningen bör pröva om det inte är effektivare att differentiera hastighetsbegränsningarna med hänsyn till vägnas kvalitet, trafikens sammansättning och trafikmiljön i stort.

Trafikmiljön saneras. Ökad satsning på kollektivtrafik i vilken olycksrisken endast är en tiondel av den privata trafikens.

Skärpta säkerhetsbestämmelser för bilarnas konstruktion och utrustning måste införas. Därvid bör obligatorisk användning av säkerhetsbälte

och bestämmelser angående belysning även vid dagsljus uppmärksammas. Särskild omsorg måste ägnas uppgiften att komma till rätta med de risker lastbilarna representerar.

Kommunerna bör få ett obligatoriskt organ för trafiksäkerheten, som ersätter nuvarande trafiksäkerhetskommitté och trafiknämnd. Detta nya organ bör få personella och ekonomiska resurser, som gör det jämbördigt med övriga kommunala organ.

## *Inledning*

### *I. Trafikutvecklingen*

Under tidsperioden 1950 till 1970 har en mycket snabb utveckling skett inom trafikområdet. Biltätheten per 1 000 invånare har ökat från 49 år 1950 till 320 år 1970 eller i totalantal från 340 000 till 2 600 000. I summan inräknas lastbilar, personbilar och bussar. Prognosen fram till 1980 visar på en fortsatt kraftig ökning.

Samtidigt som trafikvolymen således ökat har relationerna mellan olika trafikslag visat en märkbar förändring. I 1957 års vägplan beräknades det totala inrikes persontransportarbetet 1965 till 40—45 miljarder personkilometer av vilket 30—35 miljarder skulle fördela sig på personbilar. I verkligheten uppgick totalsumman till 65 miljarder personkilometer 1965, varav 55 miljarder på personbilar.

Lastbilarnas del av det totala godstransportarbetet har ökat från 20 % år 1950 till 56,2 % år 1968. Den dominerande delen av fjärrgodstransporterna utföres dock fortfarande med järnväg.

### *Persontransporter*

I början av 1950-talet svarade järnvägarna för huvudparten av både gods- och persontransporterna. Lastbilarna ombesörjde då 1/5 av gods- och persontrafiken och personbilarna 1/3 av persontrafiken. År 1970 är motsvarande siffror för persontrafiken 9/10 på personbilar och för godstrafiken mer än hälften på lastbilar.

Perioden 1950 till 1970 kännetecknas av att transporterna ökat snabbare än produktionen och att en markant omfördelning skett av de olika trafikmedlens andel av den totala transportvolymen.

### *II. Olycksutvecklingen*

Forskargruppen Scaft vid Chalmers tekniska högskola anger antalet dödade människor i trafiken till 12 000 under 1960-talet. Antalet skadade under samma period uppgick till minst 250 000 människor.

Bland samtliga olycksfall med dödlig utgång har enligt gällande statistik trafikolyckornas andel ökat från 10 % år 1920 till 40 % år 1970.

Av samtliga manliga dödsfall år 1964 i ålderskategorin 20—24 år var sålunda 27 % en följd av motorfordonsolyckor. För ålderskategorin 15—19 år var motsvarande siffra 42 %. Ca 1 200 människor omkommer årligen i trafikolyckor. Antalet invalidiserade och svårt skadade är ca 5 000 per år.

Enligt forskargruppen Scaft:s beräkningar inträffade år 1968 65 % av dödsolyckorna utanför tätbebyggt område. 56 % av olyckorna med personskada skedde emellertid inom tätbebyggt område.

Av de trafikdödade var 45 % oskyddade trafikanter, dvs. fotgängare och motorcyklister, moped- och cykelåkande. Inom tätbebyggt område var 70 % av de dödade oskyddade trafikanter.

#### *Olika slag av trafikolyckor*

##### *Utanför tätbebyggt område*

- 32 % av olyckorna med personskada skedde i *mörker*
- 33 % av olyckorna med personskada var *singelolyckor*
- 20 % var *mötesolyckor*
- 15 % var *korsningsolyckor*
- 6 % var *omkörningsolyckor*

##### *Inom tätbebyggt område*

- 31 % av olyckorna skedde i *mörker*
- 28 % var *korsningsolyckor*
- 26 % var *kollision* mellan motorfordon och cykel/moped
- 20 % var *kollision* mellan motorfordon och fotgängare (Ur Gunnars-son—Lindström: Vägen till trafiksäkerhet)

#### *Samband mellan olyckor och klockslag, veckodag och månad*

I Trafiksäkerhet och samhällsekonomi (Bengt Mattson, Nationalekonomiska institutet 1970, Göteborgs universitet) redovisas en undersökning av trafikolyckornas samband med dygnets tider och årets månader. För tätbebyggt område beräknas där 20 % av de polisrapporterade olyckorna inträffa mellan kl. 16.00 och 18.00. Eftersom trafikintensiteten är lika hög under morgontimmarna borde dessa uppvisa motsvarande olycks-siffra. Undersökningarna visar emellertid, att endast 7—8 % av dygnets polisrapporterade olyckor kan hänföras till morgontimmarna. Vid en beräkning av olyckorna per fordonskilometer visar resultaten att de flesta olyckorna inom tätbebyggt område inträffar under lunchtid kl. 12.00—14.00.

Olyckornas fördelning på veckodagar är mycket jämn med undantag för söndag, då olyckssiffran är klart lägre. Siffran för lördagar är större än under de övriga dagarna i veckan. Genom att trafikmängden minskar mer än olycksantalet blir olycksrisken per fordonskilometer större.

Undersökningar av säsongvariationer i olyckorna visar, att i förhållande till trafikintensiteten ett större antal olyckor inträffar under januari, februari och december med någon övervikt för december i förhållande till de båda övriga månaderna. Däremot kan en viss minskning av *personskadorna* som en följd av vinterolyckorna påvisas, kanske som en följd av försiktighet och allmänt lägre hastigheter. Tendensen är helt klar för tätbebyggt område.

### *Väglag och ljus*

Om de olika olyckstyperna ställs i relation till väglag och ljusförhållanden erhåller man nedanstående samband.

Mer än 50 % av alla mötesolyckor såväl inom som utom tätbebyggt område inträffar på väglag med is eller snö och i dagsljus. Singelolyckorna, alltså de olyckor då endast en bil är inblandad, inträffar i ca 50 % av fallen på torr vägbana och i mörker. De flesta omkörningsolyckorna inträffar också i dagsljus och med torr vägbana. Procenttalet för kollision mellan bil och fotgängare är speciellt högt för mörker och olyckor utanför tätbebyggt område. Ca 1/3 av alla olyckor rubriceras som mörkerolyckor.

### *Förarens ålder och trafikolyckorna*

Den mest utsatta gruppen fordonsförare är män i åldern 15—24 år.

Enligt Göteborgspolisens undersökningar fick 12,7 % av män i åldern 15—19 år uppsöka läkare på grund av trafikskador. Genomsnittssiffran för alla åldrar och båda könen är 2,8 %.

Enligt en av TRAG, statens trafiksäkerhetsråd, utförd undersökning visas, att de höga olyckssiffrorna för män i åldern 18—24 år är ett köns- och åldersfenomen och inte beroende på den tid man haft körkort. Ett antal förare som fått sitt körkort ungefär samtidigt delades in i olika körsträckeklasser och jämfördes sedan.

För körsträckeklassen 1—1 000 mil var medeltalet olyckor per förare:

För 18-åringarna 0,186. Jämförelsetalen var för 19 år 0,118; för 20—21 år 0,111; för 22—24 år 0,108; för 25—29 år 0,046; för 30—39 år 0,046; för 40—49 år 0,041. Skillnaderna var liknande i övriga körsträckeklasser.

Genom de data som hittills insamlats är det således möjligt att fastställa sambandet mellan olyckor och faktorer som ålder, väglag etc.

### *III. Trafikolyckornas kostnader*

Bengt Mattson redovisar i Trafiksäkerhet och samhällsekonomi olika beräkningsgrunder för trafikolyckornas kostnader. Vanligast sker detta genom att beräkna produktionsförluster, sjukvårdskostnader, materiella

skador och administrationskostnader. Med en sådan beräkningsgrund erhålles summan 1 337 miljoner kronor för trafikolyckorna år 1965 beräknade i 1963 års penningvärde. Uttryckt i 1970 års penningvärde blir det ca 2 miljarder. Det innebär en kostnad av 114 000 kronor per polisrapporterad olycka.

Scaftgruppen vid Chalmers beräknar samhällets kostnader på grund av trafikolyckor till *ca 2 500 miljoner kronor eller 75 öre per körd mil* i dagens penningvärde. Som jämförelse kan nämnas att det statliga bidraget till trafiksäkerhetsforskning uppgår till 0,1 öre per mil.

#### IV. Vidtagna och planerade åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Enligt det preliminära arbetsprogram för ökad trafiksäkerhet som upprättats av planeringsnämnden vid statens trafiksäkerhetsverk för tiden 1.7.1970—30.6.1972 föreslås flera åtgärder med sikte på trafikanten, fordonet, vägen och vad som hänförs till rubriken "övrigt". Programmet är en sammanställning av olika myndigheters pågående eller planerade åtgärder under en tvåårsperiod.

Under avdelningen "åtgärder med sikte på trafikanten" redovisas förslag rörande förbättring av trafikundervisningen i skolorna. De åtgärder som föreslås är av typ "meningsfull och aktuell trafikundervisning". Vad som är meningsfullt och aktuellt och hur detta metodiskt skall förmedlas till eleverna klarläggs inte. Under rubriken olika former för körkortsutbildning redogör man för verksamheten hos några kommunägda körskolor i Borlänge, Helsingborg och Laxå och en systematiserad samordning av trafikundervisningen från förskola till och med vuxenutbildning i samarbete med en kommunal trafikskola i Hallsberg. Allmänt anser trafiksäkerhetsverket att ett vidgat samhällsengagemang behövs i körkortsutbildningen. När det gäller körkortsutbildningens innehåll berörs endast allmänt vidgad träning i landsvägskörning, om det är praktiskt möjligt också halkkörning samt träning för kritiska situationer. Några bestämmelser om krav på kunnande i dessa färdigheter reses inte. Trafikskolemetodiken nämns i allmänna ordalag av typ träning i simulatorer, självinstruerande läromedel och intern television.

För trafiklärare föreslås en kortare kompletteringsutbildning. Vidareutbildning för yrkeschaufförer inom den tunga trafiken planeras i samråd med några transportföretag och bilfabrikanter. Någon obligatorisk grundutbildning för denna yrkeskategori föreslås ej.

Ett intressant avsnitt är det som rubriceras Information och där det heter: "Planering (för information) sker i samarbete med olika myndigheter, organisationer och företag. Denna planering har i stort sett visat sig ändamålsenlig. Vad som däremot saknas är den mera långsiktiga plan som aviserades i det tidigare arbetsprogrammet och som skall ligga till grund för halvårsplanerna." Vad informationsverksamheten skall in-

nehålla, vilka målgrupper den riktar sig till, efter vilka kriterier informationsområde och medier utväljs etc. saknas fullständigt i programmet.

De åtgärder, som riktar sig mot fordonet, delas upp i tre klasser. Nr 1 är sådana, som skall medföra nya bestämmelser i VTF. Nr 2 är sådana, som skall bli föremål för framtagande av underlag, som sedan kan bearbetas vidare och leda till ändrade bestämmelser. Nr 3 innebär enbart uppföljning av pågående försök eller allmänt insamlande av erfarenheter. Många av de åtgärder, som efterlysts i den allmänna trafiksäkerhetsdiskussionen som obligatoriskt stadsljus, obligatoriskt underkörningsskydd, backningsvarnare, nackskydd etc. föreslås i programmet bli föremål för översyn eller uppföljning.

Under rubriken Övrigt redovisas åtgärder, som planeras med sikte på bebyggelseplanering, vägbyggnader, trafikmärken etc.

Forskargruppen Scaft vid Chalmers har i ett yttrande över planeringsnämndens arbetsprogram anfört: "Vi ställer oss mycket kritiska till det preliminära arbetsprogrammet av följande skäl:

1. Målsättning för trafiksäkerhetsarbetet saknas
2. Resursbehovet är ej analyserat
3. Arbetshypoteser och strategier för ett målinriktat trafiksäkerhetsarbete saknas
4. Prioritering saknas
5. Tidsperioden är alltför snäv."

I statsverkspropositionen, åttonde huvudtiteln, redovisas de pågående och planerade åtgärderna inom trafiksäkerhetsarbetet. De aktiviteter, som betonas är information, skärpta fordonskrav, koloxidhalt i avgaser, bullergränser för fordon, utökad obligatorisk kontrollbesiktning, hastighetsbegränsning till generellt 90 km/tim. I propositionen för 1971/72 anslås till Trafiksäkerhetsverket ytterligare 2 milj. kronor eller totalt 26 milj. kronor. Ökningen medger anställning av ett femtontal nya befattningshavare samt ytterligare aktiviteter i fråga om materielundersökningar m. m. Till NTF föreslås oförändrat 2,2 milj. kronor.

Ingenting i trafiksäkerhetsverkets planering eller kommunikationsdepartementets skrivning i kommunikationshuvudtiteln tyder således på att några mer radikala insatser på trafiksäkerhetens område planeras. De åtgärder som aviseras innebär ingrepp i trafiksäkerhetshöjande syfte inom begränsade och ibland slumpvis valda områden.

#### V. Problem i arbetet för ökad trafiksäkerhet

Ansvaret för att någon verkligt framåtsyftande och konstruktiv planering på trafiksäkerhetsområdet inte förekommer vilar ytterst på regeringen. Orsakerna till svårigheterna kan emellertid sökas på många områden. För en stor del av landets medborgare är allvaret i trafiksituationen inte fullt klar. Trots att *var tredje person* riskerar att under sin

livstid råka ut för en trafikskada, resonerar många människor utifrån tron att olyckan alltid drabbar någon annan. De som råkar ut för olyckor är oftast en alltför heterogen grupp för att kunna gemensamt bilda opinion och driva fram beslut om och åtgärder för ökad trafiksäkerhet. I det läget måste samhället ta på sig ansvaret att radikalt gripa in för att åstadkomma en förbättring.

De olika organen, som existerar på trafiksäkerhetsområdet, arbetar ofta fritt ifrån varandra och i vissa fall till och med emot eller förbi varandra.

På rikspanet handläggs frågor rörande trafiksäkerhet av bl. a. trafiksäkerhetsverket, rikspolisstyrelsen, statens vägverk, statens planverk, statens trafiksäkerhetsråd, statens väginstitut för att endast nämna några av de officiella organen. Ett flertal organisationer och sammanslutningar arbetar också på samma nivå, t. ex. NTF, Trafikförsäkringsförbundet, Svenska vägföreningen, motororganisationerna och Cykel- och mopedfrämjandet.

På det regionala planet ansvarar länsstyrelse, länspolischef, länstrafikgrupp, länsarkitekt, vägförvaltning m. fl. för trafiksäkerhetsarbetet.

Inom kommunen ligger ansvaret på kommunstyrelsen, byggnadsnämnd, trafiknämnd, trafiksäkerhetskommitté m. fl.

Denna rikt förgrenade flora av organ och institutioner bör kunna bidra till ett konstruktivt arbete dels genom att sakkunskap från olika samhällsområden finns väl representerade, dels genom att kontaktnätet till de enskilda medborgarna genom organens mångfald och speciella uppgifter är välutvecklat.

För att några resultat skall nås, måste dock en samordning ske, där en huvudman har det översiktliga ansvaret för planering och genomförande. Sett från den synpunkten innebär transportforskningsgruppens betänkande om Samordnad transportforskning en organisatorisk förbättring. Genom den föreslagna organisationen inrättas ett vägtrafikinstitut med ansvar för trafiksäkerhetsforskningen i landet. Dess uppgifter blir att bedriva uppdragsforskning inom områdena trafikant och fordon, trafikmedicin, trafik och vägar.

Transportforskningsgruppen föreslår också att en särskild delegation för utveckling och forskning på transportområdet inrättas inom kommunikationsdepartementet. Dess uppgifter blir att samordna forsknings- och utvecklingsarbetet inom transportområdet genom att göra en ändamålsenlig fördelning av ansvaret mellan de berörda förvaltningsmyndigheterna och det centrala samordningsorganet.

Man är på trafiksäkerhetsverket medveten om den bristande samordningen av trafiksäkerhetsarbetet och påpekar bl. a.: "Vissa frågor rörande ansvarsfördelning, kontakter, information etc. mellan myndigheterna centralt och regionalt kommer att tas upp till behandling i plane-

ringsnämnden." Några revolutionerande samordningsförslag är det dock svårt att läsa ut ur den försiktiga formuleringen.

Mellan Svenska kommunförbundet, TSV, rikspolisstyrelsen, vägverket och NTF pågår f. n. också förhandlingar för att utreda frågan om inrättande av ett särskilt kommunalt förvaltningsorgan för trafiksäkerhet, trafikreglering m. m.

Av det ovanstående framgår således, att kunskap om vad trafiksäkerhetsarbetet bör innehålla finns till stor del, men genom bristen på klara målformuleringar och dålig samordning mellan de verkställande organen blir effekten dålig.

#### VI. *Åtgärder för att minska trafikolyckorna*

Vid fördelningen av samhällets resurser måste således en väsentligt större del än hittills anslås till trafiksäkerhetsändamål. Genom att samordna insatser och ansträngningar bör man kunna uppnå som ett första mål att minska antalet döda i trafiken med 50 %. Motsvarande minskning bör eftersträvas i fråga om antalet svårt skadade.

Nedan ges en kort redogörelse för de områden, där enligt vår mening åtgärder behöver vidtagas.

#### *Trafikpolitiken*

Trafikpolitiken bör utformas så, att de transportmedel som är säkrast utvecklade kvantitativt på bekostnad av dem som innebär större risker. Statistiken visar, att olycksrisken för kollektiva trafikmedel är ca 1/10 av den för enskilda. I de företagsekonomiska kalkyler, som upprättas för de olika trafikslagen, inräknas emellertid inte kostnaderna för olycksfallsrisken. Målsättningen måste här vara att få en ökad andel av trafikvolymen för de kollektiva transportmedlen.

En förutsättning för detta är att nya idéer vid utformning och konstruktion av kollektiva transportmedel prövas. I den konkurrenssituation, som föreligger mellan privata och kollektiva transportmedel, måste de möjligheter som tekniken i dag erbjuder användas. Minitåg som förortsbanor, spårtaxi, rullande trottoarer etc. kan medföra att biltrafiken i städernas centrumdelar minskas. Genom att utveckla konstruktionerna av tåg, rälsbussar, landsvägsbussar etc. så att de svarar mot dagens bekvämlighetskrav ökar möjligheterna att konkurrera med de privata samskjedsmedlen.

De risker, som uppstår genom att olika fordonskategorier blandas på samma väg, måste analyseras närmare. Bengt Mattson nämner i Trafiksäkerhet och samhällsekonomi en tysk undersökning från 1950-talet gällande sydtyska motorvägar enligt vilken det finns ett samband mellan

olycksrisk och andel lastbilar av det totala motorfordonsbeståndet. Riskkurvan pekar mycket brant uppåt. Vid en andel av 13 % lastbilar beräknas 43 olyckor/100 miljoner fordonskilometer. För 20,5 % — 72 o/fk, 22,6 % — 142 o/fk. . . . 44,5 % — 260 o/fk.

Denna undersökning nämnes här endast som ett exempel. Det finns uppskattningar om olycksriskerna i samband med lastbilstrafik, som pekar i annan riktning. Alla torde emellertid vara överens om att det finns anledning att ägna frågan om att nedbringa olycksfallsriskerna för den tunga vägtrafiken ökad uppmärksamhet. I detta sammanhang bör fordonens maximilängder, tillåtna körtider och andra säkerhetskrav överses.

### *Lönesystem*

En bidragande orsak till trafikolyckor kan vara utformningen av lönesystemet för förare och fordon. Om lönen beräknas efter hur mycket föraren hinner köra, är det naturligt att det kan leda till alltför hård körning, onödigt risktagande och stress som medför försämrade reaktioner och därmed försämrad säkerhet. I debatten om ackords- contra månadslön från andra samhällsområden har argumentet mot ackorden till största delen varit att det är stressframkallande. Det gäller lika väl för trafiken.

Lastning och risktagande med fordon kan också påverkas av lönesystemets utformning. Överlast, för hög hastighet, dåligt surrad last, för långa förarpass är alltså symptom på att något är i olag. Orsakerna bör klarläggas och undanröjas.

### *Trafikutbildningen*

Genom att trafikundervisningen i skolan är ett s. k. cirkulärämne finns ingen klar mål- och metodutformning eller precisa timanvisningar för ämnet. Olika lärare undervisar utifrån sina egna ämnens utgångspunkter. Anvisningarna är allmänt utformade och inte bindande. Några forskningsdata om trafikundervisningen och dess anpassning till olika åldrar och gång, cykel, moped och bilbeteende finns inte att falla tillbaka på.

Utbildningen måste ses som ett av de viktigaste instrumenten då det gäller att skapa ett samhälle med färre trafikolyckor. En förutsättning för en effektiv utbildning är dock att målen preciseras, metoder och timtal bestäms, materiel konstrueras och lärare utbildas. Om en pedagogiskt riktig studiegång utformas från förskola via låg- och mellanstadium, högstadium, gymnasieskola och till vuxenutbildning finns förutsättningar att uppnå en god utbildningseffekt, där de olika stadierna bygger på varandra.

På samtliga nivåer bör TV:s möjligheter i utbildnings- och informa-

tionssyfte väl tillvaratagas. Sveriges Radio måste här göra en väsentlig satsning.

Planeringen av trafikantutbildningen måste börja med en analys av vad som skall läras ut och vilka mål som skall uppnås. För varje stadium fastställs sedan delmål. För förskolan t. ex. förmågan att gå i trafiken, känna igen viktiga trafikmärken etc. För lågstadiet utvecklas undervisningen till att avslutas med cykeln i trafiken. På liknande sätt kan etapper byggas upp kring mopeden, bilen etc. För undervisningen måste ett bestämt schemabundet timtal anvisas.

Utbildningens mål får emellertid inte enbart bli att utbilda individen till ett gott trafikantbeteende utan den måste också innefatta förståelse för samhällsproblemen och trafiken och skapa en psykologisk beredskap för ett trafikbeteende som gagnar såväl individen som kollektivet.

I det sammanhanget måste de nuvarande formerna för körkortsutbildningen ses över. För närvarande sker denna nästan uteslutande i privata trafikskolor. I några kommuner har dock försök med kommunala trafikskolor startats. Ägandeförhållandena i sig löser dock icke dessa problem. För att få ut en helhetseffekt av trafikantutbildningen bör en samordning ske av hela trafikundervisningen, som innebär att körkortsutbildningen blir en del av utbildning till gott trafikantbeteende.

Den praktiska körkortsutbildningen bör metodiskt och praktiskt samordnas med den vanliga trafikantutbildningen i skolan. Från Sveriges trafikskolors riksförbund har man också framhållit det angelägna i en samverkan mellan kommuner och trafikskolor.

En systematisk trafikantutbildning från förskola över grundskola och gymnasieskola leder naturligt nog till fortsatta utbildningsmöjligheter i vuxenundervisningen.

Utbildningsmöjligheterna för vuxna har genom kommunal- och studieförbundsarrangerad vuxenutbildning växt mycket starkt de senaste åren. Det innebär att det finns en organisation med administrativa rutiner, lokaler och breda kontaktytor till allmänheten som kan användas för fortsättningskurser i trafikantutbildningen. Träning av speciella färdigheter som halkkörning, mörkerkörning, backning etc. kan anordnas inom vuxenutbildningens ram. Då nya bestämmelser träder i kraft kan information och utbildning om dessa förmedlas via vuxenutbildningsorganisationerna. För förare som känner sig osäkra eller upplever sig ha gamla kunskaper kan speciella "uppfräschningskurser" anordnas.

Genom en systematik i utbildningen av ovan angivet slag når man en hög utbildningseffekt samtidigt som man utnyttjar den samlade resurs som finns i materiel och personal i trafikskolor och vuxenutbildningsorganisationer.

På samtliga nivåer bör TV:s möjligheter i utbildning och för information väl tillvaratagas.

*Trafiklärarna*

Skolöverstyrelsen i samråd med TSV är huvudman för utbildningen av trafiklärare och utbildningsledare vid trafikskolorna. I februari 1969 startade en försökskurs vid landstingets yrkesskola i Örebro för trafiklärare. Enligt den av SÖ upprättade läroplanen består utbildningen av tre skeden. Första skedet är en grundutbildning förlagd till yrkesskolan. Andra skedet är fri tjänstgöring vid trafikskola.

Tredje skedet är en fem veckors lång trafikpedagogisk utbildning. De enda fordringar, som uppställs för inträde till utbildningen, är att äga kännedom om trafikföreskrifter och ha ägt körkort minst tre år. Utbildningen består totalt av 555 lektioner, varav ca 1/5 rubriceras psykologi och undervisningsmetodik och ca 1/2 yrkesarbete.

I ett yttrande till riksdagens allmänna beredningsutskott den 1 mars 1970 anför Sveriges trafikolors riksförbund att såväl "målsättning som omfattning" av försöksutbildningen för trafiklärare är otillräcklig. Man skriver vidare att "det är ägnat att förvåna att trafikläraryrket icke jämställas med annan lärarverksamhet utan har placerats under yrkesutbildningen".

I en undersökning om attityder till utbildningen i trafikskola, som utförts av institutionen för pedagogik vid Uppsala universitet visas att de elever, som hade gymnasial och högre utbildning, i genomsnitt var mera kritiska till utbildningens innehåll och utförande än de med enbart folkskola. Det innebär att när trafikvolymen och trafikintensiteten ökar och den allmänna utbildningsstandarden höjs, så måste kraven på dem som skall undervisa i ämnet trafik skärpas avsevärt.

Lärarna i trafik- och trafikantutbildning bör utbildas som och jämställas med övriga lärare i gymnasieskolan.

I framtiden måste man också räkna med att lärare med en kvalificerad utbildning i trafikpedagogik får tjänstgöra som konsulenter i ämnet inom varje rektorsområde med tjänstgöring också på grundskolan.

*Övrig yrkesutbildning inom trafikområdet*

Enligt körkortsutredningens förslag skall ett system med differentierade körkort införas. Det innebär att det fordras ett mera kvalificerat körkort för att få köra lastbil i yrkesmässig trafik än t. ex. personbil.

Med hänsyn till de risker, som klart har belagts i samband med lastbilarna i trafiken, måste det anses vara klart otillräckligt att enbart kräva en annan typ av körkort för denna yrkeskategori. I likhet med vad som förekommer i andra länder bör yrkesutbildning inrättas för lastbilsförare. Eftersom framförandet av tunga lastbilar innebär, att föraren handskas med ett dyrbart fordon och dyr last i en intensiv trafik, där han utan ordentliga kunskaper kan riskera både kapital och liv, så måste en utbildning även ur ekonomisk synpunkt betraktas som en god investering.

Den försökskurs för utbildning av lastbilsförare (GI-lastbil), som skolöverstyrelsen utfärdat läroplan till, bör kunna utprövas och utvecklas för att sedan fastställas som obligatoriskt behörighetskrav för förare i yrkesmässig lastbilskörning.

På liknande sätt bör utbildningsgångar kunna skapas inom gymnasieskolans ram för förare av utryckningsfordon, vägmaskiner etc.

### *Trafikövervakning*

De erfarenheter som föreligger från försök med utökad trafikövervakning är mycket positiva. Under de perioder, då rikspolisstyrelsen under senare delen av 1960-talet fyrdubblade sina övervakningsinsatser, gick olycksfallsfrekvensen ner med 30 %. I samband med övergången till högertrafik och den intensiva trafikkontroll, som då ägde rum, sjönk också olyckstalen drastiskt.

Målet för övervakningen måste vara att fortsätta trafikantutbildningen genom att nöta in riktiga körsätt. Dessutom skall den identifiera och registrera olämpliga förare.

För närvarande har vi en allmän hastighetsbegränsning på 90 km/tim på landsväg och 50 km/tim i tätort. På grund av den bristfälliga övervakningen har respekten för dessa bestämmelser avtrubbats och hastigheten är i de flesta fall avsevärt högre än vad som medges.

Enligt vägtrafikförordningen skall bilisterna stanna vid övergångsställe för att låta gående passera. Ändå visar statistiken att hälften av de fotgängare, som skadas i trafiken i Stockholm och Göteborg, blir påkörda inom övergångsställena. Det är naturligtvis omöjligt att få en övervakning som är heltäckande. Men den får heller inte vara så sällsynt, att de flesta trafikanter aldrig någonsin blir medvetna om att den existerar.

En ökad kostnad för effektivare övervakning kommer dock med säkerhet att betala sig i form av mindre samhällskostnader för trafikolyckor.

### *Bilarna*

Bilarna är ständigt föremål för förbättringar. Under de senaste åren har glädjande nog också säkerhetsdetaljer använts som försäljningsargument, när nya modeller presenterats. Fortfarande är dock högre hästkraftantal, nya former, större bagageutrymme etc. de dominerande inslagen i bilreklamen. I valet mellan en bilradio eller en strålkastarspolning till samma pris väljer också de flesta bilköpare bilradion.

Eftersom bilköparna i regel inte är villiga att betala för säkerhetsdetaljer på bilarna, och bilfabrikanterna producerar efter köparens önskemål, blir takten i bilarnas säkerhetsutveckling alltför långsam. Här måste samhället gripa in och föreskriva införandet av de detaljer och säkerhetskonstruktioner, som bevisligen kan minska trafikolyckorna.

Ett exempel på detta är de undersökningar, som gjorts av Sveriges trafiksäkerhetsråd och som visar, att säkerhetsbältet används av endast var tredje bilförare. Oviljan att använda säkerhetsbältet bottnar ofta i bekvämlighet, men också i att dess konstruktion är otillfredsställande.

Eftersom man vet att säkerhetsbältet räddar liv men ändå används högst sporadiskt, måste olika vägar prövas. Tänkbara metoder kan vara att utveckla konstruktionen, intensifiera informationen eller göra en teknisk lösning som gör det omöjligt att köra bilen fortare än 20 km/tim, om bältet inte är påsatt.

På liknande sätt måste frågan om halvljus eller stadsljus prövas. Bör halvljuset slås på omedelbart, när bilen startas automatiskt, eller skall en konstruktion av bilarna krävas, som gör att halvljuset omedelbart slocknar, när motorn stängs av så att risken för urladdning av batterierna elimineras.

Det forsknings- och konstruktionsarbete, som f. n. pågår för låsningsfria bromsar, skydd mot hjulspinn och s. k. vätskestötfångare måste också så snart konstruktionerna är tillräckligt utprovade slå igenom i skärpta krav på bilarnas utformning.

Ett intressant forsknings- och utvecklingsarbete förekommer f. n. i fråga om bilarnas stötfångare, som i stor utsträckning hittills närmast varit prydnadsföremål. I USA har man t. ex. konstruerat s. k. vätskestötfångare (Menasco-systemet) som enligt uppgift skulle kunna reducera skadeeffekten med upptill 80 % vid kollisionshastighet av 50 km/tim. Fortsatt utvecklingsarbete på detta område bör ges prioritet.

De största trafikriskerna förekommer dock på lastbils- och vägmaskinssidan. Långträdare som viker sig över vägen, kopplingsanordningar som brister, släpvagnar som skär över halva trottoarer, när dragbilen svänger, svajande och svängande släp etc. innebär enorma risker och ett spel med döden. Många olyckor skulle också kunnat undvikas om alla lastbilar och vägmaskiner varit utrustade med underkörningsskydd och backningsvarnare.

För att lösa dessa problem fordras således insatser både på fordons- och trafikpolitikens områden. Bestämmelser om backningsvarnare, underkörningsskydd, styranordningar på släpvagnar, koordination av bromsarna mellan dragbil och släp bör utfärdas.

### *Trafikmiljön*

Inom trafikmiljön kan många åtgärder vidtagas för att man skall erhålla en trafiksäkerhetskänslig effekt. Vägens bredd, beläggning, vägens omgivning, belysning, anslutningar, skyltning etc. är faktorer, där forskningen kan peka på insatser, som innebär en trafiksäkrare miljö.

När det gäller vägbredden vet man, att olycksfallsfrekvensen, mätt i antal olyckor per miljon fordonskilometer, sjunker med ökad körbane-

bredd. I en svensk undersökning har den största skillnaden uppmätts beträffande vägar med mellan 6 och 7 meters bredd. Motorvägar har i regel 50—70 % lägre olycksfallsfrekvens än fyrfiliga vägar utan delade körbanor och korsningar i skilda plan. Den största delen av de svenska vägarna är vanliga s. k. tvåfältsvägar. Undersökningar från dessa visar, att olycksrisken minskar med ökad körbanebredd. Vägar med vägren visar också klart mindre olyckor än vägar utan vägren, även om den är smal.

Mötesolyckor på motorvägar kan enligt amerikanska undersökningar elimineras så gott som helt, om mittremsan är 30 m bred, men redan vid 12 m bredd är risken mycket liten. Om mittremsan är smalare än 12 m bör ett mitträcke sättas upp för att förhindra mötesolyckor.

Amerikanska undersökningar visar också, att området vid sidan av vägen bör vara fritt från fasta föremål upp till 15 m för att minska riskerna vid avkörning av typ singelolyckor. Den tanken har också varit vägledande, när alléer runt vägarna huggits ned. Genom ökat krav på vägbelysning har dock nya alléer skapats av belysningsstolpar.

Resultaten från forskning i såväl Sverige som utomlands visar också klart, att trevägskorsningar är säkrare än fyrvägskorsningar. Fyrvägskorsningarna har som genomsnitt 4 gånger högre olycksfallsfrekvens.

En engelsk undersökning redovisad av Scaftgruppen visar på nedanstående åtgärder och de förbättringar de lett till i trafikmiljöns utformning.

Åtgärd	% minskning i personskadeolyckor
Förbättrad linjeföring i kurvor	70
Byggande av cirkelplatser	60
Avstängning av tvärgator	85
Ordnanande av dubbla körbanor	30
Förbättrad sikt i korsningar	30
Förbättring av smala bropassager	70
Installation av trafiksignaler	40
Uppsättning av trafikmärket sakta och stopp	7
Sebramärkning vid övergångsställen	7

Stationär vägbelysning reducerar antalet mörkerolyckor med omkring 30 % och totalantalet med 10 % enligt en undersökning redovisad i Vägplan 70. Reduktionen var störst för de svåraste olyckorna.

I de vägbyggen, som f. n. pågår eller planeras, bör erfarenheterna om vägbredd, mittremsa, vägren, korsningar och vägbelysning tillvaratagas. För äldre vägar måste en planering upprättas, som leder till att trafik-säkerhetsriskerna inom trafikmiljön elimineras.

Vid planerandet av nya tätortsområden måste de resultat, som föreligger från försök med separering och differentiering av trafiken slå

igenom. Gångtrafikanter separeras från biltrafikanter och speciella cykeltrafikbanor anläggs. Olika trafikslag med olika mål och hastighet bör differentieras från varandra genom att fjärrleder skiljs från närleder.

### *Hastighetsreglering*

Trafikreglering med differentierade hastigheter bör utformas så att efterlevnadsgraden blir hög. Vägplan 70: "God efterlevnad är beroende dels av att hastighetsgränserna är väl anpassade till väg- och trafikmiljön, dels av graden av övervakning." De nuvarande fartgränserna överträds i hög grad, beroende på att de varken svarar mot väg- och trafikmiljön eller blir föremål för övervakning i större grad. Ur såväl trafikmoralisk som effektivitetssynpunkt måste det vara olämpligt med en generell hastighetsbegränsning, som inte står i relation till riskerna.

En högsta hastighet på 90 km/tim såväl sommar som vinter och vid hög- som lågtrafik och oberoende av om vägen går i Norrlands inland eller mellan två närbelägna tätorter är inte motiverad ur trafiksäkerhetssynpunkt. Fartgränssystemet bygger alltså dels på att föraren skall anpassa sin hastighet efter vägens och trafikens beskaffenhet, dels på att han skall hålla en högsta hastighet på 90 km/tim.

Det måste vara effektivare att klassificera hela väg- och gatunätet efter kvalitet, trafikmängd och trafiksammansättning och på basis av dessa data räkna fram olika hastigheter för olika vägar. På så vis kan en rekommenderad bashastighet bestämmas, som förankras hos bilföraren genom att den är realistisk i relation till de risker han tar om han bryter mot den. Minimihastighet kan också prövas för att erhålla en jämnare trafikrytm.

Chockbegränsningar vid trafiktoppar kan också med ett sådant system få en olyckssänkande effekt. Det blir då också möjligt att inrikta trafikövervakningen på speciellt farliga sträckor, där en hastighetsanpassning är nödvändig.

### *Samordning av ansvar och huvudmannaskap för trafiksäkerhetsarbetet*

I ett tidigare avsnitt redovisades några synpunkter på trafiksäkerhetsarbetets splittring. Om som ett första mål en minskning av trafikolyckorna med 50 % skall nås, måste aktiviteterna samordnas. Det gäller på såväl riks-, regional- som kommunplanet. Genom förslag om samordnad transportforskning har första steget till en rikssamordning tagits, men den måste fullföljas och leda till att målen för de olika aktiviteterna preciseras och ansvarsområdena klarläggs och definieras för de olika trafiksäkerhetsorganen.

Genom att en stor del av trafiksäkerhetsarbetet består i att redan i planeringsskedet vid bostadsbyggande presentera trafiksäkra modeller, måste ansvaret för det kommunala trafiksäkerhetsarbetet läggas på ett

speciellt organ. Det bör ersätta den nuvarande trafiksäkerhetskommittén och trafiknämnden och få personella och ekonomiska resurser, som gör det jämbördigt med övriga kommunala organ. Uppgifterna kan bl. a. bestå i att deltaga i stadsplanering, som innebär lokalisering av skolor, daghem etc. och där speciella trafikproblem kan uppstå, medverka till att trafiksäkerhetsåtgärder av typ separering och differentiering slår igenom redan på planernas skisskede. Andra uppgifter blir att analysera effekten av olika åtgärder, bevaka och eliminera trafikrisker, medverka vid sanering av trafikmiljön i äldre bostads- och bebyggelseområden, föreslå trafikregleringar, bevaka skolskjutssäkerhet etc.

Kostnaderna för en intensifiering av trafiksäkerhetsarbetet är utan tvivel höga, men de måste ständigt ställas i relation till de kostnadsminskningar samhället får vid en minskning av trafikolyckorna.

Olika beräkningsgrunder för olika transporter och deras risker förekommer. Vid en totalsatsning i syfte att åstadkomma en minskning av trafikolyckorna med 50 % som ett första mål, måste prioriteringar göras mellan olika objekt inom de ramar, som resurserna medger. Avvägningar kan bli nödvändiga mellan åtgärder, som berör nybyggnad av vägar eller ombyggnad av gamla vägar, satsningar på säkrare fordon eller bättre utbildning, ökad övervakning eller förändrad trafikmiljö.

Stoppandet av trafikdöden är en av samhällets viktigaste frågor. Alla ansvariga myndigheter måste vara medvetna om detta, men enligt vår uppfattning saknas klara mål för trafiksäkerhetsarbetet och en organiserad effektiv samverkan mellan de myndigheter, som ansvarar för de olika åtgärderna. Vi vill därför föreslå, att en parlamentarisk utredning tillsättes som får till uppgift att föreslå åtgärder i avsikt att som ett första mål nedbringa antalet trafikolyckor med minst 50 % under de närmaste åren och att föreslå den finansiering som blir nödvändig för att nå detta första etappmål.

Med hänvisning till ovanstående hemställas

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om en parlamentarisk utredning som får till uppgift att utarbeta ett program innehållande mål, resurser, metoder och tidsplan för en samordnad satsning i syfte att som ett första mål åstadkomma en minskning av trafikolyckorna med minst 50 %.

Stockholm den 26 januari 1971

GUNNAR HELEN (fp)

SVEN GUSTAFSON (fp)

i Göteborg

SVEN ANTBY (fp)

MAC P. HAMRIN (fp)

SIGVARD LARSSON (fp)

i Umeå

CECILIA NETTELBRANDT (fp)

BERT STALHAMMAR (fp)

OLLE DAHLÉN (fp)

PER AHLMARK (fp)

KARL ERIK ERIKSSON (fp)

i Arvika

THORVALD KÄLLSTAD (fp)

INGEMAR MUNDEBO (fp)

SVEN WEDÉN (fp)