

Motion till riksdagen

1988/89:Fö437

av Sven-Olof Petersson och Gunilla André (båda c)
Värnpliktigas trafikskador

Det har gjorts en studie över hur många värnpliktiga som omkommit mellan år 1979 och 1985. Studien som behandlar arbetsskadeanmälningar, rapporter över polisutredningar och rättsmedicinska obduktioner visar att 72 värnpliktiga omkommit under denna period. Studien visar vidare att 55 % av de förolyckade omkom under fritidsaktiviteter. Under resor till och från de militära förbanden omkom 29 %, och 13 % dödades genom skador under militär tjänstgöring.

40 % omkom genom kollision mellan personbil och annat fordon, i hälften av fallen av lastbilar. I singelolyckor omkom 29 %, nära två tredjedelar av dessa efter kollisioner med träd. De flesta skadehändelserna inträffade under mörker och på sträckor med hastigheten begränsad till 70 eller 90 km/tim; tre fjärdedelar omkom då vägbanan var våt eller snöbelagd.

Den dödande skadan fanns i huvudregionen hos 57 % av de omkomna, och knappt tre fjärdedelar av dem som dog avled på olycksplatsen eller på väg till sjukhuset.

Av de 40 som dog under fritiden har 18, 40 %, färdats i fordon med berusad förare. Alkoholhalten i blodet hos dessa var 1,5 ‰ (medianvärde); högsta värdet var 2,8 ‰. Hastigheterna var höga.

Dödsfall under trafik i tjänsten inträffade i de flesta fallen utan inblandning av mer än ett fordon: Passagerare på traktorsläp respektive åkande i bandvagn och lastbil, som omkom i samband med vältingar, är exempel. En motorcyklist blev dödligt skadad i tjänsten då han åkte av vägen, och en värnpliktig omkom då han, sysselsatt med service av en lastbil, blev påbackad.

De händelser som utretts ledde till allvariga skador, dödsfall. Det vore av stort intresse att också beskriva omständigheter vid allvariga men icke dödande skadehändelser. Arbetet borde alltså utvidgas till att omfatta ett sådant större material.

Kollektiva transporter

Under många år har de värnpliktiga erhållit billiga biljetter för resor mellan hemort och förband. Detta bidrag uppgår till mycket stora belopp årligen och ifrågasätts ofta. Man har därför anledning att noggrant utreda variationen mellan skadehändelser i trafiken bland värnpliktiga under resa till eller ifrån förbanden och omfattningen och inriktningen av bidragen. Detta utredningsarbete bör omfatta en lång period med beaktande av de skiljaktigheter som finns från tid till annan avseende antalet värnpliktiga, avståndens längd för de inkallade m. m. Det kan på goda grunder antagas att

exponeringen som motorcyklist och bilist har reducerats kraftigt tack vare de rabatterade biljetterna. Det är emellertid synnerligen angeläget att visa den verkan som åtgärden haft med avseende på skadornas antal och svårighetsgrad för att vidmakthålla eller öka detta bidrag.

Fordon

Hälften av de 29 som dog genom kollision hade stött samman med lastbilar. Dessa skador kan i första hand minskas genom åtgärder på de tyngre fordonen. Frontala underkörningsskydd och energiupptagande frontdesign på lastbilar är det viktigaste förslaget.

Vägmiljö

Sammanstötningar mellan personbilar och träd förekom i 13 av 21 singelkollisioner. I några fall skedde kollisionen med lyktstolpe, betongpelare, bergvägg. Dessa strukturer kan alla åtgärdas: Bredare vägrenar genom utrensning av motståndskraftig växtlighet – framför allt i centrifugalkraftens riktning i kurvor, bättre dosering och deformationsmaterial på betongpelare, bergväggar och annat som ej kan elimineras är några förslag.

Alkohol

Den företagna studien av dödsfall bland värnpliktiga bekräftar vikten av alkoholpåverkan hos motorfordonsförare i fråga om svåra trafikskador: Mer än en tredjedel av dem som dog i trafikskador under fritiden hade färdats i fordon med berusade förare, och blodalkoholhalterna var höga. Det är inte säkert att bara ytterligare upplysning om alkoholens skadliga inverkan har en förebyggande effekt på dem som flagrant överträder regeln att inte köra motorfordon under inverkan av alkohol.

I ett fortsatt utredningsarbete bör man vinnlägga sig om att noga men ändå skyndsamt undersöka möjligheten att förändra bilars instrumentering så att alkoholpåverkade personer förhindras från att starta dem. Erfarenheter från USA med aktivering av tändningsnyckeln genom utandningsluften är ett intressant förslag. Är utandningsluften alkoholhaltig kan tändningsnyckeln inte aktiveras och duger inte till att starta fordonet. En kompletterande knappsats för intryckning av sifferserier är en utrustningsdetalj varigenom det reses krav på nerv-muskel-samspel som kan bli satt ur funktion genom alkoholpåverkan av viss omfattning. Dessa tekniska kompletteringar av bilars utrustning bör inledningsvis nyttjas som hjälp för unga bilförare med problemdrickarmönster som initial grupp.

Inhämtade uppgifter ger vid handen att en särskild arbetsgrupp inom arméstaben har tillsatts med uppgift att främja personalens och de värnpliktigas säkerhet i trafiken, i syfte att lägga fram förslag för att minska antalet trafikolyckor. Vi anser att denna arbetsgrupp bör få i uppgift att även beakta de synpunkter som framförts ovan.

Hemställan

Mot. 1988/89
Fö437

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att den arbetsgrupp som inom arméstaben handhar trafiksäkerhetsfrågor skall beakta vad i motionen anförts om värnpliktigas trafikskador m. m.

Stockholm den 19 januari 1989

Sven-Olof Petersson (c)

Gunilla André (c)

