

Motion till riksdagen

1988/89:T433

av Karin Israelsson m.fl. (c,m,fp)

Obligatorisk luftkudde i personbil

Personbilens inre och yttre säkerhet har genomgått en betydelsefull utveckling under det senaste årtiondet. Exempel på vidtagna åtgärder är viss deformationskapacitet hos bilars kofångare och hela frontpartier, eftergivlig rattstång, laminerad vindruta, mjukbehandling av instrumentbrädor i de delar förarens huvud kan slå emot, bestämd eftergivlighet hos fastsättningdelen till den inre backspegeln och hållfasthet hos taket på bilar och traktorer. Bilbältesanvändningen som lagreglerats har också bidragit till att lindra de skadeverkningar som uppstår när fordonet är inbegripen i en bilolycka.

Allt detta har bidragit till en säkrare miljö för bilföraren. Detta är naturligtvis av största vikt för den som använder bilen som arbetsplats och vistas där stora delar under arbetets gång.

Kollisionsskador enligt arbetsskadestatistiken

Risken för skada på grund av kollisioner – mellan fordon och mellan fordon och fasta föremål – under arbetstid är uppenbart större för vissa arbetstagar.

635 skadefall redovisades åren 1981–84 för motorfordonsförare, följda av lokförare och postiljoner med drygt 80 fall vardera. De relativa riskerna visar att i jämförelse med genomsnittet för alla yrkesgrupper har postiljoner, telereparatörer och poliser påtagligt förhöjda kollisionsrisker förutom motorfordonsförare och lokförare vars skadeproblem är stort och speciellt av andra skäl än vad som aktualiseras i denna motion.

Postanställdas kollisionsskador

Närmare undersökning av våldsverkningar, som orsakat arbetsskador genom kollision, utfördes genom att analysera postverkets trafikskadefall för 1983 och 1984. Under dessa två år registrerades 273 motorfordonsrelaterade arbetsskador bland anställda i postverket. I 186 fall uppstod skadorna vid bil- och lastbilskörning; det resterande materialet var hänförligt till lastning och lossning.

Nära en tredjedel av de 186 kollisionerna berörde mötande trafik. Singelolyckorna var något färre. Åtminstone 56 procent av skadorna var resultat av frontala kollisioner.

Någon radikal förbättring av skadesituationen för yrkesförare i personbilar torde knappast uppnås genom försök till beteendeförändringar. Riskerna är för små. Hitillsvarande insatser har emellertid icke varit utan verkan speciellt bland dem som ansvarat för kraven på fordons- och vägmiljö.

Tyvärr bidrar det dåliga underhållet av våra vägar och de ökade belastningarna som tillåts att trafikmiljön snabbt försämrats. Detta är ytterligare ett riskmoment för yrkesföraren, men även för den vanliga bilföraren.

Air Bags

Luftkuddar, "Air Bags", för bilförare är en synnerligen lovande modifiering av personbilen i skadelindrande riktning. En luftkudde utgörs av en vävd säck som ihopvikt finns i rattnavet där också en gaspatron förvaras. Genom sensorer i bilens främre delar kan systemet aktiveras under frontala och snett frontala kollisioner med den effekten att förare slår emot en eftergivlig, luftfylld kudde, som med god marginal täcker ratten. Den utvecklas alltså under själva sammanstötningen, märks aldrig före och sjunker snabbt ihop efter krocken. Framför allt blir islaget av förarens huvud emot rattkrans eller andra delar av ratten samt vindrutan kraftigt reducerat.

Med experimentella kollisioner har visats att en obältad förare (en docka) som slår i bilens inre efter barriärkollisionen i hastigheten 55 km/tim, drabbas av våldsverkan mot huvudet vars värde (det sk HIC-värdet) är 2,5 gånger högre än det som definierar gränsen för allvarlig skullskada.

När experimentet upprepades med en luftkudde-utrustad kaross blev skullskaderisken betydligt lägre. I samma försöksserie undersöktes också belastningen på dockor, fastspända med olika slags bilbälten under kollisionerna. I dessa senare fall visades också den goda effekten av luftkudden som skydd mot skullskador även på bältade bilister. Huvudet slungades emot ratten med risk för frakturer av ansiktsben och inre skador trots säkerhetsbälte av skuldertyp i barriärkollisioner, om hastigheten överstiger 45–50 km/tim.

Till fjolårets riksdag inlämnade vi en motion rörande användning av luftkudde i personbilar. Vi krävde då att de bilar som statliga företag inköpte skulle utrustas med luftkudde. Det gällde bilar som kördes av postens och telegrafverkets personal och andra. I trafikutskottets yttrande i betänkandet TU 1987/88:430 betonas i stället automatbältets förtjänster. Det framställs som lämpligare att använda än luftkuddar, och man anser att man bör avvakta automatbälten hellre än att nu starta fältexperiment med luftkudde. Riksdagen beslöt enligt utskottets förslag.

Automatbälten av såväl två- som trepunktstyp har övervägts som alternativ till luftkudde i den pågående automatiseringen av skyddet i amerikanska personbilar. De bilbolag som tidigare föredragit automatiska bilbälten har numera gått ifrån dem. Automatiska trepunktsbälten är komplicerade, erbjuder snubbelrisker och inbjuder till fränkoppling.

Den bästa säkerheten för en obältad bilförare erbjuds med en luftkudde.

I USA har automatiskt skydd införts i stigande antal. 1987 var tio procent

av nyproducerade bilar försedda med automatiskt skydd. 1988 utgjorde antalet 25 procent. Målet är att 1990 skall samtliga nytillverkade bilar förses med automatisk säkerhet. Det innebär också att det är luftkudden som man valt.

Mot. 1988/89
T433

I Sverige tillverkas bilar för export som är försedda med luftkudde. Denna säkerhet kan även äldre bilar förses med genom en eftermontering.

För handikappade som inte kan använda bilbälte är luftkudde det enda alternativ som kan erbjudas som skydd. Det finns därför starka skäl som talar för att de som erhåller bilstöd till handikappbil också informeras om möjligheten till ett automatiskt säkerhetsskydd i form av luftkudde.

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställer vi

1. att riksdagen beslutar att luftkuddar skall införas stegvis genom att de personbilar som inköps av staten utrustas med luftkudde,
2. att riksdagen beslutar att automatiskt skydd i form av luftkudde på sikt skall införas på alla personbilar i Sverige,
3. att riksdagen beslutar att särskild information rörande luftkuddar skall införas när bilstöd utges.

Stockholm den 25 januari 1989

Karin Israelsson (c)

Martin Olsson (c)

Hans Dau (m)

Ulla Orring (fp)