

# Motion till riksdagen

1989/90:T424

av Rolf Clarkson m.fl. (m)

## Trafiksäkerheten

---

Över 800 människoliv gick till spillo i trafiken 1989. Många fler skadades och fick men för livet. Under 1989 var skadekvoten, dvs. förhållandet mellan antalet skadade och trafikmängden på samma nivå som i början av 1980-talet. Antalet skadade i trafiken har således ökat i takt med trafikökningen. Olyckorna medför oändligt lidande för enskilda och stora ekonomiska förluster för samhället. Inte i någon annan arbetsverksamhet – och vägar är i stor utsträckning en arbetsplats – är man beredd att acceptera en skaderisk i den storleksordning som trafiken medför.

Antalet dödade och skadade har under åren varit relativt konstant. Målet måste vara en fortlöpande minskning i absoluta tal. Trots tillskapandet av Statens trafiksäkerhetsverk och höjda anslag till NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) har inte siffrorna påverkats nämnvärt.

Vad påverkar då säkerheten i trafiken? Tyvärr vet vi inte tillräckligt om vilka faktorer som mer än andra bidrar till uppkomsten av trafikolyckor. I grova drag kan man dock säga att säkerheten påverkas av fordonens beskaftethet, vägnarnas tillstånd och hur trafikmiljön är utformad, samt av föraren.

### Fordonen

Beträffande fordonen kan sägas att tack vare bland annat fordonsfabrikanter, Svensk bilprovning och VTI (Statens väg- och trafikinstitut) har faror och fällor häftade vid fordonen upptäckts och avhjälpats. Säkerhet, komfort och teknik för bättre miljö har utvecklats. Följderna av en olycka lindras genom att bilbälte och barnstolar numera används i bilen. Hjälmar och skyddsdräkt har fått genomslag hos motorcyklister och cyklister. Olika yttre och inre detaljer i bilen har förbättrats såsom belysning, bromsar, vindrutetorkare, invändig utformning m.m. Utveckling pågår ständigt. Så kallade bältestreckare, air-bags m.m. är exempel på ny utrustning som blir allt vanligare.

En positiv trafiksäkerhetsteknisk utveckling på bilsidan under senare år är dessutom det elektroniska, låsningsfria bromssystemet. Teknisk utrustning som ökar trafiksäkerheten bör självfallet uppmuntras.

Förbättringarna är stora och personbilsparken ersätts med ca 10 procent per år av nya bilar. Moderata samlingspartiet har fått stöd i olika utredningar för förslag om bättre stimulans till skrotning, vilket påskyndar en förnyelse

av bilparken. Vi har också fått stöd i riksdagen för krav om utveckling av tekniken för avgasrening samt om viss utglesning av fordonskontrollerna vad gäller nya fordon.

Mot. 1989/90  
T424

Vi anser att med hänsyn till förbättringarna av den nya fordonsparken och med hänsyn till kostnaderna för den enskilde, bör kontrollerna på nya fordon kunna utglesas ytterligare. Dessutom bör vissa verkstäder kunna legitimeras att utföra fordonskontroller, vilket då bland annat leder till tätare bestånd av besiktningstationer till fördel för glesbygdsboende och med mindre bilkörande som ytterligare en effekt.

## Trafikmiljön

Vad kan då sägas om vägbeståndets och trafikmiljöns påverkan på trafiksäkerheten?

*Vägbeståndet* har tillåtits förfalla under ett stort antal år. T.o.m. motorvägar har fått s.k. spårbildning och sprickor i asfalten. Detta leder till vattenplaning vid långvariga regn och till svåra halkolyckor i samband med fallande temperatur. Deformationsskadorna på grund av främst tung trafik är också omfattande. Den tunga trafiken är ofta inblandad i olyckor med svåra utgångar.

Årligen omkommer ca 20 personer vid obehövade järnvägsövergångar. Trots detta sker ombyggnaden av dessa korsningar i långsam takt och blir lätt en sorts restpost i vägverkets budget. Anslagen på järnvägssidan räcker inte på långt när.

Trafikmiljön kan många gånger vara förvirrande för trafikanten. Ett alltför stort antal skyltar, dåliga ortsangivelser, angivelser på fel avstånd från avtagsväg, översnöade skyltar och skyltar med alltför dålig tydlighet t.ex. i mörker kan vara orsaker till att trafikanten gör hastiga ändringar i körmönstret eller på annat sätt gör felbedömningar.

Separering av trafik på olika sätt har stor effekt på säkerheten och bör ske i så stor utsträckning som möjligt. Det kan gälla särskilda cykel- och gångleder, korsningsfria vägar och överfarter över vägar, samt förbi- och kringfartsleder.

## Föraren

Den olycksorsak som uppges vara den vanligaste, nämligen förarfel, kan givetvis ha samband med trafikmiljön. Den kan också vara orsakad av förarens dåliga hälsa, omdöme, erfarenhet eller kunskaper, och inte minst det dåliga omdöme som yttrar sig i trafikonykterhet.

I samband med utredningen om TSV:s vara eller inte vara konstaterades att olycksstatistiken var bristfällig. Man behövde detaljera och nyansera statistiken och få veta mer om olycksorsakerna. Uppgifter från försäkringsbolag, sjukhus och kommuner kan komplettera bilden. Nu säger statistiken helt enkelt att de flesta olyckor är förarfel även om vägmiljö, dålig vägbeläggning, förvirrande skyltning etc. kan vara starkt bidragande. Hur inverkar t.ex. saltningen av vägar genom att rutorna på en omkörande bil smörjs igen av fordonet som skall köras om?

Trafiksäkerhetsarbetet måste förnyas. I detta arbete är det viktigt att koncentrera åtgärderna på sådant som kan förväntas ge resultat i form av lägre olyckstal och mindre antal dödade.

Försäkringsbolaget Trygg-Hansa har nyligen genomfört en sammanställning av de vanligaste orsakerna till trafikolyckor. Undersökningen visar att det är följande olycksorsaker som är de vanligast förekommande förarfelen:

1. Åsidosättande av högerregeln
2. Ej respekterande av väjningskyldighet
3. Vänstersväng utan förvissning om att fara ej föreligger
4. Filbyte utan att ägna tillräcklig uppmärksamhet åt bakomvarande
5. Omkörning utan att förvissa sig om att omkörningssträckan är tillräcklig.

Informationsarbetet borde i större utsträckning än för närvarande bedrivas inom bland annat dessa primära olycksområden. Det skulle troligen snabbt ge en mätbar positiv effekt på trafiksäkerheten.

## Haverikommission

Det behövs en eller flera haverikommissioner, som klargör samband och orsaker vid olyckor, ty även om 90 procent av olyckorna sägs bero på föraren, är förarens förmåga att tackla svårigheterna ofta betydande och sammanhängande med andra faktorer.

## Körkortet

Körkortsutbildningen är därför en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet. Att med den nyligen antagna kursplanen ca 85 procent av eleverna underkänns i teoriprovet, är ett underkännande av provets utformning. Vana lärare och erfarna trafikanter såsom motorjournalister och inspektörer har utsatts för detta prov och fått i princip samma andel underkännande. Enligt uppgift bygger mycket av provet på granskning av situationer som återges på fotografi. Eftersom trafiken rör sig hela tiden kan inte en stillbild återge den farliga situationen på ett någorlunda realistiskt sätt. Ett betydligt bättre och effektivare sätt att både bedriva undervisning och prova elevernas reaktionsförmåga, är simulatorövningar. Simulator används inom flyget för in- och omläring. Simulatorer bör kunna vara ett effektivt delinstrument även vid körkortsutbildningen. I samband med den nya körkortsutredningen bör även kursplan och prov ses över.

För att erhålla ett svenskt körkort i utbyte mot ett från annat land krävs endast att personen ifråga är kyrkobokförd i Sverige och att bytet görs inom ett år. Förutsättningarna för att få körkort är mycket olika i olika länder. Ett utbyte från utländskt körkort till svenskt bör innebära teoriprov och uppkörning med undantag för de flesta europeiska körkort. Även detta bör körkortsutredningen se över. Vad beträffar olyckor med nyblivna svenska f.d. utländska körkortsinnehavare inblandade, bör statistik bilda underlag vid bedömningen.

## Beteendeforskning

Beteendeforskningen, d.v.s. om människan i trafiken, bör särskilt uppmuntras. Förutom de trafiksituationer och olycksrisker som nämnts bör det göras undersökningar om hur olika störningsmoment inne i bilen påverkar föraren, t.ex. biltelefonpratande, rökning etc. men även så yrkeschaufförers arbetstidsregler och eventuell brist på efterföljd av regler samt av äldre förare och förare med hälsoproblem. Trötta förare och förare med vissa sjukdomar är onekligen olycksrisker.

Man vet för litet om psykologiska orsaker till olyckor i trafiken, t.ex. irritation i samband med köer, eller hur s.k. utbrytare ur köer påverkar andra trafikanter. Betydelsen för både miljön och trafiksäkerheten av ryckig och ojämn trafikrytm uppmärksammas för litet, medan samtidigt hastighetens betydelse ofta överbetonas och t.o.m. kan bli en förevändning att slippa eller att skjuta upp andra åtgärder. Hastigheten är oftast inte det utlösande utan hastigheten i kombination med dålig trafikmiljö, dåligt väder eller plötsliga förändringar. För hög hastighet i sådana sammanhang är utslag av dåligt omdöme eller brist på erfarenhet. En översyn av hastighetsgränserna med bättre anpassning till trafikmiljön behövs. Det behövs också en skärpning av påföljderna av hastighetsöverträdelser – dock ifråga om körkortsåterkallelse först efter bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet.

## Trafikövervakning

Till skillnad mot andra trafikformer saknas en trafikövervakning av vägtrafiken. Den som finns utgör en del av den vanliga polisverksamheten och tenderar att bli en form av budgetregulator i polisarbetet. Arbetet inriktas också i stor utsträckning på att kontrollera och straffa mer än att övervaka och leda trafiken. Man arbetar ofta i stora hastighetskontroller som kräver ca 15 polismän för att genomföras. Långt större effekt skulle uppnås om dessa poliser i stället fanns i 15 olika fordon på olika vägsträckor. Det hör till bilden att 90–100 personer årligen drabbas av olyckor föranledda av vårdslös körning i samband med bilstöder. Detta innebär en långt större skadeverkan än bank- och postrån under motsvarande tid. En del av dessa olyckor kunde troligen ha förhindrats med en bättre polisövervakning. Den socialdemokratiska regeringen har i stället för att ge polisväsendet, bl.a. vägtrafikpolisen, de resurser som krävs genomfört lagskärpningar som saknar förankring i människornas rättsmedvetande.

## Hastighetsöverträdelser

Det är viktigt att trafikanterna i högre utsträckning följer gällande regler. Genom att utforma sanktionssystemet vid överträdelse av hastighetsgränserna annorlunda än det nuvarande är det möjligt att öka trafikanternas laglydnad.

Det finns enligt vår uppfattning starka skäl för att i möjligaste mån undvika att dra in trafikantens körkort vid denna form av lagöverträdelse, eftersom körkortet har stor betydelse för den enskilda människans möjligheter att fungera väl i vardagen. En lagändring på detta område trädde i kraft den

I juli 1986. Denna innebär att körkortet tas vid hastighetsöverträdelser på mer än 30 km per timme, utan någon hänsyn till de yttre omständigheterna. Moderata samlingspartiet motsatte sig lagändringen.

Riksdagen har vid flera tillfällen uttalat att den nya lagen skall ge möjlighet till individuell bedömning från fall till fall. Frågan aktualiserades senast i trafikskottets betänkande 1989/90:9 på följande sätt:

Som utskottet gjorde i sistnämnda betänkande vill utskottet återigen med skärpa framhålla att bedömningen i fråga om körkortsåterkallelse kan – och bör – påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet.

Någon märkbar förändring i praxis har ännu inte kunnat förmärkas. Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med förslag till lagändring.

Moderata samlingspartiet har tidigare framhållit att ett sanktionsystem vid fortkörning bör utformas enligt principen om kraftigt höjda bötesbelopp ju mer trafikanten överskrider gällande hastighetsbegränsning.

Trafikövervakningen bör i huvudsak inriktas på synlig övervakning. Polisen bör därför ges större resurser, så att denna kan öka.

## Hastighetsgränserna

De nuvarande hastighetsgränserna kom i huvudsak till i samband med omläggningen till högertrafik år 1967. Gränsen sattes med tanke på den tidens bilar, vilka i många avseenden var avsevärt sämre än dagens.

Bilarna har förbättrats på ett genomgripande sätt under de senaste tjugo åren. Bromsar, karosser, däck och inre säkerhet har t.ex. markant förbättrats. Samtidigt har standarden på vägarna och väghållningen höjts.

Hastighetsgränserna bör, enligt vår mening, utformas på ett sådant sätt att trafikanterna i större utsträckning upplever dem som motiverade. En successiv översyn av hastighetsgränserna på det svenska vägnätet bör därför ske. Därvid bör hastighetsgränserna höjas på vissa delar av vägnätet och sänkas på andra. En höjning av hastighetsgränserna på vissa vägsträckor kan resultera i ett mindre antal olyckor i och med att trafikrytmen blir jämnare och antalet omkörningar minskar.

Det bör övervägas att anpassa våra gränser till dem som används, eller kommer att användas, i övriga Europa, dvs 20, 40, 60, 80, 100, samt 120 km/h. Förutom att detta stämmer med gränserna i andra länder stämmer det med graderingen på hastighetsmätarna på de flesta bilar. Bilarna är också avpassade för att arbeta effektivt och därmed miljövänligt vid dessa hastigheter.

## Trafiksäkerhetsarbetet inom EG

Inom EG pågår en mängd intressanta och viktiga forskningsprojekt, varav några har eller kommer att få stor betydelse för trafiksäkerheten. Namn som Prometheus och Drive står för projekt där datorer och nya elektroniska tillämpningar skall tagas i trafiksäkerhetens tjänst.

Automatiska varnings- och trafikledningssystem håller på att utvecklas, och tillämpningarna kan komma att bli aktuella även för Sverige. Förutsättningen är givetvis ett positivt intresse från svensk sida.

EG-länderna håller nu på att bli föregångare när det gäller utbyggnad och modernisering av järnvägsnätet, vilket bland annat kommer att medföra att tung trafik i största allmänhet, och transporter av farligt gods i synnerhet, kan fås bort från gator och vägar. Även i detta avseende håller EG på att bli en förebild.

Mot. 1989/90  
T424

## Oskyddade trafikanter

De oskyddade trafikanterna följer inte sällan trafikreglerna dåligt. Vad som kan uppfattas som nonchalans hos exempelvis vissa cyklister kan bero på bristande insikt om bilistens möjlighet att hantera sitt fordon eller på fotgängarens möjligheter att väja. Informationsinsatserna till denna grupp måste förstärkas.

För barn gäller fortfarande de undersökningsresultat Stina Sandels kom fram till för 30-talet år sedan. Barn under 5–6 år kan inte bedöma riskerna i trafiken och skall därför inte utan vuxens sällskap vistas i trafikmiljö. Även om barnen undervisas och tränas i umgänget med trafiken så gäller detta. Barnen har inte förmåga att inse och bedöma farorna. Undervisningen om trafik i skolorna och även i förskolan bör dock ständigt förbättras och förnyas.

## Trafikkunskap i skolan

Det kan slutligen ifrågasättas om inte ett obligatoriskt ämne, trafikkunskap, borde införas i den allmänna skolan. Dels är kunskap om trafik något som varje medborgare måste skaffa sig. Dels är kostnaderna för t.ex. att få ett intyg om körkunnande mycket höga. Det effektivaste sättet att nå ut till alla är onekligen via skolan.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att trafiken separeras,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikmiljöns betydelse för säkerheten,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en förbättrad olycksstatistik,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en eller flera haverikommissioner,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyte av utländskt körkort mot svenskt,
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av forskning om de psykologiska faktorernas betydelse för uppkomst av trafikolyckor,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av synliga poliser i trafiken,<sup>1</sup>]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av bättre trafikövervakning.<sup>1)</sup>

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sanktioner vid hastighetsöverträdelser.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikkunskap i skolan.<sup>2)</sup>

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hastighetsbegränsningar måste uppfattas som motiverade.

Stockholm den 24 januari 1990

*Rolf Clarkson (m)*

*Görel Bohlin (m)*

*Jan Sandberg (m)*

*Per Stenmarck (m)*

*Sten Andersson (m)*  
*i Malmö*

*Tom Heyman (m)*

*Wiggo Komstedt (m)*

*Margareta Gard (m)*

*Birger Hagård (m)*

<sup>1</sup>1989/90:Ju224

<sup>2</sup>1989/90:Ub268