

Nr 1205

av fru Jonäng m. fl.

om åtgärder för att främja trafiksäkerheten.

Under 1960-talet dödades mer än 12 000 personer i trafiken på de svenska vägarna. Mellan 15 000 och 20 000 fick så svåra skador vid trafikolyckor att de blivit invalidiserade. Under år 1970 omkom 1 307 människor och 6 000 – 7 000 skadades svårt på vägarna. Dessa dystra statistiska data borde framtvinga kraftåtgärder för att motverka detta den moderna teknikens hot mot människorna. Situationens allvar accentueras av att utvecklingen senare år markerar en stegrad olyckskurva. År 1967 sjönk antalet dödade till 1 077, men därefter steg siffrorna åter. Den preliminära statistiken för år 1971 antyder dock någon ljusning.

Statens vägverk gör i sin anslagsframställning för budgetåret 1972/73 en jämförelse för perioden 1957 – 1969 och konstaterar:

Ställd i relation till trafiken, som mer än fördubblats under den aktuella perioden, har således trafiksäkerheten klart förbättrats under perioden 1957 – 1969. Ser man däremot till antalet olyckor per år och längdenhet eller yttighet av vägnätet, kan inte någon egentlig förändring konstateras under den aktuella perioden. De potentiella riskerna för den enskilde trafikanten torde dock i många fall ha ökat genom den kraftigt ökade trafikbelastningen.

Trots att betydande trafiksäkerhetspolitiska insatser gjorts har det inte gått att i någon påtaglig omfattning vända olyckskurvan neråt. Man måste fråga sig om de resurser som avsatts för ändamålet används med den effektivitet som är möjlig, men man måste också vara beredd att anslå en större del av samhällets resurser till att motverka död och lidande på vägarna. Bl. a. måste ökade medel ställas till förfogande för trafiksäkerhetsforskning.

Inte beträffande någon annan fredlig mänsklig verksamhet accepterar man en så hög olycksfrekvens som när det gäller trafiken utan att vidtaga åtgärder som verkligen leder till en nedgång. Trafikolyckorna medför mänskliga tragedier, vilkas innebörd inte låter sig mäta i pengar. Däremot har man försökt uppskatta de samhällsekonomiska kostnaderna. Forskargruppen för trafiksäkerhet vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg har sålunda beräknat kostnaderna för trafikolyckorna till 2,5 miljarder kr. Andra beräkningar antyder betydligt högre belopp. Med hänsyn till kostnadernas omfattning kan man räkna med att medel som effektivt användes till att nedbringa olyckorna blir samhällsekonomiskt räntabla, men främst är det givetvis ett humanitärt krav att olyckskurvan snabbt vändes neråt. Respekten för människolivet måste vara grundläggande också i trafiken.

Förutsättningen för att trafikolyckor skall kunna undvikas är att trafikmiljön är anpassad till människornas förutsättningar. Ökade vägin-

vesteringar på grundval av en vägplanering som tillgodoser sådana krav som planskilda korsningar och skilda vägbanor för olika trafikantkategorier eliminerar givetvis många olycksrisker. Det finns emellertid inte resurser för att tillnärmelsevis tillmötesgå alla krav i detta avseende. Vi måste finna andra metoder för att anpassa trafiken till människorna.

Privatbilismen uppges vara tio gånger farligare än den kollektiva trafiken. Det är därför angeläget att efterfrågan på transporttjänster så långt möjligt tillgodoses genom kollektiva trafikmedel och då inte minst spårbundna. Ändå är naturligtvis vägtrafiken en förutsättning för samhällets funktion, och man måste i trafiksäkerhetsarbetet utgå från att privatbilismen kommer att spela en grundläggande roll också i framtiden.

Förbättringar i fordonens konstruktion och utrustning måste tillmätas stor betydelse när det gäller att förhindra och lindra bilolyckor. Myndigheterna måste stimulera bilproducenternas ansträngningar att frambringa säkrare fordon.

Det blir emellertid till sist de enskilda människornas uppträdande i trafiken som blir avgörande för om strävandena att nedbringa olycksfrekvensen skall bli framgångsrika. En effektivare förarutbildning är därför nödvändig. Många trafikolyckor hänger samman med halkan, och det måste anses såsom mycket angeläget att alla möjligheter att i körkortsutbildningen införa körning på halt väglag tillvaratas. För att förhindra att en fördjupad förarutbildning medför ökade kostnader för de enskilda människorna bör enligt vår mening införande av teoriutbildning i gymnasieskolan övervägas. Denna fråga bör bli föremål för skyndsam utredning. Alla gymnasieskolans elever skulle därigenom få utbildning i trafikteori. Denna utbildning måste då också stå öppen för ungdomar som inte genomgår annan gymnasial utbildning utan söker sig ut i förvärvslivet efter grundskolan. Vi vill också understryka vikten av en effektiv trafikutbildning i lekskolorna och i grundskolan.

I detta sammanhang finns anledning att särskilt påtala de risker som barnen utsätts för i trafiken. Många olyckor sker i samband med på- och avstigning av skolskjutsar. Det är angeläget att redan vidtagna åtgärder kompletteras för att barnen skall få effektivare skydd. Positionslys på skolbussar med blinkande sken då fordon står stilla för på- och avstigning bör övervägas.

Vid övergången till högertrafik kunde en inte obetydlig nedgång i olycksfrekvensen noteras. Att detta i stor utsträckning hängde samman med den intensiva trafiksäkerhetspropaganda som då fördes torde vara uppenbart. Propaganda och information måste utgöra en väsentlig del av de ökade ansträngningarna att nå en säker trafik. De möjligheter att påverka människorna som den moderna tekniken ställer till vårt förfogande måste utnyttjas i trafiksäkerhetsarbetet. En trafiksäkerhetskampanj motsvarande den som fördes i samband med övergången till högertrafik bör genomföras. Jämsides därmed bör en intensiv forskning beträffande en effektiv, långsiktig information och propaganda kring trafiksäkerheten komma till stånd.

En sålunda intensifierad trafiksäkerhetspropaganda bör utgöra ett integrerande inslag i ett handlingsprogram med en i möjligaste mån olycksfri trafik som målsättning. Regeringen bör få i uppdrag att skyndsamt utarbeta och förelägga riksdagen ett sådant program. Ett etappmål i detta bör vara en nedgång i antalet dödade och svårt skadade i trafiken med minst 50 procent fram till mitten av 1970-talet.

Med hänvisning till det anförda hemställs¹

att riksdagen hos Kungl. Maj:t

1. kräver en intensifierad trafiksäkerhetspropaganda på i motionen anförda grunder, samt
2. anhåller om att riksdagen föreläggs ett program för en i möjligaste mån olycksfri trafik med en minskning av trafikolyckorna med minst 50 procent fram till mitten av 1970-talet.

Stockholm den 25 januari 1972

GUNNEL JONÄNG (c)

JOHN ERIKSSON (c)

i Bäckmora

KARIN ANDERSSON (c)

i Stockholm

TORSTEN STRIDSMAN (c)

¹ (Se även motion 1972:1116)