

Motion till riksdagen

1986/87: So707

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

”Air bags” i yrkesmässigt använda personbilar

Bland allvarliga arbetsskador i Sverige utgör de fordonsbetingade en betydande andel. Exempelvis uppgår de till ca en tredjedel av de omkring 100 dödliga arbetsolyckor som registreras årligen. Mot bakgrund av alla arbetsskador 1981–1984 är risken för skada genom kollision särskilt uttalad bland yrkesförare, bland vilka taxichaufförer ingår. Post- och teleanställda löpte också jämförelsevis höga risker för arbetsskador genom kollision.

I Sverige gäller lag om användning av bilbälte under färd med personbil. Den skadelindrande effekten av bilbälte som används är väl dokumenterad. Från arbetsskadesynpunkt representerar bilbältet emellertid en mindre lyckad lösning: taxichaufförer och vissa andra förare av personbilar som nyttjas i yrkesmässig trafik använder bältet endast i ringa utsträckning. Bältet upplevs som ett hinder därför att det fordrar ständig på- och avtagning när arbetet kräver att chauffören stiger i och ur fordonet ofta. Bältet kan också fördröja chaufförens flykt från fordonet vid hot från passagerare.

Speciellt för nämnda grupper av chaufförer vore det angeläget att komplettera bilens inre säkerhet med s. k. air bag. Denna är en skademinskande luftkudde, som utvecklas under en bråkdel sekund från rattnavet och i uppblåst tillstånd erbjuder en skonsam islagsstruktur för chauffören under kollisionen. ”Air bag” eller automatiskt säkerhetsbälte skall finnas i 10% av de bilar av 1987 års modell som skall säljas i USA. Andelen bilar med automatiskt skadebegränsande utrustning skall sedan öka år från år enligt beslut av den federala regeringen.

Sedan ett par år provas i USA ett ”air bag”-system för eftermontering; fabrikatet är Romeo Kojyo. ”Air bags” av detta fabrikat har monterats i 540 polisbilar och vissa tjänstebilar, ägda av försäkringsbolag. Drygt 30 kollisioner med aktivering av luftkudden har inträffat bland dessa fordon. ”Air bag”-funktionen har genomgående varit den förväntade under dessa kollisioner – utredningsmaterialet har granskats inom Department of Transportation av representant för Statshälsan i Sverige. Speciellt några våldsamma kollisioner i hög fart med obältade förare är obestridliga exempel på luftkuddens effektiva skadebegränsande inverkan. En ”air bag” har också en betydande effekt för bältade chaufförer. Om man kolliderar med fasta eller tunga föremål i hög fart, dvs. över 50 km/tim., så sträcks halsryggen om bröstkorgen är fixerad av bilbältet, och ansiktet kan slå i rattkrans eller vindruta. Allvarliga skallskador kan uppkomma på detta sätt, men de begränsas om en ”air bag” finns i islagszonen.

I Sverige har man nu utvecklat kompetens för fältförsök med ”air bag” på

post- och taxibilar i ett samarbete mellan Statshälsan, Transporthälsan, Institutionen för miljömedicin vid Umeå universitet, försäkringsbolagen Ansvar och Länsförsäkringar, Hedemora Bilt teknik AB, Adam Opel AG, Rüsselsheim, WG samt Romeo Kojyo Inc., Tempé, Arizona. Ett nära samråd har också ägt rum med ledningen för Insurance Institute for Highway Safety, Washington D.C., vilket bl. a. tog sig uttryck i ett seminarium under "ELMIA" Arbetsmiljö -86 i Jönköping i juni 1986, då presidenten för Insurance Institute for Highway Safety deltog med ett föredrag och i anslutning till detta i en rad seminarier med syftet att främja ett införande av "air bag" i kommersiella personbilar i Sverige. Under hösten 1986 och vintern 1987 testas 5 fordon med "air bag" eftermonterade. De är de första i världen inom postal distribution.

Kollisioner under yrkesmässigt framförande av personbilar är onödigt skadliga med tanke på förefintliga, skadebegränsande möjligheter, framför allt "air bags". Speciellt bör detta betonas eftersom bilbälten har ringa effekt på dessa skador – bälten används i alltför liten omfattning av yrkesförare. "Air bag"-system för eftermontering har prövats och den goda effekten har dokumenterats. Svensk kompetens för ett försök i större skala har nu blivit uppbyggd i ett svenskt-amerikanskt-tyskt samarbete. Det är därför nu lägligt att försöksvis införa "air bags" i ett större antal bilar för kontrollerad fältexponering. Förslagsvis bör man välja 150 brevbärrarbilar och 150 taxibilar för detta försök. Härigenom vinner man också viktig nationell erfarenhet med tanke på en eventuell reform, med vilken man åsyftar ett allmänt införande av "air bag" i personbilar i Sverige. Kostnaden blir ca 6 000 kr. per fordon för "air bag"-ratt och kompletterande utrustning (knäbarriär) samt montering. Systemet kan flyttas från en bil som eventuellt skrotas till ett nytt fordon. Den totala kostnaden för 300 bilar blir 1,8 milj. kr.

Dessa medel och medel att genomföra ett försöksprojekt kommer att kosta ca 2,5 milj. kr. Med hänsyn till forskningens nytta för att förebygga arbetsskador hos yrkesförare bör dessa medel anslås ur arbetsmiljöfonden.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om ett anslag om 2.5 milj. kr. ur arbetsmiljöfonden för forskningsprojekt med air bag-system.

Stockholm den 22 januari 1987

Karin Israelsson (c)

John Andersson (vpk)

Ulla Orring (fp)

Hans Dau (m)

