

Nr 1218

av herr Pettersson i Lund
om skyldighet att använda säkerhetsbälte, m. m.

Årligen dödas i Sverige cirka 1 300 personer i trafiken. Antalet trafikolyckor med personskador uppgår per år till drygt 16 000, varav över 5 000 har inneburit svåra personskador.

Det är visserligen sant att Sverige har lyckats bättre i sitt trafiksäkerhetsarbete än de flesta andra länder, men olycksfallen i trafiken utgör ändå ett mycket allvarligt samhällsproblem i vårt land. De medför stora lidanden för enskilda personer och stora kostnader för samhället. Varje rimlig åtgärd måste därför vidtas för att få ner antalet trafikoffer.

Det råder allmän enighet bland personer som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor att om bilförare och framsätesspassagerare använde sina säkerhetsbälten skulle detta resultera i en drastisk minskning av antalet döda och skadade vid bilolyckor. Varje annan enskild trafiksäkerhetsåtgärd ligger i dagens läge miltals efter en allmän bilbältesanvändning när det gäller att skära ner antalet dödsfall och personskador i trafiken.

Säkerhetsbälten finns numera inmonterade i praktiskt taget varje bil. Dessa används emellertid i mycket liten utsträckning, trots en omfattande och intensiv propaganda från trafiksäkerhetsverket och andra organ. Det framgår av gjorda beräkningar att endast en fjärdedel av bilförarna och framsätesspassagerarna använder sina säkerhetsbälten och då nästan enbart vid längre färder. Liknande negativa erfarenheter har också gjorts utomlands.

Undersökningar som gjorts över svenska trafikolyckor av professor Voigt och andra visar att *ärligen* cirka 400 personer skulle ha räddats till livet om de använt säkerhetsbältet. Dessutom skulle varje år drygt 4 200 människor ha undgått att skadas och invalidiseras.

Mot bakgrunden av säkerhetsbältenas centrala betydelse i kampen mot trafikdöden och den alltför ringa användningsfrekvensen har man tidigare vid olika tillfällen snuddat vid frågan om en tvingande lagstiftning. Detta har dock hittills avvisats av olika skäl. Det har dels varit frågan om principiella motiveringar, där man diskuterat om man över huvud taget med straffansvar bör ålägga personer att skydda sig själva. Ett annat problem har varit olägenheterna av en tvingande lagstiftning för förare med täta i- och avstigningar. Slutligen har också farhågorna spelat in att hittillsvarande bälteskonstruktion ger en alltför dålig laglydnad, vilket eventuellt också skulle vara till nackdel från allmän laglydnadssynpunkt.

Självfallet ligger det en del i dessa argument mot lagstiftning, i varje fall på ett principiellt plan. Men frågan är ändå om inte dessa

invändningar får anses väga lätt mot de hundratals liv och kanske tusentalet svårt skadade som årligen skulle räddas om en lag om obligatorisk användning av säkerhetsbälten i framsäten infördes.

Det pågår för närvarande ett långt framskridet forsknings- och utvecklingsarbete för att snabbt få fram anordningar för att skydda bilförare och framsätesspassagerare, vilka är de mest utsatta kategorierna vid bilolyckor. Utvecklingsarbetet gäller såväl dyra passiva system, typ luftkudde, som billigare anordningar, där bilbältet går på automatiskt när man stiger in i bilen. Speciellt intressant i nuläget är dock de summeranordningar — redan installerade i vissa bilar — som träder i funktion om bilbältet inte har kopplats på vid körning.

Det gäller nu för samhället att gripa tag i de praktiska lösningar som utvecklingsarbetet här anvisar för att pressa ner dödsiffrorna i trafiken. Från den synpunkten framstår det kanske som angeläget att bestämma en viss närliggande tidpunkt, efter vilken nya bilar skall vara utrustade med antingen luftkuddeskydd eller "automatiska bilbälten". Så har skett i USA, där denna tidpunkt fixerats till den 1 januari 1974. Trafiksäkerhetsarbetet på detta område har emellertid också en kostnadsmässig och social aspekt. Det får inte vara så att krav på dyrbara säkerhetsanordningar i bilarna slår ut folk i vanliga inkomstlägen från ett bilinnehav, som de för sin del uppfattar som en väsentlig del av sin välfärd. Uppgifter från USA tyder på att skyddsanordningar av luftkuddetyp kommer att ställa sig mycket dyra för den vanlige bilägaren. Också det automatiska bilbältet blir i vissa fall relativt dyrt och kräver antagligen omkonstruktioner av en del bilmodeller. Det är i detta sammanhang som en summeranordning har sitt givna intresse från svensk synpunkt. Genom den varningssignal som avges när bilbältet ej är påtaget kommer anordningen att vara ett gott stöd för en lagstiftning om obligatorisk användning av säkerhetsbälten. Den är billig och kan dessutom utan egentliga extrakostnader installeras i redan existerande bilar, något som är en omöjlighet både när det gäller luftkudden och i de flesta fall också beträffande de automatiska bilbältena.

Ett beslut om obligatorisk bilbältesvarnare i bilar kan självfallet inte träda i kraft omedelbart, eftersom tillverkning och installation i hela bilbeståndet kräver sin tid. Detta bör dock inte hindra att bestämmelsen om en obligatorisk bilbältesanvändning kommer till stånd omgående. Trafikolycksfallssiffrorna är alltför allvariga och skyddseffekten av en allmän användning av säkerhetsbälten alltför stor för att man skall kunna vänta längre.

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om sådan ändring i vägtrafikförordningen att användning av säkerhetsbälte under färd omgående görs obligatorisk för bilförare och framsätesspassagerare,
2. att riksdagen anhåller att Kungl. Maj:t förordnar om obligatorisk installation i bilar av varningsanordning för icke påtaget bilbälte, med verkan från 1 januari 1974,

3. att riksdagen anhåller att Kungl. Maj:t prövar frågan om s. k. automatiska bilbälten respektive luftkuddeskydd i svenskregistrerade bilar.

Stockholm den 26 januari 1972

LENNART PETTERSSON (s)

i Lund