



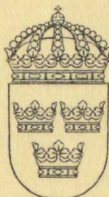
**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965: 43

Kommunikationsdepartementet

Sou
1965:43A



STATENS TRAFIKVERK

BETÄNKANDE AVGIVET AV
BILFÖRARUTREDNINGEN OCH
KÖRTIDSUTREDNINGEN

Stockholm 1965

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965

Kronologisk förteckning

1. Sveriges sjöterritorium. Kihlström. 135 s. + 1 utviksblad. U.
2. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 1: Allmänna uttalanden samt 1 och 2 kap. i förslaget till regeringsform. Norstedt & Söner. 188 s. Ju.
3. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 2: Kap. 3, 4 och 5 i förslaget till regeringsform. Norstedt & Söner. 120 s. Ju.
4. Tandvårdsförsäkring. Kihlström. 186 s. S.
5. Måttenheter. Kihlström. 47 s. Fi.
6. Om den kommunala självstyrelsens lokala förankring. Esselte. 100 s. I.
7. Praktik- och feriearbetsförmedling. Esselte. 177 s. I.
8. Skånes och Hallands vattenförsörjning. Esselte. 513 s. + 5 st. kartbilagor. K.
9. Arbetsmarknadspolitik. Esselte. 567 s. I.
10. Antikvitetskollegiet. Esselte. 281 s. E.
11. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader I. Esselte. 280 s. E.
12. Utbyggnaden av universitet och högskolor. Lokalisering och kostnader II. Specialutredningar. Esselte. 741 s. E.
13. Rättegångshjälp. Norstedt & Söner. 166 s. Ju.
14. Godtrosförvärv av lösöre. Norstedt & Söner. 241 s. Ju.
15. De svenska utlandsförsamlingarnas ekonomi. Esselte. 129 s. E.
16. Ny jordförvärvslag. Hæggström. 193 s. Jo.
17. Fastställande av faderskapet till barn utom äktenskap. Beckman. 94 s. Ju.
18. Fartygs befälhavare. Gemensamt haveri och dispensch. Ansvarsbestämmelser m. m. Esselte. 221 s. Ju.
19. Friluftslivet i Sverige. Del II. Friluftslivet i samhällsplaneringen. Svenska Reproduktions AB. 383 s. + 1 st. kartbilaga. K.
20. Radions och televisionens framtid i Sverige. I. Bakgrund och förutsättningar, programfrågor. Organisations- och finansieringsfrågor. Hæggström. 530 s. K.
21. Radions och televisionens framtid i Sverige. II. Bildnings- och undervisningsverksamhet. Forskningsfrågor. Hæggström. 227 s. K.
22. Dagstidningarnas ekonomiska villkor. Esselte. 212 s. + 1 st. kartbilaga. Ju.
23. Uppbördsfrågor. Esselte. 228 s. Fi.
24. Institutet för arbetshygien och arbetsfysiologi. Kihlström. 88 s. S.
25. Studieplaner för lärarutbildning. Esselte. 490 s. I.
26. Ändringar i ensittarlagen m. m. Esselte. 61 s. J.
27. De svenska jordbruksprodukternas distribution och marginalförhållanden. Esselte. 192 s. Jo.
28. Nytt skattesystem. Remissyttranden. Esselte. 633 s. Fi.
29. Lärarutbildningen IV: 1. Esselte. 714 s. E.
30. Lärarutbildningen IV: 2. Esselte. Utkommer snarare.
31. Specialundersökningar om lärarutbildning V. Esselte. 441 s. E.
32. Höjd bostadsstandard. Esselte. 569 s. I.
33. Vägmarken. Kungl. Luftfartsstyrelsen. 274 s. I.
34. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 4. Kap. 7, 8, 9 och 10 i förslaget till regeringsform samt övergångsbestämmelserna. Esselte. 103 s. Ju.
35. Nykterhet i trafik. Esselte. 91 s. K.
36. Sveriges släktnamn. 1965. ABE G Johanssons Bostyckeri, Karlshamn. 476 s. H.
37. Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 5. Förslaget till riksdagsordning. Norstedt & Söner. 46 s. Ju.
38. Affärstiderna. Del I. Motiv och lagförslag. Esselte. 152 s. I.
39. Affärstiderna. Del II. Konsumentundersökning. Esselte. 116 s. I.
40. Kommunala bolag. Esselte. 348 s. I.
41. Pensionsstiftelser II. Esselte. 302 s. Ju.
42. Körkortet och trafikutbildningen. Esselte. 2 s. K.
43. Statens trafikverk. Esselte. 196 s. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965:43

Kommunikationsdepartementet



STATENS TRAFIKVERK

BETÄNKANDE AVGIVET AV

BILFÖRARUTREDNINGEN OCH KÖRTIDSUTREDNINGEN

ESSELTE AB, STOCKHOLM 1965

STATENS OFFENTLIGA TRYCKERIET 1922

Kommunikationsdepartementet



STATENS TRAFIKVERK

STÄLLNINGEN ÅR 1922

BILDORNS TRAFIKVERK OCH FÖRTÖJNINGSDÄCKNING

REKONSTRUKTIONEN ÅR 1922

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet

Med särskild skrivelse denna dag överlämnar bilförarutredningen betänkandet »Körkortet och trafikutbildningen». I utredningens förslag förutsättes att en särskild trafikmyndighet tillskapas för ledande, sammanhållande och verkställande uppgifter inom de av utredningen berörda områdena.

Körtidsutredningen, som senare kommer att överlämna betänkandet »Arbets- och arbetsinspektion för vägtrafiken», har vid sina överväganden likaledes förutsatt tillskapandet av en särskild trafikmyndighet för uppgifter inom arbetsinspektionens område.

I direktiven för bilförarutredningen har uttalats att utredningen i samband med överväganden rörande huvudmannaskapet för kontrollverksamheten beträffande förarutbildningen också borde undersöka vilka konkreta fördelar som kunde vinnas genom att sammanföra uppgifterna för statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd till en speciell trafikmyndighet. I direktiven för körtidsutredningen har berörts frågan om organiserandet av en effektiv arbetsinspektion, därvid körtidsutredningen skulle ha att samråda med bilförarutredningen.

Frågan om arbetsuppgifter och organisation för en speciell trafikmyndighet har på utredningarnas uppdrag utretts av krigsrådet G. E. Hallin, som enligt departementschefens beslut den 22 april 1964 ställdes till utredningarnas förfogande såsom expert.

Sedan Hallins utredningar i frågan övervägts inom bilförar- och körtidsutredningarna, har Hallin sammanställt resultatet av sitt arbete i ett till utredningarna överlämnat förslag, »Statens trafikverk».

Bilförarutredningen och körtidsutredningen har funnit det sålunda utarbetade förslaget böra läggas till grund för ett beslut om inrättande av

en ny trafikmyndighet och anser att denna myndighet bör givas den principiella utformning som förslaget innefattar. Utredningarna, som fäster största vikt vid att myndigheten snarast organiseras, föreslår som lämplig tidpunkt härför den 1 juli 1966.

Med åberopande av det anförda överlämnar bilförarutredningen och körtidsutredningen härmed betänkandet »Statens trafikverk». Stockholm den 26 maj 1965.

Gösta Elfving

Bilförarutredningen

Carl-David Burén

Hans Levin

Sune Persson

Alvar Thorson

/Axel Morath

Körtidsutredningen

Erik Elmstedt

Göran Karlsson

Lars Schött

Hjalmar Svensson

/Lars Lindahl

STATENS TRAFIKVERK

Förslag utarbetat av G. E. Hallin på uppdrag av bilförarutredningen
och körtidsutredningen

1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920

STATS-ÅRSBERÄTTELSE

Förslag utarbetat av G. E. Wallin, förordning av Kungälv
och Karlstad 1911

1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021

Innehåll

	Skrivelse till bilförarutredningen och körtidsutredningen	11
Kap.	I. Inledning	13
Kap.	II. Olika funktioner inom fordonstrafikens område	20
	A. Trafiksäkerhetsfunktioner	20
	B. Trafikpolitiska funktioner	29
Kap.	III. Översikt över vissa myndigheter m. fl. inom trafiksäkerhetsområdet	31
	A. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen	31
	I. Organisationen i stort	31
	II. Trafikbyrån	33
	1. Kortfattad historik	33
	2. Nuläge	35
	B. Det statliga besiktningsväsendet	39
	I. Kortfattad historik	39
	1. Besiktningssystemet	39
	2. Chefsmyndigheten	41
	II. Nuläge	42
	1. Inledning	42
	2. Statens bilinspektion	44
	3. Chefsmyndigheten	51
	4. Övriga inspektionsorgan	55
	C. Icke statlig besiktningssverksamhet	56
	I. Frivillig fordonskontroll	56
	II. Obligatorisk fordonskontroll	56
	D. Statens trafiksäkerhetsråd	58
	I. Kortfattad historik	58
	II. Nuläge	62
	1. Arbetsuppgifter och organisation	62
	2. Personal och kostnader	64
	E. Arbetarskyddsverket	66
	I. Kortfattad historik	66
	II. Nuläge	69
	F. Vissa andra myndigheter och organ	71
	I. Statens biltrafiknämnd	71
	II. Statistiska centralbyrån	72
	III. Länsstyrelserna	73

	IV. Polisväsendet	75
	V. Trafiknämnderna	80
	VI. Vissa forskningsorgan.	80
	VII. Övriga myndigheter och organisationer	82
Kap.	IV. Översikt över vissa myndigheter inom det trafikpolitiska området	84
	A. Statens biltrafiknämnd	84
	I. Kortfattad historik	84
	II. Nuläge	91
	1. Arbetsuppgifter och organisation.	91
	2. Personal och kostnader	97
	B. Länsstyrelserna	98
	C. Polisväsendet	100
	D. Trafiknämnderna.	100
Kap.	V. Tidigare överväganden rörande en central trafikmyndighet . .	101
	A. 1940 års principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan	101
	B. Vissa förslag 1941—1945	103
	C. 1945 års trafiksäkerhetskommitté.	105
	I. Direktiv	105
	II. Kommitténs förslag	106
	III. Reservationer och särskilda uttalanden	110
	IV. Remissbehandling	111
	V. Statsmakternas ställningstaganden	114
	D. Organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958	114
	E. Vissa riksdagsmotioner 1962—1964	115
Kap.	IV. Allmänna synpunkter på frågan om en statlig trafikmyndighet .	119
	A. Inledning	119
	B. Trafiksäkerhetsfunktioner	123
	C. Trafikpolitiska funktioner	132
	D. Sammanfattning	135
Kap.	VII. Trafikmyndighetens uppgifter	138
	A. Allmänna synpunkter	138
	B. Uppgifternas fördelning	152
	I. Uppgifter för den centrala organisationen	152
	II. Uppgifter för den regionala organisationen	154
	III. Uppgifter för utbildningsorganisationen	156
Kap.	VIII. Trafikmyndighetens organisation och personal	158
	A. Inledning	158
	I. Styrelse och verkschef	158
	II. Rådgivande organ	160
	B. Central organisation	162
	I. Indelning i organisationsenheter	162
	II. Detaljorganisation och personal	169

	C. Regional organisation	178
	I. Distriktsindelning m. m.	178
	II. Personal	182
	D. Utbildningsorganisationen	187
	E. Sammanfattning	189
Kap.	IX. Kostnadsberäkningar	190
	Sammanfattning	193

175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300

C. Regionalorganisation
I. Dienstleistungen an
II. Personal
D. Umlaufvermögen
E. Sammelhaltung
F. ...
IX. Kostenabrechnung
Sammelhaltung

25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300

Till

bilförarutredningen och körtidsutredningen

Genom särskilda beslut den 22 april 1964 har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet på därom gjord hemställan förordnat under-
tecknad, krigsrådet G. E. Hallin, att vara expert åt bilförarutredningen och
körtidsutredningen. De båda utredningarna har därefter gemensamt beslutat
uppdraga åt mig att närmare undersöka frågan om en självständig statlig
trafikmyndighet och utarbeta av undersökningarna betingade förslag. Vid
detta arbete skulle beaktas vad som i denna fråga anförts i de för utredningarna
givna direktiven ävensom utredningarnas överväganden rörande verksamhetsområde
och arbetsuppgifter för en sådan myndighet.

Sedan det åt mig sålunda anförtrodda uppdraget nu slutförts, får jag härmed
överlämna resultatet därav i form av bilagda förslag »Statens trafikverk».

Stockholm den 26 maj 1965.

G. Erik Hallin

Biljordsrederingen och Kärleksrederingen

Genom särskilda beslut den 25 april 1772 har stadsrådet och de i nämnda kommunalkassapartiment 1 & 2 förordnats med nämnda rederingar. I nämnda beslut är det uttryckligen förklaradt, att nämnda rederingar, såvitt beträffar, äro tillkomna för att tillgodosena de behöfvande rederingens behöfvanden. I de nämnda rederingens förordning är det uttryckligen förklaradt, att nämnda rederingar äro tillkomna för att tillgodosena de behöfvande rederingens behöfvanden. I de nämnda rederingens förordning är det uttryckligen förklaradt, att nämnda rederingar äro tillkomna för att tillgodosena de behöfvande rederingens behöfvanden.

Stockholm den 28 april 1772.

O. K. H. H. H.

KAPITEL I

Inledning

Utvecklingen inom vägtrafikområdet har under de senare åren kännetecknats av en stark expansion. Bilbestånd och biltrafik har ökat kraftigt och ökningen fortgår successivt. I början av 1950 uppgick bilbeståndet till ca 300 000 fordon. Under de drygt 15 år som gått sedan dess har bilbeståndet ökat till ca 1,7 milj. bilar. Biltätheten beräknas nu vara ungefär en bil per 4,5 invånare. I statistiken över biltätheten i olika länder ligger Sverige på första plats i Europa med England och Frankrike närmast efter sig och på femte plats i världen efter USA, Canada, Nya Zeeland och Australien. Enligt gjorda prognoser kommer biltätheten i Sverige i början av 1970-talet att vara ungefär densamma som i USA år 1960 d. v. s. en bil per 2,5 invånare. Även antalet motorfordon av andra slag har ökat kraftigt.

I takt med bilismens utveckling ökar de vägbundna transportererna såväl inom godstransportområdet som ifråga om persontransporter. Lastbilarnas samlade transportarbete i tonkm räknat har ökat med genomsnittligt omkring 9 % per år under den senaste tioårsperioden och lastbilarna ombesörjer numera nästan dubbelt så stor del av godstransportarbetet som år 1950. I fråga om persontransportarbetet noteras under samma period en genomsnittlig årlig ökning av antalet personkm med cirka 7,5 %, vilken helt faller på personbilstrafiken.

Stegringen av trafiken på rikets vägar efter senaste världskriget har emellertid också medfört en ständig ökning av antalet trafikolyckor. Över 1 000 människor dödas nu varje år i trafiken och ca 25 000 skadas. Samhällets kostnader för trafikolyckorna kan enligt av trafiksäkerhetsorganen gjorda uppskattningar numera beräknas till ca 1,5 miljarder kronor per år.

Den utomordentligt snabba utveckling, som bilbestånd och biltrafik undergått de senaste åren har krävt alltmer ökad uppmärksamhet åt den del av trafiksektorn som omspannar den vägbundna trafiken. De vidtagna åtgärderna är många och berör olika områden. Vagnätet förbättras för att öka framkomligheten och transportkapaciteten och för att minska trafikriskerna på vägarna. Ett omfattande arbete nedlägges på trafiksäkerhetsfrågor i övrigt och trafikforskningen har fått ökade resurser.

Vad vagnätet angår fortgår upprustningen i intensifierad takt och inom väg- och gatubyggandet göres årligen investeringar till den omfattning, det samhällsekonomiska och arbetsmarknadspolitiska läget bedömes tillåta. För

kalenderåren 1961—1964 har medelförbrukningsramarna för den statliga vägbyggnadsverksamheten på landsbygden fastställt till respektive 370, 380, 440 och 500 milj. kronor och anslaget till bidrag till det kommunala vägbyggandet har för samma tid upptagits till respektive 115, 155, 185 och 215 milj. kronor.

Intensifierade ansträngningar har också under senare år vidtagits i syfte att förbättra trafiksäkerheten och utvecklingen tyder på att en relativ förbättring inträtt. Medan antalet olyckor 1955 var ca 620 på 10 000 bilar hade det 1960 sjunkit till 440 och 1963 till 370 på samma antal bilar.

De åtgärder, som vidtagits inom trafiksäkerhetsområdet berör — förutom vägstandarden — i första hand fordonskontrollen med regler om bl. a. årlig säkerhetsinspektion, trafikforskningen, till vars förfogande ställts ökade materiella och personella resurser, trafikövervakningen, som intensifieras i samband med polisväsendets förstatligande, samt upplysningsverksamheten. På olika områden har utvecklingen fortlöpande följts upp och i mån av behov föranlett ingripanden av skilda slag. Icke minst under senare tid har trafiksäkerhetsproblemen alltmer trätt i förgrunden och en stark upprustning pågår för närvarande inom snart sagt alla de områden, som är berörda.

Centralorgan för arbetet inom vägtrafikens område är Kungl. Maj:t i kommunikationsdepartementet. Någon enhetlig ledning under departementsnivån av detta arbete har icke tillskapats och i verksamheten deltar därför ett stort antal statliga myndigheter och organ samt olika organisationer.

Den mest framträdande rollen i den föreliggande verksamheten spelar *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* som inom sitt arbetsområde har att svara för vägnätet och därmed sammanhängande trafiksäkerhetsfrågor och som därjämte ålagts ansvar för åtskilliga andra uppgifter inom områdena vägteknik och trafikreglering. Styrelsen är också chefsmyndighet för statens bilinspektion och har även arbetsuppgifter som ligger nära trafiksäkerhetsforskningen.

På *statens bilinspektion* ankommer att handhava viss besiktningsverksamhet, bl. a. typbesiktningen, förarprovskontroll, inspektion av körskoleverksamheten samt viss utbildningsverksamhet.

Huvuddelen av besiktningsverksamheten avseende motorfordon åvilar fr. o. m. år 1965 ett för ändamålet bildat särskilt bolag, *Aktiebolaget Svensk Bilprovning*.

Inom krigsmakten handhaves besiktningsverksamhet, förarutbildning och förarprovskontroll av *militära besiktningsmän*.

Länsstyrelserna har inom länen överinseendet över vägväsendet och trafikväsendet, utövar tillsyn över körskolor och körskoleutbildning, ombesörjer körkortsfrågor och körkortsregistreringar samt för bilregister. Länsstyrelserna har också att taga viss befattning med den lokala trafikregle-

ringen såväl på landsbygden som i städerna samt meddelar trafik tillstånd i vissa fall.

Polismyndigheterna har ansvaret för trafikövervakningen och verkställer fordonsinspektioner på vägen, s. k. flygande inspektion. Polismyndigheterna svarar också för grundmaterialet till trafikolycksfallsstatistiken.

På det trafikpolitiska området är *statens biltrafiknämnd* huvudmyndighet. Nämnden handhar också den beredskapsmässiga transportledningsplaneringen i fråga om landsvägstrafiken samt utför viss arbetsinspektion inom området för den yrkesmässiga trafiken (kontroll av arbetstider och vilotider).

Frågor om arbetsinspektion — arbetarskydd och arbetstidskontroll — enligt den allmänna arbetarskyddslagstiftningen ankommer på *arbetarskyddsverket* (arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen).

Huvudorgan för den statliga trafiksäkerhetsforskningen är *statens trafiksäkerhetsråd*, som har såsom främsta uppgift att främja forskningen rörande trafiksäkerheten med huvudsaklig inriktning på människans beteende i trafiken. Vägforskningen ankommer på *statens väginstitut*.

Ansvaret för framtagandet av den statistik, främst över trafikolycksfallen, som utgör en grundförutsättning för trafiksäkerhetsarbetet åvilar *statistiska centralbyrån*, som också svarar för det centrala bilregistret.

Frågor om lokala trafikföreskrifter och om tillståndsgivning rörande droktrafik i stad handlägges — med vissa undantag — fr. o. m. den 1 januari 1965 av *trafiknämnder inom kommunerna*, vilka nämnder även äger medgiva dispens såväl från sådan föreskrift som från vissa bestämmelser i vägtrafikförordningen.

Utöver vid nu nämnda myndigheter och organ bedrivs verksamhet rörande vägtrafik- och trafiksäkerhetsområdena vid åtskilliga andra institutioner — såväl statliga som privata. Här må nämnas universitet och andra institutioner för forskning, trafikinstitut, körskolor m. m. Slutligen må här också erinras om det omfattande arbete för trafiksäkerhetens höjande som nedlägges inom olika organisationer, främst Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

Det nu anförda giver vid handen att verksamheten inom hithörande område är mångskiftande och omspanner en mängd funktioner. Den är också en angelägenhet för en rad olika myndigheter m. fl. utan annan sammanhållande kraft än Kungl. Maj:t i kommunikationsdepartementet. Detta förhållande torde få ses mot bakgrunden av den historiska utvecklingen.

Motorfordonstrafiken i Sverige har sedan gammalt varit föremål för övervakning från statmakternas sida. Vår första förordning angående automobiltrafiken utfärdades den 21 september 1906. Alltsedan särskild lagstiftning avseende motorfordonstrafiken sålunda kom till stånd har föreskrifter meddelats till reglering av olika spörsmål berörande vägar, motorfordon och förare. Dessa föreskrifter syftar till att främja trafiksäkerheten och

innefattar därför till väsentlig del regler om kontroll och besiktning. Efterhand som utvecklingen gått framåt och trafikintensiteten stegrats har ett successivt ökat behov uppstått av nya och kraftigare åtgärder till höjande av trafiksäkerheten på gator och vägar. Dessa åtgärder har i sin tur aktualiserat en utvidgning av den statliga lednings- och kontrollverksamheten. De nya arbetsuppgifterna har från början hänförs till befintliga organ med näraliggande verksamhet. Efter hand som ytterligare uppgifter tillkommit har de befintliga organen pålagts även dessa uppgifter eller nya organ skapats, vilka sedan i sin tur tillförts andra och kanske från den ursprungliga verksamheten avvikande uppgifter. Följden härav är, såsom visats i det föregående, att arbetet är uppdelat på ett flertal händer. Detta gäller såväl trafiksäkerhetsarbetet i stort som olika funktioner av detsamma, t. ex. kontrollverksamheten med avseende på motorfordon och förare, den därmed sammanhängande utbildningsverksamheten, forskningen, tillståndsprövningen och övervakningsverksamheter av olika slag.

Den splittring på förenämnda område, som sålunda är för handen, har sedan länge varit föremål för uppmärksamhet och kritik har riktats mot den nuvarande ordningen med dess månghövdade ansvarsfördelning och bristande enhetlighet med därav följande risker för mindre god effektivitet i verksamheten och för dubbelarbete. Olika förslag har under årens lopp framlagts i syfte att förbättra situationen och åtgärder har också vidtagits för att höja effektiviteten i trafiksäkerhetsarbetet. Åtgärderna har emellertid hittills inskränkts till att avse partiella reformer. Den samordning av arbetet på trafiksäkerhetsområdet, som länge efterlysts har däremot ännu icke kommit till stånd.

I riksdagen har tid efter annan väckts fråga om åtgärder i hithörande hänseenden och i samband med den upprustning, som i enlighet med vad i det föregående sagts, nu pågår inom olika delar av trafikväsendet har också spörsmålet om ledningen av trafiksäkerhetsarbetet på olika sätt aktualiserats.

Vad angår Kungl. Maj:ts kansli har chefen för kommunikationsdepartementet i proposition 1963: 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. anmält att förslag kommer att framläggas om en förstärkning av departementets planeringskapacitet för att möjliggöra en mer aktiv verksamhet med avseende på bl. a. en rationell uppläggning av trafiken, bästa möjliga trafikservice och en intensifierad verksamhet på olika avsnitt inom trafikens område.

I fråga om huvudmannaskapet för kontrollverksamheten beträffande förarutbildningen har chefen för kommunikationsdepartementet i direktiven för vissa nu arbetande utredningar berört frågan om en speciell trafikmyndighet. Sålunda anföres i direktiven för *bilförarutredningen* bl. a. följande.

I detta sammanhang bör också tas upp frågan om huvudmannaskapet för kon-

trollverksamheten beträffande förarutbildningen. Det är viktigt att den myndighet, som har ledningen av kontrollverksamheten också äger sakkunskap på det pedagogiska området. Det torde dock icke vara lämpligt att inordna körskoleväsendet under exempelvis överstyrelsen för yrkesutbildningen. Utredningen torde i stället böra pröva andra former för att ge inspektionsmyndigheten den ställning och organisation som är nödvändig. Den nuvarande uppdelningen av frågor rörande körskolorna på länsstyrelserna, statens bilinspektion samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess egenskap av chefsmyndighet för bilinspektionen synes icke vara helt tillfredsställande ur organisations- och effektivitetssynpunkt. Utredningen bör därför särskilt uppmärksamma detta spörsmål. I sammanhanget bör utredningen även undersöka och överväga vilka konkreta fördelar som kan vinnas, därest de uppgifter som nu åvilar statens bilinspektion respektive statens biltrafiknämnd sammanföres till en självständig myndighet. Ifrågavarande organ skulle få karaktären av speciell trafikmyndighet, inom vilken en stor fond av erfarenhet och sakkunskap på trafikens område skulle bli samlad. Vid utarbetandet av organisationsförslagen bör utredningen bl. a. beakta allmänhetens berättigade anspråk på att förarprov, besiktningar m. m. blir utförda utan lång väntetid. Med andra ord bör organisationen i sin helhet fungera på sådant sätt, att någon köbildning icke uppstår.

I direktiven för *körtidsutredningen* understrykes behovet av en effektiv kontroll och övervakning av efterlevnaden av bestämmelserna rörande körtider m. m. inom landsvägstrafiken samt angelägenheten av att frågan om en effektiv arbetsinspektion för denna trafik och behovet av resurser härför utredes genom körtidsutredningen, vilken enligt direktiven bör ha samråd med färdskrivarutredningen, som har till uppgift att utreda de tekniska möjligheterna att utnyttja maskinella hjälpmedel för efterhandsgranskning av färdskrivardiagram och därmed sammanhängande organisatoriska och andra frågor, samt med bilförarutredningen. Vidare bör samråd äga rum med de utredningsmän som chefen för socialdepartementet bemyndigats tillkalla för att utreda frågan om en allmän arbetstidsförkortning m. m.

Transportforskningens organisation och därmed sammanhängande spörsmål är föremål för särskilda överväganden genom 1964 års *transportforskningsutredning*, för vilken direktiv utfärdats av chefen för kommunikationsdepartementet den 14 februari 1964. Enligt dessa är det angeläget att forskningen på transportområdet erhåller en sådan organisation att tillgängliga personella, tekniska och ekonomiska resurser kan utnyttjas på bästa sätt. Utredningen skall ha att överväga frågan om på vad sätt en förbättrad organisatorisk samordning på området skall uppnås, därvid särskilt skall undersökas huruvida det från främst praktiska synpunkter kan vara en ändamålsenlig organisation att sammanföra avsedd forskningsverksamhet — i första hand den statliga och statsunderstödda — helt eller delvis till ett enda organ, ett speciellt transportforskningsinstitut. Samtidigt bör utredas huruvida ytterligare verksamhetsområden, t. ex. transportekonomisk forskning, bör ingå i ett sådant instituts uppgifter. I sammanhanget erinras också om ett av statens trafiksäkerhetsråd framfört förslag om inrättande av en institution för medicinsk trafiksäkerhetsforskning. Bland de nu verkande forsknings-

organen inom området nämnes i direktiven särskilt statens väginstitut, statens trafiksäkerhetsråd, ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå.

Beträffande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som för närvarande intager en central position inom trafiksäkerhetsområdet pågår överväganden inom *väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen*, vilka kan komma att påverka frågan om den organisatoriska anknypningen av vissa av de uppgifter med avseende på trafikfrågor som nu ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I direktiven för sistnämnda utredning har också erinrats om vad i direktiven för bilförarutredningen anförts rörande en speciell trafikmyndighet och framhållits, att nu angivna omständighet bör beaktas vid översynen av styrelsen.

Det utredningsarbete, som här är aktuellt hänför sig enligt bilförarutredningens direktiv till en undersökning av förutsättningarna för att tillskapa en särskild trafikmyndighet genom att sammanföra de uppgifter, som nu åvilar statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd. I det följande redovisas resultatet av en sådan undersökning. Emellertid har det — även om utredningsdirektiven särskilt berört allenast ett par av funktionerna inom vägtrafikområdet — synt naturligt att i förevarande sammanhang söka belysa de föreliggande problemen utifrån de vidare aspekter, till vilka ämnet bjuder. En sådan ordning medför den fördelen att man härigenom kan vinna en mera samlad överblick över hithörande frågor, något som kan vara av värde för en fortsatt planläggning inom området. Den valda metodiken, som alltså lämnar utrymme för överväganden rörande en successiv utbyggnad av organisationen, har emellertid ansetts böra kräva en utförligare redogörelse för verksamheten än som eljest måhända varit nödvändig.

Vissa beskrivande avsnitt i betänkandet har av nu angivna skäl gjorts relativt fylliga och försetts med referat av tidigare uttalanden och ståndpunktstaganden. Härigenom har nåtts det syftet att man till ledning för bedömandena av hela frågekomplexet får en i ett sammanhang redovisad redogörelse för de mest väsentliga av alla de olika synpunkter som under årens lopp förts fram i frågan om en lämplig organisation för den verksamhet som i sig innefattar icke blott trafiksäkerhetsarbete utan även en rad andra viktiga uppgifter inom vägtrafikens område.

Mot nu angivna bakgrunder kommer i det följande att närmare belysas olika funktioner inom vägtrafikområdet, deras innebörd och nuvarande handhavande. Redogörelse lämnas därefter för de förslag, som tidigare väckts rörande samordning på central nivå av trafiksäkerhetsfrågorna och för de synpunkter och åtgärder som i anslutning därtill kommit ifråga. Ett följande avsnitt behandlar allmänna synpunkter på frågan om inrättande av en central trafikmyndighet med i huvudsak de uppgifter, som förutsatts i bilförarutredningens direktiv. Övervägandena härutinnan leder

fram till att en sådan myndighet bör komma till stånd. Förslag framlägges därför om att under Kungl. Maj:t i kommunikationsdepartementet inrättas en särskild myndighet med uppgift att under Kungl. Maj:t svara för all den verksamhet som för närvarande ankommer på statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd med de förändringar härutinnan som påkallas vid genomförande av bilförar- och körtidsutredningarnas förslag. I anslutning härtill föreslås att bilinspektionen och biltrafiknämnden nedlägges och att de arbetsuppgifter som nu åvilar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom chefsmyndighet för statens bilinspektion flyttas över till den nya myndigheten. Med avseende på vissa andra arbetsuppgifter inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som sammanhänger med trafiksäkerhetsproblem i allmänhet har det icke befunnits stå i överensstämmelse med utfärdade direktiv att framlägga några förslag. Frågan om dessa uppgifters organisatoriska hemvist är också beroende av resultatet av arbetet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen. Vad gäller forskningsområdet kan också resultatet av 1964 års transportforskningsutrednings arbete komma att påverka såväl styrelsens verksamhetsområde som arbetsuppgifterna för och organisationen inom statens trafiksäkerhetsråd.

KAPITEL II

Olika funktioner inom fordonstrafikens område

A. Trafiksäkerhetsfunktioner

De trafiksäkerhetsbetonade funktionerna behandlas här under följande begreppsbestämningar, nämligen *vägteknik*, *trafikreglering*, *fordonskontroll*, *förarprovskontroll*, *trafikövervakning*, *arbetsinspektion*, *utbildningsverksamhet* och *trafiksäkerhetsupplysning*, *tillståndsgivning*, *trafiksäkerhetsforskning* samt *trafikolycksfallsstatistik*.

Vägteknik

En av de väsentligaste funktionerna inom trafiksäkerhetsområdet är den som syftar till förbättringar av vägnätet. Genom tekniska åtgärder i form av vägbyggnad, bebyggelseplanering, säkerhetsanordningar i trafiken m. m. kan skapas en trafikmiljö som är ägnad att öka säkerheten i trafiken.

Uppgiften att svara för denna del av trafiksäkerhetsarbetet åvilar till övervägande del väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som enligt sin instruktion har att handlägga bl. a. ärenden rörande det allmänna vägväsendet och vägtrafiken. Det åligger därvid styrelsen särskilt att verka för största möjliga trafiksäkerhet. Styrelsen skall sålunda följa utvecklingen av vägtrafiken och anordningarna härför samt ägna uppmärksamhet åt behovet av nya eller ändrade bestämmelser rörande säkerhetsanordningar, vägmärken samt fordons hjultryck, bredd och hastighet. I vägförvaltningarna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en lokal organisation för sin verksamhet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ansvarsområde i hithörande hänseende belyses närmare i det följande. Här må endast framhållas att de vägtekniska åtgärderna rent schematiskt synes kunna indelas i frågor rörande vägplanering och vägbyggnad, innefattande på det teoretiska planet planläggning av vägarnas konstruktion med hänsyn till geometrisk utformning, siktlängder, hjultryck och belastning, utformningen av vägskäl, trafikplatser m. m. samt vägunderhåll, till vilket bl. a. räknas sådana åtgärder i trafiksäkerhetsintresse som röjning av vägkanter, utformning av vägrenar, förstärkning av svaga vägkanter m. m.

Vid sidan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har statens väginstitut väsentliga uppgifter att fylla i fråga om vägtekniska ärenden. På sätt närmare utvecklas i det följande åligger det bl. a. institutet att biträda med vägtek-

niska undersökningar och utredningar samt att bedriva försöksverksamhet på området.

Trafikreglering

De trafikreglerande åtgärderna syftar till att med beaktande av trafiksäkerhetens krav och de trafikpolitiska intressena skapa goda förutsättningar för framkomst- och uppställningsmöjligheter för fordon. Grundläggande för trafikregleringen är, såsom framhållits av departementschefen i proposition 1964: 176, stads- och byggnadsplaneringen, som måste inrymma trafiktekniska synpunkter på utformningen av gator och broar samt överväganden rörande den kollektiva trafiken, parkeringsfrågor och frågor om möjlighet till en ändamålsenlig trafikdirigering och trafikövervakning. Trafikregleringen får i huvudsak sitt uttryck i olika föreskrifter om vägmärken, hastighet, körriktning, parkering, inskränkningar i trafiken o. dyl. Beslut om sådana föreskrifter ankommer under Kungl. Maj:t på olika myndigheter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har på sätt antytts i det föregående ansvaret inom vägmärkesområdet. På styrelsen ankommer i detta hänseende att meddela bestämmelser om vägmärkens utseende, konstruktion och uppställning m. m. Jämväl frågor om vägmarkeringar åvilar styrelsen, som också handlägger principiella frågor om hastighetsbegränsningar. Lokala föreskrifter av trafikreglerande natur beslutades intill den 1 januari 1965 av länsstyrelser, poliskammare, magistrater och kommunalborgmästare, därvid kompetensfördelningen i stort sett var sådan att länsstyrelserna för landsbygden handhade trafikregleringen i dess helhet och för städerna bestämde om hastighet och om vägs egenskap av motorväg eller huvudled. Övriga trafikregleringar i städerna ombesörjdes av de andra, här ovan nämnda organen.

I och med att magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna utvecklats den 1 januari 1965 har vissa av de uppgifter av trafikreglerande art, som hittills ankommit på länsstyrelse, poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare, hänförts till särskilt inrättade trafiknämnder. Föreskrifter härom har meddelats dels i en särskild lag den 4 december 1964 om trafiknämnder (SFS 1964: 731) och dels genom ändringar i vägtrafikförordningen och i förordningen angående yrkesmässig trafik. Enligt de nya bestämmelserna har den förut rådande skillnaden i handläggningsordningen mellan städer och landsbygd upphävts. På trafiknämnderna skall sålunda ankomma att besluta i de frågor om trafikreglering, som tidigare handlagts av länsstyrelse eller lokal myndighet. Från nämndernas kompetensområde undantages emellertid vissa ärenden av större räckvidd. Sålunda skall länsstyrelserna alltjämt bibehållas vid befogenheten att generellt besluta om hastighetsbegränsningar och vägs karaktär av motorväg eller huvudled. Likaså skall länsstyrelserna — såsom hittills varit fallet på landsbygden — ha att meddela bestämmelser om axeltryck och bruttovikt.

Jämväl beslut om inskränkning i trafiken beträffande särskilda slag av fordon samt om vad som lokalt skall tillåtas i fråga om fordons bredd och last skall ankomma på länsstyrelserna i den mån icke beslut skall fattas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Fordonskontroll

Bestämmelser om en allmän obligatorisk besiktning av motorfordon infördes redan i 1906 års automobilförordning. Ytterligare och utvidgade bestämmelser i ämnet meddelades i därefter utkommande författningar rörande motorfordon, nämligen 1916 års automobilförordning, 1923, 1930 och 1936 års motorfordonsförordningar samt i nu gällande vägtrafikförordning med därtill hörande föreskrifter.

För närvarande gäller i fråga om kontrollen från det allmännas sida över att fordonsbeståndet ur teknisk synpunkt är i trafikdugligt skick att denna sker genom olika slag av besiktningar, av vilka de väsentligaste är registrerings- och typbesiktningarna, samt genom löpande fordonskontroll.

Registrerings- eller typbesiktning utgör förutsättning för ett fordon registrering i de länsstyrelsevis förda bilregistren och därmed också — med vissa undantag — för rätten att bruka fordonet. Närmare bestämmelser om registrerings- och typbesiktningen återfinnes i vägtrafikförordningen samt i vägtrafikkungörelsen.

Den löpande fordonskontrollen sker dels genom kontrollbesiktning efter beslut av länsstyrelse, dels genom s. k. flygande inspektion, dels genom periodisk kontrollbesiktning, dels beträffande kopplingsanordningar genom s. k. särskild kopplingsbesiktning, dels ock beträffande begagnade fordon genom inspektion hos försäljare. Närmare föreskrifter om dessa besiktningar finnes bl. a. i vägtrafikförordningen, i vägtrafikkungörelsen samt i förordningen om yrkesmässig automobiltrafik.

Fordonskontrollen har tidigare till övervägande del utgjort en arbetsuppgift för statens bilinspektion. Enligt beslut vid 1963 års riksdag har emellertid fr. o. m. den 1 januari 1965 införts en allmän periodisk fordonskontroll. Denna skall vara årlig och avser registrerade motorfordon och registrerade släpvagnar, äldre än tre år. För inspektionsverksamheten har bildats ett särskilt bolag, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, som bedriver den obligatoriska kontrollverksamheten med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen särskilt förordnade besiktningsmän, vilka i denna sin verksamhet har ämbetsansvar och står under tillsyn av styrelsen.

Typbesiktningens verksamhet samt viss fordonskontrollerande verksamhet ankommer även efter den genomförda omorganisationen på statens bilinspektion. Flygande inspektion, innefattande undersökning och provkörning av motorfordon eller släpfordon för kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning, ankommer på bilinspektionen och må jämväl utföras av för ändamålet utbildad polisman, som länsstyrelse förordnat härtill.

Kontrollen av militära fordon utövas enligt militära vägtrafikkungörelsen (SFS 1954: 636) av s. k. militära besiktningsmän, utbildade genom statens bilinspektion.

I fråga om omfattningen av den fordonskontrollerande verksamheten lämnas vissa uppgifter i det följande i samband med närmare redogörelser för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess funktioner såsom chefsmyndighet för statens bilinspektion och för besiktningsväsendets organisation m. m.

Förarprovskontroll

I begreppet förarprovskontroll innefattas i detta sammanhang i första hand den kontroll, som utövas i samband med provtagning för erhållande av körkort och trafik kort.

Bestämmelser om skyldighet att avlägga prov för vinnande av behörighet att framföra motorfordon av olika slag har sedan gammalt funnits i lagstiftningen och under årens lopp har man gång efter annan genom tillägg och förändringar av lagtexten sökt markera vilka kunskaper och färdigheter, proven skall tjäna till att efterforska. De nu gällande bestämmelserna i ämnet återfinnes i vägtrafikkungörelsen och i vägtrafikkungörelsen. Enligt bestämmelserna får motorfordon och, med vissa undantag, traktor med gummihjul föras endast av den som genom körkort är berättigad föra fordonet. För att få körkort skall man undergå förarprov, vilket som regel avlägges inför tjänstemän hos statens bilinspektion. Förarprov för traktor må dock avläggas inför annan, som av länsstyrelse förordnats att anställa dylika prov. Krigsmaktens personal äger avlägga förarprov för militär besiktningsman. På grundval av bl. a. det avlagda provet ankommer det på länsstyrelse att efter föreskriven prövning utfärda körkort.

För tjänstgöring som förare av vissa fordon i yrkesmässig trafik fordras utöver körkort jämväl särskilt trafik kort. Bestämmelser härom återfinnes i förordningen angående yrkesmässig biltrafik samt i vägtrafikkungörelsen. Prov för erhållande av trafik kort skall avläggas inför besiktningsman och utfärdandet av trafik kortet ankommer på länsstyrelse.

Färdighet i körning med motorfordon förvärfvas i allmänhet i särskilda körskolor, till vilkas bedrivande tillstånd lämnas av länsstyrelse. Vid sådan skola skall finnas en ansvarig föreståndare samt, om omfattningen så påkallar, en eller flera lärare och instruktörer. Denna körskolepersonal skall vara godkänd av länsstyrelse. Sådant godkännande får endast meddelas den som styrkt sin kompetens genom prov, avlagt inför tjänsteman, som av chefsmyndigheten för besiktningsväsendet förklarats behörig att anställa prov för körskolepersonal. Körskolorna står under fortlöpande kontroll av besiktningsorganisationen. Sålunda skall enligt gällande bestämmelser körskola om möjligt minst en gång årligen inspekteras genom bilinspektionens

försorg och skolan är i övrigt underkastad den tillsyn, varom länsstyrelsen förordnar.

Trafikövervakning

Ett av de verksammaste medlen i kampen för en högre trafiksäkerhet utgör trafikövervakningen, som kommit att få en alltmera framträdande betydelse efter hand som fordonsbeståndet ökat och antalet trafikolyckor stigit.

Trafikövervakningen är praktiskt taget helt en uppgift för polismyndigheterna och innefattar i sig uppgifter av vitt skilda slag, från den enkla övervakning, som utövas av den enskilde polismannen under reguljär patrulleringstjänst till komplicerade operationer inom vida regioner med insatser av stora övervakningsstyrkor och med utnyttjande av modern utrustning, främst inom tele- och fordonsområdet.

I sammanhanget torde också få erinras att bilinspektionens personal, bl. a. genom sina befogenheter att verkställa flygande inspektion i sin mån medverkar i trafikövervakningen.

En annan form av trafikövervakning är den kommunala tillsynen över efterlevnaden av gällande föreskrifter rörande parkering och annan uppställning samt stannande av fordon.

Arbetsinspektion

Den allmänna arbetarskyddskontrollen inom vägtrafiken regleras av 1949 års arbetarskyddslag. Övervakningen av lagens efterlevnad ankommer helt på arbetarskyddsmyndigheterna.

Arbetstidsförhållandena inom vägtrafikområdet regleras dels av den allmänna bestämmelsen i 1951 års vägtrafikförordning om förbud mot fordonsförande under uttröttningsstillstånd, dels av 1930 års lag om arbetstidens begränsning jämte vissa därtill anknyttande arbetstidslagar för speciella arbetsområden, dels av 1949 års arbetarskyddslag, dels ock av 1940 års förordning om yrkesmässig trafik. Arbetstidslagen innehåller bestämmelser om bruttoarbetstiden, bestämd främst för vecka och dygn, arbetarskyddslagen ger närmare regler om arbetstidens ordnande (raster, arbetspauser, nattvila och veckovila) och yrkestrafikförordningen ger för den yrkesmässiga trafiken särskilda stadganden om sammanhängande körtid samt om bruttoarbetstid och vilotid för dygn. För kontroll av efterlevnaden av i sistberörda hänseenden meddelade föreskrifter har skapats ett system med förarböcker och färdskrivare.

De båda nämnda lagarna tjänar allmänt sociala syften, medan förordningarnas bestämmelser forestavats främst av trafiksäkerhetshänsyn.

Kontrollen över de allmänt sociala arbetarskydds- och arbetstidsreglerna inom vägtrafiken utövas genom arbetarskyddsstyrelsen och den allmänna yrkesinspektionen i samma former som tillämpas på andra av lagstiftningen berörda områden. Efterlevnaden av reglerna i yrkestrafikförordningen över-

vakas däremot i annan ordning, främst genom statens biltrafiknämnd och genom polismyndigheterna.

En särskild skyddsreglering utgör bestämmelserna i vägtrafikförordningen om maximilast, om axeltryck och om bruttovikt. Bestämmelserna om maximilast syftar till att förhindra att fordon lastas tyngre än dess konstruktion tillåter med hänsyn till trafiksäkerheten. Bestämmelserna angående högsta tillåtna axeltryck och bruttovikt avser att skydda vägar och broar för högre belastning än de tål — alltså indirekt också ett trafiksäkerhetsfrämjande syfte. Övervakningen av nu ifrågakvarande regler ankommer på polisen.

Utbildningsverksamhet och trafiksäkerhetsupplysning

Utbildningen såsom en funktion inom trafiksäkerhetsarbetet innefattar i sig en mångfald olika områden. Dit hör utbildningen av körkortsaspiranter, utbildning för yrkesmässig trafik, utbildning av körskolepersonal, av bilinspektions- och besiktningspersonal, vidareutbildning av motorfordonsförare, trafikundervisningen inom det allmänna skolväsendet samt icke minst den utbildning om trafiksäkerhetsfrågor, som på olika sätt och genom olika media lämnas den stora allmänheten.

Körkortsaspiranternas utbildning äger till alldeles övervägande delen rum vid körskolor enligt kursplaner som utfärdas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. På styrelsen ankommer också att meddela erforderliga föreskrifter om material för teoretisk undervisning i körskola samt att granska och godkänna läroböcker för undervisningen i sådan skola. Styrelsen har i enlighet härmed fastställt kursplan för praktisk utbildning och kursplan för teoriutbildning samt godkänt vissa läroböcker.

I fråga om utbildningen för yrkesmässig trafik gäller för närvarande icke några särskilda föreskrifter. Viss utbildning av lastbils- och busschaufförer för erhållande av trafik kort förekommer vid de vanliga körskolorna. I landet finnes också ett par yrkesskolor för lastbilschaufförer, varjämte förekommer viss annan yrkesutbildning för yrkesförare.

Beträffande utbildningen av körskolepersonal gäller, att vederbörande som skall godkännas av länsstyrelse efter prov inför besiktningsman, genomgår särskild utbildning vid olika körskolor, vid kurser anordnade av Sveriges bilskolors riksförbund eller vid särskilda på privat initiativ upprättade trafikinstitut (motsvarande). I utbildningsverksamheten medverkar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom att godkänna kursplaner, ställa viss lärarpersonal till förfogande samt vid behov biträda vid val av övrig undervisningspersonal. Jämväl andra former för undervisning och vidareutbildning av körskolepersonal förekommer.

Utbildning av bilinspektionspersonal sker i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi vid centrala kurser för bilinspektörer och trafikassistenter. Genomgång av här avsedd utbildning utgör förutsättning för anställning vid

bilinspektionen. Besiktningsspersonalen hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning utbildas vid en av bolaget nyinrättad utbildningsanstalt. Särskild utbildningsverksamhet förekommer vidare för de militära besiktningmännen för motorfordon samt för polismän avsedda att genomföra s. k. flygande inspektion.

Vidareutbildningen av motorfordonsförare är praktiskt taget helt byggd på frivillig grund och ombesörjes i princip helt av olika organisationer, såsom NTF och vissa motororganisationer. Motsvarande gäller den propaganda- och upplysningsverksamhet som avser att göra allmänheten trafiksinna och få den att vidmakthålla och förbättra sina kunskaper och färdigheter på trafikens område.

Slutligen må här nämnas den trafikundervisning som meddelas inom det allmänna skolväsendets ram. Sådan undervisning bedrivs på samtliga stadier inom grundskolan. Syftet är att bibringa eleverna kunskap om samt förståelse och respekt för gällande trafikregler samt att fostra dem till goda trafikant. På motsvarande sätt bedrivs trafikundervisning inom det gymnasiala området. Även i folkskoleseminarier, lärarhögskolor och vissa andra högre skolor meddelas undervisning om trafikens utveckling, trafikolyckornas omfattning och orsaker, m. m. I sammanhanget bör också erinras om den betydelsefulla trafikundervisning som i olika former kommer barnen i förskoleåldern till del.

Tillståndsgivning

Regleringen av motorfordonstrafiken medför ett behov av tillstånd för brukande och förande av olika slag av fordon samt för bedrivande av olika slags verksamheter med motorfordon. Dyliga tillstånd ingår såsom ett väsentligt led i trafiksäkerhetsarbetet och syftar till att säkerställa att de verksamheter, för vilka tillstånd påkallas, fyller de krav ur säkerhetssynpunkt, som trafiksäkerhetsintressena påkallar. Sålunda måste förare av fordon av olika slag ha tillstånd att framföra fordonen (körkort, trafik kort etc.), fordonen måste vara godkända för olika slag av trafik, fordonsdetaljer skall likaledes vara godkända för att brukas, körskolor måste ha tillstånd för att bedriva sin verksamhet och deras lärare och instruktörer skall vara godkända för att få utbilda förare.

Gemensamt för i stort sett all tillståndsgivning inom hithörande område är att den föregås av någon typ av besiktning, kontroll eller prov.

Denna verksamhet har närmare berörts i samband med redogörelsen för de funktioner som i detta betänkande benämnts fordonskontroll och förarprovskontroll. Därav har framgått, att besiktning(s)prov) förfarandet utgör en särskild verksamhetsgren för sig, avsedd att skapa en grund för själva tillståndsgivningen. Förfarandet ankommer som regel på befattningshavare med befogenhet att utföra besiktningar och prov, främst på inspektions- och

besiktningpersonal vid statens bilinspektion och hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning.

Själva tillståndsgivningen ankommer i vissa fall på besiktningsoorganisationen, i andra fall åter på organ utanför denna organisation. Ifråga om tillstånd att bruka fordon utfärdas t. ex. typgodkännande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, besiktningbevis av besiktningsoorganisationen, saluvagnslicenser av länsstyrelse och interimis- och turistvagnslicenser av polismyndigheterna. Körkort och trafik kort utfärdas av länsstyrelserna, som också meddelar erforderliga tillstånd för bedrivande av körskoleverksamhet och utbildning av körkortsaspiranter. Tillstånd att framföra större, tyngre eller bredare fordon än vad eljest är tillåtet meddelas fr. o. m. den 1 januari 1965 av vederbörande länsstyrelse, dock att tillstånd till trafik, som berör mer än ett län meddelas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Av den sålunda lämnade exemplifieringen framgår att ett flertal myndigheter har befogenhet och skyldighet att meddela ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderliga tillstånd av olika slag.

Utöver den tillståndsgivning, som sålunda avser att tjäna rena trafiksäkerhetsintressen, förekommer inom området för den yrkesmässiga trafiken en rad tillstånd, vilka närmast är betingade av trafikpolitiska hänsyn, men som självfallet också är av betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Frågan om nu avsedda tillstånd beröres i följande avsnitt.

Trafiksäkerhetsforskning

Trafiksäkerhetsarbetet kan sägas bestå dels i att klarlägga orsakerna till trafikolyckorna och den relativa frekvensen av de olika orsaksfaktorernas förekomst, dels i att på grundval av denna orsaksanalys undersöka, vilka medel som praktiskt kan användas för att förebygga trafikolyckor, dels också i att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder. Icke minst viktig är i detta sammanhang orsaksanalysen, som i sig innefattar vitt skilda ämnesområden, såsom praktisk psykologi, medicinsk forskning samt väg- och fordonsteknisk forskning.

I väsentlig utsträckning hänför sig orsaksanalysen till problemet den mänskliga faktorn. Denna del av trafikforskningen skall, enligt gällande riktlinjer för kompetensfördelningen mellan trafiksäkerhetsforskningens skilda företrädare handhas av statens trafiksäkerhetsråd, som främst bör ägna sig åt forskning med huvudsaklig inriktning på problem rörande människans beteende i trafiken. Av andra företrädare för trafikforskningen svarar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för tekniska, företrädesvis trafiktekniska, rutinmässiga försök och analyser samt en fortlöpande granskning av olycksutvecklingen, medan statens väginstitut är huvudorgan för den statliga vägforskningen. Trafikforskning bedrivs även av andra institutioner, av enskilda läkare och andra vetenskapsmän m. fl.

Trafikolycksfallsstatistik

En grundläggande förutsättning för trafiksäkerhetsarbetet utgör en tillförlitlig trafikolycksfallsstatistik. Denna ligger till grund för bedömanden av vägtekniska och trafikreglerande åtgärder inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, för kontroll- och utbildningsavväganden inom bilinspektionen, för trafikforskningen och för upplysningsverksamheten.

Riksstatistik över vägtrafikolyckor har funnits sedan 1935. Den omfattade före 1939 endast olycksfall vid trafik med motorfordon, men utökades sagda år till att omfatta jämväl andra vägtrafikolyckor. Bestämmelser i ämnet återfinnes för närvarande i kungörelsen 1939: 144 angående statistiska uppgifter om vägtrafikolyckor, i vilken bl. a. stadgas följande (lydelse enligt kungörelsen 1955: 196).

Rörande vägtrafikolyckor, vilka föranlett polisundersökning, skola i enlighet med de närmare anvisningar, som av statistiska centralbyrån meddelas och med användande av blanketter, till vilka formulär av Kungl. Maj:t faställas, sammanställas uppgifter i de avseenden, som i blanketterna angivas. Uppgifterna skola lämnas *dels* av den polisman, som utför polisundersökningen, till centralbyrån samt beträffande olycka, vilken inträffat i stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare, till den kommunala nämnd eller styrelse, som handhar väghållningen, och beträffande annorstädes inträffad olycka till vägförvaltningen i länet, allt inom tjugofyra timmar från undersökningens början, *dels ock* av polischefen i det polisdistrikt, där olyckan inträffat, till centralbyrån för ett vart av de tre första kvartalen inom två månader efter kvartalets utgång, för oktober och november månader före utgången av närmast följande januari månad samt för december månad före utgången av närmast följande februari månad.

Genom statistikrapporteringen erhålles uppgift om olycksplatsens belägenhet, tätbebyggt eller icke tätbebyggt område, tiden för olyckan och de aktuella väg-, ljus- och väderleksförhållandena. Vidare rapporteras olyckans art — kollision mellan fordon i rörelse, med parkerat fordon eller med föremål vid körbanan, omkörningsolycka etc. — och i densamma delaktiga fordon eller andra trafikelement. Beträffande förare erhålles uppgifter om kön, ålder, körkorts- och trafik kortsinnehav samt om alkoholprov. Uppkomna skador redovisas i fråga om antal dödade, svårt skadade och lindrigt skadade, manliga och kvinnliga förare, passagerare, fotgängare eller andra personer, ifråga om skador på djur och på annan egendom än fordon och djur. På den rapporteringsblankett som skall användas för ifrågavariande ändamål finnes också utrymme för skiss över olycksplatsen samt för förslag till snabbåtgärder till förebyggande av nya olyckor på samma plats eller av liknande slag, t. ex. rövning för åstadkommande av bättre sikt, sandning. Genom polischefs försorg skall olycksfallsrapporteringen kvartalsvis kompletteras med kortfattade redogörelser över förloppet av inträffade olyckor och belysning av särskilda omständigheter kring desamma.

Bearbetning och redovisning av trafikolycksfallsstatistiken sker genom statistiska centralbyrån, som utger kontinuerliga statistikrapporter, bestå-

ende av dag-, vecko-, månads- och kvartalsrapporter. Dag- och veckorapporterna tillställs bl. a. trafiksäkerhetsrådet — veckorapporterna även NTF — men publiceras icke. Månads- och kvartalsrapporterna offentliggöres i Statistiska Meddelanden. En sammanfattande rapport över vägtrafikolyckor utgives årligen och redovisas i publikationen Sveriges officiella statistik.

På grundval av statistiken genomföres inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en registrering på kartblad av de på landsbygdens allmänna vägar inträffade trafikolyckorna. Härigenom och genom den kommunikation, som sker mellan styrelsen och de lokala vägorganen, får man på ett tidigt stadium del av omständigheterna kring vägtrafikolyckorna och kan i förekommande fall vidtaga åtgärder i syfte att förhindra att nya olyckor inträffar på samma plats.

Inom statistiska centralbyrån och trafiksäkerhetsrådet pågår för närvarande överväganden rörande vissa genomgripande förändringar i fråga om olycksfallsstatistiken. Härtill återkommer framställningen i det följande.

B. Trafikpolitiska funktioner

De trafikpolitiskt betonade funktioner, som i detta sammanhang skall beröras, avser i första hand *tillståndsgivning* till olika slag av yrkesmässig trafik samt *taxesättning* inom yrkestrafiken. I det följande omnämnes också *beredskapsplanläggning* i fråga om landsvägstrafiken.

Tillståndsgivning

Utövande av yrkesmässig trafik — varvid förstås trafik, i vilken bil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran — är beroende av ett av trafikpolitiska skäl skapat system med tillstånd för olika slag av trafikutövning. Denna trafikstillståndsgivning är i huvudsak uppdelad mellan statens biltrafiknämnd och länsstyrelserna. I princip gäller därvid att biltrafiknämnden handhar tillståndsgivning beträffande linjetrafik över länsgränser samt ifråga om beställningstrafik med tyngre lastfordon medan länsstyrelserna lämnar övriga trafikstillstånd. Tillstånd att driva drosk(taxi)verksamhet i stad lämnades tidigare av vederbörande polismyndighet (poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare). Efter avvecklingen fr. o. m. den 1 januari 1965 av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna ankommer all tillståndsgivning i fråga om rätt att med personbil bedriva beställningstrafik för personbefordran på trafiknämnden i den kommun eller kommunedel där stationsorten skall förläggas. Med tillståndsgivningen följer befogenheten att medgiva överlåtelse av tillstånd, att återkalla eller indraga givet tillstånd, att meddela varning och att giva särskilda föreskrifter, som direkt sammanhänger med tillståndet ävensom åliggandet att godkänna fordon för yrkesmässig trafik och att meddela dispens jämlikt kungörelsen 1958:257 angående mellanvägg av

splitterfritt glas å vissa i yrkesmässig trafik använda personbilar.

Jämväl för rätt att utöva transportförmedling erfordras med vissa undantag särskilt tillstånd av biltrafiknämnden. Samma gäller i fråga om rätt att utom landet mot ersättning befordra passagerare och gods med motorfordon eller släpfordon — tillstånd till internationell landsvägstrafik. Yrkesmässig uthyrning av bil utan förare må ske endast efter tillstånd av länsstyrelse i det län, där rörelsen skall bedrivas.

Taxesättning

Utövare av yrkesmässig trafik är underkastad de bestämmelser rörande taxor som länsstyrelserna har att utfärda. Allmänna grunder för uppställning av taxor fastställs av biltrafiknämnden, som också själv fastställer vissa taxor för linjetrafik med lastbil.

Beredskapsplanläggning

Beredskapsplanläggningen ifråga om landsvägstrafiken innefattar för biltrafiknämndens del vissa förberedelser, avsedda att underlätta det tekniskt-administrativa genomförandet av landsvägstransporter i krig. Denna arbetsuppgift, som tidigare åvilat dåvarande riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, tillfördes biltrafiknämnden fr. o. m. den 1 januari 1962.

En närmare redogörelse för nu angivna och vissa andra hithörande funktioner lämnas i det följande.

KAPITEL III

Översikt över vissa myndigheter m. fl. inom trafiksäkerhetsområdet

A. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

I. Organisation och arbetsuppgifter i stort

Väg- och vattenbyggnadsverkets uppgifter omfattar projektering, byggande och underhåll av vägar och broar, trafiksäkerhetsfrågor inom såväl det fordonstekniska som det trafiktekniska området, frågor rörande vatten- och avloppsverksamheten samt förråds- och verkstadsrörelse. Verksamheten omspannar sålunda vitt skilda områden och avser arbetsuppgifter av varierande art.

I samband med vägväsendets förstatligande den 1 januari 1944 organiserades styrelsen på en vägbyrå, en förrådsbyrå, en kanslibyrå, en kameralbyrå, en brobyrå, en hamnbyrå, en järnvägs- och luftfartsbyrå samt en fristående avdelning för militärärenden. I denna organisation har sedermera vidtagits åtskilliga förändringar. I dagens läge består sålunda styrelsen av en vägbyrå, en konstruktionsbyrå, en byggnads- och underhållsbyrå, en förråds- och verkstadsbyrå, en trafikbyrå, en vatten- och avloppsbyrå, en administrativ byrå samt en juridisk byrå och en försvarsbyrå. Härtill kommer en rationaliseringsavdelning och en organisationsenhet för sakkontroll. Nuvarande organisation, antal befattningshavare och fördelning av arbetsuppgifter framgår av översiktstablan på sid. 32.

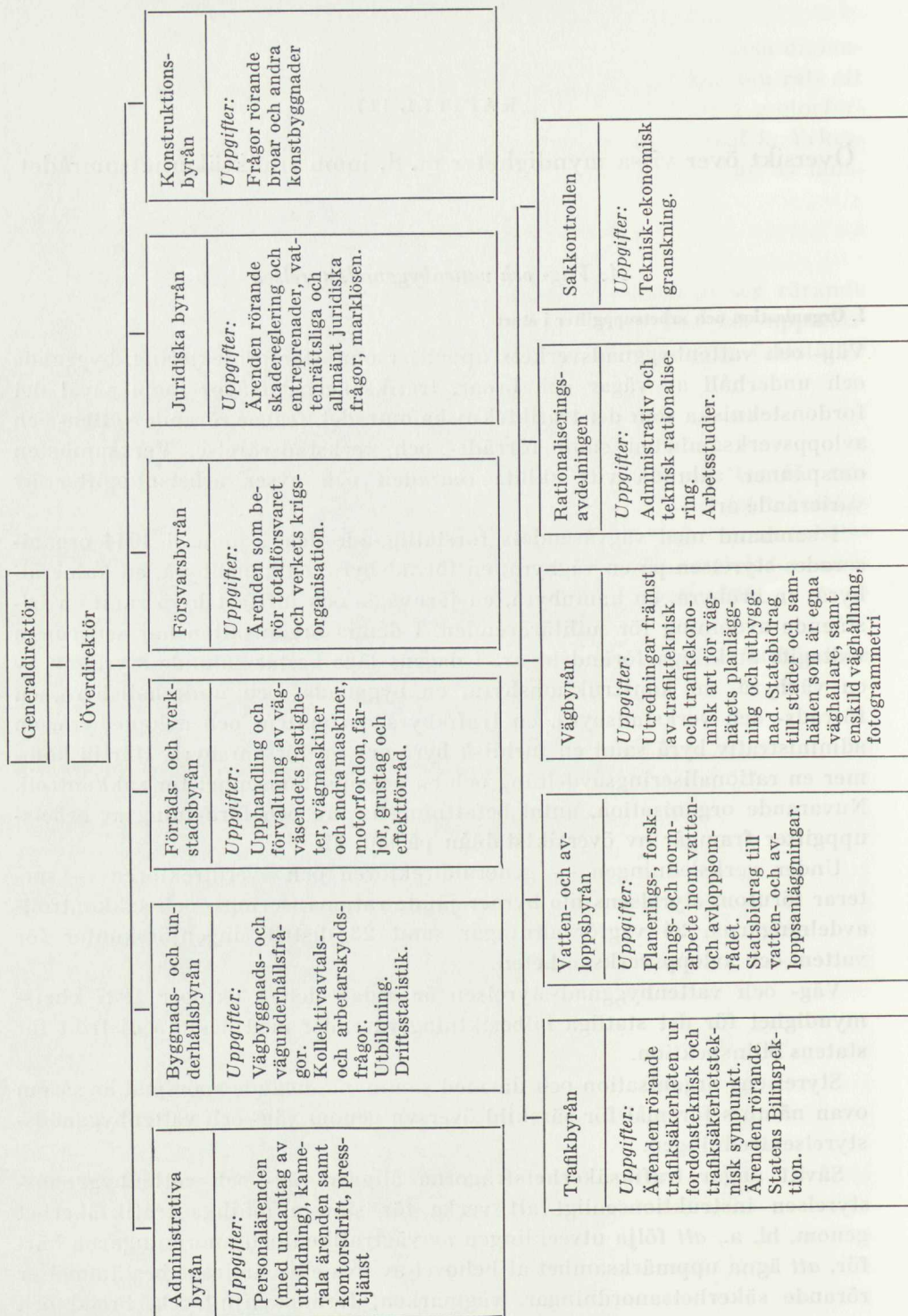
Under verksledningen — generaldirektören och överdirektören — sorterar förutom styrelsens nio byråer jämte rationaliserings- och sakkontrollavdelningarna, 24 vägförvaltningar samt 23 distriktsingenjörskontor för vatten- och avloppsverksamheten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är sedan den 1 oktober 1937 chefsmyndighet för det statliga bilbesiktningsväsendet med dess 15 distrikt för statens bilinspektion.

Styrelsens organisation och därmed sammanhängande spörsmål är såsom ovan nämnts föremål för särskild översyn genom väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen.

Såvitt angår trafiksäkerhetsfrågorna åligger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen instruktionsenligt att verka för största möjliga trafiksäkerhet genom, bl. a., att följa utvecklingen av vägtrafiken och anordningarna härför, att ägna uppmärksamhet åt behovet av nya eller ändrade bestämmelser rörande säkerhetsanordningar, vägmärken, fordons hjultryck, bredd och

Översikt över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation



hastighet, hjulringars beskaffenhet samt omnibussars och lastautomobilers beskaffenhet och utrustning, att verka för enhetlighet i tillämpningen av föreskrifterna rörande vägmärken och säkerhetsanordningar på vägarna samt av bestämmelser i övrigt angående vägtrafiken samt att, enligt vad därom särskilt stadgas, övervaka tillämpningen av givna bestämmelser angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg samt när så påkallas, därom meddela beslut.

Nu ifrågasvarande verksamhet omhänderhaves i allt väsentligt inom styrelsen numera av dess trafikbyrå, dit jämväl huvuddelen av de arbetsuppgifter som är förenade med styrelsens uppgift såsom chefsmyndighet för bilinspektionen är förlagda. Med hänsyn till att sistnämnda arbetsuppgift har en nära anknytning till det statliga besiktningsväsendets organisation behandlas väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter såsom chefsmyndighet i samband med redogörelsen för besiktningsväsendet. I fråga om trafiksäkerhetsarbetet i övrigt inom styrelsen lämnas en redovisning i nästföljande avsnitt.

II. Trafikbyrån

1. Kortfattad historik

I styrelsens organisation före den 1 januari 1944 handlades trafiksäkerhetsfrågorna på den genom beslut av 1936 års riksdag inrättade vägtrafikbyrån. För den utveckling, som ledde fram till inrättandet av denna byrå torde här få hänvisas till de redogörelser, som härutinnan lämnats i 1934 och 1936 års statsverkspropositioner. I samband med omorganisationen vid vägväsendets förstatligande hänfördes arbetsuppgifterna till den nya vägbyrån, vilken omorganiserades genom beslut av 1946 års riksdag. I sin organisation fr. o. m. den 1 juli 1946 var vägbyrån organiserad på tre avdelningar och ett vägarkiv. Avdelningen för landsbygden ombesörjde dels utredningsärenden rörande den allmänna planläggningen av vägnätet, normalbestämmelser och tekniska anvisningar för vägars utformning, trafikutredningar, trafikräkningar samt upprättandet av vägliggare, dels ock löpande ärenden rörande flerårs- och arbetsplaner, anslagsfrågor, enskild väghållning m. m. Avdelningen för städerna handlade ärenden angående olika slags bebyggelseplaner samt fördelnings- och arbetsplaner, underhållsberäkningar m. m. för det statsbidragsberättigade väg- och gatunätet i städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare. På vägtrafikavdelningen behandlades ärenden rörande vägtrafiken, trafiksäkerheten och bilbesiktningsväsendet.

Dävarande statens organisationsnämnd behandlade i en den 17 juni 1953 framlagd promemoria med redogörelse för organisationsundersökningar vid statens bilinspektion frågan om handläggningen i central instans av ärenden rörande bilbesiktningsväsendet och föreslog därvid, att för bilinspek-

tionens ärenden skulle inrättas en särskild avdelning, förslagsvis benämnd bilinspektionsavdelningen, direkt underställd styrelsen. På avdelningen skulle även ankomma trafiksäkerhetsärenden. Med det sålunda bildade chefsmyndighetsorganet för bilinspektionen borde enligt nämndens mening sammanslås trafiksäkerhetsrådets kansli. Organisationsnämnden uttalade i sammanhanget också att det i princip syntes möjligt att till avdelningen knyta också de vägtekkniska trafiksäkerhetsfrågorna.

Till stöd för sitt förslag om att bryta ut ärendena rörande bilinspektionen från vägtrafikavdelningen anförde organisationsnämnden, att vägtrafikavdelningens huvudsakliga arbetsuppgifter vore av annan karaktär än de, som sammanhänge med besiktningsväsendet. Avdelningens chef kunde icke utan eftersättande av andra åligganden ägna tillräcklig tid åt handläggandet av inspektionens ärenden. Det syntes fördenskull ur organisatorisk synpunkt olämpligt att inspektionens ärenden handlades vid vägtrafikavdelningen.

I skrivelse den 8 oktober 1956 framlade *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förslag till ändrad organisation av styrelsens vägbyrå och förordade därvid att trafikfrågorna avskiljdes från vägbyrån och sammanfördes till en nyinrättad trafikbyrå. Denna byrås verksamhet borde i första hand omfatta de uppgifter, som åläge vägtrafikavdelningen, inberäknat tillsynen över bilinspektionen. Till trafikbyrån borde jämväl överföras arbetet med trafikutredningar och upprättandet av vägliggaren.

Byråns främsta uppgift skulle vara att genom inspektion och rådgivning verka för sådana åtgärder inom vägväsendet, som bidrager till ökad säkerhet och bättre framkomlighet i trafiken. Arbetsfältet borde omfatta såväl den trafiktekniska som den fordonstekniska sidan. På byrån borde ankomma att omhänderha insamlandet och bearbetningen av uppgifter, som vore ägnade att tjäna till ledning i arbetet, t. ex. trafikräkningar, tekniska data rörande vägarnas standard, axeltrycksundersökningar, uppgifter om olycksfall och om behovet av säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar. Byrån borde också helt naturligt följa fordonsutvecklingen och trafikutvecklingen samt lämna material för den prognosverksamhet som krävs för beräkning av inflytande automobilskattemedel och för angivandet av de allmänna tendenserna för trafikutvecklingen på olika vägtyper. Såväl fältarbetet som bearbetningen av det insamlade materialet borde förläggas till trafikbyrån, som i dessa delar skulle tjäna som serviceorgan åt den nya vägbyrån.

Enligt förslaget skulle byrån indelas i tre avdelningar, nämligen avdelningen för trafikutredningar, avdelningen för trafiksäkerhetsfrågor och trafikärenden samt avdelningen för bilinspektionen.

Vid anmälan av föreliggande fråga i 1958 års statsverksproposition framhöll chefen för kommunikationsdepartementet, att en uppdelning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens dåvarande vägbyrå borde kunna bidra till

att undanröja olägenheterna i då gällande organisation och främja ett rationellt utnyttjande av arbetskraften. Omorganisationen borde vidare vara ägnad att underlätta för styrelsen att ombesörja den översiktliga planläggningen av vägväsendet och därvid uppfölja och vidmakthålla vägplanen samt att intensifiera vägtrafik- och trafiksäkerhetsarbetet. I anslutning till de i några yttranden gjorda påpekandena, att ett visst dubbelarbete skulle kunna uppstå mellan trafikbyrån och trafiksäkerhetsrådet i vad gäller grundforskning framhöll departementschefen, att det ej torde böra råda någon tvekan om att styrelsen i sitt arbete med vägarnas utformning, underhåll och förseende med vägmärken, med fordonstekniska frågor behandling samt med tillsynen över bilinspektionen och körskolorna etc. intager en nyckelställning, då det gäller praktiska åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Styrelsen hade enligt sin instruktion att verka för största möjliga trafiksäkerhet. För att denna instruktionsenliga uppgift skulle kunna fyllas vore det ofrånkomligt med viss förstärkning av styrelsen. Någon utvidgning av på styrelsen redan åvilande uppgifter ville departementschefen däremot ej medverka till. Departementschefen framhöll vidare, att ett fruktbarande samarbete liksom hittills borde äga rum mellan styrelsen och statens trafiksäkerhetsråd. För att öka förutsättningarna härför borde chefen för trafikbyrån ingå såsom ledamot i rådet.

Vad anginge den vid remissbehandlingen berörda frågan om den organisatoriska anknytningen av den föreslagna avdelningen för trafikutredningar fann departementschefen att avdelningen med hänsyn till dess grundläggande betydelse för trafikbyråns övriga arbete i varje fall tillsvidare borde förläggas till sagda byrå. I avdelningen borde ingå en särskild sektion för arbetet med vägbyggaren och vägarkivet. I övrigt tillstyrktes styrelsens förslag i organisationsfrågan.

Riksdagen beslöt i enlighet med departementschefens förslag.

Såvitt angår trafikbyrån har sedan 1958 icke vidtagits några mera genomgripande förändringar. Här må dock nämnas att den i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tidigare ingående järnvägsavdelningen indrogs fr. o. m. den 1 januari 1959, därvid de på avdelningen ankommande uppgifterna överflyttades till trafikbyrån. Åt chefen för byrån har uppdragits att med avseende på kontroll av de enskilda järnvägarna fullgöra på styrelsen ankommande åligganden och utöva styrelsen tillkommande befogenheter härutinnan.

För närvarande arbetar trafikbyrån på en avdelning för trafiksäkerhetsfrågor, en avdelning för trafikärenden, en avdelning för bilinspektionen och en avdelning för järnvägsärenden.

2. Nuläge

Med avseende på arbetsuppgifterna inom trafikbyrån i dess nuvarande organisation må framhållas, att byråns främsta uppgift är att genom inspekte-

rande och rådgivande verksamhet verka för sådana åtgärder inom vägväsendet som bidrar till ökad säkerhet och bättre framkomlighet i trafiken. I det följande lämnas närmare uppgifter rörande de olika avdelningarnas arbetsuppgifter och organisation, dock att i fråga om avdelningen för bilinspektionen en mera ingående redogörelse härför ingår i ett följande avsnitt om den statliga besiktningsorganisationen.

Avdelningen för trafiksäkerhetsfrågor. Med avseende på arbetsuppgifterna inom avdelningen för trafiksäkerhetsfrågor har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina anslagsäskanden för budgetåret 1965/66 — under erinran att avdelningens arbetsuppgifter av naturliga skäl anknyter till flera av styrelsens olika verksamhetsgrenar — framhållit, att verksamheten bedrivs med målsättning att dels genom ändamålsenlig registrering, bearbetning och analys av statistiska uppgifter om inträffade trafikolyckor skapa förutsättningar för en planering av lämpliga åtgärder, främst avseende vägen och dess utformning ur väg- och trafikteknisk synpunkt och inriktade på säkerhetsfrämjande åtgärder, dels behandla speciella trafiksäkerhetsfrågor av principiell art och dels delge vägförvaltningar och andra intressenter de erfarenheter som härvid vunnits.

Den viktigaste arbetsuppgiften är enligt styrelsen alltjämt att studera vägens standard ur trafiksäkerhetssynpunkt. Ett sådant studium förutsätter att olycksstatistiken har en lämplig utformning så att den medger de för närmare analys erforderliga bearbetningarna. Bland frågor, som i övrigt krävt större arbetsinsatser nämnes frågor om säkerhetsbälten och vägbelysning.

Avdelningens verksamhet har i styrelsens framställning indelats på följande sätt.

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. <i>Statistiken:</i> | Väntfickor för avsvängande trafik |
| Datainsamling | Trafiklinjer |
| Bearbetning och analys | |
| Uppföljning | 2.3 <i>Trafikens reglering:</i> |
| | Hastighetsbegränsning |
| 2. <i>Vägen</i> | Omkörningsförbud |
| 2.1 <i>Vägstandardelementen:</i> | Avsvängningsförbud |
| Allmänt | Stopplik |
| Vägskal | Övrigt |
| Kurvor | 3. <i>Fordonet:</i> |
| Linjeföring | Fordondefekter |
| Homogenitet | Säkerhetsbälten |
| Sikten | 4. <i>Mörkertrafiken:</i> |
| Vägräcken | Vägbelysning |
| Kantsten | Fordonsbelysning |
| Alléträd | 5. <i>Speciella frågor:</i> |
| 2.2 <i>Trafikanordningar:</i> | Viltspeglar |
| Filuppdelnig | |

Med avseende på utvecklingen av verksamheten har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i nyssnämnda äskanden uttalat bl. a. följande.

Avdelningen består för närvarande av chef (lönegrad 25), en ingenjör (lönegrad 17), ett kanslibitråde (lönegrad 7) och ett skrivbiträde (lönegrad 2).

Arbetsuppgifterna har visat sig öka starkt i såväl antal som omfattning, varför den nuvarande personalen inte är tillräcklig för de löpande ärendenas handläggning. Eftersom intresset för trafiksäkerhetsfrågor för närvarande är i starkt stigande och avdelningens arbetsuppgifter därför kan väntas öka i avsevärd omfattning är en ökning av personalstyrkan nödvändig.

Genom en personalförstärkning skulle möjlighet vinnas dels att nedbringa den långa eftersläpning, som nu råder beträffande avdelningens löpande ärenden, dels att med större kraft kunna angripa vissa för trafiksäkerheten väsentliga problem, som nu inte har kunnat tagas upp till behandling i önskvärd omfattning. Detta gäller främst uppföljningen av den trafiksäkerhetsmässiga betydelsen av vidtagna vägförbättringar.

Avdelningen för trafikärenden. Vid den nuvarande avdelningen för trafikärenden handlägges ärenden som angår vägtrafikfrågor, vägmärkesfrågor samt frågor angående transporttillstånd, trafiksignaler, markeringar på körbanor och varnings- och avstängningsanordningar vid vägarbeten, remisser från Kungl. Maj:t, länsstyrelser, städer och andra myndigheter ifråga om hastighetsbegränsningar, bensinstationer, service- och reklamskyltar etc., rätt att stanna eller uppställa fordon, tolkning av vägtrafikförfattningar, förslag till ändringar däri m. m., besvarande av frågor om reglering av internationell vägtrafik m. m. Inom avdelningen handlägges också frågor om samordning av länsstyrelsernas och städernas trafikkungörelser, utfärdande av erforderliga närmare föreskrifter vid tillämpningen av vägmärkeskungörelsen och för åstadkommande av enhetlighet vid användning av vägmärken och andra trafikordningar. Till avdelningens verksamhetsområde hör vidare ledandet av samordningsarbetet inom Norden för åstadkommande av enhetliga nordiska regler för vägmärken, trafiksignaler, körbanemarkeringar, ljussignaler och andra anordningar vid järnvägs korsningar, anordningar för utmärkning av vägarbete m. m. Inom avdelningen bedrivs också visst forsknings- och utvecklingsarbete beträffande vägmärken och trafiksignaler.

Avdelningen arbetar på tre sektioner, en för allmänna trafikärenden och dispenser, en för vägvisning, lokaliserings- och servicemärken m. m. samt en för vägmärken m. m. utöver lokaliseringsmärken och servicemärken. Personaluppsättningen utgöres av en vägtrafikinspektör (A 27) såsom chef samt ytterligare 14 befattningshavare.

I sina förenämnda anslagsäskanden har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redovisat följande nu aktuella angelägna arbetsuppgifter för avdelningen för trafikärenden.

1. Utvecklingsarbete beträffande vägmärken så att desamma erhåller en med hänsyn till den ökade trafikhastigheten och framkomna eller framkommande nya

- material ändamålsenlig utformning inom ramen för gällande och under arbete varande internationella beslut och rekommendationer.
2. Praktisk försöksverksamhet med vägmärken, trafiksignaler och vägmarkeringar innan de godkännes för allmän användning.
 3. Utarbetande av föreskrifter rörande vägmärken, trafiksignaler och övriga trafikordningar samt hållande dessa föreskrifter aktuella.
 4. Kurs- och föredragsverksamhet, utarbetande av bildband, tidningsartiklar och liknande för att öka kunskapen om vägmärken och trafikordningar bland personal, som handlägger dessa frågor inom vägförvaltningar, städer och konsulterande firmor. Vidareinformation av allmänheten genom press och TV.
 5. Resor för kontroll av enhetligheten och för information till vederbörande personal.
 6. Åtgärder i samband med övergång till högertrafik.

Styrelsen har vidare framhållit, att ett genomförande av de åtgärder, som kan bli en följd av Nordisk vägtrafikkommittés arbete för åstadkommande av enhetlighet inom Norden beträffande vägtrafiklagstiftning, vägmärken, trafiksignaler och vägbanemarkeringar kräver utarbetande av föreskrifter och anvisningar samt upplysning och propaganda. I vägmärkeskungörelsen (SFS 1961: 602) har Kungl. Maj:t ålagt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utge föreskrifter i dessa ämnen. Ett genomförande av detta åläggande har icke ännu varit möjligt, även om under senaste tid planläggning av arbetet har påbörjats.

Avdelningen för bilinspektionen. Avdelningens främsta uppgift är att handha den verksamhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som sammanhänger med styrelsens uppgift att vara chefsmyndighet för statens bilinspektion. I ett följande avsnitt kommer ifrågavarande verksamhet att närmare belysas. I samband därmed lämnas också en mera ingående beskrivning av avdelningen för bilinspektionen. Här må allenast ytterligare nämnas att avdelningen för närvarande arbetar på fyra organisationsenheter — en för utredningar, en för körkorts- och utbildningsärenden, en för besiktningssärenden samt en expedition — och att den omfattar 13 tjänster.

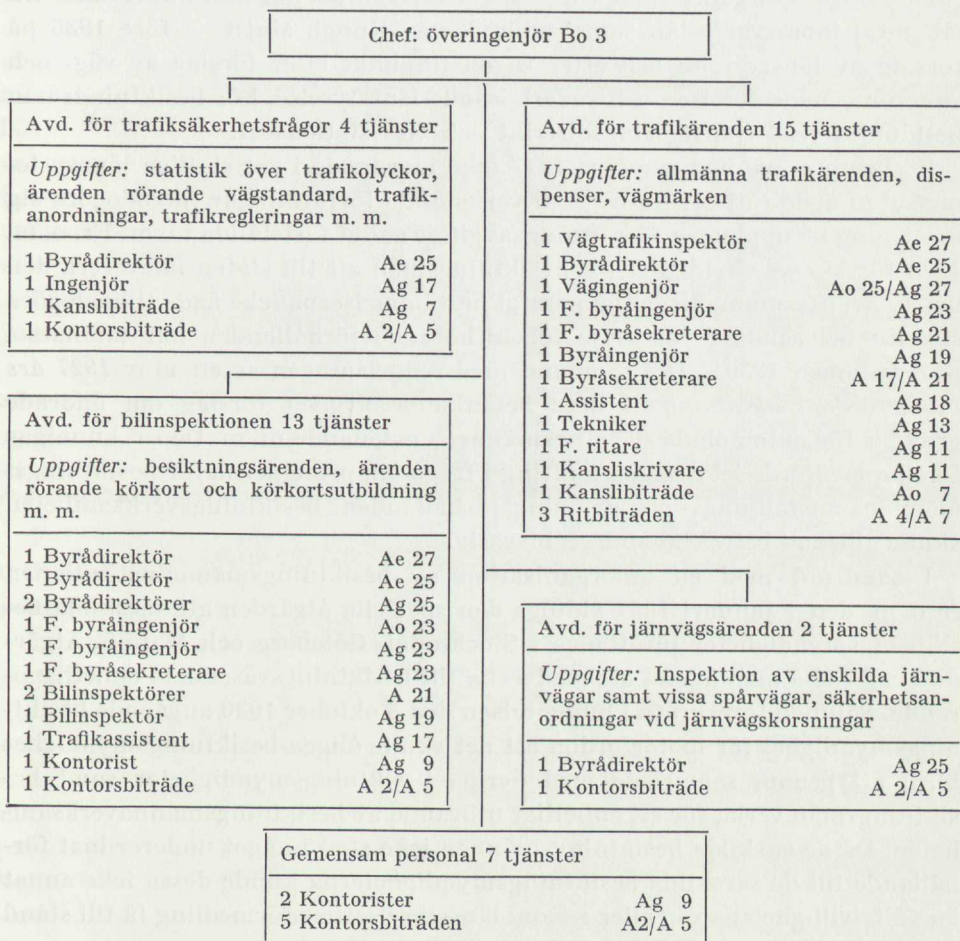
Avdelningen för järnvägsärenden. På den nuvarande avdelningen för järnvägsärenden ankommer den verksamhet som sammanhänger med styrelsens uppgift som tillsynsmyndighet över enskilda järnvägar och vissa spårvägar. Därjämte handlägges på avdelningen ärenden rörande säkerhetsanordningar vid korsningar i plan mellan järnväg och väg. Personaluppsättningen inom avdelningen utgöres av två befattningshavare.

Vad angår den i det föregående omnämnda gruppen ärenden angående säkerhet vid korsningar i plan mellan järnväg och väg har styrelsen i sina anslagsäskanden framhållit följande.

Arbetet har hittills huvudsakligen handlagts av avdelningen för järnvägsärenden. Mot bakgrunden av arbetsvolymen för denna avdelning ifråga om ärenden som sammanhänger med styrelsens uppgift som tillsynsmyndighet över enskilda järnvägar, har det — utöver främst rutinmässiga uppgifter ifråga om säkerhetsanordningar och trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder — på grund av arbetskraftsbrist icke varit möjligt att i önskvärd omfattning — motiverat av den stora

aktualitet frågan om trafiksäkerheten vid plankorsningar tilldragit sig — kunna medverka till tagande eller förverkligande av initiativ för åstadkommande av ökad säkerhet framförallt vid plankorsningar med enskilda såväl allmänneligen som icke allmänneligen befarna vägar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrås nuvarande organisation, antal befattningshavare och fördelningen av arbetsuppgifterna framgår av nedanstående sammanställning.



B. Det statliga besiktningsväsendet

I. Kortfattad historik

1. Besiktningorganisationen

Bestämmelser om en allmän obligatorisk besiktning av motorfordon infördes redan i 1906 års automobilförordning. Ytterligare och utvidgade bestäm-

meler om besiktningen och besiktningsorganisationen meddelades i där-
 efter utkommande 1916 års automobilförordning, i motorfordonsförord-
 ningarna av 1923, 1930 och 1936 samt i nu gällande vägtrafikförordning.
 I förevarande sammanhang kommer allenast besiktningsmannaaorgani-
 sationen att något beröras; frågan om innehållet i besiktningsverksamheten
 och dess utveckling lämnas här därhän. Nämnas må dock att besiktnings-
 väsendet i Sverige erhöi sin första närmare reglering genom en år 1920
 utfärdad instruktion för bilbesiktningsmän.

I besiktningsorganisationen ingick redan från början besiktningsmän till
 ett antal inom varje län som bestämdes av Kungl. Maj:t — före 1936 på
 förslag av länsstyrelse och efter sagda tidpunkt efter förslag av väg- och
 vattenbyggnadsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse. För besiktningsman
 bestämdes visst tjänstgöringsdistrikt och viss stationsort.

Besiktningsmännen var före 1947 icke inordnade i det statliga lönesyste-
 met utan ägde rätt att för av dem verkställda förrättningar tillgodogöra sig
 ersättning ur uppburna förrättningsavgifter enligt fastställda taxor. Fr. o. m.
 1920 föreskrevs skyldighet för besiktningsman att till staten inleverera den
 del av avgiftssumman som han enligt bestämmelserna icke ägde tillgodogöra
 sig. En belysande redogörelse för hithörande förhållanden har lämnats i
 propositionen 1930: 221 i samband med redovisningen av ett utav 1927 års
motorfordonssakkunniga i dess betänkande avgivet förslag om ändrade
 grunder för automobilbesiktningsmännens avlönanade m. m. De sakkunnigas
 förslag medförde icke någon ändring i fråga om principerna för besiktnings-
 männens anställnings- och avlöningsförhållanden; besiktningsverksamheten
 skulle alltjämt betraktas som en bisyssla.

I samband med en omorganisation av besiktningsmannainstitutionen
 fr. o. m. den 1 januari 1931 vidtogs den speciella åtgärden att särskilda be-
 siktningsmyndigheter inrättades i Stockholm, Göteborg och Malmö. Åtgär-
 den var i viss mån ägnad att medverka till besiktningsväsendets enhetliggö-
 rande. Sålunda föreskrevs i kungörelsen den 3 oktober 1930 angående besikt-
 ningsmyndighet för motorfordon att det skulle åligga besiktningsmyndighet
 bl. a. att genom samarbete med övriga besiktningsmyndigheter samt be-
 siktningsmän verka för ett enhetligt utövande av besiktningsmannaverksam-
 heten. Då de enskilda besiktningsmännen icke stod i något underordnat för-
 hållande till de särskilda besiktningsmyndigheterna kunde dessa icke annat
 än på frivillighetens väg eller genom länsstyrelsernas förmedling få till stånd
 den önskvärda enhetligheten.

En översyn av besiktningsväsendet verkställdes av 1935 års *automobil-
 besiktnings-sakkunniga* men icke heller dessa förordade några förändringar
 i systemet för besiktningspersonalens avlönanade. Däremot genomfördes på
 förslag av de sakkunniga den ordningen att besiktningsmännen skulle utses
 av Kungl. Maj:t och att förordnandeperioden skulle utgöra sex år. Tidigare
 tillsattes vederbörande av länsstyrelsen på fyra år.

År 1945 tillkallades nya sakkunniga — *1945 års bilbesiktningensutredning* — för att biträda med utredning rörande lämplig organisation av besiktningstväsendet för motorfordon jämte därmed sammanhängande förhållanden. I fråga om avlöningssystemet för bilbesiktningenspersonalen fann utredningen förutsättningar föreligga att inordna besiktningensmän i det allmänna statliga lönesystemet. *Statsmakterna* godtog principerna i utredningens förslag och därmed skapades — fr. o. m. den 1 januari 1948 — statens bilinspektion, för vars verksamhet på riksstaten uppfördes ett avlöningsanslag och ett omkostnadsanslag att avräknas mot automobilskattemedlen.

Någon förändring med avseende på den redan då befintliga särskilda militära besiktningensorganisationen gjordes icke i samband med den ovan nämnda omorganisationen. 1945 års bilbesiktningensutredning ansåg sig icke böra föreslå sammanslagning av de militära och civila besiktningensorganisationerna eller någon jämkning i de militära besiktningensmännens befogenheter. Utredningen framhöll i anslutning härtill att en fördel med uppdelningen vore att en reserv av besiktningensmän erhöles, som vid behov kunde utnyttjas även för civila förrättningar.

I viss anslutning till bilbesiktningensutredningens förslag utfärdades den 30 juni 1947 den första instruktionen för statens bilinspektion (SFS 1947: 374).

Under år 1952 utförde, såsom framgått av det föregående, dåvarande *statens organisationsnämnd* vissa undersökningar rörande statens bilinspektion. Undersökningarna innefattade såvitt nu är ifråga vissa förslag till förenklade rutiner vid förfarandet inom bilinspektionen m. m. Förslagen föranledde inga särskilda åtgärder från statsmakternas sida.

Betydande förändringar beträffande bilinspektionens verksamhet har genomförts fr. o. m. den 1 januari 1965. Redogörelse härför lämnas i det följande.

2. *Chefsmyndigheten*

Tanken på inrättandet av en chefsmyndighet för automobilbesiktningensmännen synes tidigast ha framförts av *1920 års automobilsakkunniga*, vilka uttalade sig för en sådan myndighet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med en i viss mån självständig ställning, så att blott i vissa fall av mera principiell innebörd en föredragning inför verkets chef behövde ifrågakomma. En tjänsteman, som förslagsvis benämndes överbesiktningensman, skulle ha till uppgift att biträda länsstyrelserna i deras verksamhet beträffande automobiltväsendet, att underlätta och reglera besiktningensmännens verksamhet samt att övervaka, att förarutbildningen bleve fullt tillfredsställande och bilismen i sin helhet utvecklades i sund och betryggande riktning. Förslaget föranledde icke någon åtgärd liksom icke heller vissa därefter framförda förslag om en central enhetlig ledning på automobiltväsendets område. En närmare redogörelse beträffande utvecklingen av denna fråga lämnas i *1934 års statsverksproposition*, i vilken uttalades, att

det icke, i varje fall för det dåvarande, borde ifrågakomma att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrätta en chefsmyndighet för besiktningsmännen.

Frågan om en chefsmyndighet upptogs därefter av *1935 års automobilbesiktningssakkunniga*, som föreslog att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle bli chefsmyndighet för besiktningsmännen. Till stöd härför åberopade de sakkunniga tidigare uttalanden i frågan och anförde bl. a. att bristen på enhetlighet besiktningsmännen emellan vid besiktningsverksamhetens utövande framträdde som en svaghet i besiktningsorganisationen. Besiktningsväsendet inrymde enligt de sakkunnigas mening överhuvud en mångfald spörsmål, i vilka vägledning, sammanhållning och initiativ av en verkligt sakkunnig central myndighet vore behövlig och önskvärd. Den tillsyn, som tillkomme länsstyrelserna, vore i många fall icke av större värde beroende dels på att länsstyrelserna saknade erforderlig teknisk sakkunskap på bilbesiktningens område, dels ock på att de olika länsstyrelserna själva stundom tillämpade olika principer i frågor rörande besiktningsväsendet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde på grund av att styrelsen icke vore chefsmyndighet för besiktningsmännen icke i önskvärd omfattning utöva tillsyn och verka för enhetlighet och motsvarande gällde i princip de särskilda besiktningsmyndigheter, som 1930 inrättats i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Departementschefen fann vid sin anmälan av förslaget i *1936 års statsverksproposition* lika med de sakkunniga tiden vara inne för att inrätta en chefsmyndighet i syfte att vinna den enhetlighet i besiktningsmännens verksamhet som måste anses eftersträfvansvärd. Denna chefsmyndighet borde, uttalade departementschefen, såsom de sakkunniga föreslagit helt naturligt vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess organ för verksamheten den till nyinrättande föreslagna vägtrafikbyrån. *Riksdagen* beslöt i enlighet med vad departementschefen sålunda föreslagit och fr. o. m. den 1 oktober 1937 förordnades väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom chefsmyndighet för bilinspektionen.

II. Nuläge

1. Inledning

Den fr. o. m. den 1 januari 1965 genomförda omorganisationen beträffande besiktningsverksamheten innefattar i princip den åtgärden på det organisatoriska planet att den i statlig regi bedrivna fordonskontrollen, vilken tidigare — fränsett sådan kontroll i samband med flygande inspektion — praktiskt taget helt varit en angelägenhet för statens bilinspektion, uppdelats mellan inspektionen och Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Såvitt avser nu ifrågavarande verksamhet inträdde sålunda väsentligt ändrade förhål-

landen för bilinspektionen fr. o. m. årsskiftet 1964/65. Bilinspektionens övriga arbetsuppgifter undergick däremot icke några förändringar.

För chefsmyndighetens del innebar omorganisationen också viss ändrad inriktning av verksamheten, något som närmare belysts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess anslagsäskanden för budgetåret 1965/66. I fråga om utvecklingen av verksamheten inom trafikbyråns avdelning för bilinspektionen anför styrelsen sålunda bl. a. följande.

Den omorganisation av statens bilinspektion som avses att genomföras den 1 januari 1965 och överförandet av viss verksamhet till Aktiebolaget Svensk Bilprovning kommer att i hög grad inverka på avdelningens arbetsuppgifter. Sålunda blir en väsentlig utökning av avdelningens tekniska anvisningar nödvändig varjämte ett absolut behov av central ledning av personaldisposition m. m. inom bilinspektionen uppstår.

Den nya organisationens ringa antal tekniska befattningar, som i princip betyder att endast två tekniker kommer att finnas inom varje distrikt, framtvingar en central ledning av verksamheten, eftersom flertalet av de återstående tekniska arbetsuppgifterna, såsom typbesiktning, utbildning av militära besiktningsmän, utbildning av poliser i flygande inspektion kräver en samtidig insats av flera tekniker inom ett geografiskt begränsat område.

Även för den återstående delen av bilinspektionens verksamhet, uppdragsverksamheten, kommer att uppstå ökade krav på en central personalledning inom trafikbyrån. Genom den förändrade verksamhetsformen kommer vad beträffar körkorts- och trafik kortsprövning allmänheten att kunna ställa större krav på att få avlägga prov utan dröjsmål samtidigt som en intensiv uppföljning av verksamhetens effektivitet och lönsamhet måste ske.

Den effektiviserade typbesiktningen kommer att ställa ökade krav på avdelningens tekniska personal vad gäller utarbetandet av tekniska anvisningar för provningsmetoder, normer för typprovning och typgodkännanden för fordon och fordonstillbehör etc. Det förhållandet att den övriga besiktningsverksamheten handhaves av en annan organisation kommer dels att öka behovet av detaljerade anvisningar för registrerings- och kontrollbesiktning dels att göra insamlandet och bearbetningen av det tekniska underlaget till nämnda anvisningar omständligare och mera arbetskrävande.

Avdelningen kommer också att bli besvärsinstans ifråga om bolagets beslut om körförbud. Hur stor arbetsuppgift det här kommer att bli fråga om är nu omöjligt att uttala sig om, men det torde kunna förväntas att den får en icke oväsentlig omfattning.

Med hänsyn till att omorganisationen beträffande besiktningsförfarandet helt nyligen trätt i kraft och då vissa föreskrifter och bestämmelser ännu icke hunnit utfärdas är det för närvarande ogörligt att redan nu redovisa ett faktiskt nuläge i fråga om verksamheten. Emellertid kan det antagas att jämkningarna i bilinspektionens verksamhetsområde icke kommer att radikalt förändra formerna för arbetets bedrivande. Med utgångspunkt häri har det ansetts befogat att i det följande lämna en redogörelse för förhållandena inom bilinspektionen och chefsmyndigheten utifrån ordningen intill den 1 januari 1965 med de kompletteringar i fråga om den nya organisationen, som nu kan göras med ledning av vad som hittills är känt. Det valda framställningssättet innebär att till nulägesbeskrivningen av bilin-

spektionen m. m. kommit att hänföras redovisningar som vid en strikt tillämpning av betänkandets disposition skulle ha sin plats i den historiska översikten.

2. Statens bilinspektion

a) Arbetsuppgifter och organisation.

I en den 31 december 1947 utfärdad arbetsordning för bilinspektionen har dess arbetsuppgifter beskrivits sålunda.

Statens bilinspektion har att utföra förrättningar, som ankomma på besiktningsman, som i 8 § motorfordonsförordningen avses.

Inspektionen har därjämte,

dels i enlighet med föreskrifter i dess instruktion,

att utöva tillsyn över yrkesmässig förarutbildning,

att meddela undervisning åt polismän i motorfordonskännedom och flygande besiktning,

att meddela undervisning för utbildning av militära besiktningsmän för motorfordon samt

att utreda frågor angående besiktningsverksamheten och trafiken med motorfordon m. m. och yttra sig i sådana frågor,

dels att på begäran av statsmyndigheter och kommunala polismyndigheter lämna upplysningar och biträda i frågor, som falla inom inspektionens verksamhetsområde,

dels ock att i övrigt fullgöra de uppdrag chefsmyndigheten anförtrot inspektionen.

I utövandet av sin befattning har inspektionen att noggrant följa utvecklingen på hithörande område samt hos chefsmyndigheten anmäla gjorda iakttagelser rörande nya konstruktioner, motorfordonstrafiken m. m., särskilt med hänsyn till trafiksäkerhetens tryggnad.

Arbetsuppgifterna för statens bilinspektion kan i dagens läge grupperas i fyra huvudområden, nämligen fordonskontroll, förarprovskontroll, utbildningsverksamhet samt övriga uppgifter.

Fordonskontrollen innefattar typbesiktningar av fordon och fordonsdelar, undersökningar av att fordon och godsbehållare för internationell godsbefordran uppfyller gällande tullbestämmelser (s. k. TIR-besiktningar), vissa besiktningar, bl. a. av invalidfordon, inspektion av begagnat motordrivet fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålles till salu hos bilhandlare samt flygande inspektion.

I förhållande till vad som gällt före den 1 januari 1965 innebär omorganisationen av besiktningsverksamheten att från bilinspektionens arbetsområde utmönstrats sådana förrättningar som avse registreringsbesiktningar, kopplingsbesiktningar och kontrollbesiktningar.

I fråga om typbesiktningsverksamheten har omorganisationen medfört den förändringen att verksamheten numera koncentrerats till Stockholm (tidigare även Göteborg och Malmö). Den omständigheten att Stockholm blivit enda ort med särskilt typbesiktningsställe innebär dock icke att alla typbesiktningar skall utföras där. Någon formell bundenhet till besiktnings-

ställe skall alltså ej förekomma. Sålunda skall t. ex. om så anses lämpligt typbesiktningar kunna utföras i biltillverkarens lokaler.

Typbesiktningens verksamheten avses skola bli mera effektiv än för närvarande och skall utföras i sådana former att garanti skapas för att nya fordonstyper uppfyller de krav, som från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt anses böra gälla. För verksamheten beräknas ytterligare personal, rätten att utfärda typbesiktningens instrument koncentreras till två av bilinspektionens främsta befattningshavare och det förutsättes att utomstående institutioner, provningsanstalter, forskare och specialister anlitas för särskilda undersökningar i den mån detta visar sig ändamålsenligt.

Omfattningsmässigt kommer verksamheten att påverkas därav att typbesiktning skall — tills vidare frivilligt — kunna ske också av chassier varjämte en successiv utökning av antalet fordonsdelar, för vilka typgodkännande skall vara obligatorisk, kommer att genomföras. En mera omfattande redovisning av fordonsdata skall ske såväl i besiktningens anmälan som i typbesiktningens instrument och typintyg. Rätt att efter verkställd typbesiktning uttaga ytterligare fordon för efterkontroll införes. Den tekniska utrustningen förbättras och ny materiel för typbesiktning anskaffas.

Förarprovskontrollen innefattar prov för körkort och trafik kort, prov med körskolepersonal (föreståndare, lärare och instruktörer) samt kontroll och inspektion av körskolor. Antalet förarprovsförrättningar under 1964 utgjorde 224 195, därav 688 prov med lärare och instruktörer.

Utbildningsverksamheten innefattar utbildning av såväl bilinspektionens egen personal som annan besiktningens personal samt lärarverksamhet vid kurser för körskolornas personal m. fl. Under 1964 har hållits sex kurser för utbildning av trafikassistenter, två kurser i prov med körskolepersonal och i inspektion av körskola, fyra kurser för utbildning av polismän i flygande inspektion samt åtta kurser för personal hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning, varav tre för föreståndaraspiranter och fem för besiktningens män med s. k. begränsad befogenhet.

Övriga uppgifter är bilinspektionens tillsyn över polisens besiktningens verksamhet och inspektion av de militära besiktningens verksamhet, värderingar av fordon och av åkerirörelser i samband med överlåtelse, utredningar i samband med trafikolyckor, vissa tekniska undersökningar i övrigt, remissverksamhet samt viss upplysande och konsulterande verksamhet. Enligt den nya instruktionen för statens bilinspektion (SFS 1964: 806) ankommer det på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att meddela de föreskrifter för bilinspektionen som erfordras utöver de bestämmelser, Kungl. Maj:t utfärdat.

Till bilinspektionens övriga uppgifter hör också vissa administrativa och kamerala göromål. Vad de sistnämnda beträffar gäller att bilinspektionen i ekonomiskt hänseende är underordnad chefsmyndigheten, som handhar

medelsförvaltningen och därmed sammanhängande göromål för bilinspektionen.

Enligt 1947 års beslut byggdes besiktningsorganisationen upp utifrån en indelning av landet i besiktningsdistrikt. Åt chefsmyndigheten anförtroddes att efter samråd med vederbörande länsstyrelser utfärda föreskrifter om indelningen i sådant distrikt — enligt 3 § instruktionen betecknade »tjänstgöringsdistrikt (besiktningsdistrikt)». Inom distrikten koncentrerades besiktningsorganisationen till vissa centralorter. Stationering av besiktningsmän på annan ort än centralort, stationsort, kunde komma ifråga endast om förrättningsfrekvensen vore tillräckligt stor för att bereda förrättningsmannen full sysselsättning. På vissa andra orter, s. k. mottagningsorter, skulle hållas regelbundna mottagningar. Beslut om vilka orter som skulle vara centralorter och stationsorter fattades av Kungl. Maj:t, medan däremot chefsmyndigheten fick rätt att efter samråd med vederbörande länsstyrelser fastställa mottagningsorterna. Chefsmyndigheten gavs också befogenhet att besluta på vilken stationsort befattningshavare vid bilinspektionen skall tjänstgöra. Föreskrifter i nu angivna avseenden återfanns i 1947 års instruktion för bilinspektionen. I den nya instruktionen har föreskrivits att riket för bilinspektionens verksamhet skall indelas i distrikt enligt föreskrifter som utfärdas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter samråd med vederbörande länsstyrelse. Beslut om de orter där bilinspektör skall vara stationerad skall däremot meddelas av Kungl. Maj:t.

Enligt den förut omnämnda arbetsordningen kan, i den mån bilinspektionens övriga arbetsuppgifter det tillåter, förrättning äga rum även utom stationsort och mottagningsort i fall då det gäller att tillfredsställa ett berättigat krav från fordonsägare, exempelvis vid besiktning av invalidfordon.

För närvarande är landet indelat i 15 distrikt med samma antal centralorter. Antalet stationsorter är 23, vilket innebär att bilinspektionskontor i dagens läge finnes stationerade på 38 platser i landet. Antalet mottagningsorter är för närvarande 98.

Chef inom ett distrikt är enligt instruktionen en förste bilinspektör. Denne är inför chefsmyndigheten ansvarig för att tjänstemännen inom distriktet fullgör vad enligt författningarna åligger dem. Enligt arbetsordningen är han därjämte chef på centralorten. På annan ort än centralort utövas chefskapet, under vederbörande förste bilinspektör, av den på orten placerade bilinspektören eller, om flera än en bilinspektör finnes, av den som chefsmyndigheten därtill förordnar.

Förrättningsställena är med hänsyn till förrättingarnas art uppdelade på två klasser, nämligen *klass 1* för alla slag av trafik-korts- och körkortsprov och *klass 2* för enbart körkortsprov. Antalet utgör 62 i klass 1 och 74 i klass 2.

Nuvarande distriktsindelning inom statens bilinspektion framgår av följande sammanställning.

Tjänstgöringsdistrikt	Omfattning
Stockholms.....	{Stockholms stad Stockholms län Gotlands län
Västerås.....	{Uppsala län Västmanlands län
Norrköpings.....	{Södermanlands län Östergötlands län
Jönköpings.....	{Jönköpings län Kronobergs län
Kalmar.....	{Kalmar län Blekinge län
Malmö.....	{Kristianstads län Malmöhus län
Göteborgs.....	{Hallands län Göteborgs och Bohus län
Vänersborgs.....	{Älvsborgs län Skaraborgs län
Örebro.....	{Värmlands län Örebro län
Falu.....	Kopparbergs län
Gävle.....	Gävleborgs län
Härnösands.....	Västernorrlands län
Östersunds.....	Jämtlands län
Umeå.....	Västerbottens län
Luleå.....	Norrbottnens län

b) Personal och kostnader.

I samband med omorganisationen av bilinspektionsverksamheten fr. o. m. ingången av år 1965 genomfördes relativt vittgående förändringar i bilinspektionens personalorganisation. Sålunda ersattes ett antal tjänster för tekniska arbetsuppgifter med tjänster för förste trafikassistent och trafikassistent. Vissa uppgifter inom bilinspektionen, nämligen de som sammanhänger med förarprövningen och utbildningen av personal, har ansetts vara av sådan art att de kan anförtros personal med annan än teknisk utbildning. Vidare minskades organisationen med 20 tjänster för kontorsgöromål.

Sammanfattningsvis innebär den nya organisationen att antalet tjänster inom bilinspektionen från ingången av år 1965 minskats från 212 till 168, d. v. s. med 44 tjänster. Antalet tjänster för tekniska uppgifter har därvid nedskrivits med 87 och kontorstjänsterna med 20, medan 63 tjänster för förarprövning m. m. tillkommit. Tjänsternas fördelning på lönegrader framgår av tablån på sid. 48, som utvisar ett i propositionen 1964: 71 redovisat principförslag till de olika tjänsternas fördelning på central- och stationsorter.

För behörighet till tjänst som förste bilinspektör eller bilinspektör fordras enligt den nya instruktionen för bilinspektionen att ha förvärvat ingå-

Tablå över tjänster vid statens bilinspektion den 1 januari 1965 fördelade på central- och stationsorter.

Ort	Förste bilinsp Ao 27	Förste bilinsp Ao 25	Förste bilinsp Ao 23	Bilinsp Ae 23	Bilinsp Ae 21	Bilinsp Ae 19	Bilinsp Ae 17	Bitr bilinsp högst Ae 15	Förste trafikass Ae 17	Trafikass Ae 15	Trafikass Ae 13	Tekniker Ae 13	Kon-torist Ae 9	Tekniker Ae 9	Kanslibitr Ae 7	Trafikbitr Ae 7	Kon-torsbitr Rb
Stockholm.....	1 ¹			1	2 ²	1 ¹	1	1 ¹	1	3	7	1 ¹	1	1 ¹	3	1 ¹	3
Visby.....							1	1		1	1				1/2		1/2
Norrköping.....			1		1			1		1	1				1		1
Linköping.....							1		1	1	1		1		1		1
Eskilstuna.....										1	1		1		1/2		1/2
Jönköping.....								1		1	1		1		1		1
Värnamo.....								1		1	1		1		1		1
Växjö.....								1		1	1		1		1		1
Kalmar.....								1		1	1		1		1/2		1/2
Västervik.....								1		1	1		1		1		1
Karlskrona.....								1		1	3		1		1		1
Malmö.....								1		1	1		1		1		1
Kristianstad.....								1		1	1		1		1		1
Hälsingborg.....								1		1	1		1		1		1
Göteborg.....								1		1	4		1		1		1
Halmstad.....								1		1	1		1		1/2		1/2
Uddevalla.....								1		1	1		1		1		1
Vänersborg.....								1		1	1		1		1		1
Borås.....								1		1	1		1		1		1
Skövde.....								1		1	1		1		1/2		1/2
Marlestad.....								1		1	2		1		1		1
Örebro.....								1		1	1		1		1		1
Karlstad.....								1		1	1		1		1		1
Karlskoga.....								1		1	1		1		1/2		1/2
Västerås.....								1		1	1		1		1		1
Uppsala.....								1		1	1		1		1		1
Falun.....								1		1	2		1		1		1
Gävle.....								1		1	1		1		1/2		1/2
Hudiksvall.....								1		1	1		1		1		1
Härnösand.....								1		1	1		1		1		1
Sundsvall.....								1		1	1		1		1/2		1/2
Örnsköldsvik.....								1		1	1		1		1		1
Östersund.....								1		1	1		1		1		1
Umeå.....								1		1	1		1		1/2		1/2
Skellefteå.....								1		1	1		1		1		1
Lycksele.....								1		1	1		1		1/2		1/2
Luleå.....								1		1	1		1		1		1
Gällivare.....								1		1	1		1		1		1
	1	1	14	1	8	8	7	1	6	33	36	1	6	1	32	1	11

ende kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering genom examen vid teknisk läroanstalt eller genom tillverkning eller reparation av motorfordon eller liknande praktisk verksamhet. För övriga tjänster inom bilinspektionen har icke uppställts särskilda kompetenskrav.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger enligt instruktionen fördela tjänstemännen vid bilinspektionen till tjänstgöring inom de olika distrikten. Styrelsen äger också föreskriva, att förste trafikassistent eller trafikassistent skall fullgöra på bilinspektör ankommande uppgifter som sammanhänger med förarprovningen och utbildningen av personal.

Beträffande kostnaderna för statens bilinspektion anvisades på sätt tidigare anförts fr. o. m. den 1 januari 1948 två nya anslag på riksstaten för bilinspektionens verksamhet, nämligen Statens bilinspektion: Avlöningar och Statens bilinspektion: Omkostnader. Fr. o. m. budgetåret 1953/54 tillkom ytterligare ett anslag, Statens bilinspektion: Utrustning.

Efter omorganisationen påverkas anslagsituationen av det förhållandet att viss verksamhet vid bilinspektionen fr. o. m. den 1 januari 1965 skall vara självbärande. Med hänsyn till att avgifter skall uttagas för bilprovningsskolans besiktningar har det nämligen ansetts rimligt att typbesiktningsskolans verksamhet avgiftsbeläggas. I samband därmed har också utgående avgifter för förarprov och prov med körskolepersonal anpassats så att de täcker kostnaderna för verksamheten (jfr kung. 1964: 719 om förrättningsstaxa för statens bilinspektion).

I anslutning härtill organiserades bilinspektionens verksamhet fr. o. m. den 1 januari 1965 på allmän verksamhet och uppdragsverksamhet. Till allmän verksamhet skall därvid enligt uttalande i propositionen 1964: 71 i princip hänföras uppgifterna i samband med flygande inspektion, kontroll av handeln med begagnade fordon, TIR-besiktningar, teknisk undersökning av trafikskadade bilar, värdering av fordon, viss del av tillsynen över körskolor, tillsyn över Aktiebolaget Svensk Bilprovning, invalid- och remissärenden samt viss del av den upplysande och konsulterande verksamheten. Övrig verksamhet skall utgöra uppdragsverksamhet.

Anslagsmässigt har denna uppdelning tagit sig uttryck i att för bilinspektionen — utöver befintliga anslag till avlöningar, omkostnader och utrustning — på riksstaten uppförts ett nytt anslag, Statens bilinspektion: Uppdragsverksamhet, med en stat innehållande anslagsposter för avlöningar, rörligt tillägg och omkostnader. För utgifterna under omkostnads-posten har fastställts en särskild omkostnadsstat. Av ifrågavarande anslag må tagas i anspråk så stort belopp som motsvarar inflytande förrättningsavgifter efter frånräkning av trettio procent, motsvarande i avgifterna ingående tillägg för pensions- och kapitalkostnader m. m. Inflytande förrättningsavgifter tillgodoföres riksstatens inkomsttitel Förrättningsavgifter vid statens bilinspektion.

Kostnadsutvecklingen inom statens bilinspektion sedan den 1 januari 1948 belyses av nedanstående sammanställning av anvisade medel.

Budgetår (motsv)	Avlöningar	Omkostnader	Utrustning	Uppdragsverksamhet
1.1—30.6				
1948	531 300	207 300		
1948/49	1 120 000	262 000		
1949/50	1 120 000	290 000		
1950/51	1 117 000	325 000		
1951/52	1 176 000	325 000		
1952/53	1 524 800	416 000		
1953/54	1 813 000	567 000	25 000	
1954/55	1 834 600	617 000	25 000	
1955/56	1 985 000	672 000	25 000	
1956/57	2 157 300	779 000	25 000	
1957/58	2 441 600	851 500	50 000	
1958/59	3 008 300	905 000	50 000	
1959/60	3 105 000	978 000	120 000	
1960/61	3 321 800	1 143 000	155 000	
1961/62	3 809 000	1 234 000	50 000	
1962/63	4 163 000	1 430 000	150 000	
1963/64	4 862 000	1 806 000	500 000	
1.7—31.12				
1964	2 733 000	1 142 000	225 000	2 099 000
1.1—30.6				
1965	458 000			

Avlöningsposterna under anslagen har beräknats med utgångspunkt i att tjänsterna inom bilinspektionen fr. o. m. den 1 januari 1965 skall vara fördelade på olika anställningsformer samt på allmän verksamhet och uppdragsverksamhet enligt följande.

Antal tjänster	Lönegrad	Allmän verksamhet	Uppdragsverksamhet
1 förste bilinspektör .	Ao 27		1
1 förste bilinspektör .	Ao 25		1
14 förste bilinspektörer	Ao 23	14	
1 bilinspektör	Ae 23	1	
8 bilinspektörer	Ae 21		8
8 bilinspektörer	Ae 19	5	3
7 bilinspektörer	Ae 17	3	4
6 förste trafikassistent- stenter	Ae 17	4	2
1 biträdande bilin- spektör	högst Ae 15		1
33 trafikassistenter . . .	Ae 15		33
1 tekniker	Ae 13		1
36 trafikassistenter . . .	Ae 13		36
6 kontorister	Ae 9	6	
1 tekniker	Ae 9		1
32 kanslibiträden	Ae 7		32
1 trafikbiträde	Ae 7		1
11 kontorsbiträden . . .	Af 2/Ae 5		11
168		33	135

Anslagen till statens bilinspektion för budgetåret 1964/65 upptager sålunda för avlöningar 3 191 000 kronor under avlöningsanslaget. Härtill kommer ett belopp av 1 348 000 kronor under anslaget till uppdragsverksamhet. Den sammanlagda medelsanvisningen för avlöningar under första halvåret 1965 uppgår till (458 000 + 1 348 000 =) 1 806 000 kronor.

Samtliga anslag står till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande, att av styrelsen användas för därmed avsedda ändamål och skall avräknas mot automobilskattemedlen.

Med avseende på budgetåret 1965/66 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina anslagsäskanden såvitt avser statens bilinspektion hemställt om viss anslagsuppräknning.

Vid behandlingen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag i förevarande avseenden i 1965 års statsverksproposition har under de olika anslagen beräknats medel enligt följande.¹

anslag till avlöningar	1 028 000 kronor
omkostnader	305 000 »
uppdragsverksamhet	4 525 000 »
	Summa 5 858 000 kronor.

3. Chefsmyndigheten

a) Arbetsuppgifter och organisation.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens instruktion finnes föreskrivet, att styrelsen i sin egenskap av chefsmyndighet för bilbesiktningsväsendet har till åliggande att i tekniskt och ekonomiskt hänseende utöva kontroll över besiktningsmännen för motorfordon arbete ävensom meddela dem nödiga anvisningar samt att genom tillämpningsföreskrifter eller eljest verka för enhetlighet inom bilbesiktningsväsendet.

Enligt den nya instruktionen för statens bilinspektion gäller att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen alltjämt skall vara chefsmyndighet för bilinspektionen och gentemot den i vissa avseenden utöva myndighets befogenheter jämlikt allmänna verksstadgan. På väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ankommer att — efter samråd med vederbörande länsstyrelse — besluta om rikets indelning i distrikt för bilinspektionens verksamhet, att fördela tjänstemännen vid bilinspektionen till tjänstgöring inom de olika distrikten, att meddela de föreskrifter som — utöver av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelser — erfordras för bilinspektionens verksamhet, att — efter samråd med riksrevisionsverket — meddela föreskrifter om uppbörd och redovisning av förrättningsavgifter, att till Kungl. Maj:t avgiva förslag till tjänstetillsättning i fråga om ordinarie och extra ordinarie tjänster i lägst lönegraden A 24 samt att själv tillsätta andra tjänster och antaga annan personal.

I fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens åligganden som chefsmynd-

¹ Anslaget Statens bilinspektion: Utrustning avses skola utgå ur riksstaten.

dighet för statens bilinspektion, må här nämnas, att chefsmyndigheten utför fortlöpande inspektion hos förrättningsmännen, vilka också får direktiv för verksamheten. Från myndigheten utgives vid behov meddelanden till inspektionskontoren med föreskrifter och anvisningar i detalj rörande exempelvis körkortsprovets anordnande, provets omfattning och innehåll, bedömning av resultat m. m. Chefsmyndigheten uppgör och fastställer kursplaner för körskoleundervisningen samt — i samråd med vederbörande polis- respektive försvarsmyndigheter — för den undervisning, som meddelas polispersonal i flygande inspektion samt militära besiktningsmän för motorfordon. Chefsmyndigheten godkänner vidare läroböcker m. m. för undervisningen i körskolorna, utfärdar anvisningar för deras verksamhet samt inspekterar körskoleutbildningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handlägger också centralt praktiskt taget alla personaladministrativa funktioner beträffande bilinspektionens personal, såsom löneutbetalning och vad därmed sammanhänger, matrikel-föring, ärenden rörande tillsättning av tjänster, om rätt för förrättningsman att åta sig uppdrag av kommun eller enskild i ärende, som är eller kan bli föremål för handläggning inom bilinspektionen eller chefsmyndigheten, samt om förrättningsmans skyldighet att i tjänsten bära tjänstedräkt eller tjänstetecken. Till chefsmyndigheten är också centraliserad beslutanderätt beträffande vissa slag av ledigheter och vikariat.

På det kamerala området gäller att i princip alla utbetalningar för bilinspektionen sker centralt genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dit också centraliserats all granskning och utbetalning av reseräkningar för bilinspektionens förrättningsmän. Styrelsen utövar vidare ekonomisk kontroll över inspektionsverksamheten och granskar kontinuerligt inspektionsorganens uppbörder i form av inkommande avgifter för förarprov m. m.

De arbetsuppgifter, för vilka här redogjorts, har ankommit på och utförts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess egenskap av chefsmyndighet för statens bilinspektion i dess tidigare organisation och i princip motsvarande åligganden har styrelsen gentemot den omorganiserade bilinspektionen. I fråga om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens åligganden som chefsmyndighet för statens bilinspektion innebär sålunda nyordningen fr. o. m. den 1 januari 1965 i princip icke några förändringar utöver dem som betingas av den ändrade verksamheten inom inspektionen. Däremot har genom tillkomsten av Aktiebolaget Svensk Bilprovning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommit att åläggas vissa uppgifter med avseende på bolaget och dess verksamhet.

Sålunda skall enligt den instruktion, som av Kungl. Maj:t den 20 november 1964 utfärdats för besiktningsmän hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning (SFS 1964: 808), väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till besiktningsman förordna den som är anställd hos bolaget för att fullgöra på besiktningsman ankommande uppgifter jämlikt därom i vägtrafikförfattningar m. m. med-

delade bestämmelser och som uppfyller i instruktionen angivna behörighetskrav. Förordnande som må begränsas att gälla viss tid och att avse viss eller vissa förrättningar, skall återkallas av styrelsen på framställning av bolaget eller om besiktningsman på grund av fel eller försummelse i sin verksamhet eller av annan anledning befinnes ej längre vara lämplig för uppgiften. Förordnande förfaller automatiskt då anställning hos bolaget upphör. Frågan om ämbetsmannansansvaret för besiktningsmännen har i instruktionen reglerats genom att däri intagits en hänvisning till vad om sådant ansvar föreskrives i 20 kapitlet brottsbalken.

Tillsynen över besiktningsmännen utövas av styrelsen som skall delge bolaget vid tillsynen framkomna anmärkningar. Den tekniska utrustning som erfordras för besiktningsmännens författningensliga verksamhet skall efter förslag av bolaget godkännas av styrelsen. Vidare har Kungl. Maj:t uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter samråd med bilprovningbolaget utarbeta erforderliga bestämmelser rörande det tekniska utförandet av säkerhetsinspektion och övrig på bolaget ankommande obligatorisk fordonskontroll ävensom instruktion för besiktningsmännen vid bolaget.

Jämväl effektiviseringen av typbesiktningsverksamheten påverkar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter. Sålunda har Kungl. Maj:t uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bl. a. att dels utarbeta och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till särskilda bestämmelser om frivillig chassibesiktning och till nya formulär till typbesiktningsinstrument och typintyg dels ock fortlöpande följa frågan om successiv utökning av antalet fordonsdelar, för vilka typgodkännande bör vara obligatoriskt samt att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag till åtgärder som styrelsen finner lämpliga. Kungl. Maj:t har också fäst väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppmärksamhet på vad statsutskottet i sitt utlåtande 1964: 99 anfört rörande bl. a. uppföljningen av verkningarna av typbesiktningsverksamhetens handhavande.

Av det nu sagda framgår att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i och med införandet av den nya besiktningsorganisationen får delvis förändrade arbetsuppgifter. I huvudsak beräknas dessa förändringar komma att återverka på avdelningen för bilinspektionen inom styrelsens trafikbyrå. Arbetsuppgifterna för denna avdelning förutsättes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i fortsättningen bli i huvudsak följande.

1. Leda och övervaka verksamheten vid statens bilinspektion vari inrymmer frågor beträffande bilinspektionens organisation och arbetsordning, beträffande anställning, utbildning och fördelning av bilinspektionens personal, beträffande taxor för olika slag av förrättningar, beträffande arbetsinstruktioner och föreskrifter.
2. Leda utbildning förutom av bilinspektionens personal även av polismän och militära besiktningsmän samt öva tillsyn över utbildning av samt behörighetspröva personal vid besiktningsbolaget och inom körskoleverksamheten.

3. Utarbeta tekniska bestämmelser för fordon och fordons utrustning samt anvisningar till ledning för besiktningsverksamheten inom besiktningsbolaget, statens bilinspektion och polisväsendet ävensom tillsynen över besiktningsbolaget. Granska och i vissa fall meddela godkännande av konstruktioner samt bl. a. genom deltagande i kommittéer och arbetsgrupper följa och bidra till utvecklingen inom fordonstekniken. Utarbeta bestämmelser för utbildningen inom samt för tillsynen över körskoleväsendet.
4. Handlägga ärenden rörande trafikförfattningar och deras tillämpning, överklaganden av besiktningsbolagets beslut samt förfrågningar från allmänhet, myndigheter och organisationer. Utarbeta och tillhandahålla blanketter i den utsträckning författningarna förutsätter.

b) Personal och kostnader.

Uppgiften att vara chefsmyndighet för bilinspektionen medför för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en arbetskraftsinsats dels av för ändamålet särskilt beräknad, till avdelningen för bilinspektionen knuten personal och dels av personal inom styrelsen, som jämväl har att utföra andra göromål. Till den sistnämnda kategorien hör verksledning, viss för trafikbyrån gemensam personal samt personal för administrativa och kamerala uppgifter m. m.

Avdelningen för bilinspektionen består av 13 tjänster. Chef för avdelningen är en byrådirektör i A 27 som till sitt förfogande för allmänna ärenden och för personalärenden har en förste byråsekreterare i A 23. I övrigt är tjänsterna fördelade mellan avdelningens fyra organisationsenheter enligt följande.

Utredningar		Körkorts- och utbildningsärenden	
1 byrådirektör	A 25	1 byrådirektör	A 25
		1 förste byråsekreterare	A 23
		2 bilinspektörer	A 21
		1 förste trafikassistent	A 17
Besiktningsärenden		Expedition	
1 byrådirektör	A 25	1 kontorist	A 9
1 förste byråingenjör	A 23	1 kontorsbiträde	A 2/A 5
1 bilinspektör	A 19		

Med avseende på personalbehovet inom avdelningen för bilinspektionen anmälde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina förenämnda anslagsäskanden för budgetåret 1963/64 att den dåvarande personaluppsättningen inom avdelningen för bilinspektionen — förutom biträdespersonal en byrådirektör i Ae 27, en förste byråingenjör i Ao 23, en byråingenjör i Ae 21 samt en till tjänstgöring hos styrelsen inkallad bilinspektör — vore otillräcklig. Den erforderliga personalförstärkningen i ett första utbyggnadsskede angavs av styrelsen till tre byrådirektörer (Ae 25) såsom chefer för de förenämnda sektionerna, en förste byråsekreterare (Ae 23), direkt underställd avdel-

ningschefen, för handläggning av personalfrågor och för allmänna sekretärargöromål, en förste byråsekreterare/förste byråingenjör, helst med psykologisk/pedagogisk utbildning och erfarenhet från utbildningsarbete, avsedd för sektionen för körkorts- och utbildningsärenden samt två amanuenser i reglerad befordringsgång.

Vid behandlingen av styrelsens anslagsäskanden i 1963 års statsverksproposition förklarade departementschefen sig ha för avsikt att tillkalla sakkunniga för att överse styrelsens huvudorganisation. Med hänsyn härtill biträdde styrelsens yrkanden allenast på ett par punkter, dock icke till någon del i vad avser de ovan redovisade yrkandena för trafikbyråns avdelning för bilinspektionen. Emellertid beräknade departementschefen särskilda medel för anställande av extra personal, bl. a. vid trafikbyrån.

Kostnaderna inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för uppgiften som chefsmyndighet för bilinspektionen har vid bestämmandet av förrättnings- taxan för bilinspektionens uppdragsverksamhet beräknats till i runt tal 620 000 kronor.

4. Övriga inspektionsorgan.

Besiktningens verksamhet av den art och omfattning som ankommer på statens bilinspektion är icke anförtrodd något annat statligt organ. I fråga om *krigsmakten* gäller emellertid enligt militära vägtrafikkungörelsen att besiktningens verksamhet avseende krigsmaktens fordon samt förarprovverksamhet skall handhas av särskilda militära besiktningmän. Dessa är av två slag, militära besiktningmän, som är avsedda för både besiktningar och förarprov, och militära besiktningmän för förarprov, vilka har verksamheten begränsad att omfatta endast förarprov. Besiktningens verksamhet för de förstnämnda avser registreringsbesiktningar m. m. — såväl första besiktning som ombesiktning — av krigsmaktens motorfordon och släpfordon. Förarprovskontrollen avser personer, som genom militär myndighets försorg utbildats för erhållande av förarbevis.

De militära besiktningmännen, för närvarande ca 115 till antalet, utgöres till alldeles övervägande delen av officerare, som fullgör besiktningens verksamheten vid sidan av annan tjänst, exempelvis såsom tygofficer eller motorofficer. Militär besiktningssman skall med godkända vitsord ha genomgått dels motorofficerskurs vid arméns motorskola (motsvarande utbildning), dels ock sådan utbildning av militära besiktningmän för motorfordon, som ankommer på förste bilinspektör eller bilinspektör att meddela. Militär besiktningssman för förarprov skall ha goda personliga kunskaper och färdigheter i motortjänst (genomgått arméns motorskolas kurs för kompaniofficerare eller inneha motsvarande kompetens) samt god erfarenhet i utbildning av motorfordonsförare ävensom ha blivit godkänd i den del av nyss angiven utbildning inom statens bilinspektion, som avser förarprov.

De förordnas av Kungl. Maj:t i kommandoväg efter förslag av försvarsgrens-
chef i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I fråga om den militära besiktningsverksamheten har icke några för-
ändringar inträtt efter övergången till den nya besiktningsorganisationen,
vilket bl. a. innebär att krigsmaktens fordon alltjämt undantages från
skyldighet att undergå obligatorisk kontrollbesiktning.

Kontroll av fordon i samband med flygande inspektion utföres i väsentlig
utsträckning av personal inom *polisen*, som erhållit särskild utbildning för
och av länsstyrelse förordnats att utföra flygande inspektion, d. v. s. under-
sökning och provkörning av motorfordon eller släpfordon för kontroll av
fordonets beskaffenhet och utrustning.

Enligt uppgift torde för närvarande ca 3 000 poliser ha utbildning för och
rätt att utföra flygande inspektion. Omfattningen av denna kontrollverk-
samhet anges till över 200 000 inspektioner per år.

Beträffande polisens rätt att utföra flygande inspektion har icke heller
inträffat någon principiell förändring efter genomförandet av reformerna
inom besiktningsområdet och på polisväsendets område. Att notera är emel-
lertid, att polismans rätt att utföra besiktning fr. o. m. den 1 januari 1965
genom ändring av 23 § första stycket i vägtrafikförordningen såtillvida
utvidgats att även annat fordon än sådant som anträffats på väg kan
underkastas besiktning av polisman och att annan polisman än den som
påträffat fordonet kan företaga besiktningen. Däremot är det endast bil-
inspektionens bilinspektörer som har rätt att besiktiga fordon som förvaras
i lager eller hålles till salu hos bilhandlare.

C. Icke statlig besiktningsverksamhet

I. Frivillig fordonskontroll

Frivillig fordonskontroll utföres vid ett antal privata bilprovningssanstalter
i form av s. k. trafiksäkerhetstest, omfattande i princip de kontrollmoment,
som ingår i den flygande inspektionen, eller konditionstest, innefattande
en mera omfattande undersökning för fastställande av fordonets allmänna
skick och prestanda.

I vilken utsträckning privata bilprovningssanstalter kommer att driva
verksamhet efter genomförandet av den obligatoriska säkerhetsinspektionen
är vanskligt att bedöma. Troligt är dock att i vart fall vissa sådana anstalter
kommer att bestå.

II. Obligatorisk fordonskontroll

Såsom framgått av det föregående har den årliga periodiska fordonskontroll,
varom beslut fattats vid 1963 års riksdag, anförtrotts åt ett för ändamålet
särskilt bildat bolag, Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Arbetsuppgifterna
för bolaget innefattar att vid under offentlig kontroll stående anstalter ut-

föra alla författningsenligt reglerade besiktningar av motorfordon med undantag av typbesiktningarna. Sålunda skall bolaget utföra såväl registreringsbesiktningar som kontroll- och kopplingsbesiktningar. Den obligatoriska fordonsbesiktningens syfte är att kontrollera att fordonen ur trafiksäkerhetssynpunkt är i fullgott skick och att vitala delar fungerar på avsett sätt. Endast bolaget har rätt att utföra här angivna besiktningar. Tillsynen över verksamheten har, såsom tidigare nämnts, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Utöver obligatorisk fordonskontroll äger bolaget utföra annan med säkerhetsinspektion likartad verksamhet, såsom tekniska undersökningar för polisens räkning och frivillig fordonskontroll (bl. a. konditionstester).

Bilprovningens bolagets aktiekapital äges till 52 % av staten medan återstående 48 % lika fördelas på var och en av de fyra intressentgrupperna motororganisationerna, yrkesbilismens sammanslutningar, bilförsäkringsföretagen och motorbranschens riksförbund.

Författningsmässigt har den nya ordningen tagit sig uttryck dels i ändringar i vägtrafikförordningen och dels i vissa nya författningar, bl. a. den i det föregående omnämnda instruktionen för besiktningsmän. Här är att märka, att den nuvarande termen besiktningsman enligt den nya ordningen reserverats för de vid besiktningsbolaget anställda föreståndarna och biträdande föreståndarna för bolagets besiktningsstationer och att för de tjänstemän hos statens bilinspektion, som för närvarande har benämningen besiktningsmän, i stället användes benämningen bilinspektör.

Finansieringen av bolagets verksamhet sker medelst av Kungl. Maj:t fastställda avgifter för besiktningarna. Bestämmelser härutinnan har meddelats i kungörelsen den 13 november 1964 om förrättningsavgifter för Aktiebolaget Svensk Bilprovning (SFS 1964: 720).

Ifråga om omfattningen av bolagets verksamhet kan självfallet intet nu med säkerhet sägas. Emellertid räknar man med att under 1965 utföra omkring 800 000 obligatoriska säkerhetsinspektioner, 170 000 besiktningar av annat slag, 250 000—300 000 efterkontroller och 70 000 konditionsarbeten.

I 1965 års statsverksproposition har lämnats en kortfattad redogörelse för verksamheten inom bolaget. Härav framgår bl. a. följande.

Bolaget har under år 1964 bedrivit försöksverksamhet vid 40 anläggningar och därvid per den 28 december kontrollerat 35 000 fordon. Omkring hälften av dessa fordon har varit behäftade med fel, som icke har ansetts vara av allenast ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Tre fjärdedelar av de fordon, å vilka brister konstaterats, har haft fel på belysningen och drygt en tredjedel på bromsarna. Bristfälligheterna har ofta varit enkla att avhjälpa. Vid företagna efterkontroller har 92 % av de efterkontrollerade fordonen godkänts.

Vid starten för den allmänna periodiska fordonskontrollen den 1 januari 1965 påbörjades driften vid flertalet övriga planerade anläggningar. I lokaliseringsplanen ingår sammanlagt 135 orter. I en rad orter har nya byggnader för besikt-

ningsverksamheten uppförts. På ett antal orter pågår nybyggen, vilka beräknas bli färdigställda under våren 1965. I proposition 1964:71 uttalades, att tidigare för riksdagen anmälda nybyggnader för bilinspektionen i Malmö, Göteborg och Östersund skulle fullföljas medan nybyggnader för bilinspektionen i övrigt icke skulle komma till utförande. Det har befunnits lämpligt att något utvidga lokalerna i Östersund för att bättre svara mot den större besiktningensvolymen vid bolaget. Kungl. Maj:t har den 20 november 1964 uppdragit åt byggnadsstyrelsen att utföra anläggningen i Östersund med ytterligare två besiktningssbanor. Erforderliga medel finns tillgängliga på anslaget Byggnadsarbeten för statens bilinspektion. I de fall då lokalfrågan ej permanent kunnat ordnas har verksamheten som regel påbörjats i provisoriska lokaler.

Behovet av teknisk personal har per ingången av mars månad 1965 beräknats till ca 550 personer, varav drygt 200 besiktningssmän och drygt 300 bilprovare. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi har för bolagets räkning under år 1964 utbildats 135 besiktningssmän. Vidare har anställningsavtal som besiktningssman tecknats med ca 75 tidigare befattningshavare inom statens bilinspektion. Rekryteringen av bilprovare fortsätter planenligt och full styrka beräknas bli uppnådd den 1 mars 1965. Den totala personalstyrkan den 1 januari 1965 var ca 600 personer.

Enligt proposition 1963:91 beräknades kostnaderna för utbildningen hos statens bilinspektion av besiktningssmän för bolaget till ca 2 milj. kr. Kostnaderna härför skulle förskottsvis bestridas genom överskridanden av bilinspektionens avlönings- och omkostnadsanslag. Under budgetåret 1963/64 togs ca 374 000 kr. i anspråk för nämnda utbildning. För innevarande budgetår har överskridanden medgivits om sammanlagt 1 600 000 kr. Kostnaderna bör slutligen belasta bolaget.

Bolagets kapitalbehov vid starten har i nyssnämnda proposition beräknats till 24 milj. kr. utöver aktiekapitalet. Staten har ställt lånegaranti intill ett belopp av 12 milj. kr. Något ytterligare kreditstöd från statens sida beräknas icke vara erforderligt.

Den preliminärt beslutade lokaliseringen av bilprovningssbolagets verksamhetsplatser med fördelning på de olika länen framgår av sammanställningen på sid. 59.

D. Statens trafiksäkerhetsråd

I. Kortfattad historik

1945 års trafiksäkerhetskommitté framlade i sitt betänkande (SOU 1948:20) ett förslag rörande det statliga trafiksäkerhetsarbetets organisation. Förslaget anmäldes i 1949 års statsverksproposition, därvid departementschefen gav sin principiella anslutning till kommitténs uppfattning att behov av vissa organisatoriska åtgärder föreläge på förevarande område. Efter att ha konstaterat att trafiksäkerhetskommittén bl. a. genom ett antal specialundersökningar lämnat värdefulla bidrag till klarläggande av frågorna om trafikolyckornas orsaker och medlen för deras bekämpande framhöll departementschefen att det i första hand syntes erforderligt att fullfölja och komplettera kommitténs arbete i fråga om de grundläggande orsaksundersökningarna och i samband därmed utreda vilka åtgärder som bör vidtagas. I fråga om formen för detta fortsatta arbete ansåg departementschefen det

Lokaliseringen av Aktiebolaget Svensk Bilprovvnings verksamhet

Län	Orter med	
	Inspektionsanstalter	Besöksstationer
A	Stockholm	
B	Norrtälje, Södertälje	Nynäshamn
C	Uppsala, Enköping, Tierp	
D	Nyköping, Eskilstuna, Strängnäs, Katrineholm, Flen	
E	Norrköping, Linköping, Motala, Mjölby, Finspång	Kisa, Valdemarsvik, Åtvidaberg
F	Jönköping, Eksjö, Nässjö, Tranås, Vetlanda, Värnamo, Gislaved	Sävsjö
G	Växjö, Tingsryd, Älmhult, Ljungby	Markaryd
H	Kalmar, Nybro, Vimmerby, Västervik, Oskarshamn, Borgholm	
I	Visby	
K	Karlskrona, Ronneby, Karlshamn, Sölvesborg	
L	Kristianstad, Hässleholm, Simrishamn, Ängelholm, Klippan	
M	Malmö, Hälsingborg, Landskrona, Lund, Trelleborg, Ystad	Hörby, Sjöbo, Skurup
N	Halmstad, Falkenberg, Varberg	Kungsbacka
O	Göteborg, Kungälv, Uddevalla	Lysekil, Stora Höga, Strömstad
P	Vänersborg, Alingsås, Borås, Trollhättan, Ulricehamn	Åmål, Bengtsfors
R	Mariestad, Falköping, Lidköping, Skövde, Tidaholm, Vara	
S	Karlstad, Arvika, Filipstad, Hagfors, Kristinehamn, Säffle, Sunne	
T	Örebro, Lindesberg, Karlskoga, Hallsberg	
U	Västerås, Arboga, Fagersta, Sala	
W	Falun, Avesta, Borlänge, Hedemora, Ludvika, Mora	Malung
X	Gävle, Bollnäs, Hudiksvall, Sandviken, Söderhamn, Ljusdal	
Y	Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sundsvall, Örnsköldsvik	Ånge
Z	Östersund	Sveg, Strömsund
AC	Umeå, Lycksele, Skellefteå	Storuman, Vilhelmina
BD	Luleå, Boden, Kiruna, Piteå, Gällivare, Kalix	Arvidsjaur, Haparanda, Övertorneå

icke böra möta hinder att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen mera direkt inkopplades på även den del av trafiksäkerhetsarbetet som berör den mänskliga faktorn. Då det emellertid här gällde arbetsuppgifter som i sina detaljer till stor del fölle utanför området för styrelsens sakkunskap borde styrelsen förstärkas med särskild expertis på det sättet att till styrelsen knöts ett expertorgan i form av ett trafiksäkerhetsråd, vilket med hänsyn till arten av sina arbetsuppgifter borde få tämligen självständig ställning i förhållande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I fråga om rådets arbetsuppgifter framhöll departementschefen bl. a. följande.

Rådets verksamhet skulle till en början inriktas på att fullfölja trafiksäkerhetskommitténs förslag om reformering av trafiksäkerhetsstatistiken samt att fortsätta arbetet med orsaksundersökningarna och i samband därmed utarbeta för-

slag till sådana trafiksäkerhetsåtgärder, vilka anses kunna genomföras utan vidare eller efter särskild utredning inom annan instans, eller beträffande frågor, som kräva vetenskaplig forskning söka bringa dessa under behandling av lämpliga och för saken intresserade forskare.

I sistnämnda hänseende bör rådet kunna få ledning genom att hålla kontakt med landets vetenskapliga institutioner, såsom universitet och högskolor, statens medicinska och tekniska forskningsråd m. fl. I avvaktan på erfarenheter om vad som på detta sätt kan uppnås i fråga om samordningen av den vetenskapliga trafiksäkerhetsforskningen, synes kommitténs förslag om inrättande av en särskild forskningsdelegation böra ställas på framtiden.

Vad beträffar orsaksundersökningarna bör särskild uppmärksamhet ägnas åt att insamla och nyttiggöra de rön, som inom och utom landet redan gjorts eller kommer att göras på detta område. Fortlöpande granskning inom rådet av polisrapporter och annat detaljmaterial rörande trafikolyckorna bör ske endast i den utsträckning och så länge, som väsentliga och allmängiltiga resultat härigenom kunna uppnås. Den statistiska bearbetningen av materialet bör, liksom hittills, i första hand ombesörjas av statistiska centralbyrån samt, beträffande vägtekniska detaljer, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Rådets förslag till trafiksäkerhetsåtgärder böra ingivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som därvid har att, i den mån förslagen äro av beskaffenhet att påkalla beslut av Kungl. Maj:t eller av annan myndighet, vidarebefordra desamma med eget yttrande. Rådet bör vara oförhindrat att behandla även principiella trafiksäkerhetsfrågor, som falla inom området för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet såsom central myndighet för vägväsendet och såsom chefsmyndighet för bilinspektörerna. Av denna anledning har jag i det föregående föreslagit att i rådet skola ingå utomstående representanter även för vissa grenar av styrelsens fackområde. I den mån skiljaktiga meningar mellan styrelsen och rådet skulle uppkomma i ärende av nyss angiven art, bör frågan hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Departementschefen föreslog att rådet skulle komma till stånd under budgetåret 1949/50 och äskade medel för detsamma under ett särskilt, oobtecknat anslag på riksstaten med benämningen Undersökningar rörande vägtrafikolyckor m. m. Anslaget skulle avräknas mot automobilskatte-medlen.

Riksdagen beslöt i enlighet med vad departementschefen föreslagit.

På grundval av vad sålunda beslutats inrättades statens trafiksäkerhetsråd, som därvid anknöts till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. För rådet utfärdades den 17 mars 1950 en särskild instruktion (SFS 1950: 105). Antalet medlemmar i rådet fastställdes till nio.

Frågan om trafiksäkerhetsrådets organisatoriska anknytning m. m. upptogs sedermera av dåvarande *statens organisationsnämnd*, som i den tidigare berörda promemorian rörande statens bilinspektion bl. a. uttalade att rådets undersökningar vore av stort värde för statens bilinspektion och dess chefsmyndighet, varför ett så intimt samarbete som möjligt borde bedrivas mellan rådet och chefsmyndigheten. Ur organisatorisk synpunkt vore det fördensfullt lämpligt, att en av befattningshavarna vid inspektionens chefs-

myndighet ägde medlemskap i rådet. Härigenom skulle vinnas dels att chefsmyndigheten ständigt vore informerad om rådets pågående undersökningar, vilket skulle medföra att onödigt dubbelarbete kunde undvikas, dels ock att rådet kunde hållas å jour med den erfarenhet av trafiktekniska problem, som vunnes genom bilinspektionens arbete. För att kontakten mellan rådet och inspektionens chefsmyndighet ytterligare skulle kunna stärkas, syntes det lämpligt att rådets kansli sammansloges med inspektionens chefsmyndighet. Härigenom skulle vid rådet respektive inspektionens chefsmyndighet pågående undersökningar bättre kunna koordineras och befattningshavarnas arbetskraft bättre utnyttjas.

Organisationsnämndens ifrågavarande förslag föranledde icke särskild åtgärd.

Frågan om trafikforskningens organisation — och därmed också trafiksäkerhetsrådet och dess uppgifter — behandlades sedermera av *organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958*, som föreslog att trafiksäkerhetsrådet skulle i vissa avseenden byggas ut till att bli ett samlande organ, som direkt företrädde ifrågavarande forskningsarbete. Forskningen borde liksom dittills under rådets ledning bedrivas vid olika institutioner och av fristående forskare, men garantier borde skapas för att trygga en bättre samordning inom forskningen men även mellan forskningen och det praktiska trafiksäkerhetsarbetet, främst mellan trafiksäkerhetsrådet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I fråga om kompetensfördelningen mellan de tre ledande organen på trafikforskningsområdet i Sverige ansåg organisationskommittén att trafiksäkerhetsrådet främst borde ägna sig åt forskning med huvudsaklig inriktning på problem rörande människans beteende i trafiken, att statens väginstitut regelmässigt borde ha att bedriva forskning och vetenskapliga undersökningar av utpräglat väg- och fordonsteknisk natur samt att i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi i allmänhet borde ifrågakomma tekniska, företrädesvis trafiktekniska, mera rutinmässiga försök och analyser samt en fortlöpande granskning av olycksutvecklingen. Kommittén föreslog också att rådet borde bestå av 15 ledamöter, vilket skulle skapa möjligheter till en allsidig representation samt att inom rådet skulle bildas ett arbetsutskott med uppgift att bereda ärenden, företräda rådet mellan dess sammanträden samt besluta i mera rutinbetonade frågor. Rådet skulle icke längre vara anknutet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utan sortera direkt under kommunikationsdepartementet. Såsom skäl härför anfördes bl. a. att rådets fria ställning vore en förutsättning för en allmän uppslutning från vetenskapens sida kring trafiksäkerhetsforskningen.

I nu refererade avseenden godtogs kommittéförslaget av statsmakterna vid *1959 års riksdag* och på grundval härav utfärdade Kungl Maj:t sedermera dels ett brev, vari trafiksäkerhetsrådets uppmärksamhet fästes på vad i 1959 års statsverksproposition anförts rörande rådets organisation och arbetsuppgifter och dels en särskild föreskrift rörande rådets sammansättning.

I *motioner till 1964 års riksdag* (I: 501 och II: 592) har påyrkats en närmare prövning av möjligheterna att ge trafiksäkerhetsrådet en fastare organisation än för närvarande. Motionsyrkandet tillstyrktes av trafiksäkerhetsrådet, som bl. a. framhöll att rådet borde givas den fastare ställning som följde med den personalförstärkning rådet i annat sammanhang begärt, samt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Svenska vägföreningen och NTF. Däremot avstyrkte statskontoret motionärernas hemställan och erinrade om att rådets nuvarande organisation grundade sig på beslut som statsmakterna efter särskild utredning fattat så sent som vid 1959 års riksdag.

Statsutskottet förutsatte att frågan om trafiksäkerhetsrådets ställning och organisation skulle bli föremål för undersökningar och överväganden i lämpligt sammanhang. *Riksdagen* anslöt sig härtill och frågan har sedermera aktualiserats i chefens för kommunikationsdepartementet direktiv till 1964 års transportforskningsutredning.

II. Nuläge

1. Arbetsuppgifter och organisation

I överensstämmelse med de motiv som legat bakom inrättandet av statens trafiksäkerhetsråd har dess huvuduppgift i instruktionen angivits vara att »verka för åstadkommande och upprätthållande av största möjliga trafiksäkerhet på vägar och gator». Trafiksäkerhetsrådet har i anslutning härtill att med uppmärksamhet följa trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige och andra länder;

att taga initiativ till åtgärder för trafiksäkerhetens främjande;

att bedriva trafiksäkerhetsforskning och särskilt att, i den mån väsentliga och allmängiltiga resultat därigenom kunna nås, verkställa undersökningar angående trafikolyckornas orsaker och de olika orsaksfaktorernas relativa betydelse;

att understödja och samordna den trafiksäkerhetsforskning, som inom landet bedrivs av andra institutioner; samt

att fastställa de allmänna villkoren för bidrag av statsmedel till trafiksäkerhetsforskning och vid behov speciella villkor därför.

Vid fullgörandet av sina uppgifter skall trafiksäkerhetsrådet samarbeta med svenska myndigheter, institutioner och enskilda, som äro verksamma på ifrågavarande område, ävensom med vederbörande utländska myndigheter och institutioner. Rådet skall tillhandagå offentliga myndigheter och institutioner samt, i mån av tid och arbetskraft, även kommuner och enskilda med av dem äskade uppgifter, undersökningar och utredningar, som ligger inom området för rådets verksamhet. Vidare skall rådet systematiskt samla, ordna och, i den mån så finnes lämpligt, offentliggöra vid verksamheten vunna resultat samt hålla ett bibliotek, omfattande representativ in- och utländsk trafiksäkerhetslitteratur.

I fråga om utvecklingen av trafiksäkerhetsrådets verksamhet har rådet i sina anslagsäskanden för budgetåret 1965/66 efter att ha redovisat vissa

statistiska uppgifter rörande trafikolycksfallsfrekvensen och bilbeståndet anförts bl. a. följande.

På grund av en år 1958 inom trafiksäkerhetsrådet utförd samhällsekonomisk utredning rörande trafikolyckornas kostnader har rådet uppskattat dessa för året 1963 till omkring 1 300 milj. kr.

Av vad ovan återgivits framgår, att de omfattande skadorna till följd av trafikolyckor och den starkt växande trafiken gör trafiksäkerheten till ett betydande problem för vårt moderna samhälle.

Åtskilliga åtgärder har under årens lopp vidtagits för att öka trafiksäkerheten och avsevärda ansträngningar göres fortfarande i detta syfte. Det står emellertid klart, att trafiksäkerhetsarbetet måste utbyggas och intensifieras. Ett avsevärt ansvar åvilar i detta sammanhang statens trafiksäkerhetsråd.

Trafiksäkerhetsrådets främsta uppgift i trafiksäkerhetsarbetet är att själv eller genom vetenskapliga institutioner och enskilda forskare bedriva forsknings- och undersökningsverksamhet i syfte att ytterligare klarlägga orsakerna till trafikolyckorna och genom resultaten av sådan verksamhet få fram underlag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder av olika slag. Under senare år har rådet kunnat konstatera ett avsevärt ökat intresse hos vetenskapsmännen för trafiksäkerhetsforskningen. Härigenom blir det möjligt att i ökad omfattning utlägga projekt inom trafiksäkerhetsområdet för forskning och utredning. Av denna anledning begär trafiksäkerhetsrådet ökade resurser för budgetåret 1965/66.

Huvuddelen av trafiksäkerhetsrådets forskningsverksamhet ledes av trafiksäkerhetsrådets arbetsgrupp TRAG. Här bedrivs den tillämpade forskningen, som bl. a. avser fortlöpande kartläggning och analys av företeelser och förhållanden i trafiken samt uppföljning av effekten på olyckstalen och de skilda olyckstyperna av olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder. Arbetet möjliggör en jämförelse mellan olika handlingsalternativ, som i sin tur kan peka ut ett optimalt handlingsprogram. Därjämte ger denna undersökningsverksamhet löpande synpunkter på inriktningen av grundforskningen.

Erfarenheten uppger ha klart visat att denna tillämpade forskning måste utföras i rådets egen regi och att den icke som grundforskningen kan läggas ut såsom beställd forskning vid något vetenskapligt institut.

I förenämnda anslagsäskanden har trafiksäkerhetsrådet lämnat redogörelse för rådets verksamhet under budgetåret 1963/64 på de olika forskningsfälten samt redovisat sina planer för trafiksäkerhetsforskningens fortsatta bedrivande. Av redogörelsen framgår bl. a. att de för innevarande budgetår — 1964/65 — tillgängliga forskningsmedlen, 1 235 000 kronor, i stort torde komma att disponeras enligt följande.

	Kronor
TRAG	320 000
Psykologisk forskning	200 000
Medicinsk forskning	365 000
Teknisk-naturvetenskaplig forskning	250 000
Reserv (även avsedd för stipendier för utbildning av forskare)	100 000
	<hr/>
	1 235 000

Vidare framgår av redogörelsen att TRAG i samarbete med representanter för vederbörande myndigheter och organisationer utarbetat förslag till omläggning och förenkling av den officiella trafikolycksstatistiken.

I fråga om trafiksäkerhetsrådets organisation må till en början framhållas, att antalet ledamöter i rådet fr. o. m. den 1 januari 1965 är sexton. Någon föreskrift om att i rådet skall finnas representanter för olika sakkunskaper gäller icke längre. Erinras må emellertid att i 1949 års statsverksproposition uttalats att i rådet borde ingå representanter för den medicinska sakkunskapen, den praktiska psykologien, den statistiska vetenskapen, utanför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen stående expertis på det vägtekniska, fordonstekniska och juridiska området samt statspolisen och att i den ursprungliga lydelsen av instruktionen för trafiksäkerhetsrådet angavs, att bland ledamöterna skulle finnas »representanter för den juridiska, medicinska, psykologiska, statistiska, vägtekniska och fordonstekniska sakkunskapen även som för statspolisen samt Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, vilken skall vara representerad i rådet genom sin verkställande direktör».

Inom rådet finns ett arbetsutskott samt ett kansli med en kanslichef, som tillika skall vara rådets sekreterare. Kanslichefen förordnas av Kungl. Maj:t efter anmälan av rådets ordförande. I övrigt erforderlig personal äger rådet antaga. Rådet äger också att i mån av behov anlita sakkunniga och experter för särskilda uppdrag.

2. Personal och kostnader

Vid trafiksäkerhetsrådets inrättande beräknades kanslipersonalen till en sekreterare, en amanuens och två kontorsbiträden. För närvarande upptager rådets personalförteckning tjänster för en byrådirektör i Ao 27 och en byrådirektör i Ae 25. Innehavaren av förstnämnda tjänst är förordnad såsom kanslichef hos trafiksäkerhetsrådet och åtnjuter härför lönetillägg motsvarande skillnaden mellan lönen i löneklasserna B 1 och A 30. Utöver kanslichefen och byrådirektören i Ae 25 finnes hos rådet sedan den 1 juli 1964 anställda två befattningshavare med avlöning av medel under avlöningsstaten, nämligen en laborator i trafiksäkerhetsforskning och en kontorist.

Tjänsterna hos trafiksäkerhetsrådet fördelar sig på lönegrader enligt följande.

	Lönegrad	Ao	Ae	Ag	Summa
Kanslichef.....	B 1 (arv)				1
Laborator.....	B 1			1	1
(Byrådirektör.....	A 27	1			1)
Byrådirektör.....	A 25		1		1
Kontorist.....	A 9		1		1

Från avlöningsstaten utgår vidare årliga ersättningar samt dagarvoden till rådets ordförande och övriga ledamöter.

Under omkostnadsdelen av anslaget till statens trafiksäkerhetsråd är särskilda medel anvisade för kostnader för den av statistiska centralbyrån omhändertagna snabbstatistiken rörande vägtrafikolyckor. Från dessa medel avlönas en kansliskrivare och ett kontorsbiträde. Övrig personal för arbetet med snabbstatistiken, fem biträden, avlönas från statistiska centralbyråns avlöningsanslag.

Utöver ovan redovisad personal finnes hos rådet ett antal arvodesanställda befattningshavare, för vilka avlöningskostnaderna bestrides av anslaget Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning. Sålunda utgöres för närvarande personaluppsättningen inom avdelningen för forskning och utredningar av sju befattningshavare, nämligen en forskningsledare (arv. A 27), en forskningsingenjör (arv. A 25), en forskningsassistent (arv. A 23), en fordonstekniker (arv. A 19) samt tre räknebiträden. Inom medicinska forskningslaboratoriet, som ledes av den förenämnda laboratorn finnes en forskningsingenjör (arv. A 23) samt en kontorist.

För trafiksäkerhetsrådet och dess verksamhet finnes fr. o. m. budgetåret 1957/58 på riksstaten uppförda anslagen Statens trafiksäkerhetsråd m. m. och Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning. Båda anslagen avräknas mot automobilskattemedlen och utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt beslut av trafiksäkerhetsrådet. Till belysning av kostnadsutvecklingen på hithörande område lämnas följande sammanställning över anvisade medel under nyssnämnda anslag.

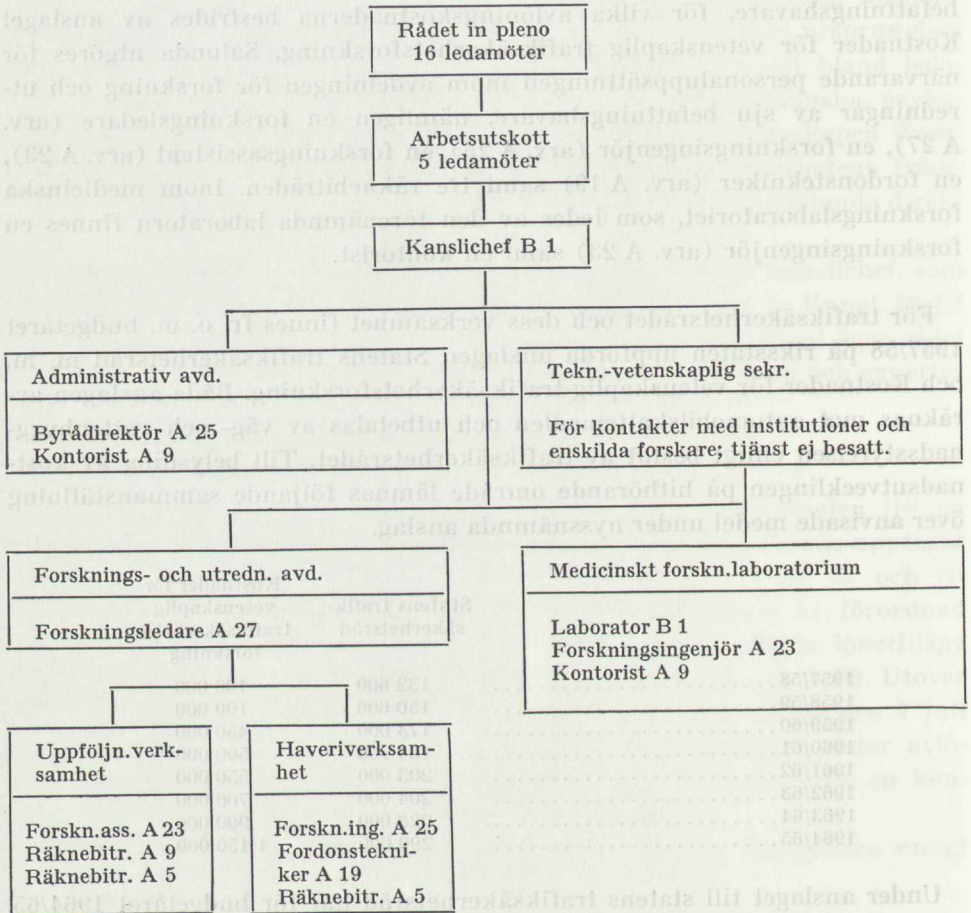
	Statens trafik- säkerhetsråd	Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhets- forskning
1957/58.....	132 600	100 000
1958/59.....	150 600	100 000
1959/60.....	173 000	450 000
1960/61.....	184 700	500 000
1961/62.....	203 000	550 000
1962/63.....	204 000	700 000
1963/64.....	228 000	900 000
1964/65.....	290 000	1 150 000

Under anslaget till statens trafiksäkerhetsråd har för budgetåret 1964/65 beräknats 199 000 kronor för avlöningar och 91 000 kronor för omkostnader.

I 1965 års statsverksproposition har föreslagits att anslaget Statens trafiksäkerhetsråd m. m. för budgetåret 1965/66 upptages till 282 000 kronor. Därvid har förutsatts att samtliga kostnader för vägtrafikolycksstatistiken fr. o. m. den 1 januari 1966 skall bestridas av anslag under statistiska centralbyråns förvaltning. I propositionen föreslås vidare att anslaget Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning i fortsättningen skall benäm-

nas Trafiksäkerhetsforskning. Medelsanvisningen ökas med 250 000 kronor och förslag framlägges om att vid rådet inrättas fyra tjänster som forskare i lönegrad Ag 27. För tjänsterna bör gälla, att anställningstiden i princip begränsas till treårsperioder.

Statens trafiksäkerhetsråds nuvarande organisation, antal befattningshavare m. m. framgår av nedanstående sammanställning, i vilken icke upptagits den ovanberörda personalen för snabbstatistik.



E. Arbetarskyddsverket

I. Kortfattad historik

Såsom inledningsvis anförts ankommer kontrollen över efterlevnaden av den allmänna sociallagstiftningens bestämmelser inom arbetarskydds- och arbetstidsområdena på arbetarskyddsverket, d. v. s. arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen.

Yrkesinspektionen i vårt land upprättades år 1890 och ställdes till en början under inseeende av kommerskollegium. Fr. o. m. år 1913 uppdrogs åt socialstyrelsen att utöva överinseeende över och ledningen av yrkesinspektionen samt att omhänderha den centrala handläggningen av arbetarskyddsärenden. Fullgörandet av dessa uppgifter överflyttades år 1938 till riksförsäkringsanstalten. För tillsyn av arbetarskyddslagstiftningens efterlevnad fanns vid den tidpunkten inom vissa slag av verksamhet förordnade speciella tillsynsorgan. Dit hörde bl. a. järnvägsstyrelsen, som hade arbetsuppgifter beträffande arbetarskyddslagstiftningens genomförande i fråga om vissa arbeten vid statens järnvägar, samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som hos sig hade en järnvägsinspektör för tillsyn av vissa arbeten vid enskilda järnvägar. På dåvarande arbetsrådet ankom att träffa avgöranden och meddela utlåtanden i frågor om arbetstidslagarnas tillämpning och att medgiva eftergifter från bestämmelserna om arbetstidens längd. Tillsynen av efterlevnaden av arbetstidslagarnas bestämmelser utövades däremot av yrkesinspektionens befattningshavare samt av kommunala tillsynsorgan. Utöver den personal som enligt ovan hade att utöva tillsyn å vissa arbeten vid de statliga och enskilda järnvägarna förekom icke någon särskild tillsyn beträffande arbetarskyddet vid trafikväsendet.

En genomgripande omorganisation av arbetarskyddet genomfördes vid 1948 års riksdag efter förslag av *1938 års arbetarskyddskommitté*. Såvitt avser trafikväsendet innebar omorganisationen att tillsynen å arbetarskyddet där skulle uppdragas åt en särskild trafikinspektion. De till järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anknutna specialinspektörerna inom yrkesinspektionen för statlig och enskild järnvägsdrift skulle befrias från tillsynen å arbetarskyddslagstiftningens efterlevnad och denna tillsyn skulle i stället anförtros åt särskilda trafikinspektörer, vilka därjämte skulle bemyndigas att övervaka arbetarskyddet inom trafikväsendet i övrigt. Såsom motivering till förslaget i denna del framhöll arbetarskyddskommittén att man genom detsamma skulle vinna åsyftad enhetlighet i fråga om ledningen av arbetarskyddet. I sammanhanget framhöll kommittén också, att det bortsett från sjöfarten icke fanns några särskilda specialinspektörer förordnade för arbetarskyddstillsynen inom trafikväsendet utan att det ankomme på yrkesinspektionens befattningshavare att härutinnan utöva erforderlig tillsyn. Kommittén erinrade emellertid att för tillsyn ur trafiksäkerhetssynpunkt av motorfordon och luftfartyg funnes särskilda inspektionsorgan, bilbesiktningsmännen och luftfartsinspektionen.

I förevarande fråga anförde kommittén vidare att ökad uppmärksamhet borde ägnas åt arbetarskyddet inom andra grenar av trafikväsendet än järnvägsväsendet, nämligen bil-, buss- och lufttrafiken. Med hänsyn till att säkerhetstillsynen beträffande maskiner, redskap och andra tekniska anordningar vore allmängiltig och att denna förlagts till yrkesinspektionens chefsmyndighet hade ansetts att ifrågavarande tillsyn strängt taget inbegrepe även den särskilda kontroll som bilbesiktningsmännen och luftfarts-

inspektionen hade att utöva å motorfordon och luftfartyg. Det hade därför framställts förslag om att dessa inspektionsorgan borde inordnas under det nya ämbetsverket. Förslag i sådan riktning framlades dock ej av kommittén, som anförde att sistnämnda kontroll främst syntes vara betingad av hänsyn till den allmänna säkerheten (inbegripet även passagerarna) och att frågan härom vore beträffande trafikmedlen mera dominerande än i fråga om maskiner och andra tekniska anordningar för huvudsakligen stationärt bruk. Arbetarskyddsfrågan vore i förevarande fall däremot väsentligen begränsad till den eller de som framförde trafikmedlet eller eljest biträdde vid begagnandet av detta. Kommittén uttalade vidare i denna fråga.

Givet är att den kontroll som utövas genom bilbesiktningen och luftfartsinspektionen syftar till vidtagande av åtgärder som även tillgodose arbetarskyddet. Att särskilja de arbetsuppgifter som åligga nämnda tillsynsmyndigheter och de som i arbetarskyddshänseende böra ankomma på den föreslagna trafikavdelningen torde av praktiska skäl icke låta sig göra. Kommittén förutsätter därför att samarbete i erforderlig utsträckning etableras och upprätthålles mellan ifrågavarande myndigheter.

Vid *remissbehandlingen* tillstyrktes kommitténs förslag angående tillsynen över arbetarskyddet vid trafikväsendet i de flesta av yttrandena. *Riksförsäkringsanstalten* behandlade i sitt yttrande frågan om bilbesiktningväsendet och framhöll i denna del, att anstalten ansåge det böra tagas under förnyat övervägande, huruvida icke bilbesiktningen borde inordnas under det nya ämbetsverket. Ett slutligt ståndpunktstagande till denna fråga torde emellertid icke kunna ske utan en närmare utredning i ämnet. *Automobilbesiktningsmännens förening* hemställde, att frågan om besiktningsväsendets inordnande under arbetarskyddsmyndigheten måtte prövas i föreliggande sammanhang. Enligt föreningens mening borde besiktningsväsendet för motorfordon givas den plats, där det bäst kunde utveckla sig med hänsyn till sina tekniska och sociala arbetsuppgifter och mest rationellt syntes då vara att besiktningsverksamheten samordnades med statens tekniska inspektionsorgan.

Vid anmälan av förevarande fråga i *propositionen 1948: 184* tillstyrkte föredragande departementschefen, att kommitténs förslag beträffande tillsynen å arbetarskyddslagstiftningens efterlevnad vid järnvägarna överflyttades till en särskild avdelning inom den nya arbetarskyddsstyrelsen, nämligen trafikavdelningen. Departementschefen kunde däremot icke förorda att det nya arbetarskyddsverket skulle ha att svara jämväl för tillsynen i trafiksäkerhetskänseende vid järnvägarna. Med prövningen av frågan om icke bilbesiktningsväsendet borde inordnas under det nya arbetarskyddsverket borde enligt departementschefen anstå i avvaktan på resultatet av 1945 års trafiksäkerhetskommittés arbete. Departementschefen uttalade emellertid att han i princip vore av den uppfattningen att arbetarskyddsstyrelsens befattning med motorfordonsfrågor borde begränsas till vad som rör arbetarskyddet. Med avseende på arbetsuppgifterna för trafikavdel-

ningen skulle på den företrädesvis ankomma handläggningen av ärenden som avsåge tillämpningen av arbetarskyddslagen och med stöd av densamma meddelade föreskrifter i den mån föreskrifterna vore tillämpliga på verksamhet avseende järnvägs-, spårvägs-, bil-, buss- och flygtrafik. Personaluppsättningen för trafikavdelningen, med undantag av biträdespersonal, angavs i propositionen till en byrådirektör, två förste byråingenjörer och en byråingenjör. *Riksdagen* anslöt sig såvitt nu är i fråga till departementschefens förslag.

II. Nuläge

Arbetarskyddsstyrelsen, som trädde i verksamhet den 1 januari 1949, är enligt gällande organisation central statsmyndighet för arbetarskyddsfrågor utom såvitt angår frågor som är att hänföra till skeppstjänst. På styrelsen ankommer bl. a. att verka för främjande av arbetarskyddet och vidtaga de åtgärder som finnes påkallade i olika hänseenden för att utveckla och förbättra detta skydd, att meddela erforderliga föreskrifter, råd och anvisningar rörande arbetarskydds- och arbetstidslagstiftningens tillämpning, att tillhandagå med råd och upplysningar i arbetarskydds- och närstående frågor samt att bedriva erforderlig upplysnings- och undervisningsverksamhet.

Arbetarskyddsstyrelsen är också chefsmyndighet för yrkesinspektionen, vars uppgift är att utöva tillsyn å efterlevnaden av de lagar och andra författningar, beträffande vilka sådan tillsyn uppdragits åt yrkesinspektionen.

Enligt nu gällande organisation består arbetarskyddsstyrelsen — under en generaldirektör — av en allmänteknisk byrå, en maskinteknisk byrå, en arbetstidsbyrå och en kanslibyrå samt tre fristående avdelningar, nämligen sociala avdelningen, skogsavdelningen och trafikavdelningen. Utanför denna indelning står styrelsens läkare. Vid handläggning av s. k. pleniärenden utgöres styrelsen av generaldirektören och cheferna för de fyra byråerna. I s. k. partsärenden består styrelsen av generaldirektören, två byråchefer, två arbetsgivarrepresentanter och två arbetstagarrepresentanter.

På trafikavdelningen, som står under ledning av en avdelningsdirektör, ankommer ärenden rörande förebyggande av ohälsa och olycksfall i arbete inom trafikväsendet såvitt angår järnvägs-, spårvägs-, bil-, buss- och flygtrafik samt ärenden angående avdelningens tillsynsverksamhet. Personaluppsättningen utgöres av — förutom avdelningsdirektören — en byrådirektör, två förste byråingenjörer, en kontorist och ett halvtidstjänstgörande kontorsbiträde.

Yrkesinspektionen utövar sin verksamhet genom allmänna yrkesinspektionen, specialinspektionen samt kommunala tillsynsmän. Allmänna yrkesinspektionen är indelad i 11 distrikt. Specialinspektionerna utgöres av skogsyrkesinspektionen, yrkesinspektionen för landtrafiken, specialinspektionen

för luftfartstjänsten, specialinspektionen beträffande explosiva och särskilt eldfarliga ämnen (sprängämnesinspektionen) och specialinspektionen för elektriska starkströmsanläggningar, gruvinspektionen samt specialinspektören för stuveriarbete. Specialinspektör för landtrafiken är avdelningsdirektören och chefen för arbetarskyddsstyrelsens trafikavdelning.

Allmänna yrkesinspektionens distriktsindelning framgår av följande sammanställning.

Distrikt	Tillsynsområde
I	Stockholms stad och Gotlands län
II	Stockholms, Uppsala och Västmanlands län
III	Södermanlands och Östergötlands län
IV	Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län
V	Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län
VI	Hallands samt Göteborgs och Bohus län
VII	Skaraborgs län samt Älvsborgs län utom Dalsland
VIII	Värmlands och Örebro län samt Dalsland
IX	Kopparbergs och Gävleborgs län
X	Västernorrlands och Jämtlands län
XI	Västerbottens och Norrbottens län

Normalorganisationen i personellt hänseende för ett distrikt innefattar en yrkesinspektör, tillika distriktschef (lönegrad B 1), en biträdande yrkesinspektör (A 27), en socialinspektör (A 21) samt — förutom kontorspersonal — ett antal förste distriktsingenjörer (A 25, A 23 och A 21; sammanlagt 36), distriktsingenjörer (A 19; sammanlagt 24) och distriktsinspektörer (A 19 och A 17; sammanlagt 28). Till allmänna yrkesinspektionen är vidare knutna ett antal deltidstjänstgörande läkare.

Med avseende på tillsynen av arbetarskyddet vid trafikväsendet tillämpas inom arbetarskyddsverket för närvarande den gränsdragningen att trafikavdelningen och yrkesinspektionen för landtrafiken handhar uppgifter, som avser järnvägs- och spårvägstrafik samt sådan buss- och biltrafik som bedrivs av järnvägs- och spårvägsföretag, medan däremot tillsynsverksamheten beträffande landtrafiken i övrigt faller under verksamhetsområdet för den allmänna yrkesinspektionen.

Beträffande arbetarskyddsmyndighetens verksamhet såvitt avser trafikområdet inhämtas ur arbetarskyddsstyrelsens den 15 oktober 1964 avgivna verksamhetsberättelse för år 1963 bl. a. följande.

Liksom under tidigare år har trafikavdelningens verksamhet i styrelseinstans varit av mindre omfattning jämfört med den som utgöres av avdelningens uppgift som tillsynsorgan vid järnvägs-, bil-, buss- och spårvägstrafik — yrkesinspektionen för landtrafiken. De ärenden, som behandlats har nämligen till största delen gällt frågor vid trafikföretag, som faller under specialinspektionens arbetsområde, och har i mycket stor utsträckning haft samband med inspektionsverksamheten. Sålunda har avdelningen i sistnämnda avseende behandlat frågor rörande arbetslokaler, personalrum,

fordon, maskinskydd, verktyg, lyftanordningar, arbetsinstruktioner m. m. i likhet med vad som sker vid den allmänna inspektionen. Med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i flera fall samråd ägt rum rörande trafik- och fordonsärenden. Härvid har sysslats med frågor rörande bl. a. förankring m. m. av last på fordon, lastbilstippar och skyddsanordningar vid backning av landsvägsfordon. Av berättelsen framgår att genom trafikavdelningen framställningar gjorts hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om kompletteringar och ändringar i av styrelsen meddelade föreskrifter och anvisningar, syftande till förbättrat arbetarskydd.

Beträffande yrkesinspektionen för landtrafiken framgår av sagda verksamhetsberättelse att hos inspektionen funnes registrerade 2 343 arbetsställen vid vilka sysselsattes tillhopa 66 681 arbetstagare. Under året besöktes 1 396 arbetsställen med sammanlagt 40 370 arbetstagare. Med anledning av inspektion har 377 skriftliga meddelanden lämnats. Antalet anmälda olycksfall i arbete utgör 3 969 därav 10 med dödlig utgång. Lokala skyddsombud fanns vid 1 795 arbetsställen.

F. Vissa andra myndigheter och organ

I. Statens biltrafiknämnd

I kapitel II i det föregående har belysts olika funktioner inom trafiksäkerhetsområdet. Därvid har bl. a. berörts de särskilda förhållanden ur trafiksäkerhetssynpunkt, som den yrkesmässiga trafiken för med sig med avseende främst på frågan om arbetstider och därmed sammanhängande reglering av körtider och vilotider för de yrkesmässiga förarna. I sammanhanget har angivits att viss kontrollverksamhet i förevarande avseende ankommer på statens biltrafiknämnd. Vidare har framhållits att nämndens verksamhet såvitt avser tillståndsgivningen till yrkesmässig trafik av olika slag har betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Huvudsyftet med biltrafiknämndens verksamhet är emellertid icke trafiksäkerhetsfrågorna utan det ändamålsenliga ordnandet av den yrkesmässiga biltrafiken. Härutöver har nämnden att taga befattning med en rad andra frågor av såväl trafikpolitisk som annan natur. I förevarande sammanhang har det ansetts naturligt att i ett följande avsnitt lämna en sammanfattning av de motiv som föranlett biltrafiknämndens tillkomst samt en redogörelse för nämndens samtliga arbetsuppgifter, organisation m. m.

II. Statistiska centralbyrån

Statistiska centralbyrån ombesörjer den för trafiksäkerhetsarbetet så väsentliga statistiken över vägtrafikolyckor. Ifrågakvarande verksamhet handlägges inom byrån för rätts- och socialvårdsstatistik och bildar där en

särskild organisationsenhet, som för närvarande består av en förste aktuarie (högst A 23), två kanslibiträden och tre kontorsbiträden, av vilka ett med deltidstjänstgöring. Inom avdelningen utföres även den i det föregående omnämnda, delvis av trafiksäkerhetsrådet bekostade snabbstatistiken.

Statistiska centralbyråns ifrågasvarande verksamhet bygger på den rapportering av vägtrafikolyckor som utföres genom polismyndigheternas försorg dels i anslutning till inträffad olycka och dels kvartalsvis.

Såsom framhållits i det föregående redovisar centralbyrån rapportmaterialet i olika statistikrapporter. För närvarande upprättas sex typer av rapporter, nämligen

1. *dagrapport* (stencil), innehållande uppgifter om vägtrafikolyckorna fördelade efter större regioner, bebyggelsens art och olyckornas svårighetsgrad;
2. *veckorapport* (stencil), omfattande vägtrafikolyckorna fördelade efter större regioner, bebyggelsens art, veckodag, klockslag, trafikelement samt svårighetsgrad;
3. *månadsrapport* (stencil), innehållande, förutom samma uppgifter som veckorapporten, fördelning dels av olyckor och därvid skadade personer på län dels ock av skadade personer efter trafikantgrupp;
4. *kvartalsrapport* (stencil), innehållande en sammanställning av månadsrapporter;
5. *preliminär årsrapport* (stencil), bestående av en sammanställning av månadsrapporterna kompletterade med uppgifter som inkommit efter månadsrapportens upprättande;
6. *definitiv årsrapport* i form av publikationen Vägtrafikolyckor i Sveriges officiella statistik.

Dag- och veckorapporterna publiceras ej, medan månads- och kvartalsrapporterna samt den preliminära årsrapporten offentliggöres i Statistiska Meddelanden.

Såsom framgått av redogörelsen i det föregående planeras en omläggning av statistiken över vägtrafikolyckor, varigenom en förenkling för uppgiftslämnarna samt för bearbetningen av materialet förväntas bli genomförd under 1965/66.

Av centralbyråns anslagsäskanden för budgetåret 1965/66 framgår, att förslaget syftar till avsevärd begränsning av uppgiftspliktens omfattning och förenkling av uppgiftslämnandet genom intim samordning av formulär till förundersökningsprotokoll m. m. och till statistikuppgift. Samtidigt kommer statistiken att ges en sådan utformning att den bättre än hittills tillrättalägges för forskarintressen och andra konsumentönskemål.

Ett genomförande av förslaget beräknas medföra en kostnadsbesparing, framförallt i uppgiftslämnarledet, samt en förkortning av nuvarande publiceringstider.

Beträffande statistiska centralbyrån må också nämnas att byrån upprättar

det centrala bilregistret. Under 1964 har inom byrån utretts möjligheterna att komplettera registret med uppgifter om fordonsägarnas namn och adress.

III. Länsstyrelserna

Länsstyrelse skall enligt länsstyrelseinstruktionen giva noggrann akt på länets tillstånd och behov samt i allt söka främja länets utveckling och dess befolknings bästa. Redan härav får anses framgå att jämväl trafiksäkerhetsfrågor rent allmänt hör hemma inom länsstyrelsernas verksamhetsområde. I instruktionen anges också att länsstyrelse har att enligt gällande föreskrifter taga befattning med bl. a. vägväsendet och trafikväsendet. Länsstyrelse skall fullgöra de åligganden, och utöva de befogenheter, vilka enligt lagar, förordningar och andra stadganden tillkomma länsstyrelser. Länsstyrelsen är vidare länets högsta polismyndighet. Frågor om vägväsendet och trafikväsendet handlägges inom länsstyrelserna på landskansliernas planeringssektioner (i Gotlands län på sektionen för övriga ärenden).

Med avseende på länsstyrelsernas verksamhet inom hithörande områden må följande nämnas.

I fråga om vägväsendet åligger det jämlikt lagen om allmänna vägar länsstyrelse att handlägga vissa ärenden rörande vägmärken, varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. I dessa ärenden är vägdirektören eller annan därtill utsedd tjänsteman vid vägförvaltningen föredragande. Samma gäller i ärenden rörande statsbidrag till allmän och enskild väghållning m. m. samt i andra till kommunikationsväsendet hörande ärenden, som länsstyrelsen bestämmer. Föreskrifter härom har meddelats såväl i instruktionen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som i länsstyrelseinstruktionen. Några särskilda föreskrifter för länsstyrelsens befattning med trafiksäkerhetsfrågor i övrigt finnes icke. Nämnas må emellertid att det tidigare funnits föreskrifter till reglering av förhållandet mellan länsstyrelse och personal hos statens bilinspektion. Sålunda stadgades i den före den 1 januari 1965 gällande instruktionen för statens bilinspektion skyldighet för förste bilinspektör att anmäla otillfredsställande yrkesmässig förarutbildning till länsstyrelse som meddelat tillstånd till undervisningens bedrivande. Bilinspektör ålades vidare skyldighet att efter därom av länsstyrelse meddelat förordnande inspektera körskola och till länsstyrelsen inkomma med redogörelse rörande vad som vid inspektionen iakttagits. Bilinspektör hade också att efter anmodan av bl. a. länsstyrelse utreda frågor angående besiktningsverksamheten och trafiken med motorfordon m. m. samt att yttra sig i sådana frågor. Motsvarande föreskrifter återfinnes icke i den nya instruktionen för bilinspektionen. Enligt denna skall, såsom redan tidigare framhållits, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärda de föreskrifter för bilinspektionens verksamhet, som erfordras utöver av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser.

I övrigt har beträffande länsstyrelsernas befattning med frågor inom trafiksäkerhetsområdet meddelats ett flertal bestämmelser i vägtrafikförfattningarna. Dessa avser olika förhållanden inom körskoleväsendet, såsom meddelande och återkallande av tillstånd att bedriva körskoleverksamhet, godkännande av lärare m. fl. inom körskoleverksamheten, allmän tillsyn över undervisningen samt förordnande att anställa traktorförarprov. I avseende på körkort m. m. utfärdas dylika av länsstyrelse, som också meddelar beslut om varning åt innehavare av körkort och om återkallelse av sådant. På länsstyrelserna ankommer vidare att medge tillstånd till tävlingar på väg och att utfärda vissa lokala trafikföreskrifter. I sistnämnda avseende gäller fr. o. m. den 1 januari 1965 att länsstyrelse skall avgöra till styrelsen från trafiknämnd hänskjutna ärenden enligt lagen om trafiknämnder. Länsstyrelse skall vidare bestämma om hastighetsbegränsningar, om vägs karaktär av motorväg eller huvudled, om fordons axeltryck och bruttovikt samt om inskränkningar i trafiken beträffande särskilda slag av fordon och om vad som lokalt skall tillåtas i fråga om fordons bredd och last. Länsstyrelse är också registreringsmyndighet beträffande motorfordon och för bilregister och bilreservregister. Vidare föres inom länsstyrelserna körkortsregister.

Med avseende på länsstyrelsernas befogenheter inom trafiksäkerhetsområdet må också erinras om att länsstyrelserna har att förordna polisman att verkställa flygande inspektion samt att länsstyrelse äger föreskriva skyldighet för ägare av fordon att inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning.

Såsom anförts i det föregående har länsstyrelserna vidare vissa uppgifter inom arbetsinspektionens område, nämligen såvitt avser kontrollen av färdskrivare. En redovisning av länsstyrelsernas befattning med ifrågasvarande kontroll lämnas i anslutning till redogörelsen i det följande för statens biltrafiknämnd. Länsstyrelsernas medverkan i trafiksäkerhetsarbetet genom länspolischefen och hans i länsstyrelserna ingående expedition behandlas i nästkommande avsnitt.

IV. Polisväsendet

Polisen medverkar i trafiksäkerhetsarbetet främst genom trafikövervakningen men även på andra sätt, t. ex. genom de fordonskontroller, som sker i samband med polisens flygande inspektioner.

Frågan om trafikövervakningen tilldrog sig särskilt intresse vid förarbetena till den reform, som ledde till polisväsendets förstatligande fr. o. m. den 1 januari 1965. Till belysning härav torde få erinras om att chefen för inrikesdepartementet i propositionen 1964: 100 angående organisationen av polis-, åklagar- och exekutionsväsendet m. m. bl. a. framhållit, att trafikövervakningen utgjorde ett av de verksamaste medlen i kampen för en

högre säkerhet i trafiken och att sådan övervakning efter hand som motorfordonsbeståndet ökat och trafikolyckornas antal skjutit i höjden blivit en utomordentligt angelägen uppgift för polisen. I samband med behandlingen av frågan om patrulleringsverksamheten framhålles den särskilda betydelse en aktivare patrulleringstjänst kan få för att skapa större säkerhet i trafiken. Departementschefen understryker att trafikövervakningen är en väsentlig arbetsuppgift för varje patrullerande polisman och inte endast för sådan personal, som avdelats för uppgiften. Åtskilliga erfarenheter ger klart vid handen att en förstärkt trafikövervakning leder till ett färre antal trafikolyckor och departementschefen uttalar såsom sin övertygelse att polis-männen kan bidra till ökad trafiksäkerhet genom att ägna trafiken skärpt uppmärksamhet. Vid behandlingen av den regionala polisorganisationen framhålles att länspolischefers operativa ledningsuppgifter i huvudsak bör avse polisiära åtgärder för att upprätta allmän ordning och säkerhet — »varvid särskilt trafikövervakningen utgör en betydelsefull uppgift». Polisberedningen har för sin del uttalat att länspolischefen för att ett effektivt resultat av hans trafikledande verksamhet skall erhållas bör företräda polisens trafikverksamhet gentemot icke-polisiära organ och att såsom ett led i hans arbete på detta område bör ingå planläggning av polisens medverkan i trafikundervisningen i skolorna, utbildning av lärare i trafikkunskap och av skolpolisen.

Vad sålunda förutsatts vid förarbetena till polisreformen har sedermera på olika sätt kommit till författningsmässigt uttryck. Sålunda åligger det enligt rikspolisstyrelsens instruktion den 4 juni 1964 (SFS 1964: 403) rikspolisstyrelsen särskilt att angiva den allmänna inriktningen av trafikövervakningen och annat trafiksäkerhetsarbete inom polisväsendet. Rikspolisstyrelsen äger också meddela föreskrifter för och leda polisverksamheten ifråga om bl. a. trafikövervakning, som berör två eller flera län och som kräver samordning och samverkan över länsgränserna.

Bestämmelser om trafikövervakning har också intagits i den nya polisinstruktionen (SFS 1964: 764) och i länsstyrelseinstruktionen (nytryck SFS 1964: 765). Enligt polisinstruktionen skall inom de polisdistrikt rikspolisstyrelsen bestämmer polismän avdelas för trafikövervakning och därmed sammanhängande verksamhet inom länet. Sålunda bildad länstrafikgrupps verksamhet skall samordnas med polisverksamheten i polisdistrikten. Ansvar för härför åvilar länsstyrelsen, som också utövar chefskapet över de polismän som ingår i länstrafikgrupp i fråga om deras tjänstgöring. Anvisningar om de uppgifter som företrädesvis bör ombesörjas av länstrafikgrupp skall meddelas av rikspolisstyrelsen. I varje länsstyrelse — utom den i Gotlands län — ingår fr. o. m. den 1 januari 1965 enligt gällande bestämmelser i länsstyrelseinstruktionen en länspolischefsexpedition under ledning av länspolischefen. I dennes uppgifter ingår bl. a. att leda länstrafikgrupps verksamhet.

Beträffande rikspolisstyrelsens anvisningar i fråga om trafikövervakningen framhöll polisberedningen bl. a. följande.

För att trafikövervakningen effektivt och smidigt skall kunna anpassas efter trafikens aktuella struktur och inträffade förändringar i fråga om trafikolycksfrekvensen bör den centrala myndigheten på grundval av vägtrafiksituationen ange den allmänna inriktningen av trafikövervakningen. Detta innebär bl. a. att myndigheten bör meddela råd och anvisningar i syfte att inrikta den dagliga trafikövervakningen på de förhållanden som är särskilt rådliga från trafiksäkerhetssynpunkt. För att kunna fullgöra detta krävs av det centrala organet ett nära samarbete med samtliga de myndigheter, institutioner och organisationer, vilkas verksamhet på ett eller annat sätt har beröring med trafiksäkerhetsfrågor.

Polisberedningen berörde också frågan om den tekniska materielens verkningssätt och metoderna för trafikövervakningens bedrivande och uttalade att noggrann uppmärksamhet måste ägnas dessa områden från centralt håll. Den inspektionsverksamhet som på trafiksäkerhetsområdet skall ankomma på rikspolisstyrelsen skall enligt polisberedningens intentioner innebära kontroll av att personal och materiel får en tillfredsställande användning och att överhuvudtaget de trafikövervakande åtgärderna samordnas.

I detta sammanhang torde vara av intresse att notera att statens trafiksäkerhetsråd avser att närmare undersöka effekten av polisens trafikövervakande verksamhet. Härom anför trafiksäkerhetsrådet i sina anslagsäskanden för budgetåret 1965/66 bl. a. följande.

Ett angeläget forskningsprojekt, som skall igångsättas inom den närmaste framtiden och som i väsentlig omfattning väntas komma att engagera trafiksäkerhetsrådet och dess arbetsgrupp under budgetåret 1965/66, är en undersökning som syftar till att få ett mått på effekten i olika hänseenden av polisens trafikövervakande verksamhet. Denna undersökning bör planeras och genomföras så att den klarlägger, hur övervakningen förändrar olycksutvecklingen och de olika trafikanternas beteenden, samt vilka metoder i trafikövervakningen som ger det bästa utbytet. Resultatet av en sådan undersökning kan väntas lämna värdefulla bidrag till upplysning om hur samhällets resurser i kampen mot olyckorna bör fördelas och ge god vägledning för polisen i frågan om övervakningens inriktning, allmänt för hela landet men även i olika områden och i skilda situationer.

En förutsättning för att polisens verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet — liksom inom andra berörda områden — skall fungera är självfallet att personalen är väl utbildad för sina uppgifter. I den nya organisationen lägges tillsynen över personalens fortbildning i första hand på länspolischefen. Polisberedningen framhåller härutinnan bl. a. att man genom att sammanföra undervisningsverksamheten till länen erhåller vidgade möjligheter att få yrkeskunniga och expertbetonade undervisare. Bland den undervisning som kan bli aktuell nämnes särskilt utbildning i trafikövervakning, körteknik, flygande inspektion samt handhavandet av den materiel, som erfordras för trafikarbetet. I rikspolisstyrelsens personalbyrå ingår en särskild utbildningsavdelning för frågor rörande planering och utredning beträffande utbildning, polisskolan med avdelningsskolor samt korrespon-

densundervisning. Frågan om polisutbildningen är för närvarande föremål för övertäganden inom polisutbildningskommittén.

Utöver trafikövervakning och inspektionsverksamhet har polismyndigheterna vissa andra funktioner inom det verksamhetsfält som här är aktuellt. Såsom exempel härpå må nämnas att polismyndighet kan utfärda interimslicenser och turistvagnslicenser, innebärande rätt att under vissa omständigheter bruka icke registrerade fordon. Polismyndighet har vidare rätt att besluta om omhändertagande av körkort enligt därom gällande bestämmelser i 35 § vägtrafikförordningen. Polismyndighet utfärdar och för register över turistkörkort. I avseende på den yrkesmässiga trafiken har polismyndighet att utfärda vissa intyg för erhållande av trafik kort. Fr. o. m. den 1 januari 1965 avser skyldigheten polismyndighet enligt lagen den 29 maj 1964 om vad som avses med polismyndighet.

I anslutning till det nu anförda torde här få återgivas vad polisberedningen uttalat beträffande polisens befattning med verksamhet, som på grund av särskilda bestämmelser ankommer på polismyndighet vid sidan av åliggandet att upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

Även om det torde vara nödvändigt att polisen i viss utsträckning även framdeles står till statliga och kommunala myndigheters förfogande såsom ett serviceorgan bör enligt beredningen uppgifter av denna art inte åläggas polisen i sådan omfattning att polisens primära uppgift att uppehålla allmän ordning och säkerhet i mera väsentlig grad förhindras eller försvåras. Då ändringar i polisens ifrågavarande uppgifter inte nödvändigtvis anses böra genomföras före förstatligandet och omorganisationen, bör det ankomma på rikspolisstyrelsen att efter hand upptaga dessa frågor till prövning och avgiva erforderliga förslag.

I anslutning till vad i det föregående framhållits beträffande polisens uppgift i trafikövervakningsarbetet må här nämnas, att rikspolisstyrelsen i en den 22 oktober 1964 upprättad skrivelse redovisat vissa prognoser och planer beträffande den framtida utvecklingen inom polisverksamheten under 1960-talet. Härav framgår att i samband med statens övertagande av polisväsendet den 1 januari 1965 omkring 1 160 polismän i olika grader helt utnyttjades för trafikpolistjänst. Härtill komme det allmänna trafikövervakningsarbete som utövades av polismän för övrig skydds- och övervakningsverksamhet. Detta arbete beräknas i enlighet med en av dåvarande polisväsendets organisationsnämnd år 1958 gjord undersökning utgöra 30 procent av ordningspolismännens totala arbetsinsats. Antalet sådana polismän beräknades per den 1 juli 1964 utgöra 8 397. Rikspolisstyrelsen räknar med att den för uteslutande trafikövervakningstjänst avsedda polispersonalen bör ökas med omkring 500 polismän fram till 1970, därvid den största ökningen — 350 man — bör tillföras polisorganisationen under de tre närmaste budgetåren främst på grund av omläggningen till högertrafik år 1967. I fråga om ordningspolismännen beräknar rikspolisstyrelsen — med utgångspunkt i att den ökande trafikintensiteten antages i stort följa den till 30 procent under femårsperioden 1965—1970 uppskattade fordonsökningen

— att arbetsvolymen enbart till följd av trafiksäkerhetsverksamheten kommer att öka med 9 procent. Totalt anses antalet polismän för skydds- och övervakningsverksamhet årligen böra utökas med 3 procent fram till år 1970.

Rikspolisstyrelsens arbetskraftsprognos för åren 1966—1970 såvitt nu är i fråga har följande utseende.

Tidpunkt	Polispersonal vid trafiksektioner och länstrafikgrupper	Övrig polispersonal
1.1.1965.....	1 160	11 200
1.10.1965.....	1 250	11 808
Budgetåret 1966/67....	1 375	12 185
Budgetåret 1967/68....	1 500	12 540
Budgetåret 1968/69....	1 575	12 915
Budgetåret 1969/70....	1 650	13 300

Inledningsvis har framhållits att det ankommer på polismyndigheterna att lämna underlag för trafikolycksfallsstatistiken. Närmare bestämmelser härutinnan har meddelats av statistiska centralbyrån med stöd av kungörelsen angående statistiska uppgifter om vägtrafikolyckor. Av dessa bestämmelser framgår bl. a. följande.

Uppgift lämnas rörande alla vägtrafikolyckor, som föranlett polisundersökning. Med vägtrafikolycka förstås därvid händelse, som inträffat i trafik på väg och som medfört person- eller egendomsskada. Med väg förstås allmän väg, gata eller annan allmän plats, som är upplåten för allmän samfärdsl, samt enskild väg, som utnyttjas till farväg, däri inbegripen för samfärdsl endast vintertid avsedd körled.

Polisman, som utför undersökning av trafikolycka skall inom 24 timmar från polisundersökningens början rapportera olyckan med utnyttjande av ett särskilt blankettset, »Uppgift om vägtrafikolycka», innehållande fyra blankettformulär, benämnda A, B, C och D. Vid undersökningstillfället ifylles A- och B-blanketterna, vilka inom den angivna tiden expedieras, den förstnämnda blanketten till statistiska centralbyrån och den sistnämnda till vägförvaltningen i det län, där olyckan inträffat, eller, om olyckan inträffat i stad eller stadsliknande samhälle, som är väghållare, till gatuförvaltningen därstädes.

När polisundersökningen avslutats, dock senast inom den för expediering av C-blanketten nedan angivna tiden, ifylles på föranstaltande av polischefen i det polisdistrikt, där olyckan inträffat, vissa ytterligare uppgifter på C- och D-blanketterna. I samband därmed göres erforderliga kompletteringar och rättelser av tidigare uppgifter.

De slutgiltigt utskrivna C-blanketterna expedieras av polischefen till statistiska centralbyrån, för vart och ett av de tre första kvartalen inom två månader efter kvartalets utgång, för oktober och november månader före utgången av närmast följande januari månad och för december månad före utgången av närmast följande februari månad. D-uppgifterna förvaras hos polischefen såsom koncept-exemplar. Därest ingen olycka inträffat under den tillämdagångna redovisningsperioden, lämnas inom nyss angivna tider meddelande härom.

Vid polischefens rapportering skall lämnas en kortfattad redogörelse för olycksförloppet. Härvid bör enligt de utfärdade anvisningarna om så ske kan lämnas till-

förlitliga uppgifter om den hastighet delaktigt fordon haft omedelbart före eventuell inbromsning till undvikande eller mildrande av olycka. Vidare skall bl. a. angivas, om i olyckan varit inblandat utryckningsfordon (brandbil, ambulans o. s. v.), olovligen tillgripet fordon eller fordon med last av farligt gods, t. ex. explosiva varor, eldfarliga oljor, frätande kemikalier. Om på olycksplatsen befintligt vägmärke ej respekterats, skall detta framgå av redogörelsen, varjämte märkets beskaffenhet och placering noggrant bör anges. Därest ovana vid vänstertrafik anses ha medverkat vid olyckan, skall det omnämnas.

Samtliga de fyra förenämnda uppgiftsblanketterna A—D är avfattade enligt samma uppgiftsformulär men på A- och B-blanketterna är de delar av uppgiftsformuläret uteslutna som avser sådana omständigheter vid en vägtrafikolycka, för vilka upplysning icke kan förväntas föreligga redan vid polisundersökningens början. Dessa är sammanförda på C- och D-blanketterna. På samtliga blanketter finnes utrymme dels för uppgifter om olycksplats och tid, ljus- och väderleksförhållanden, olyckans art samt i olyckan delaktiga fordonsförare och vid olyckan skadade personer och dels för en skiss över olycksplatsen.

V. Trafiknämnderna

Såsom framgått av det föregående har i samband med avvecklingen fr. o. m. den 1 januari 1965 av magistrats- och kommunalborgmästarinstitutionerna föreskrivits att vissa av de uppgifter som tidigare tillhört nämnda institutioner samt länsstyrelserna och poliskamrarna i stället skall handhas av särskilda trafiknämnder. Enligt lagen den 4 december 1964 om trafiknämnder skall sådan nämnd finnas i varje kommun. Om delar av samma kommun ingår i olika polisdistrikt skall dock varje kommundel ha sin trafiknämnd. Nämnden skall utgöras av polischefen såsom ordförande samt två av kommunens fullmäktige utsedda ledamöter jämte suppleanter.

Trafiknämndernas väsentligaste uppgift är att svara för lokala trafikföreskrifter i alla de avseenden beträffande vilka icke beslutanderätten förbehållits annan myndighet. En närmare redogörelse för gränsdragningen härutinnan har lämnats i det föregående.

Trafiknämnd äger överlåta sin beslutanderätt beträffande visst ärende eller vissa grupper av ärenden på ordföranden. Övriga ärenden beslutas i nämnden, som därvid måste vara fulltalig. Såsom nämndens beslut gäller den mening som biträdes av ordföranden och minst en av övriga ledamöter. Vinnes ej sådan anslutning har nämnden att hänskjuta frågan till vederbörande länsstyrelse för beslut. Länsstyrelse är också besvärinstans vid talan mot trafiknämnds beslut.

VI. Vissa forskningsorgan

Inom landet verkar för närvarande ett flertal olika organ i trafikforskningens tjänst. I det föregående har i ett särskilt avsnitt lämnats redogörelse för *statens trafiksäkerhetsråd*, vars främsta uppgift är att främja forskningen

rörande trafiksäkerheten med huvudsaklig inriktning på människans beteende i trafiken.

Av redogörelsen ovan för *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har framgått att vissa av trafikbyråns arbetsuppgifter avser spörsmål som ligger nära trafiksäkerhetsforskning.

Tidigare har också nämnts *statens väginstitut*, som är det centrala organet för den med statsmedel bedrivna vägforskningen i landet. Enligt gällande instruktion har institutet till uppgift att handlägga vägtekniska och vägtrafiktekniska ärenden i den mån handläggningen av sådana ärenden icke ankommer på annan statlig myndighet. Till fullgörande av sin uppgift har institutet att bedriva forskning samt att utföra vetenskapliga undersökningar och praktiska försök, att systematiskt samla, ordna, bearbeta och, i den mån så befinnes lämpligt, offentliggöra vid verksamheten erhållna resultat, att, i den mån så påkallas, samverka med de tekniska högskolorna för att främja undervisningen på de vägtekniska och vägtrafiktekniska området samt att i övrigt verka för spridande av vägteknisk och vägtrafikteknisk kunskap.

Institutet har att biträda väg- och vattenbyggnadsverket samt, i den mån arbetet i övrigt det tillåter, annan statlig myndighet och enskild med vägtekniska och vägtrafiktekniska undersökningar och utredningar samt skall för forsknings- och undervisningsändamål, efter därom framställd begäran och i den mån så lämpligen kan ske, ställa sina lokaler och sin utrustning till förfogande för de tekniska högskolorna och andra utomstående mot ersättning enligt grunder, som fastställas av institutet.

Institutet ledes av en direktion, bestående av chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som ordförande, överdirektören och chefen för institutet samt sex andra ledamöter, vilka utses av Kungl. Maj:t efter förslag beträffande fem av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och beträffande den sjätte av universitetskanslersämbetet. Av de sex av Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna skall tre väljas bland personer utanför den statliga vägorganisationen, vilka är intresserade för och äger kunskap om vägforskningen och vägväsendet. På direktionen, som är beslutför då förutom tjänstgörande ordföranden minst tre ledamöter är närvarande, ankommer att planlägga och övervaka verksamheten vid institutet, att övervaka institutets ekonomi, att handlägga ärenden angående åtal mot eller disciplinär bestraffning av tjänsteman samt att fastställa arbetsordning för institutets personal. Övriga ärenden avgöres av överdirektören.

Institutets verksamhet bedrivs på fem forskningsavdelningar, nämligen belägningsavdelningen, bärighetsavdelningen, geologiska avdelningen, maskintekniska avdelningen och trafiktekniska avdelningen. För verksamheten finnes dessutom två kanslier, nämligen administrativa kansliet och tekniska kansliet.

För budgetåret 1965/66 beräknas enligt 1965 års statsverksproposition institutets anslag till 1 740 000 kronor.

Forskning på hithörande områden bedrivs också av *ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission*, vars arbete är inriktat på att utväxla erfarenheter och att definiera, initiera och i vissa fall utföra forskningsuppgifter inom transport- och materielhanteringsområdena, vid *universitet och högskolor*, olika statliga, statsunderstödda och enskilda *forskningsorgan* samt hos *andra statliga och kommunala inrättningar*. Här torde jämväl böra nämnas *statens provningsanstalt*, som enligt vägtrafikförfattningarna har att utföra viss provningsverksamhet avseende fordonsutrustningar m. m. samt *statens maskinprovningar*, som också utnyttjas för viss liknande verksamhet. Nämnas bör också den forskning som bedrivs av *enskilda företag*, t. ex. hos fordonstillverkare och andra industriföretag.

VII. Övriga myndigheter och organisationer

I det arbete inom trafikområdet, varom här är fråga, medverkar även vissa i det föregående icke särskilt behandlade myndigheter bland vilka här endast bör omnämnas *medicinalstyrelsen*, som bl. a. enligt vägtrafikförfattningarna har att meddela generella föreskrifter om läkarundersökning för erhållande av körkort i allmänhet samt speciella föreskrifter, som må erfordras för dem som icke i allo fyller normalkrav på hälsotillstånd för körkort.

En aktiv medverkan i trafiksäkerhetsarbetet lämnas genom olika *frivilliga organisationer*. Innan en summarisk redovisning härom lämnas i det följande må erinras att organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958 i sitt betänkande Trafiksäkerhetsarbetets organisation m. m. förordat en effektivisering av det centrala upplysningsarbetet på trafiksäkerhetens område och ansett *NTF* böra vara det centrala organet på området. I 1959 års statsverksproposition delades denna uppfattning och departementschefen fann det naturligt att *NTF* i ökad utsträckning påtog sig uppgiften att utgöra det centralorgan som behövdes för att effektivisera ansträngningarna och få alla att samarbeta. En närmare redogörelse för organisationskommitténs synpunkter och statsmakternas ställningstagande i denna fråga lämnas i ett följande avsnitt av detta betänkande.

Av det nu sagda framgår, att *NTF* intager en speciell ställning bland de organisationer, som har trafiksäkerhetsarbete på sitt program. *NTF* utgör en förening med för närvarande 66 riksorganisationer som medlemmar, bland vilka märkes Trafikförsäkringsföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, motororganisationerna, Sveriges bilskolors riksförbund samt de flesta yrkesorganisationer och fackförbund.

NTF:s uppgift är att genom upplysningsverksamhet arbeta för ökad trafiksäkerhet på vägar och gator i Sverige. Verksamheten sker i samarbete med bl. a. myndigheter, trafiksammanslutningar och lokala trafiksäkerhets-

organ. Föreningen samverkar med inom länen organiserade länskommittéer, i vilka som regel finnes företrädare för trafiksäkerhetsarbetets olika grenar inom länet. NTF:s angelägenheter handhas av en styrelse och ett representantskap. Styrelsen har för närvarande högst 13 ledamöter med ersättare för envar. Kungl. Maj:t utser ordförande jämte ersättare för denne medan övriga styrelseledamöter samt ersättare väljes av representantskapet.

Föreningen åtnjuter statsbidrag (för budgetåret 1964/65 1 400 000 kronor) för sin stadgeenliga verksamhet. I övrigt finansieras verksamheten genom bidrag från Trafikförsäkringsföreningen (för 1964/65 1 600 000 kronor), andra enskilda bidrag och medlemsavgifter samt genom försäljning av upplysningsmaterial m. m. Föreningen har att till kommunikationsdepartementet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och riksrevisionsverket ingiva redogörelse för sin verksamhet och dess skönjbara resultat. Riksrevisionsverket skall beredas tillfälle taga del av föreningens vinst- och förlusträkning, balansräkning samt revisionsberättelse.

Med hänsyn till önskvärdheten att det trafiksäkerhetsarbete, som bedrivs av NTF och som avser bl. a. trafikundervisning i skolorna och upplysningsverksamhet riktad till allmänheten och speciella trafikantgrupper, intensifieras föreslås i 1965 års statsverksproposition ett med 200 000 kronor ökat stöd åt NTF. Trafikförsäkringsföreningen har beslutat att för budgetåret 1965/66 höja sitt bidrag till 1 900 000 kronor.

Samtliga *motororganisationer* har som en huvuduppgift att arbeta för ökad trafiksäkerhet. Såsom exempel må nämnas att Motormännens riksförbund enligt sina stadgar har att sprida kännedom om gällande trafikföreskrifter och inskräpa plikten att genom hänsyn till andra förbättra förhållandet alla trafikanter emellan. Inom förbundets huvudkontor finnes bl. a. en trafiksäkerhetsavdelning och en avdelning för public relations med uppgifter inom trafiksäkerhetsområdet.

Verksamma organisationer i trafiksäkerhetsarbetets tjänst är också *trafikförsäkringsbolagen* och *bilskolorna*. I strävandena att skapa en tryggare trafik bidrar vidare *arbetsmarknadsparterna*, i första hand arbetsgivareföreningen och landsorganisationen. Vid vissa större industrier ordnas trafiksäkerhetskurser.

I sammanhanget torde också böra erinras om den verksamhet, som bedrivs av vissa *frivilliga försvarsorganisationer*, nämligen Frivilliga automobilkåren, Frivilliga motorcykelkåren och Sveriges kvinnliga bilkårers riksförbund. Vissa *idéella organisationer*, t. ex. Svenska Röda korset och Rädda barnen gör också insatser på trafiksäkerhetsområdet.

KAPITEL IV

Översikt över vissa myndigheter inom det trafikpolitiska området

A. Statens biltrafiknämnd

I. Kortfattad historik

Statens biltrafiknämnd, det centrala organet för den yrkesmässiga biltrafiken, inrättades genom Kungl. Maj:ts förordning den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Inrättandet av ett dylikt organ hade ingått som ett led i samtliga de förslag till ordnande av nämnda trafik, vilka framlagts under 1930-talet.

Sålunda föreslog 1932 års trafikutredning i sitt betänkande (SOU 1935: 12), att ett centralt organ, vägtrafikmyndigheten, skulle inrättas med huvuduppgift att meddela tillstånd till fjärrtrafik samt att i övrigt handlägga vissa centrala uppgifter beträffande den yrkesmässiga biltrafiken.

1936 års trafiksakkunniga erinrade i sitt betänkande (SOU 1936: 20) om att den yrkesmässiga biltrafiken vore det enda för näringslivet och allmänheten betydelsefulla kommunikationsmedel, som i statsförvaltningen icke företrädde av någon central myndighet och fann att behov förelåg av en sådan myndighet. Beträffande möjligheten av att anknyta verksamheten till något bestående verk, i första hand väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, anförde de sakkunniga bl. a. följande.

— — — Av trafikutredningen har för detta ändamål föreslagits, att vägtrafikmyndigheten skulle skapas genom inrättandet av en särskild byrå inom styrelsen. Vid övervägande av frågan, huruvida denna organisation kan väntas fylla sin uppgift, måste enligt vår mening beaktas, att särskilt under de första åren av vägtrafikmyndighetens verksamhet en synnerligen omfattande arbetsbörda, innefattande avgörandet av ömtåliga och viktiga spörsmål, kommer att vila på densamma. För att vägtrafikmyndigheten skall kunna effektivt lösa dessa arbetsuppgifter, är det enligt vår mening en oeftergivlig förutsättning, att den inom sig äger intim känedom om och levande kontakt icke blott med kommunikationsproblemen ur samhällsekonomisk synpunkt och trafikekonomiska spörsmål i allmänhet utan även och framför allt med de övriga kommunikationsföretagens inre förhållanden och särskilt deras taxefrågor.

Enär väg- och vattenbyggnadsstyrelsen huvudsakligen vore ett tekniskt verk, som icke hade någon avsevärd befattning med ärenden rörande driftsekonomi och taxor, ansåg de trafiksakkunniga, att styrelsen icke utan särskilda åtgärder ägde förutsättningar för nu ifrågavarande uppgift. Åtminstone under de första åren av vägtrafikmyndighetens verksamhet måste en-

ligt de sakkunnigas mening vägtrafikmyndigheten i ledningen tillföras auktoritativ praktisk erfarenhet om de viktiga frågor, som skulle ankomma på dess avgörande, genom representanter för näringslivet och för berörda trafikintressen. 1936 års trafiksakkunniga föreslog därför att vägtrafikmyndigheten skulle utgöras av en nämnd, utsedd av Kungl. Maj:t, jämte på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat upptagen förvaltningspersonal.

I *proposition 1936: 161* föreslogs att en vägtrafikmyndighet skulle organiseras på i huvudsak det sätt 1936 års trafiksakkunniga föreslagit.

Sedan frågan fallit vid riksdagsbehandlingen upptogs den av *1936 års trafikutredning* i dess betänkande (SOU 1938:59). Utredningen uttalade som sin mening, att ett centralt organ med uppgift att vara högsta uppsiktsmyndighet för den yrkesmässiga trafiken icke längre lämpligen kunde undvaras. Utredningen hyste i likhet med 1936 års trafiksakkunniga den uppfattningen, att denna myndighet — åtminstone till en början — lämpligen borde organiseras som en nämnd. Utredningen föreslog, att det centrala organet skulle benämnas statens biltrafiknämnd samt anförde beträffande dennas organisation bl. a. följande.

Det är otvivelaktigt av synnerlig vikt, att biltrafiknämnden erhåller en sådan sammansättning, att den uppbäres av förtroende ej endast från dem, vilkas verksamhet närmast regleras av förordningen, d. v. s. utövare av yrkesmässig trafik, uthyrningsrörelse och transportförmedling samt förare av bil i yrkesmässig trafik, utan även från andra trafikföretags och från allmänhetens sida. I nämnden bör finnas sakkunskap i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- och näringsintressen, som beröras av den yrkesmässiga trafiken, såsom dennas båda grenar — person- och godstrafik — samt den statliga och enskilda järnvägstrafiken, sjöfarten och vissa grenar av näringslivet. Trafikutredningen har sålunda i princip kommit till samma uppfattning som 1936 års trafiksakkunniga, vilka framhöllo, att i det centrala organet borde finnas representerad sakkunskap och erfarenhet i trafik-ekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som biltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Genom uppställandet av ett dylikt krav skapas vissa garantier för ett allsidigt bedömande av de frågor, som falla under biltrafiknämndens prövning.

Till ordförande borde enligt 1936 års trafikutrednings mening utses en högt kvalificerad ämbetsman med utpräglad praktisk blick samt med god kännedom om den yrkesmässiga trafiken. I fråga om ledamöternas antal föreslog utredningen, att biltrafiknämnden skulle bestå av minst fem och högst sju ledamöter.

På grundval av 1936 års trafikutrednings betänkande framlades i *proposition 1940: 115* förslag om inrättande av ett centralt organ för handläggning av vissa ärenden rörande den yrkesmässiga biltrafiken — statens biltrafiknämnd. Organet borde, åtminstone till en början, lämpligen organiseras såsom en självständig nämnd, vars ledamöter utsåges av Kungl. Maj:t. Antalet ledamöter i nämnden syntes åtminstone tills vidare böra bestämmas till fem och suppleanternas antal till fyra.

På grundval av det i propositionen framlagda förslaget med de juste-

ringar, som föranleddes av riksdagens utlåtande, utfärdades den 25 oktober 1940 den nu gällande förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (SFS nr 910). Genom denna förordning meddelades för första gången bestämmelser beträffande yrkesmässig biltrafik i en särskild författning.

Instruktion för biltrafiknämnden har utfärdats av Kungl. Maj:t den 14 mars 1941 (SFS nr 160). Kungörelser om ändringar och tillägg i instruktionen har utfärdats den 10 maj 1946 (SFS nr 223), den 24 oktober 1947 (SFS nr 792), den 26 augusti 1948 (SFS nr 626) samt den 10 november 1961 (SFS nr 545).

I samband med biltrafiknämndens tillkomst uttalades i den förutnämnda propositionen 1940:115 att man sedan några års erfarenhet av myndighetens verksamhet vunnits torde äga goda hållpunkter för bedömande av frågan huruvida myndigheten borde bestå såsom en särskild nämnd eller ombildas till ett ämbetsverk eller ingå i ett redan befintligt sådant. Med åberopande härav tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 30 juni 1947 en särskild utredning för att göra undersökning angående den framtida organisationen av biltrafiknämnden. Enligt direktiven borde utredningen förutsättningslöst överväga de alternativa lösningarna av myndighetens framtida organisation.

Den sålunda tillsatta utredningen, som antog benämningen *biltrafiknämndsutredningen*, fann att behov av ett centralt statligt organ för handhavande av vissa med den yrkesmässiga biltrafiken sammanhängande frågor och för att främja en sund utveckling av densamma alltjämt förelåge. Detta organ, som på sitt sätt kunde sägas representera en av vägväsendets största »kunder», borde stå fritt i förhållande till den väghållande myndigheten och organiseras såsom ett fristående ämbetsverk, förslagsvis benämnt biltrafikstyrelsen under chefsskap av en överdirektör. Utredningen uttalade i samband härmed att det måste anses vara rationellt att till den föreslagna styrelsen framdeles även hänföra andra biltrafiken berörande frågor, bl. a. sådana angående trafiksäkerheten. I anslutning härtill framhöll utredningen, att vid den fortsatta beredningen av dess förslag borde beaktas möjligheten att samordna den föreslagna biltrafikstyrelsen med det centrala ämbetsverk för trafiksäkerhetsfrågor, varom fråga väckts inom 1945 års trafiksäkerhetskommitté.

Med avseende på ledningen av biltrafikstyrelsen ansåg utredningen att det med hänsyn till den yrkesmässiga biltrafikens betydelse för enskilda intresseområden vore önskvärt att tillföra myndigheten erfarenhet och sakkunskap från verksamhetsfält utanför styrelsens egen personalorganisation och föreslog att den nya myndigheten skulle ledas av en styrelse, vars avgöranden emellertid borde begränsas till frågor av mera principiell räckvidd eller eljest av större betydelse.

Biltrafiknämndsutredningens förslag föranledde icke någon åtgärd från statsmakternas sida.

1945 års trafiksäkerhetskommitté berörde i sitt betänkande (SOU 1948: 20) frågan om möjligheterna att bereda utrymme för biltrafiknämndens arbetsuppgifter inom den av kommittén föreslagna trafiksäkerhetsstyrelsen och framhöll att kommittén för sin del funnit hinder icke möta för ett dylikt samordnande. Även om arbetsuppgifterna vore olikartade funnes dock flera beröringspunkter. De båda organen skulle ha att syssla med den yrkesmässiga trafikens säkerhetsproblem, varvid icke minst trafikpersonalens arbetsförhållanden måste bli föremål för uppmärksamhet. Vidare vore det en fördel att bilbesiktning, statistik och körkortsregister handlades på samma tjänsteställe. Genom ett sammanförande skulle man dessutom vinna åtskilliga besparingar för det allmänna, i det att personal- och förvaltningskostnader till viss del bleve gemensamma.¹

Såsom framhållits på annat håll i detta betänkande föranledde icke trafiksäkerhetskommitténs förslag någon statsmakternas åtgärd såvitt avser frågan om inrättande av en trafiksäkerhetsstyrelse.

Biltrafiknämndens befattning med tillståndsgivningen har sedermera varit föremål för uppmärksamhet av *decentraliseringsutredningen*, som i en promemoria den 27 januari 1948 framhöll, att biltrafiknämndens befattning med samtliga frågor om tillstånd till beställningstrafik samt med frågor om tillstånd till linjetrafik som berör mer än två län borde överflyttas till länsstyrelserna.

Vid anmälan av förslaget i *proposition 1950:26* anförde departementschefen bl. a. att bibehållandet av nämndens principiella befogenhet att i viss utsträckning pröva frågor om trafiktillstånd utgjorde en väsentlig förutsättning för att nämnden skulle kunna rätt fylla de på densamma ankommande uppgifterna. Departementschefen kunde därför icke biträda decentraliseringsutredningens förslag att nämnden skulle praktiskt sett helt skiljas från befattningen med tillståndsgivningen men förordade viss ändring av kompetensgränserna. *Riksdagen* beslöt i enlighet med vad departementschefen sålunda förordat.

Frågan om biltrafiknämndens prövning av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran upptogs därefter till behandling av *1958 års besparingsutredning* (SOU 1959:28), som ansåg att decentraliseringslinjen ånyo borde tagas under övervägande som en utväg att undgå en fortsatt utbyggnad av

¹ Tanken att samordna biltrafiknämndens och den föreslagna trafikmyndighetens verksamheter avvisades av två av kommittéledamöterna, vilka i särskilda yttranden till kommittébetänkandet framhöll, att de båda organens uppgifter syntes så väsensskilda och olikartade att handläggningen av dessa uppgifter icke kunde med fördel samordnas. En av ledamöterna anförde därtill att det icke syntes möjligt att åt styrelsen giva sådan sammansättning att de av den yrkesmässiga biltrafiken berörda intressena bleve företrädda i styrelsen vartill kommer att ur rationaliserings- och besparingssynpunkt intet vore att vinna genom det tilltänkta samordnandet.

nämndens personal. Förslaget anmäldes i 1960 års statsverksproposition, utan att därvid ställning togs till detsamma.

1953 års trafikutredning framhöll i sitt betänkande Svensk trafikpolitik I (SOU 1961: 23) beträffande frågan om statens biltrafiknämnds kompetensområde bl. a. följande.

Det torde i stort sett bland berörda fackmyndigheter råda enighet därom att — så länge nuvarande trafikregleringssystem i huvudsak bibehålles — en ordning bör eftersträvas som såvitt möjligt åt biltrafiknämnden förbehåller tillståndsgivningen för fjärrtrafiken med lastbil och åt länsstyrelserna tillståndsgivningen för den lokalt begränsade lastbilstrafiken. Att till länsstyrelserna förlägga hela den ifrågavarande tillståndsgivningen alltså även beträffande fjärrtrafiken låter sig däremot icke göra då det icke kan komma i fråga att regleringsåtgärder avseende den över hela landet utbredda fjärrtrafiken skulle ankomma på ett 25-tal olika tillståndsmyndigheter. Det skulle visserligen teoretiskt sett kunna tänkas att de länsstyrelser vilkas län berördes av en ifrågasatt fjärrtrafik gemensamt meddelade beslut rörande densamma men varandra motverkande beslut skulle säkerligen icke kunna undvikas och den översiktliga enhetligheten i fjärrtrafikregleringen skulle helt gå förlorad.

I princip bör tills vidare tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd som kan väntas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter tillkomma lokala myndigheter medan biltrafiknämnden bör bibehålla tillståndsprövningen i fråga om det fordonsbestånd som i första hand synes vara avsett för fjärrtrafik och med största sannolikhet kan nyttjas i sådan trafik.

Trafikutredningen gick också in på frågan om biltrafiknämndens sammansättning m. m. och anförde härom bl. a. följande.

Med den beslutsform, som departementschefen i propositionen 1940:115 förordade för biltrafiknämndens vidkommande, skulle partsintressenas influensmöjligheter med avseende å de inom nämnden handlagda ärendena blivit förhållandevis begränsade. Den beslutsform, som riksdagens andra lagutskott förordade och som gav nämndledamöterna rätt till majoritetsbeslut, har däremot genom dess lagfästande i 12 § instruktionen för biltrafiknämnden kommit att skapa en ordning, som i vissa fall ter sig mindre tillfredsställande. Den nuvarande starka intresserepresentationen i kombination med rätten till majoritetsbeslut leder nämligen ofta till att i nämnden träffas successiva majoritetsbeslut med i vissa fall konträr trafikpolitisk innebörd.

I avvaktan på att underlag erhålles för en slutlig prövning av biltrafiknämndens eventuella framtida uppgifter och organisation synes det trafikutredningen i strävandet att åstadkomma en ordning, som ger största möjliga objektivitet och kontinuitet i trafiktillståndsgivningen, vara lämpligt

att antingen att den beslutsform inom nämnden införes, som föredragande departementschefen angav i propositionen 1940:115 och enligt vilken nämndens tillståndsbeslut fattas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar med rätt för ledamöterna i nämnden att delta i överläggningar angående besluten samt få sina meningar, därest de avvika från fattat beslut, antecknade till protokollet — en anordning varigenom 43 § yrkestrafikförordningen bleve fullt ut tillämplig på nämndens tillståndsbeslut,

eller ock att antalet ledamöter i nämnden från nuvarande sju utökas till tio, därvid de nytillkommande ledamöterna utan att i nämnden företräda speciella, av yrkestrafikregleringen berörda trafik-, yrkes- eller näringsintressen skola äga

sakkunskap i fråga om de viktigare allmänna samhällsekonomiska intressen, som hänga samman med det inrikes transportväsendets utformning i dess helhet.

I *proposition 1963:191* förordade departementschefen med avseende på trafiktillståndsgivningen förändringar av nuvarande kompetensgränser i syfte att till länsstyrelsernas kompetensområde överföra viss tillståndsgivning som dittills åvilat biltrafiknämnden. Vidare uppdrogs riktlinjer för en successiv liberalisering av tillståndsgivningen, avsedd att genomföras etappvis. Beträffande biltrafiknämndens organisation m. m. hänvisade departementschefen till de direktiv, som lämnats för bilförarutredningens och körtidsutredningens arbete och förklarade sig icke beredd tillstyrka trafikutredningens förslag om viss ändring i biltrafiknämndens sammansättning.

Riksdagen beslöt i enlighet med vad departementschefen sålunda förordat. I anledning härav har fr. o. m. den 1 juli 1964 genomförts viss decentralisering till länsstyrelserna av tillståndsgivningen varjämte riktlinjer för liberalisering av lastbilstrafiken m. m. uppdragits. Innebörden härav belyses närmare i det följande.

Sedan biltrafiknämndens tillkomst 1941 har nämndens arbetsområde utvidgats till att omfatta vissa arbetsuppgifter, av vilka en del tidigare åvilat andra myndigheter. Sålunda har Kungl. Maj:t den 20 januari 1950 uppdragit åt nämnden att fr. o. m. den 1 februari 1950 tills vidare utöva de befogenheter och fullgöra de åligganden med avseende på internationell vägtrafik i Europa som tidigare ankommit på statens trafikkommission.

På biltrafiknämnden ankommer vidare sedan den 1 april 1956 att granska färdskrivaruppteckningar. Denna granskning avser numera fordon i såväl yrkesmässig som icke yrkesmässig trafik. Enligt 5 § kungörelsen den 29 juni 1956 om skyldighet att å vissa motorfordon föra färdskrivare i dess lydelse enligt kungörelsen den 15 december 1961 skall nämligen därest biltrafiknämnden så förordnar varje medelst färdskrivare gjord uppteckning överlämnas till nämnden eller vederbörande länsstyrelse.

Det ankommer på nämnden att efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utfärda erforderliga föreskrifter om färdskrivare såvitt avser fordon som används i yrkesmässig trafik. Så har skett genom föreskrifter den 26 januari 1957.

I samband med att pris- och kontrollnämndens verksamhet fr. o. m. den 1 januari 1957 helt upphörde överfördes till biltrafiknämnden vissa arbetsuppgifter beträffande taxor för yrkesmässig biltrafik.

Under år 1961 uppdrogs åt biltrafiknämnden att handlägga frågor rörande fördelning av statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. Principerna härför har närmare angivits i *proposition 1961:98*.

Från dåvarande riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap har biltrafiknämnden fr. o. m. den 1 januari 1962 övertagit beredskapsplanlägg-

ningen av landsvägstransporter. Med avseende på de överväganden, som föranlett ifrågavarande åtgärd må här erinras att frågan om beredskapsplanläggningen inom transportorganisationen behandlades vid 1961 års riksdag (prop. 1961:84) i samband med förslag om omorganisation av dåvarande riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap. Därvid överfördes planeringsansvaret i fråga om landsvägstrafiken på statens biltrafiknämnd. Arbetsuppgiften innefattar förberedelser, avsedda att underlätta det tekniska genomförandet av transporter. Rörande de skäl, som föranlett att denna uppgift lagts på biltrafiknämnden må följande anföras ur ovan nämnda proposition.

För en överflyttning till biltrafiknämnden av planeringsansvaret i fråga om landsvägstrafiken kan — — — — vägande skäl anföras. Nämndens frestida uppgifter hänför sig sålunda till en ur beredskapssynpunkt betydelsefull fordonskategori, nämligen den yrkesmässiga biltrafiken. Vidare gäller att nämnden för fullgörande av sina uppgifter måste hålla sig informerad icke enbart om trafik- och fordonsbehoven samt transportarbetet på den yrkesmässiga biltrafikens område utan även om den allmänna utvecklingen inom trafikväsendet överhuvud. Nämnden har i sin verksamhet också fortlöpande kontakter med de övriga myndigheter som deltagit i transportberedskapsarbetet, samt med yrkessammanslutningarna på motorfordonstrafikens område. Särskilt äger ett nära samarbete rum med länsstyrelserna, vilka ju är de regionala myndigheter till vilka här ifrågavarande planläggning direkt anknyter. I nämndledningen är företrädd sakkunskap för såväl biltransportverksamheten som andra transportgrenar. Ett forum kommer härigenom att finnas för överläggningar om förekommande transportberedskapsproblem, vilket är ägnat att befrämja en praktisk och ändamålsenlig inriktning av planläggningen.

Med avseende på sambandet mellan landsvägstransportplaneringen, försörjningen med flytande bränslen och ransoneringsberedskapen i fråga om drivmedel framhålles i propositionen att ansvaret för den tekniska ransoneringsberedskapen på drivmedelsområdet för landsvägstrafiken fortsättningsvis bör åvila biltrafiknämnden. Då riksnämnden vore den myndighet som hade huvudansvaret för bränsle- och drivmedelsförsörjningen finge biltrafiknämndens planläggning för ransoneringen ske inom ramen för de bedömanden, som riksnämnden gjorde angående bränsletillgångarna och deras fördelning på olika ändamål. Departementschefen ville i sammanhanget understryka att ransoneringsberedskapen måste utformas i nära och fortlöpande samarbete mellan biltrafiknämnden och riksnämnden, och att det finge förutsättas att lämpliga anordningar komme till stånd i sådant syfte.

Riksdagen beslöt i enlighet med vad departementschefen sålunda föreslagit och ifrågavarande arbetsuppgift ålades biltrafiknämnden genom kungörelsen 1961: 545. Närmare riktlinjer beträffande ansvarsfördelningen olika myndigheter emellan i fråga om drivmedelsransoneringen har meddelats genom Kungl. Maj:ts beslut den 4 december 1964.

II. Nuläge

1. Arbetsuppgifter och organisation

Det ankommer på statens biltrafiknämnd såsom central myndighet att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga biltrafiken. På biltrafiknämnden ankommer härjämte att ombesörja beredskapsplanläggning i fråga om landsvägst transporter. Till fullgörande av denna uppgift skall det enligt den för nämnden utfärdade instruktionen särskilt åligga nämnden att inhämta möjligast fullständiga kännedom angående trafikbehov, fordonsbestand och transportarbete i vad angår den yrkesmässiga trafiken, att i övrigt med uppmärksamhet följa den allmänna utvecklingen inom trafikväsendet samt vidtaga eller hos Kungl. Maj:t eller vederbörande myndigheter föreslå de åtgärder, vilka nämnden kan finna påkallade med avseende på den yrkesmässiga biltrafiken, att handlägga och avgöra de ärenden, som enligt förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. skall tillhöra nämnden, att meddela bestämmelser angående särskild be-teckning på automobil, som användes i yrkesmässig automobiltrafik, att meddela bestämmelser om skyldighet att i yrkesmässig automobiltrafik föra anteckningar angående förarens arbetstid ävensom angående skyldighet att för offentlig myndighet uppvisa och under viss tid förvara dylika anteckningar samt att fastställa allmänna grunder för uppställning av sådana anteckningar, som det åligger utövare av uthyrningsrörelse att föra.

I instruktionen föreskrives, att nämnden bör samarbeta icke endast med länsstyrelserna och andra myndigheter, som har att handlägga ärenden angående yrkesmässig biltrafik, utan även med institutioner och organisationer, som representerar trafikväsendet, näringslivet, utövare av yrkesmässig biltrafik och personal anställd i dylik trafik.

I det föregående har anmälts att på biltrafiknämnden kommit att läggas vissa arbetsuppgifter utöver dem som instruktionsenligt åvilar nämnden. Med beaktande härav synes arbetsuppgifterna för nämnden kunna indelas i följande huvudgrupper, nämligen tillståndsgivning, taxesättning, kontroll av färdskrivaruppteckningar, fördelning av statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden, beredskapsplanläggning samt vissa ärenden av allmän art.

Tillståndsgivning. Det ankommer på biltrafiknämnden att meddela tillstånd till linjetrafik på vägsträcka, som är belägen i mer än ett län eller mellan orter inom skilda län, samt till beställningstrafik för godsbefordran och transportförmedling, allt i den omfattning yrkestrafikförordningen föreskriver.

De uppgifter med avseende på den internationella vägtrafiken som enligt vad ovan sagts 1950 överfördes från statens trafikkommission till biltrafiknämnden innefattar bl. a. handläggning av ärenden rörande tillstånd att utom Sverige mot ersättning befordra passagerare och gods med motorfordon eller släpfordon, d. v. s. viss tillståndsgivning till internationell landsvägsttrafik. Denna tillståndsgivning regleras närmare genom kungörel-

sen 1951:491 angående vissa transporter till eller från utlandet med motorfordon m. m., men i kungörelsen hänvisas även till överenskommelser i hithörande frågor, som kan ha träffats mellan Sverige och främmande makt. Dylika överenskommelser, som innebär åtaganden eller uppgifter för den svenska tillståndsmyndigheten, har träffats med Norge, Danmark, Finland, Belgien, Västtyskland och Österrike. Med stöd av den angivna kungörelsen och de nämnda överenskommelserna utfärdar biltrafiknämnden tillstånd dels för här i riket registrerade lastbilar och — beträffande vissa länder — bussar att utföra transporter i Belgien, Danmark, Västtyskland och Österrike, dels ock för i vissa främmande länder registrerade sådana fordon att utföra transporter till och/eller från Sverige. Vidare har nämnden att emottaga och med eget yttrande till vederbörande utländska myndigheter vidarebefordra ansökningar från svenska trafikutövare beträffande sådan internationell trafik, för vilken tillstånd av utländska myndigheter erfordras.

Taxesättning. Jämlikt yrkestrafikförordningen har biltrafiknämnden att — efter länsstyrelsernas hörande — fastställa allmänna grunder för uppställning av taxor. Med stöd av åliggandet att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken har nämnden därjämte ansett sig böra till länsstyrelsernas tjänst söka utarbete riksgiltiga tariffer och taxebestämmelser. Framställningar om omräkning av taxorna remitteras regelmässigt till länsstyrelserna och trafikanternas huvudorganisationer för yttrande. Sedan nämnden utfört erforderligt kalkylarbete samt tagit ställning till vad vid remissförfarandet framkommit, har nämnden dels för egen del fastställt, dels hos länsstyrelserna föreslagit fastställande av tariffer.

Godsbefordran i linjetrafik med buss har likaledes föranlett biltrafiknämnden att utarbete i huvudsak riksgiltiga tariffer, som med ett eller annat års mellanrum justerats. För linjetrafiken med lastbil fastställer nämnden själv vissa taxor och har dessutom fungerat som remissinstans vid länsstyrelsernas behandling av de taxor, som länsstyrelserna har fått fastställa. Detsamma gäller linjetrafiken för personbefordran, som dessutom under senare tid vart eller vartannat år föranlett riksgiltiga, generella ändringar i taxan. Även tarifferna för drosktrafiken har under senare tid med ett eller annat års mellanrum omräknats. I sammanhanget må erinras att Kungl. Maj:t den 10 maj 1963 uppdragit åt statens biltrafiknämnd att verkställa viss översyn av grundkalkylerna för taxorna i yrkesmässig lastbilstrafik.

Kontroll av färdskrivaruppteckningar m. m. Den grundläggande bestämmelsen om skyldighet att på vissa fordon föra färdskrivare finnes i 1951 års vägtrafikförordning 3 § 6 mom. Närmare föreskrifter har meddelats i 1956 års kungörelse om skyldighet att å vissa motorfordon föra färdskrivare, i statens biltrafiknämnds föreskrifter den 26 januari 1957 angående färdskrivaruppteckningar i yrkesmässig trafik samt i nämndens och

väg- och vattenbyggnadsstyrelsens gemensamma föreskrifter den 14 juni 1957 om färdskrivare.

Genom färdskrivaren registreras på ett diagram dels vid varje tidpunkt under färd fordonets hastighet, dels körtiden och dels den tillryggalagda väglängden. Skyldighet föreligger för föraren att på begäran tillhandahålla bilinspektör (besiktningsman) och polisman färdskrivaruppteckning. Det övervägande antalet diagram skall bevaras av bilens ägare och förare under ett år och på anmodan överlämnas för granskning till biltrafiknämnden. Diagram från fjärrgodstrafik och vissa utlandstransporter skall fortlöpande och utan anmaning överlämnas till länsstyrelsen i registreringslänet, vilken efter anmodan skall vidareända diagram till biltrafiknämnden.

En utförlig redogörelse för biltrafiknämndens befattning med färdskrivarkontrollen kommer att lämnas av körtidsutredningen i dess betänkande. I detta sammanhang återgives därför endast vad biltrafiknämnden anfört beträffande färdskrivarkontrollen i en inom nämnden i januari 1964 upprättad promemoria.

Medelst färdskrivare gjorda uppteckningar bli föremål för granskning å nämndens kansli med avseende å förarnas arbetstid och fordonens hastighet m. m. Färdskrivardiagram insamlas, då nämnden så förordnar, av länsstyrelserna och överlämnas av dessa till nämnden. Kontrollen avser vid varje tillfälle en månad per bil. Arbetstiden kontrolleras endast beträffande den yrkesmässiga fjärrtrafiken.

Det har visat sig, att överträdelser förekommit i betydande omfattning i fråga om såväl arbets- och vilotid som den hastighet, med vilken fordon högst må framföras. Vid granskningen gjorda iakttagelser om svårare överträdelser ha delgivits polis- och åklagarmyndigheter, varefter dessa företagit ytterligare utredningar. Dessa ha i ett stort antal fall lett till åtal mot eller strafföreläggande för förare och trafikutövare.

I detta sammanhang torde också få nämnas att biltrafiknämnden i begränsad omfattning verkställt granskning av s. k. förarböcker, varom bestämmelser finnes meddelade dels i 30 § förordningen om yrkesmässig trafik och dels i statens biltrafiknämnds kungörelse den 20 juni 1941 angående skyldighet för vissa förare av automobil i yrkesmässig trafik att föra anteckningar angående arbetstid m. m. och i vilka fortlöpande skall göras anteckningar om arbetstid och körtid. Nämnden äger i vissa fall medgiva avvikelser från gällande bestämmelser om arbetstid och vilotid i yrkesmässig trafik.

Fördelning av statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. Bestämmelser om bidragsgivningen har utfärdats årligen, senast i kungörelsen 1964: 118. Ansökningar om bidrag ingives till respektive länsstyrelser, som verkställer utredning och granskning och därefter med eget yttrande översänder handlingarna till biltrafiknämnden. Efter granskning av ansökningarna framlägges inför nämnden in pleno förslag till bidragsmedlens fördelning. Efter beslut sker utbetalning av de beviljade bidragen. Det för

budgetåret 1964/65 disponibla beloppet under anslaget Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer utgör 6 100 000 kr.

Beredskapsplanläggningen av landsvägstransporter. Denna planläggning åvilade såsom i det föregående anförts tidigare dåvarande riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap men överfördes fr. o. m. den 1 januari 1962 till biltrafiknämnden. Arbetsuppgifterna innebär i stort sett att biltrafiknämnden skall — i samråd med berörda myndigheter och organ — vidtaga sådana planläggningsåtgärder att behoven av civila landsvägstransporter i samband med en krigsorganisering och under krig kan bli tillgodosedda i erforderlig omfattning och med tillräcklig snabbhet. Planläggningen omfattar främst tillskapande av en ändamålsenlig och effektiv ledningsorganisation, säkerställande av lämplig personal för ledningsorganisationen samt erforderligt antal fordonsförare, åtgärder för tillgodosende av det civila behovet av motorfordon i krig, förberedelser av ransoneringsteknisk och administrativ karaktär beträffande genomförande av drivmedelsransonering, viss utbildning av personal i ledningsorganisationen och på det lokala planet, medverkan i stabstjänstövningar och konferenser, anvisningar för länsstyrelsernas krigstransportplanläggning och medverkan vid dess genomförande, samordning med övrig beredskapsplanläggning samt krigsorganisatoriska förberedelser för biltrafiknämndens uppgift som central transportledningsmyndighet för landsvägstransporter i krig.

Vissa ärenden av allmän natur. Biltrafiknämnden har att avgiva utlåtanden till Kungl. Maj:t och statsdepartementen, länsstyrelser och domstolar m. fl. i besvärsmål angående yrkesmässig trafik och i andra denna trafik berörande frågor, såsom frågor om trafiksäkerhet och arbetstid.

Uppdraget med avseende på den internationella vägtrafiken har medfört att nämnden har att verkställa utredningar och avge yttranden i vissa frågor, som har samband med internationell landsvägstrafik samt att taga ställning till ärenden, som rör kontrollen av främst utländska trafikutövare i Sverige men även svenska trafikutövare i utlandet. Nämnden är regelmässigt representerad vid förhandlingar angående överenskommelser beträffande internationella transporter.

För vinnande bl. a. av enhetlighet i tillämpningen följer biltrafiknämnden länsstyrelsernas och trafiknämndernas beslutsgivning enligt yrkestrafikförordningen och kan om så prövas erforderligt besvara sig över sådant beslut. Biltrafiknämnden tager också i de fall nämnden är tillståndsmyndighet del av domar och strafförelägganden beträffande av tillståndshavare begångna förseelser mot yrkestrafikförordningen och har att med ledning därav överväga återkallelse av trafikillstånd eller annan åtgärd enligt samma förordning.

Hos biltrafiknämnden föres register över innehavare av sådana tillstånd till yrkesmässig trafik som meddelats av nämnden. Nämnden har också att föreskriva på vilket sätt och i vilken omfattning förteckningar skall föras

hos länsstyrelserna över innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik m. m.

Biltrafiknämnden insamlar och bearbetar vidare statistik i fråga om beställningstrafik för godsbefordran att användas bl. a. som hjälpmedel vid den för tillståndsgivningen föreskrivna behovsprövningen samt uppgifter för upprättande av statistik rörande internationella transporter med svenska fordon.

Till den verksamhet inom biltrafiknämnden, för vilken här redogjorts, kommer självfallet de göromål av allmänt administrativ och kameral art, som berör nämndens egen verksamhet.

Omfattningen av verksamheten och den fortskridande utvecklingen torde få belysas med nedanstående sammanställning av antalet diarieförda ärenden under tidsperioden 1957—1964.

År	Diarium ¹				Totalt för samtliga diarium
	A	B	U	H	
1957.....	1 709	6 538	557		8 804
1958.....	1 675	7 123	585		9 383
1959.....	1 521	8 388	501		10 410
1960.....	1 895	9 976	852		12 723
1961.....	1 823	10 602	1 227		13 652
1962.....	2 335	9 292	1 688	76	13 391
1963.....	2 279	8 905	1 818	113	13 115
1964.....	1 895	9 283	1 511	128	12 817

¹ *A-diariet*: ärenden av allmän natur samt yttranden till Kungl. Maj:t och andra myndigheter, ansökningar om tillstånd till linjetrafik eller transportförmedling, taxefrågor, internationella överenskommelser, färdskrivareärenden, ärenden rörande beredskapsplanläggning m. m.,

B-diariet: ärenden angående beställningstrafik för godsbefordran,

U-diariet: ärenden angående internationell trafik samt

H-diariet: ärenden av hemlig natur.

Beträffande utvecklingen inom biltrafiknämndens arbetsområde har nämnden i sina anslagsäskanden för budgetåret 1965/66 framhållit att denna utveckling under senare år kännetecknats av en stegring av antalet till nämnden inkomna ärenden. En viss stabilisering har dock inträtt, i det att ärendenas antal under vartdera av åren 1962 och 1963 uppgått till ungefär samma antal som under år 1961. Under första halvåret 1964 har emellertid en ökning av antalet ärenden skett i förhållande till vart och ett av de första halvåren 1961—1963.

I äskandena anför biltrafiknämnden vidare bl. a. följande.

Genom den fr. o. m. den 1 juli 1964 genomförda decentraliseringen och liberaliseringen av tillståndsgivningen förutses en viss nedgång i antalet ärenden, vars omfattning ännu ej låter sig beräknas. Beträffande decentraliseringen är dock härvid att märka, att den del av tillståndsgivningen, som fr. o. m. den 1 juli 1964 ankommer på länsstyrelserna, avser bilar och fordonskombinationer med förhållandevis ringa lastkapacitet, nämligen lastbil med en maximilast av högst

6 500 kg och lastbil jämte släpvagn med en sammanlagd maximilast av högst 8 000 kg. Prövningen beträffande tyngre bilar och fordonskombinationer, vilken som regel är mera komplicerad och tidskrävande, kvarligger på biltrafiknämnden. Härtill kommer att utvecklingen mot större fordonsenheter fortgår snabbt. Decentraliseringen väntas därför ej medföra någon mera betydande minskning i nämndens arbetsbörda. Vidare kommer den nämnden åvilande granskningsverksamheten beträffande av andra myndigheter meddelade beslut i tillståndsfrågor att öka i omfattning. I samband med decentraliseringen och liberaliseringen har tillsatts en särskild delegation för att följa upp genomförandet av det trafikpolitiska programmet. Denna delegation har för sitt arbete behov av omfattande uppgifter, avseende den löpande tillståndsgivningen liksom tillståndsgivningen under de senast förflutna åren. I betydande omfattning kommer sammanställningen av dessa uppgifter — såväl avseende nämndens egen verksamhet som även länsstyrelsernas — att äga rum på nämndens kansli.

I vad avser nämndens övriga arbetsuppgifter har dessa ökat i omfattning särskilt beträffande planläggningen för försvarsberedskap i fråga om landsvägs-transporter, granskningen av färdskrivaruppteckningar och därav betingade åtgärder samt nämndens befattning med statsbidragen till viss busslinjetrafik på landsbygden.

Med avseende på biltrafiknämndens organisation gäller, att nämnden instruktionsenligt skall bestå av minst fem och högst sju ledamöter, vilka förordnas av Kungl. Maj:t för viss tid. Kungl. Maj:t utser en av ledamöterna till ordförande samt en till ställföreträdare för denne. För annan ledamot än ordförande förordnar Kungl. Maj:t ersättare. Till ledamöter och ersättare skall utses personer med insikt eller erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- eller näringsintressen, som beröres av den yrkesmässiga trafiken. Av ledamöterna skall en vara lagkunnig. Antalet ledamöter utgör för närvarande sju.

Enligt instruktionen skall inom nämnden finnas ett kansli, som förestås av en av Kungl. Maj:t, efter anmälan av nämndens ordförande, förordnad byråchef — fr. o. m. den 1 juli 1963 kanslichef. I övrigt erforderlig personal på kansliet tillsättes i samma ordning som gäller för motsvarande tjänster inom statsförvaltningen i allmänhet. Nämnden äger att, i mån av behov, anlita sakkunniga för särskilda uppdrag.

Verksledningen utgöres av ordföranden eller i vissa fall på grund av delegering kanslichefen. Till verksledningens direkta förfogande står en byrådirektör. I övrigt är kansliet indelat på fyra avdelningar — A, B, C och D — vartill kommer viss gemensam personal.

Beslut i de till biltrafiknämndens handläggning hörande ärendena fattas allt efter beskaffenhet på något av följande tre sätt, nämligen antingen av nämnden in pleno eller av ordföranden eller dennes ställföreträdare eller ock, enligt nämndens bemyndigande, av kanslichefen eller annan befattningshavare. För nämnden in pleno föredrages huvudsakligen ärenden av principiell betydelse eller eljest av större räckvidd.

Nämnden sammanträder på kallelse av ordföranden och är beslutför,

då förutom ordföranden vid sammanträdet minst tre ledamöter eller ersättare deltagar i avgörandet.

2. Personal och kostnader

Vid biltrafiknämndens inrättande 1941 avsågs för nämnden tillhopa 6 tjänster. Till följd av en ständig stegring i verksamheten och på grund av vissa nytillkomna arbetsuppgifter har antalet tjänstemän successivt ökat och utgör för närvarande 45, vartill kommer 8 ackordsanställda.

De 45 tjänsterna fördelar sig på lönegrader enligt följande.

Tjänst	Lönegrad	Be	Ao	Ae	Ag	Arvode	Summa
Kanslichef.....	B 3	1					1
Byrådirektör.....	A 27		1 ¹	1	1 ²		2 (3)
Byrådirektör.....	A 25			1			1
F. byråsekreterare	A 23			5	2	1	8
F. »	A 21			1			1
Byråsekreterare.....	A 19			1	1 ³		2
Assistent.....	A 15			1			1
Kanslist.....	A 9/A 15			1			1
Kontorist.....	A 9			2			2
Kanslibitråde.....	A 7			9 ⁴	1 ³		10
Expeditionsvakt.....	A 7			1			1
Vaktmästarbiträde.....						1	
Kontorsbiträde.....	A 2/A 5.			8	2 ⁴	3	13
	Summa	1	(1)	31	7	5	44 (45)

¹ Innehavaren tjänstledig

² Tjänsten inrättad för ersättare för innehavaren av tjänsten i Ao 27

³ Med till 2/3 avkortad tjänstgöring

⁴ Med till 1/2 avkortad tjänstgöring

Ordförande, ställföreträdare för ordförande samt ledamöter och suppleanter i biltrafiknämnden uppbär särskilda arvoden.

I fråga om personaluppsättningen har biltrafiknämnden i sina anslagsäskanden för budgetåret 1965/66 yrkat två nya tjänster, nämligen en i lönegrad 19 för kamerala göromål och därmed sammanhängande verksamhet och en kansliskrivare i lönegrad A 11 för registreringsuppgifter. Äskandena innefattar också beträffande vissa tjänster yrkande om ordinariesättning samt förslag och anmälan om angelägna lönegradsförändringar.

I sammanhanget torde jämväl böra nämnas att biltrafiknämnden i sin anslagsframställning anmält viss eftersläpning på grund av personalbrist beträffande nämndens arbetsuppgifter med beredskapsplanläggningen samt att överbefälhavaren förordat personalförstärkning för ändamålet. I 1965 års statsverksproposition räknas dock icke med någon kvantitativ förstärkning av biltrafiknämndens personaluppsättning.

För biltrafiknämndens verksamhet finnes på riksstaten uppförda två anslag, nämligen Statens biltrafiknämnd: Avlöningar och Statens biltrafik-

nämnd: Omkostnader. Anslagen står till statskontorets förfogande och disponeras av nämnden.

Till belysning av kostnadsutvecklingen inom biltrafiknämnden lämnas följande sammanställning av anslagstilldelningen under ifrågavarande båda anslag sedan nämndens tillkomst.

Budgetår	Avlöningar	Omkostnader	Budgetår	Avlöningar	Omkostnader
(1940/41).....	(24 200)	(16 500)	1953/54.....	291 800	41 500
1941/42.....	60 300	21 000	1954/55.....	294 600	41 500
1942/43.....	60 200	21 200	1955/56.....	300 000	41 500
1943/44.....	64 100	19 200	1956/57.....	328 500	40 000
1944/45.....	64 100	19 200	1957/58.....	398 000	40 000
1945/46.....	80 300	19 200	1958/59.....	473 500	48 000
1946/47.....	129 905	45 045	1959/60.....	497 200	51 500
1948/49.....	217 000	33 000	1960/61.....	516 200	53 500
1949/50.....	223 000	33 000	1961/62.....	573 000	58 000
1950/51.....	192 700	33 000	1962/63.....	737 000	85 000
1951/52.....	190 000	33 000	1963/64.....	890 000	96 000
1952/53.....	228 000	34 000	1964/65.....	964 000	104 000

I 1965 års statsverksproposition upptages biltrafiknämndens avlöningsanslag till 1 064 000 kronor, innebärande en höjning med 100 000 kronor. Omkostnadsanslaget föreslås i propositionen uppräknat med 7 000 kronor för expenser.

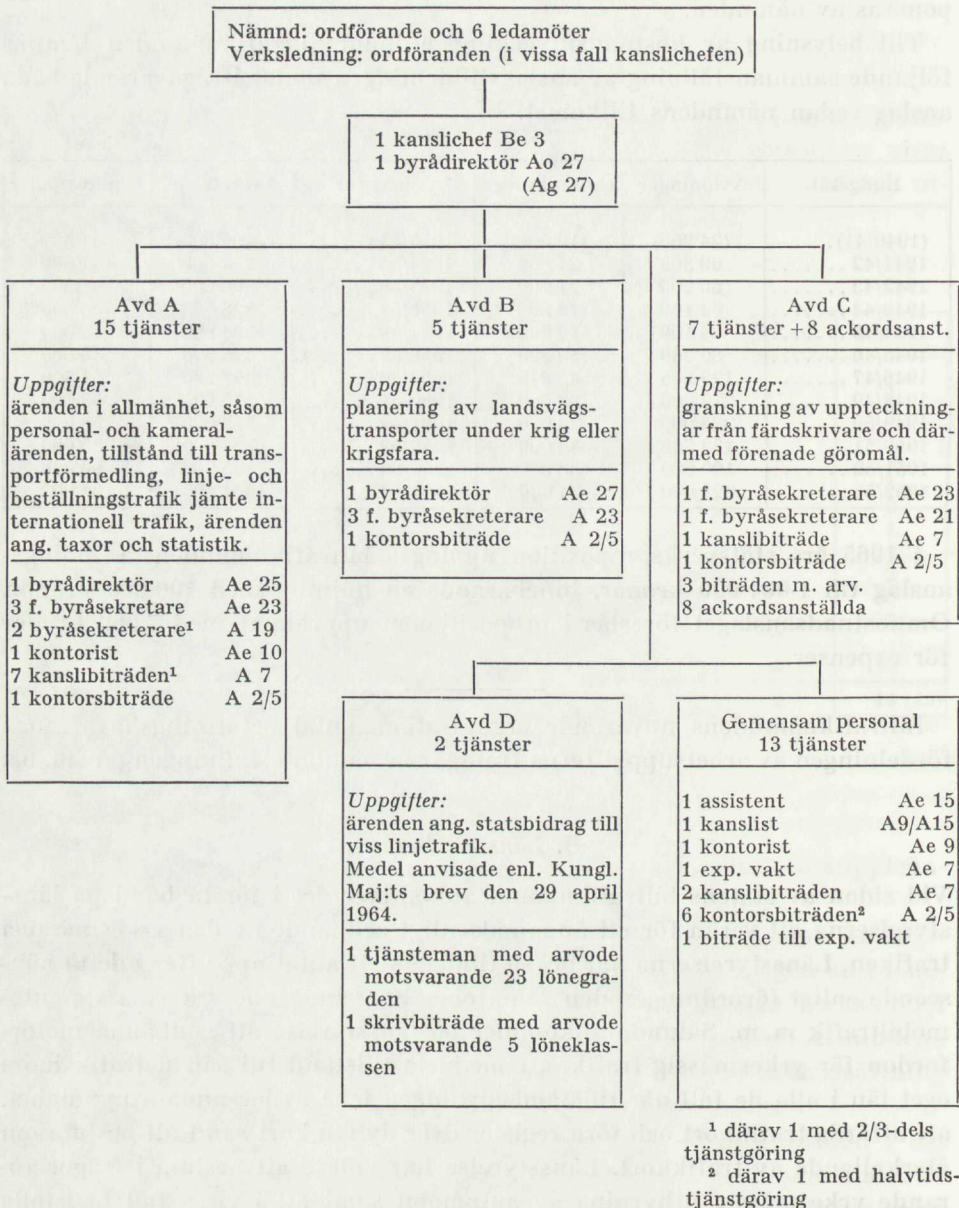
Biltrafiknämndens nuvarande organisation, antal befattningshavare och fördelningen av arbetsuppgifterna framgår av sammanställningen på sid. 98.

B. Länsstyrelserna

Vid sidan av statens biltrafiknämnd ankommer det i första hand på länsstyrelserna att verka för ett ändamålsenligt ordnande av den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelserna har också tilldelats ett antal uppgifter i detta hänseende enligt förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. Sålunda ankommer på länsstyrelse att godkänna motorfordon för yrkesmässig trafik, att meddela tillstånd till sådan trafik inom eget län i alla de fall där tillståndsgivningen icke åvilar annan myndighet, att utfärda trafik kort och föra register över dylika kort samt att besluta om återkallande av trafik kort. Länsstyrelse har vidare att besluta i frågor rörande yrkesmässig uthyrning av automobil samt att i vissa fall fastställa taxor för avgifter i yrkesmässig trafik.

Länsstyrelserna har också vissa åligganden enligt gällande bestämmelser om färdskrivare. Sålunda ankommer det jämlikt färdskrivarkungörelsen på länsstyrelserna att på grundval av tillgängliga uppgifter tillse att färdskrivare anbringas på fordon för vilka skyldighet därtill föreskrivits. Länsstyrelserna har också, såsom redan framhållits i det föregående, att mottaga

Översikt över statens biltrafiknämnds organisation



och förvara inkommande vissa färdskrivaruppteckningar samt att på begäran av biltrafiknämnden överlämna dem till nämnden.

Ansökningar om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden skall ingivas till länsstyrelserna, som har att granska och vid behov komplettera ansökningarna. Vid granskningen anlitas den företagsekonomiska expertis, som finnes tillgänglig inom landskontoren. Efter fullgjord granskning skall

länsstyrelserna insända ansökningarna till biltrafiknämnden med eget yttrande.

C. Polisväsendet

Polismyndigheternas medverkan inom det trafikpolitiska området hänför sig i allt väsentligt till kontroller av vederbörliga tillstånd o. dyl. En väsentlig funktion fyller polisen i samband med kontrollen av maximilastföreskrifterna. Polisen utför också kontroller av förarböcker och färdskrivardiagram. Vad de sistnämnda beträffar är det deras funktion som registrerande hastighetsmätare som därvid tilldrager sig det största intresset även om färdskrivarnas betydelse vid utredningar om trafikolyckor också understukits.

D. Trafiknämnderna

Enligt intill den 1 januari 1965 gällande bestämmelser hade polismyndighet, d. v. s. poliskammare, magistrat och kommunalborgmästare, att medgiva tillstånd att med personbil bedriva beställningstrafik för personbefordran. Vidare hade sådan polismyndighet att yttra sig i tillståndsärenden, som avgöres av biltrafiknämnden eller länsstyrelse. Den 1 januari 1965 överflyttades ifrågavarande tillståndsgivning på de då tillkomna trafiknämnderna. Till polismyndighet, i den terminologiska betydelse som framgår av lagen den 29 maj 1964 om vad som avses med polismyndighet, överflyttades i samband därmed skyldigheten att avgiva yttranden som nyss sagts.

KAPITEL V

Tidigare överväganden rörande en central trafikmyndighet

Av redogörelsen i det föregående framgår, att ansvaret för och arbetet med trafiksäkerhetsfrågor och vad därtill hör i vårt land ankommer på ett flertal statliga myndigheter och organ samt på frivilliga organisationer. Den splittring på området, som sålunda är rådande, torde få ses mot bakgrunden av den successiva utbyggnad av hithörande verksamhet, som under årens lopp påkallats till följd av utvecklingen inom trafikområdet. De myndigheter och organ, som ha att syssla med hithörande frågor, är i allt väsentligt tillkomna för andra arbetsuppgifter och trafiksäkerhetsproblemen utgör som regel allenast en mindre del av verksamheten. Mot denna bakgrund är det uppenbart att man gjort sig frågan om inte en effektivare och mera rationell organisation av trafiksäkerhetsarbetet borde komma till stånd. Vad man därvid tidigare främst siktat till är skapandet av ett samordnande och sammanhållande organ under kommunikationsdepartementet. Ansatser har också under årens lopp vidtagits till åstadkommande av centraliseringar inom trafiksäkerhetsområdet. Sålunda torde den omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som genomfördes 1936 i och med inrättandet av vägtrafikbyrån under ledning av byråchef tillika vägtrafikinspektör får ses som ett steg till åstadkommande av en centralisering.

A. 1940 års principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan

Frågan om inrättande av ett centralt trafiksäkerhetsorgan har ingående behandlats i ett av en inom kommunikationsdepartementet särskilt tillkallad utredningsman avgivet principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan (SOU 1940:33). I detta betänkande erinrades om hur splittrat trafiksäkerhetsarbetet var mellan olika myndigheter och enskilda sammanslutningar. I betänkandet framhölls, att det måste ligga i sakens natur att trafiksäkerhetsfrågorna i viss mån måste komma i andra hand när de handlades inom ämbetsverk, vars väsentliga arbetsuppgifter låge inom andra områden. Vad som erfordrades för att arbetet skulle lämna bästa möjliga resultat vore ett ledande och sammanhållande organ samt ett fast organiserat samarbete mellan de olika instanser som vore verksamma på området. I betänkandet föreslogs därför att man skulle skapa ett organ som vore helt och uteslutande inriktat på trafiksäkerhetsproblemen. Detta organ skulle icke övertaga ärenden, som enligt sakens natur hörde hemma inom andra ämbets-

verk, men ärenden inom sådana ämbetsverk, som berörde trafiksäkerheten skulle handläggas i samråd med det speciella trafiksäkerhetsorganet som därvid skulle representera den särskilda sakkunskapen på området och tillika över hela linjen bevaka säkerhetsintresset. Betänkandet utmynnade i förslag om upprättande av en direkt under kommunikationsdepartementet sorterande byrå, benämnd Statens trafiksäkerhetsbyrå. Byrån skulle ha att fortlöpande studera trafikolyckorna m. m. och hålla ständig kontakt med utvecklingen på vägtrafikens och vägförbättringarnas område och därvid i förekommande fall samråda med statens väginstitut. Med avseende på fordonsfrågorna skulle byrån i samarbete med vederbörande fabrikanter följa och främja den tekniska utvecklingen på fordonsområdet, stå i kontakt med besiktningsmännen och statspolisen i frågor rörande fordonskontrollen, fortlöpande revidera författningsbestämmelserna rörande fordons beskaffenhet och utrustning samt mottaga och bearbeta förslag till förbättringar på det fordonstekniska området. Byrån skulle vidare svara för arbetet med en successiv revision av vägtrafikstadgan och därmed sammanhängande författningar, utöva inspektion av utbildningen i körskolorna och i samarbete med skolöverstyrelsen handlägga frågor rörande trafikundervisningen i de allmänna läroanstalterna. Byrån skulle också bedriva en fortlöpande upplysningsverksamhet genom föreläsningar och utgivande av broschyrer. Slutligen skulle byrån fungera såsom utrednings- och remissorgan i olika trafiksäkerhetsfrågor. Tanken på en central utbildningsanstalt för körskoleinstruktörer avvisades av utredningen.

Personaluppsättningen för byrån beräknades till 1 byråchef tillika trafiksäkerhetsinspektör, 1 deltidsanställd pressombudsman, 1 deltidsanställd statistiker samt 3 kontorsbiträden. I samband med byråns inrättande skulle det till NTF utgående statsbidraget kunna helt eller i varje fall till väsentlig del indragas.

Vid remissbehandlingen av principbetänkandet väckte förslaget om inrättandet av en statens trafiksäkerhetsbyrå en livlig diskussion och föranledde uttalanden av icke mindre än 65 av de hörda myndigheterna och organisationerna.

Vad till en början angår *länsstyrelserna* anslöt sig endast ett fåtal till utredningsmannens uppfattning medan övriga länsstyrelser liksom också överståthållarämbetet ställde sig tveksamma eller avvisande till förslaget att inrätta ett särskilt organ för den verksamhet, om vilken här vore fråga. Samma principiella uppfattning hade också övriga hörda myndigheter. Sålunda fann t. ex. *järnvägsstyrelsen* det icke vara någon påtaglig vinst med att från det nuvarande centralorganet till ett annat överflytta — låt vara att här samtidigt skulle ske viss utbyggnad av arbetsprogrammet — de uppgifter som berörde trafiksäkerheten. Det naturliga borde fast mer vara att det redan befintliga organet, vägbyrå i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — med dess tillgång till tekniskt skolad arbetskraft — bereddes möjlighet att

i större utsträckning ägna trafiksäkerhetsfrågorna erforderlig omsorg. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ansåg att med frågan om inrättande av den ifrågasatta trafiksäkerhetsbyrån borde anstå bl. a. med hänsyn till att spörsmålet om en centraliserad handläggning av de vägväsendet berörande trafiksäkerhetsproblemen komme att upptagas till prövning i samband med framläggandet av förslag till vägväsendets förstatligande och därav följande omorganisation av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Jämväl i yttrandena från de hörda organisationerna uttalades delade meningar angående förslaget om en särskild trafiksäkerhetsbyrå. *NTF* ansåg med hänsyn till den stora sociala våda som trafikolyckorna utgör trafiksäkerhetsarbetet vara av så utomordentlig vikt att det icke endast oundgängligen måste fortgå utan också givas en fasthet i organisationen samt de arbetsmöjligheter i övrigt som motsvarade verksamhetens betydelse och omfattning. Enligt den erfarenhet *NTF* genom sitt mångåriga arbete på området vunnit kunde den föreslagna utformningen av trafiksäkerhetsarbetets centralisering icke anses utgöra en tillfredsställande lösning. *Automobilbesiktningsmännens förening* fann att en statlig trafiksäkerhetsavdelning, i den mån en sådan vore erforderlig, borde få uppgifter så nära sammanhörande med dem som ankomme på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägtrafikbyrå att avdelningen borde inrymmas under sagda byrå. *Sveriges bilskolors riksförbund* däremot ansåg upprättandet av en statens trafiksäkerhetsbyrå vara av synnerligen stort värde för hela undervisningen och propagandan för högre trafikultur. *Motormännens riksförbund* sade sig icke kunna intaga någon preciserad ståndpunkt till de fördelar som en statlig organisation på området kunde tänkas innebära medan *Kungl. automobil klubben* uttalade sig för att ett organ — förslagsvis benämnt Trafiksäkerhetsinspektionen — inrättades med huvuduppgift att — förutom kontroll och övervakning av trafiksäkerheten i allmänhet — samla och bearbeta in- och utländska erfarenheter så att dessa i största utsträckning och utan tidsutdräkt komme vårt land till godo.

Det sålunda framlagda och remissbehandlade förslaget om en statens trafiksäkerhetsbyrå föranledde icke någon åtgärd från statsmakternas sida.

B. Vissa förslag 1941—1945

Sedermera har olika förslag framlagts i centraliseringsfrågan. Sålunda hemställde *Stockholms trafikklubb* i skrivelse till Kungl. Maj:t år 1941 att ett ledande och sammanhållande organ med vissa angivna befogenheter på trafiksäkerhetsområdet skulle inrättas. Vidare föreslog *NTF* år 1942 inrättande av en statens trafiksäkerhetsinspektion. Icke någon av dessa framställningar föranledde åtgärder från statsmakternas sida.

Frågan om ett permanent organ i den statliga trafikadministrationen upptogs därefter av *1944 års trafikutredning*, som i skrivelse den 19 decem-

ber 1945¹ framlade ett förslag om inrättande av en statens trafiknämnd såsom ett permanent administrativt centralorgan underställt kommunikationsdepartementet och sidoordnat trafikverken. På nämnden skulle ankomma att biträda departementet med utredning och beredning av trafikväsendets investeringsfrågor, framförallt investeringar i fasta anläggningar, varjämte nämnden i dylika frågor skulle äga initiativrätt. Nämnden skulle vidare vara remissinstans och såsom sådan ha att taga befattning med trafikverkens årliga riksdagspetita, andra viktigare framställningar från trafikverken ävensom kommittébetänkanden i viktigare trafikfrågor. Trafikutredningen ifrågasatte vidare, att nämnden skulle kunna utföra en del dittills i kommittéform gjorda expertutredningar och ansåg också, att nämndens verksamhetsområde skulle kunna utvidgas att även omfatta alla viktigare trafikpolitiska spörsmål, bl. a. koncessionspolitiken gentemot den yrkesmässiga biltrafiken. Nämnden skulle bestå av en verkställande chef samt ytterligare högst sex personer, av vilka tre skulle företräda industri och handel. De olika trafikmedlen eller trafikverken borde icke beredas representation i själva nämnden men däremot i ett trafiknämndens råd, som skulle anlitas för överläggningar med nämnden. Enligt trafikutredningen skulle nämnden bli ett permanent led i den statliga trafikadministrationen och småningom utformas såsom ett ordinarie ämbetsverk.

Det sålunda framlagda förslaget gjordes till föremål för remissbehandling, därvid uttalades delade meningar rörande behovet och lämpligheten av att inrätta en statens trafiknämnd. Önskvärdheten av ett sammanhållande organ för den inrikes samfärdseln underströks i flera remissyttranden. Av intresse i nu föreliggande sammanhang är att en reservant inom järnvägstyrelsen till styrelsens utlåtande över förslaget framfört ett eget förslag, innebärande att en statens trafiknämnd skulle tillkomma för handläggning av alla frågor som beröra trafiken. Enligt reservantens mening skulle ett sådant trafikorgan utgöra en remissinstans för trafikfrågor åt kommunikationsdepartementet och en konsulterande nämnd för trafikorganen samt för städer, kommuner och trafikanter. Nämnden skulle enligt denna tankegång få samma ställning beträffande trafikfrågor som kommerskollegium i förhållande till statsmakterna och näringslivet. Det borde därför vara lämpligt att förlägga verksamheten till kommerskollegiet och där inränga den som en särskild byrå för trafikfrågor. Denna byrås uppgift borde vara att stå stats- och kommunförvaltningar samt trafikanter till tjänst som konsult för lösande av trafikfrågor.

Det sålunda framlagda förslaget av trafikutredningen har icke föranlett några åtgärder från statsmakternas sida.

I riksdagen var under här avsedd tidsperiod frågan om organisationen på trafiksäkerhetsområdet också uppe till behandling i anledning av olika *motioner*. Sålunda väcktes i första kammaren vid 1945 års riksdag en mo-

¹ Skrivelsen är avtryckt i utredningens betänkande (SOU 1945:87) sid. 54 ff.

tion om intensifiering av trafiksäkerhetsarbetet. I motionen uttalades den uppfattningen att en ökad samordning av detta arbete skulle medföra bättre utbyte. Samordningen borde sökas i en anknytning till den nya vägorganisationen. Vid samma riksdag väcktes i båda kamrarna motioner om skapandet av en organisation, som ägde full statlig auktoritet och befogenhet och som med full och obeskuren rätt kunde ingripa handledande, kontrollerande och rådgivande inom alla områden som berördes av trafiksäkerhetsspörsmålen. *Statsutskottet* fann i sitt yttrande häröver att en skyndsamt utredning rörande trafiksäkerhetsfrågorna vore påkallad. *Riksdagen* anslöt sig härtill, varefter Kungl. Maj:t genom beslut den 29 juni 1945 bemyndigade chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att biträda med utredning rörande möjligheterna att genom lämplig upplysningsverksamhet m. m. höja den allmänna trafiksäkerheten och åstadkomma en bättre trafikultur.

C. 1945 års trafiksäkerhetskommitté

I. Direktiv

I direktiven för de med stöd av förenämnda bemyndigande den 29 juni 1945 tillkallade sakkunniga, vilka antog benämningen 1945 års trafiksäkerhetskommitté, framhöll departementschefen att trafiksäkerhetsarbetet vore splittrat på ett flertal myndigheter, institutioner och föreningar. I och för sig vore detta naturligt med hänsyn till de i viss mån väsensskilda metoder, vilka kunde användas vid strävandena att åstadkomma ökad trafiksäkerhet. Det fortgående arbetet på vägarnas förbättring utgjorde en av dessa metoder och det syntes riktigt, att arbetet härmed handhades av vederbörande tekniska myndigheter, sålunda främst väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, samt kommunala tekniska organ. En annan form av trafiksäkerhetsarbete av teknisk art utgjorde tillsynen över att motorfordonen befinner sig i ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande skick. Denna uppgift åvilade närmast bilbesiktningsmännen med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom chefsmyndighet och polismyndigheterna. Besiktningsmännens framtida ställning och uppgifter tilldrog sig emellertid särskilt intresse ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom besiktningsmännen har särskilda uppgifter med avseende på övervakningen av den utbildning i körskolor som i regel föregår avläggande av körkortsprov. Det kunde, framhöll departementschefen, ifrågasättas, huruvida icke rätten att meddela undervisning i förande av bil borde knytas till uppfyllande av vissa bestämda kompetensfordringar och skäl kunde anföras för att körskolornas verksamhet ställdes under inspektion av statlig myndighet. En viktig uppgift för utredningen vore att pröva på vad sätt en intensifiering skulle kunna åstadkommas beträffande trafikundervisningen för barn och ungdom och vilka organ som därvid skulle medverka. Jämsides härmed

torde emellertid överväganden böra göras beträffande frågan om en utvidgning och måhända även en samordning av den allmänna trafiksäkerhetspropagandan. Därvid borde övervägas om propagandaverksamheten skulle stå under överinseende av ett statligt organ samt huruvida åt ett sådant organ borde anförtros uppgiften att samordna trafiksäkerhetsarbetet såväl i propagandahänseende som i övrigt ävensom att på området taga erforderliga initiativ.

II. Kommitténs förslag

1945 års trafiksäkerhetskommitté har i sitt betänkande (SOU 1948: 20) i enlighet med direktiven ingående prövat frågan om behovet och omfattningen av ett för trafiksäkerhetsarbetets bedrivande och samordning ansvarigt organ. Efter en inventering av olika åtgärder, vilka kan vidtagas för att främja en bättre trafiksäkerhet, har kommittén funnit att dessa åtgärder och med dem förknippade arbetsuppgifter vore av sådan art att staten har att medverka vid deras lösning. Statliga och enskilda insatser borde emellertid samverka i trafiksäkerhetsarbetet. Tillkomsten av ett centralt statligt organ finge sålunda enligt kommitténs mening icke medföra att enskilda sammanslutningar minskade sitt intresse för trafiksäkerheten. Ett självklart förhållande vore att trafiksäkerhetsarbetet byggde på medborgarnas intresse.

Trafiksäkerhetskommittén ägnade ingående överväganden åt frågan om behovet av ett statligt trafiksäkerhetsorgan och kom till den slutsatsen att trafiksäkerhetsarbetet skulle bli mera effektivt och planmässigt om ledningen av de många arbetsuppgifterna finge förenas hos ett statsorgan som kunde lägga upp ett program och bära det samlade ansvaret för trafiksäkerheten på gator och vägar. Kommittén föreslog därför inrättandet av ett särskilt centralt verk, Kungl. Trafiksäkerhetsstyrelsen, som skulle stå under ledning av en styrelse på 6 personer. Inom styrelsen skulle rymmas dels en delegation för fortlöpande granskning av inträffade olyckor — granskningsdelegation — och dels en delegation för vetenskaplig forskning på lång sikt — forskningsdelegation. Till trafiksäkerhetsstyrelsen skulle enligt förslaget huvudparten av trafiksäkerhetens arbetsuppgifter koncentreras. Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle sålunda dit överföras uppgiften att vara chefsmyndighet för bilinspektörerna, från länsstyrelsen skulle överflyttas bestyret med utfärdande och återkallelse av körkort samt tillsynen över körkortsinnehavarna och från statistiska centralbyrån skulle till det nya ämbetsverket överflyttas statistiken över olyckor i trafiken.

Trafiksäkerhetsstyrelsen skulle under en överdirektör arbeta på tre byråer, nämligen allmänna byrån, med en statistisk sektion, besiktningsbyrån och körkortsbyrån. Vid sina överväganden rörande det nya trafiksäkerhetsorganet ägnade trafiksäkerhetskommittén stor uppmärksamhet åt frågan

om organets ställning och framhöll därvid att tre alternativ kunde ifrågakomma, nämligen en byrå inom kommunikationsdepartementet, ett fristående verk eller en byrå eller avdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kommittén fann att ett förläggande av trafiksäkerhetsorganet till högsta administrativa myndighet icke överensstämde med de allmänna principerna för den svenska förvaltningens uppbyggnad och ansåg bl. a. av det skälet att förläggande av trafiksäkerhetsorganet till kommunikationsdepartementet icke borde komma i fråga. Vid valet mellan ett fristående ämbetsverk och en enhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde skäl anföras för båda alternativen. Därvid finge enligt kommittén beaktas, att åsikterna om trafikolyckornas orsaker hade förskjutits. Medan man tidigare ansåg att en tillfredsställande säkerhet kunde vinnas redan genom tekniska åtgärder hade man nu alltmera med stöd av de erfarenheter som under de senaste åren gjorts inom den praktiska psykologien blivit övertygad om att den mänskliga faktorn spelade en väsentlig roll. Det syntes vara av stor betydelse att den psykologiska forskningen bereddes möjlighet att på trafiksäkerhetsområdet göra sig gällande i full utsträckning. Den medicinska disciplinen hade såvitt här vore i fråga till uppgift att skänka insikter om människan i hennes förhållande till trafiken och även denna vetenskapsgren måste mera intensivt än tidigare skett utnyttjas i trafiksäkerhetsarbetet. Även om den mänskliga faktorn sålunda vore av synnerlig betydelse för trafiksäkerheten kunde man dock icke uteslutande lita till de psykologiska och medicinska vetenskaperna. Vägbyggnadskonst, kommunikationsteknik och fordonsteknik måste samtidigt anlitas.

Efter dessa konstateranden framhöll trafiksäkerhetskommittén att man inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bedrev viss statistisk forskning och att styrelsen vid lösandet av sin centrala uppgift att vara väghållare måste beakta ekonomiska och sociala synpunkter och hålla en intim kontakt med forskning på vägteknikens och näraliggande områden. Då styrelsen sålunda icke vore främmande för spörsmål som låg vid sidan av verkets huvuduppgift skulle det möjligen kunna tänkas att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även kunde gripa sig an med spörsmål av psykologisk och medicinsk art om styrelsen finge härför skolad personal. Emellertid vore arbetet för trafiksäkerhetens upprätthållande en så viktig och maktpåliggande uppgift att detta arbete svårligen kunde pressas in i ett verk som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med dess mycket stora arbetsbelastning. Den kraftiga uppräckning av trafiksäkerhetsarbetet som vore av nöden skulle enligt kommitténs mening knappast kunna ernås om trafiksäkerhetsarbetet inginge som en del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet medan å andra sidan entusiasmen för arbetet kunde väntas bli stor i ett särskilt verk. Kommittén fann sålunda efter noggrant övervägande att arbetet för trafiksäkerheten skulle bli mest effektivt och ge det största utbytet i förhållandet till investerade medel om verket gjordes fristående.

I fråga om den närmare detaljutformningen av den föreslagna trafiksäkerhetsstyrelsen torde följande få nämnas.

Såsom skäl till att verket byggts upp med en särskild styrelse har kommittén erinrat om att det tilltänkta verket måste bygga på samarbete med kommunala och enskilda organ och att det skulle ha att samordna och leda det trafiksäkerhetsarbete, som även i fortsättningen komme att utföras av andra statliga organ. Den samverkan med utomstående, som sålunda utgjorde en förutsättning för verkets framgång, skulle bättre kunna åstadkommas om dessa företräddes i verkets ledning. Eventuella motsättningar mellan en verkschef och de utomstående institutioner, i vilkas arbete han anser sig böra ingripa, skulle lättare kunna utjämnas om han ägde stöd hos en styrelse med stark förankring bland folkgrupper. Det skulle utan tvivel stimulera kommuner och enskilda att aktivt deltaga i trafiksäkerhetsarbetet om de finge ett visst inflytande inom ett organs ledning. Inom ett verk med en kollegial styrelse måste det också vara lättare att få fram nya synpunkter och friska impulser utifrån. För att idéinnehållet i trafiksäkerhetsarbetet ständigt skulle förnyas och intresset inte slappna och arbetet stagnera borde styrelsens sammansättning förnyas relativt ofta. Detta borde ske genom att mandattiderna fixerades till tre-årsperioder vilka dock icke skulle utlöpa samtidigt i syfte att garantera kontinuitet och tradition. Vid sin bedömning av arbetsuppgifterna för den nya trafiksäkerhetsstyrelsen utgick trafiksäkerhetskommittén från att en centralisering och koncentration av olika trafiksäkerhetsarbetsuppgifter borde komma till stånd i de fall, då centraliseringen och koncentrationen vore värdefull. Vägledande borde dock vara att koncentrationen icke finge drivas så långt att andra naturliga sammanhang bröts sönder. I fråga om de uppgifter som åvilade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen låge det i öppen dag att trafiksäkerhetssynpunkter vore oupplösligen förenade med styrelsens verksamhet som väghållare. Det kunde därför icke vara tänkbart att beröva styrelsen dess trafiksäkerhetstekniska expertiser. Styrelsens i egenskap av chefsmyndighet för besiktningmännen ansvar för körkortsprövningarna och fordonskontrollen omfattade däremot arbetsområden som enligt kommitténs mening icke ägde något organiskt samband med verkets egentliga huvuduppgift. De skulle därför utan att verkets arbete i övrigt bleve lidande kunna skiljas ifrån styrelsen. Kommittén, som ansett att bilinspektörerna borde få sina arbetsuppgifter vidgade till att avse trafiksäkerhetsarbetet i dess helhet fann det därför riktigast och mest ändamålsenligt att överflytta chefskapet för besiktningmannainstitutionen från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till trafiksäkerhetsstyrelsen.

Vad beträffar trafikundervisningen i skolorna ansåg kommittén att denna undervisning borde effektiviseras och att en konsulentbefattning för ändamålet borde inrättas inom skolöverstyrelsen. Även utanför skolöverstyrelsens område funnes emellertid många undervisnings- och utbildnings-

anstalter där trafikundervisning lämpligen borde äga rum. För att handha eller övervaka undervisningen inom dessa och för att ge de under skolöverstyrelsen ställda skolorna lämpliga och aktuella anvisningar om vad undervisningen bör innehålla borde trafiksäkerhetsstyrelsen, som skulle ha intim kontakt med forskningen rörande trafikolyckorna, vara bäst lämpad.

Till trafikstyrelsen skulle också enligt kommittéförslaget läggas arbetet med körkortsregistrering, körkortsgivning och körkortsindragning samt fortlöpande övervakning över motorfordonsförarna. En överflyttning av ifrågavarande arbetsuppgifter från länsstyrelserna till det centrala trafiksäkerhetsorganet skulle sålunda komma till stånd. Enligt kommitténs mening skulle härigenom mycket väsentliga fördelar stå att vinna. Sålunda skulle man uppnå bättre möjligheter för olycksfallsforskningen, större säkerhet vid det medicinska bedömandet, ökad kontroll över körkortsinnehavarna och snabbare handläggning av förekommande ärenden. Ur arbetsteknisk synpunkt skulle en centralisering vara att rekommendera då man därigenom skulle kunna använda specialtrimmad personal och maskinella anordningar. Även ur kostnadssynpunkt vore centraliseringen fördelaktig. Kommittén räknade dock med att anvisningar i körkortsfrågor alltjämt skulle vid behov lämnas av polisens och länsstyrelsernas personal.

Beträffande den föreslagna granskningsdelegationen, i vilken borde ingå ledamöter representerande vägteknisk, motorfordonsteknisk, medicinsk, psykologisk, statistisk och juridisk sakkunskap, framhöll trafiksäkerhetskommittén, som bedrivit viss försöksverksamhet i avseende på uppföljning och analysering av olyckorna i trafiken, att erfarenheterna från försöksverksamheten visat, att det inom trafiksäkerhetsorganisationens ram finns behov av ett organ för fullgörande av i huvudsak följande uppgifter:

a) insamlade och bedömande av uppgifter om svårare olyckor i trafiken

b) sammanställande av preliminära rapporter till trafiksäkerhetsstyrelsen vilka rapporter skall kunna lämnas med kort varsel

c) en preliminär orsaksutredning beträffande svårare olyckshändelser

d) anmälan till trafiksäkerhetsstyrelsen så snart det i ett visst fall visat sig att omedelbara åtgärder bör vidtagas för förbättring av trafiksäkerheten

e) avlämnande av redogörelse över de i samband med orsaksutredningen iakttagna tendenserna på trafikolyckornas område

f) iordningställande av sådant i samband med orsaksutredningen framkommet material som lämpligen kan komma till användning vid den upplysning och undervisning som bör ske under förmedling av trafiksäkerhetsstyrelsen

g) avgivande av yttranden i frågor som av trafiksäkerhetsstyrelsen kunna hänskjutas till organet.

Den föreslagna forskningsdelegationen skulle ha till huvudfunktioner att utvälja uppgifter för trafiksäkerhetsforskningen och att bringa dessa forsk-

ningsuppgifter under behandling av lämpliga och för saken intresserade forskare. Delegationen borde vara rådgivande instans inom trafiksäkerhetsstyrelsen och assistera styrelsen i dess funktion som remissinstans. Inom delegationen borde finnas en representant för envar av vetenskapsgrenarna medicin, psykologi och statistik samt två företrädare för teknisk forskning (vägteknik och fordonsteknik). Till delegationen borde vidare höra två representanter för trafiksäkerhetsstyrelsen och två för granskningsdelegationen.

Trafiksäkerhetskommittén föreslog också att under trafiksäkerhetsstyrelsen skulle inrättas en högre anstalt för trafikundervisning. Denna avsågs i första hand för blivande lärare och chefer vid körskolorna men även polismän och bilinspektörer skulle få utbildning vid anstalten. Specialkurser borde ordnas för förare av utryckningsfordon, domstolspersonal m. fl. Genom att lägga undervisningen av körskolepersonalen i statens hand skulle enligt kommittén vinnas garantier för att vid urval och examination några för trafiksäkerheten främmande intressen icke skulle inverka.

Under slutskedet av 1945 års trafiksäkerhetskommittés arbete tillsattes såsom ovan redan nämnts en särskild utredning — biltrafiknämndsutredningen — för att överväga den lämpligaste organisationsformen för statens biltrafiknämnds verksamhet. Sagda utredning, som föreslog inrättandet av en statens biltrafikstyrelse hade enats om att en lämplig ordning skulle vara att samordna den av kommittén föreslagna trafiksäkerhetsstyrelsen och den av utredningen föreslagna biltrafikstyrelsen.

III. Reservationer och särskilda uttalanden

Trafiksäkerhetskommitténs förslag var icke enhälligt utan till detsamma fogades två reservationer och fyra särskilda yttranden. En av reservationerna avsåg kommitténs betänkande i dess helhet och i tre av yttrandena berördes spörsmål av intresse i förevarande sammanhang. Sålunda framhölls i ett yttrande beträffande den föreslagna samordningen av trafiksäkerhetsstyrelsen och biltrafiknämnden att de båda organens uppgifter syntes så väsensskilda, att i dåvarande läge möjlighet icke förelåge att ifrågasätta en samordning. I ett av de övriga yttrandena uttalades i samma fråga att den föreslagna organisationen av trafiksäkerhetsstyrelsen icke lämnade möjlighet att åt styrelsen giva sådan sammansättning, att de av den yrkesmässiga biltrafiken berörda intressena bleve företrädade i styrelsen. Uppgifterna för nämnden och den föreslagna styrelsen vore helt olikartade och handläggningen av dessa uppgifter kunde icke med fördel samordnas. Ur rationaliserings- och besparingssynpunkt syntes intet vara att vinna genom det tilltänkta samordnandet.

Ett tredje yttrande slutligen redovisar betänkligheter mot inrättandet av ett särskilt ämbetsverk för ledningen av trafiksäkerhetsarbetet, icke minst

under rådande arbetsmarknadsförhållanden med brist på material och arbetskraft. I stället syntes det fördelaktigt att åtminstone som en början anknyta trafiksäkerhetsarbetet till ett redan befintligt verk, i främsta rummet en byrå eller avdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I den mån sedermera verksamheten för trafiksäkerheten ökade kunde det vara lämpligt att taga ståndpunkt till inrättande av det föreslagna ämbetsverket. Skulle av organisatoriska eller andra skäl den centrala trafiksäkerhetsledningens organisation icke lämpligen anses böra lösas i nu antydd ordning, borde undersökas om icke sagda ledning och biltrafiknämnden kunde samordnas i en enhetlig organisation.

IV. Remissbehandling

Trafiksäkerhetskommitténs betänkande gjordes till föremål för en omfattande remissbehandling. Därvid uttalade sig praktiskt taget samtliga hörda myndigheter och organisationer mot inrättande av ett nytt centralt ämbetsverk för trafiksäkerhetsarbetet. Behovet av en central ledning av arbetet underströks däremot av flera remissorgan. Sålunda framhöll *överståthållarämbetet*, att ämbetet icke kunde finna att kommittén förebragt tillräckliga skäl för sitt förslag om inrättande av ett nytt centralt verk, som skulle bära det samlade ansvaret för trafiksäkerheten på vägar och gator. Överståthållarämbetet ville dock icke bestrida att det åtminstone i vissa avseenden föreläge behov av en central ledning av trafiksäkerhetsarbetet. Därav följde emellertid icke att det vore nödvändigt eller ens lämpligt att inrätta ett särskilt statligt verk för ändamålet. De olika administrativa uppgifter, som skulle överflyttas till det föreslagna nya verket, vore icke heller sådana att några **påtagliga** fördelar kunde stå att vinna genom att de koncentrerades till en och samma myndighet. Det torde ligga nära till hands att de arbetsuppgifter, som sammanhängde med trafiksäkerhetsarbetets centrala ledning, i den mån de ansåges böra handhavas av en statlig myndighet, anförtroddes åt en redan befintlig sådan, exempelvis en särskild byrå inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Liknande tankegångar framfördes i praktiskt taget samtliga utlåtanden från *länsstyrelserna*.

Även övriga remissmyndigheter ställde sig tveksamma eller helt avvisande till tanken att inrätta ett nytt centralt ämbetsverk och ansåg att de uppgifter, som lämpligen kunde centraliseras, borde förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Så var t. ex. fallet med *statskontoret*, som icke kunde dela kommitténs uppfattning att målet för trafiksäkerhetsarbetet skulle nås vare sig snabbare eller effektivare genom inrättande av ett stort och dyrbart centralt trafiksäkerhetsorgan utan ansåg för sin del att man borde begränsa sig till sådana reformer och förbättringar som kunde genomföras inom ramen för nuvarande organisation.

Statens organisationsnämnd fann att en centralisering i lämplig mån av trafiksäkerhetsarbetet i stort skulle bidra till att åt detta skänka den effektivitet som måste anses nödvändig. Nämnden ansåg emellertid ej att man därför behövde eller borde skapa ett nytt statligt ämbetsverk utan att övervägande skäl talade för att trafiksäkerhetsarbetet förlades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som redan företrädde en så viktig del av detta arbete som vägväsendet. Så vitt kunde bedömas skulle en uppdelning av trafiksäkerhetsarbetet på två skilda verk få till följd att en mångfald frågor måste behandlas i båda verken, vilket skulle nödvändiggöra dubbelexpertis och även i övrigt skapa ett betydande dubbelarbete och därigenom en onödig ökning av kostnaderna och måhända även leda till kompetenskonflikter. Nämnden ansåg att trafiksäkerhetsarbetet skulle bli effektivare om det i sin helhet utfördes inom en och samma myndighet. De argument, som kommittén anfört mot tanken att knyta en organisation för trafiksäkerhetsarbetet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hade icke övertygat nämnden om att en sådan anordning icke skulle vara möjlig och lämplig. Organisationsnämnden ansåg således att ledningen av trafiksäkerhetsarbetet både av organisatoriska skäl och kostnadsskäl borde anförtros en avdelning eller byrå inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den koncentration av trafiksäkerhetsarbetet, som kommittén föreslagit, funne organisationsnämnden i stort sett lämplig. Flertalet av de arbetsuppgifter, som enligt kommittén skulle tillkomma det föreslagna verket, borde kunna tilldelas en särskild avdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen likaväl som ett trafiksäkerhetsverk. Till dessa hörde utom chefskapet för besiktningsmannainstitutionen att tillhandagå städer och samhällen med råd och upplysningar i trafiksäkerhetsfrågor, att vara rådgivande instans i trafikundervisningsfrågor, att genom specialutbildade läkare ägna sig åt medicinska problem sammanhängande med förande av motorfordon, att genom en granskningsdelegation följa och undersöka inträffade olycksfall och genom en forskningsdelegation vetenskapligt utforska problem på trafiksäkerhetens område och att lägga upp en för forskning lämpad statistik. Däremot ställde nämnden sig avvisande till förslaget att centralisera körkortsgivningen och i samband därmed körkortsregistret. Mot förslagen till inrättande av en högre anstalt för trafikundervisning och till ordnandet av upplysnings- och propagandaverksamheten hade organisationsnämnden intet att erinra.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalade i sitt yttrande över trafiksäkerhetskommitténs förslag såvitt nu är i fråga bl. a. följande.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening blir en av trafiksäkerhetsorganets främsta uppgifter att samordna forskning, undervisning och propaganda och att vidtaga åtgärder i syfte att vunen erfarenhet inom det ena området kommer det andra till godo.

De nu angivna uppgifterna synas kräva att trafiksäkerhetsorganet i dessa uppgifter erhåller en självständig och fri ställning i förhållande till andra statliga verk och myndigheter. Arbetet i övrigt inom den föreslagna allmänna byrån är

i stort sett av den art att det krävs jämväl för lösande av väg- och vattenbyggnadsverkets uppgifter. Kan det förenas med motsvarande arbete inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde visst dubbelarbete kunna undvikas.

När man så skall taga ställning till frågan om ett helt fristående trafiksäkerhetsorgan eller till ett organ anslutet till annat verk framstår som en betydande svårighet vid frågans bedömande att man icke vet hur långt de ovan nämnda arbetena kunna föra. Det är icke uteslutet att dessa framdeles kunna motivera ett självständigt verk för ändamålet. I det nuvarande läget synes så emellertid icke vara fallet.

I frågan till vilket verk detta organ bör anslutas vill styrelsen framhålla att väg- och vattenbyggnadsverkets uppgifter äro så många och så stora att styrelsen har anledning att söka begränsa desamma. Å andra sidan anser sig styrelsen icke böra undandraga sig en arbetsuppgift som naturligt ansluter till verkets uppgifter i övrigt. Såsom tidigare framhållits utföres inom styrelsen f. n. en del arbete som enligt de sakkunniga borde överflyttas till den föreslagna trafiksäkerhetsstyrelsen, men även andra uppgifter som skulle åvila den nya styrelsen äro av den art att de jämväl måste uppmärksammas av och lösas inom väg- och vattenbyggnadsverket för att detta med framgång skall kunna utföra de arbetsuppgifter som blivit verket ålagda. Med hänsyn härtill vill styrelsen förorda att ett trafiksäkerhetsorgan organiseras i anslutning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Av det sagda framgår att detta organ i vissa uppgifter bör vara självständigt men i andra åter utgöra del av styrelsen. Till den del organet kommer att direkt ingå i styrelsen bör det vara organiserat såsom en byrå och chefen för byrån vara ledamot i styrelsen. Till den del organet bör vara självständigt kunna olika organisationsformer vara tänkbara. Den form som styrelsen vill tillstyrka är inrättandet av ett statens trafiksäkerhetsråd i vilket chefen för byrån skulle vara ordförande. Enligt styrelsens mening bör rådet sammansättas och beslutanderätten inom detsamma utövas på sätt kommittén föreslagit för trafiksäkerhetsstyrelsen. Chefen för byrån bör såväl i denna egenskap som i egenskap av ordförande i rådet ha långtgående befogenheter. Byrån bör bl. a. fungera som rådets kansli och rådet bör hava sina lokaler i anslutning till byråns.

Vid sidan av den sålunda skisserade organisationen skulle enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag finnas en helt fristående av olika experter sammansatt nämnd eller delegation med uppgift att genom undersökningar av omständigheterna vid inträffade vägtrafikolyckor klarlägga orsaksförhållandena och på grundval härav framlägga principförslag till förbättringar.

Även andra remissmyndigheter föreslog att efter mönster av statens tekniska forskningsråd skulle inrättas ett statens trafiksäkerhetsråd, sammansatt av representanter för trafikantintressena samt de institutioner och myndigheter, vilka beröres av trafiksäkerhetsarbetet.

Vad angår uppfattningen hos de hörda motororganisationerna har *Kungl. automobil klubben* framhållit, att trafiksäkerhetsarbetet icke vore av sådan natur att dess ledning lämpligen borde anförtros åt ett statligt verk. Det låge närmare till hands att använda friare organ som kunde smidigt följa de skiftande problemen och snabbt anpassa sig efter nya rön och ändrade förhållanden. Automobil klubben kunde därför icke ansluta sig till förslaget om det nya trafiksäkerhetsverket. Klubbens landsförbund, bestående

av 59 motorklubbar i hela landet, ansåg dock så starka skäl tala för en kraftigare centralisering av trafiksäkerhetsarbetet, att förbundet icke ville avstyrka förslaget i denna del.

Motormännens riksförbund kände sig icke övertygat om att de fördelar, som skulle vinnas genom det centrala verket, vägde tyngre än vad som kunde anföras mot en sådan lösning. Förbundet ansåg att hela trafiksäkerhetskomplexet måste allsidigt utredas innan ställning toges till organisationsförslaget. Även *Motorförarnas helnykterhetsförbund* avstyrkte att ett centralt trafiksäkerhetsorgan gavs formen av ett centralt ämbetsverk.

NTF fann förslaget om inrättande av ett nytt större ämbetsverk betänkligt, främst med hänsyn till att till detta nya verk skulle överföras en mängd arbetsuppgifter, som på ett naturligt sätt hörde samman med redan befintliga organs övriga uppgifter. Föreningen ansåg att flertalet av trafiksäkerhetsarbetets väsentliga uppgifter kunde bringas till fullgod lösning utan alltför vittomfattande centraliseringsåtgärder och förordade en utredning angående möjligheterna att anförtro ledningen av trafiksäkerhetsarbetet åt en särskild byrå eller avdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

V. Statsmakternas ställningstaganden

Det av 1945 års trafiksäkerhetskommitté framlagda betänkandet i de delar det berörde förslaget om det statliga trafiksäkerhetsarbetets organisation anmälde i *1949 års statsverksproposition* i samband med behandlingen av anslaget Undersökningar rörande vägtrafikolyckor m. m.

Departementschefen uttalade därvid att han för sin del — med hänsyn bl. a. till de utredningsresultat rörande trafikolyckornas orsaker och sättet för deras bekämpande som kommittén framlagt — visserligen i princip kunde ansluta sig till kommitténs uppfattning att behov av vissa organisatoriska åtgärder föreläge på området. Däremot hade departementschefen icke blivit övertygad om nödvändigheten att vidtaga en sådan genomgripande organisationsförändring som att inrätta ett särskilt ämbetsverk för ifrågavarande ändamål. I likhet med flertalet remissmyndigheter ansåge departementschefen att kommitténs syften i allt väsentligt borde kunna tillgodoses genom smärre successiva reformer. Departementschefen föreslog därför att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle knytas ett särskilt expertorgan i form av ett trafiksäkerhetsråd sammansatt av sakkunniga inom de olika huvudgrupper av ämnesområdet vilka berördes av trafiksäkerhetsarbetet. *Riksdagen* beslöt i enlighet härmed.

En närmare redogörelse för trafiksäkerhetsrådet och dess arbetsuppgifter har lämnats i ett särskilt avsnitt i detta betänkande.

D. Organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958

Den i det föregående omnämnda organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958, som i sitt i augusti 1958 avgivna betänkande med förslag rörande

trafiksäkerhetsarbetets organisation närmast berörde frågan om arbetsfördelningen mellan trafiksäkerhetsforskningens skilda företrädare, har i ett inledande avsnitt av betänkandet erinrat om att spörsmålet om bilinspektionens organisation och arbetsformer aktualiserats under sommaren 1957 i anslutning till framställningar om utredning rörande den lämpligaste organisationen av bilinspektionens verksamhet, vilken innefattar körkortsprövning och fordonskontroll. Kommittén nämner bland alternativ till nuvarande ordning som aktualiserats i olika sammanhang inrättande av ett nytt statligt trafiksäkerhetsorgan med bland annat fordonskontroll och förarutbildning inom sitt verksamhetsområde, sammanförande av bilinspektionen med arbetarskyddet eller med länsstyrelsernas ämbetsuppgifter etc. Gemensamt för dessa förslag vore att de förutsatte, att bilinspektionen utbröts ur väg- och vattenbyggnadsverket. Enligt kommitténs mening kunde emellertid tvekan råda om huruvida fordonskontrollen bör avskiljas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhetsfält då det onekligen föreligger ett naturligt samband mellan vägarnas utformning och fordonens konstruktion och verkningssätt. En påtaglig väsensskillnad föreläge däremot mellan, å ena sidan, kompetensprövningen beträffande förare och körskolepersonal och, å andra sidan, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens övriga uppgifter, inklusive fordonskontrollen. Den verksamhet som syftar till ett gott urval av förare vore enligt kommittén av övervägande medicinsk natur medan övriga på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ankommande ärenden väsentligen låge på det tekniska planet. I belysning av detta grundförhållande förefölle det otillfredsställande att ledningen av och tillsynen över förarutbildningen ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Utan att taga ställning till hur här ifrågakvarande problem borde lösas ville dock kommittén som en tänkbar utväg framhålla möjligheten att knyta hithörande uppgifter till länsstyrelserna, vilket finge anses rationellt med hänsyn till att det tillkomme dessa och även i framtiden syntes böra tillkomma dem att utfärda och indraga körkort. — Ytterligare ett viktigt problem vore enligt kommittén hur fordonsindustrin skulle kunna stimuleras att göra fordonen trafiksäkrare. Härutinnan borde övervägas skärpt fordonskontroll samt ökade möjligheter för besiktningsmyndigheten att föreskriva ändringar, som vore önskvärda ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vad kommittén uttalat i förevarande fråga har icke föranlett åtgärder av organisatorisk art.

E. Vissa riksdagsmotioner 1962—1964

Frågan om inrättande av ett statligt trafikinstitut som centralorgan för utbildningen på trafikens område har på senare tid aktualiserats i olika motioner. Sålunda hemställdes i motionen II:579 vid 1962 års vårriksdag om en skyndsam prövning av denna fråga. Även till 1964 års riksdag har

motioner framförts i liknande syfte (I: 47 och 636, II: 59 och 777). Allmänna beredningsutskottet har vid såväl 1963 som 1964 års riksdagar funnit förslagen och synpunkterna värda allt beaktande. I sitt memorial i frågan till sistnämnda riksdag (nr 53) uttalar utskottet att den ständigt svällande motortrafiken och det ökande antalet olyckor kräver skärpta åtgärder från samhällets sida i skilda hänseenden, bl. a. i fråga om förarutbildningen, varjämte den kommande övergången till högertrafik otvivelaktigt påkallar särskilda åtgärder för upplysning och utbildning. Ett trafikinstitut skulle enligt utskottets mening därvid kunna fylla många viktiga uppgifter. Med hänvisning till bilförarutredningens uppdrag ansåg utskottet sig dock icke kunna tillstyrka någon ny utredning av frågan om ett trafikinstitut. Riksdagen anslöt sig till vad allmänna beredningsutskottet sålunda anfört.

Mera vittsyftande åtgärder till främjande av trafiksäkerheten påyrkades i de motioner till 1963 års riksdag (I: 501 och II: 592), som redovisats ovan vid behandlingen av statens trafiksäkerhetsråd. I dessa framhölls att frågan om en samordning på vägtrafikens område på nytt aktualiserats genom trafikens snabba tillväxt och det därmed accentuerade trafiksäkerhetsproblemet. Efter att ha erinrat om 1945 års trafiksäkerhetskommittés förslag om en särskild trafikmyndighet anförde motionärerna, att enligt deras mening frågan om organisationen av övervakningsmyndigheterna på vägtrafikens område nu borde tagas upp till prövning och uttalade därvid bl. a. följande.

Om ledningen av de arbetsuppgifter som direkt sammanhänger med själva trafiken och trafiksäkerheten överfördes till ett särskilt organ skulle trafiksäkerhetsarbetet kunna bedrivas mera effektivt och planmässigt. Det nya organet skulle överta de uppgifter som för närvarande ligger hos trafikbyrån i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — i den mån dessa icke har direkt samband med vägbyggnad och vägunderhåll. Statens bilinspektion bör hänföras till det nya organet. Därmed skulle prövningen av körkort, tillsynen över bilskolorna liksom kontrollen av motorfordonsparken ingå däri. I olika sammanhang har, bl. a. av 1945 års trafiksäkerhetskommitté och organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958, föreslagits att ett särskilt trafikinstitut skulle skapas med uppgift att samordna utbildning och undervisning av praktiskt taget alla kategorier som är verksamma i trafiksammanhang, t. ex. polisens trafikövervakande personal, bilskolelärare samt lärare som ansvarar för trafikundervisning i skolorna. Vi förutsätter att det nya institutet tillkommer och knytes till det av oss förordade organet. Dit skulle även anknytas sakkunskap avsedd att stå kommunerna till tjänst i fråga om trafikplanering och trafikledning.

I yttrandet över vad i motionerna anförts i nu berört avseende framhöll *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att även om styrelsen i princip delade motionärernas åsikt rörande nödvändigheten av största möjliga samordning av de verksamheter, som på olika håll bedrivs i trafiksäkerhetsfrämjande syfte, hade styrelsen likväl den uppfattningen att en åtgärd, som syftar till att bryta ut berörda verksamheter från deras nuvarande miljöer och att koncentrera dem till ett nyinrättat centralt organ i verkligheten icke obetingat skulle vara ägnat att effektivisera deras arbete. I all synnerhet gällde

detta styrelsens huvuduppgift, väghållningen. Det behöver knappast framhållas, säger styrelsen, att trafiksäkerheten är en av de tyngst vägande faktorerna såväl vid planering och byggande av nya vägar som vid underhåll av det befintliga vägnätet. Styrelsen anser det otänkbart att verket skulle kunna driva sin verksamhet på ett godtagbart sätt om den del av arbetet för större trafiksäkerhet som har samband med väghållningen skulle anförtros åt organ vid sidan av verket.

Styrelsen anför vidare följande.

Inom styrelsen sker en viss central uppföljning av trafikolycksstatistiken. För denna uppföljning är en intim kontakt med såväl centrala som lokala vägplanerings-, vägbyggnads- och vägunderhållsorgan oundgängligen nödvändig. Denna kontakt finnes och kan smidigt utnyttjas i och med att verksamheten ingår i vägmyndighetens normala arbetsområde. Likaså befrämjar nuvarande organisation, genom den intima kontakt som sedan gammalt existerar mellan vägmyndighetens lokala organisationer å ena sidan och statspolisen och den lokala polisen å den andra, jämväl ett stimulerande samarbete med polisens trafikövervakande organ.

Utöver väg- och vattenbyggnadsstyrelsens viktiga centrala arbetsuppgift att på grundval av ett studium av vägfaktorns roll som olycksalstrare sträva efter att förbättra vägens trafiksäkerhetsstandard, innebär trafiksäkerhetsarbetet att en mängd åtgärder vidtages med anledning av akuta eller andra förhållanden, som påtalats eller inrapporterats från vägförvaltningarna, statspolisen eller andra organisationer, verksamma på fältet. Många dylika frågor kräver skyndsam behandling, samtidigt som en praktiskt-ekonomisk bedömning måste göras, vilken förutsätter intim kontakt med olika organ inom vägmyndighetens centrala och lokala organisation. Behovet av dessa kontakter ävensom behovet av en organisation, som snabbt kan införskaffa kompletterande uppgifter och verkställa eventuella beslut om åtgärder, talar mycket starkt för att trafiksäkerhetsverksamheten i vad avser vägen och dess utformning bör ligga inom vägmyndighetens organisation.

Vad återigen beträffar den vetenskapliga forskningen rörande trafiksäkerhetens problem, bör den enligt styrelsens åsikt, liksom för närvarande är fallet, vara organisatoriskt fristående från vägmyndigheten för att mera ostört kunna bedriva sin verksamhet. En intim kontakt med vägmyndigheterna måste dock upprätthållas, så att forskningsresultaten snabbt och på bästa sätt kan tillgodogöras. Sådan kontakt existerar och har i hög grad utnyttjats.

I fråga om rådgivning till kommunerna i trafikplanerings- och trafikledningsproblem kan sägas, att denna verksamhet bör ligga på samma organisation, som handhar dessa frågor inom verkets eget arbetsområde.

Övriga remissmyndigheter instämde i allt väsentligt i motionärernas uttalanden rörande behovet av effektivare insatser på trafiksäkerhetens område och *statsutskottet* uttalade i sitt utlåtande (1964:198) att utskottet i likhet med motionärerna funnit det vara av största vikt att frågan rörande trafiksäkerhetsarbetet och dess organisation får en tillfredsställande lösning. Utskottet sade sig förutsätta att frågan om ett samordnat organ för de uppgifter som sammanhänger med själva trafiken och trafiksäkerheten i lämplig ordning komme att bli föremål för sådana undersökningar och överväganden som förordats i motionerna. *Riksdagen* fattade beslut i enlig-

het med vad utskottet i sitt utlåtande föreslagit (rskr 1964: 379). På sätt tidigare framhållits har åt transportforskningsutredningen uppdragits att överväga de spörsmål som riksdagen under åberopande av statsutskottets förenämnda utlåtande berört i skrivelse till Kungl. Maj:t i anledning av de båda motionerna.

KAPITEL VI

Allmänna synpunkter på frågan om en statlig trafikmyndighet

A. Inledning

Av redogörelsen i de föregående avsnitten framgår, att vägtrafikområdet i sig innefattar en mängd olika funktioner av delvis likartad men i många avseenden helt väsensskild art. De olika funktionerna har successivt vuxit fram allteftersom förändringar i trafiksituationen uppkommit och behoven av att intensifiera funktionerna har stegrats i takt med trafikintensiteten och trafikolycksfrekvensen. Allteftersom de nya behoven vuxit fram har i första hand inom ramen för befintlig organisation skapats de resurser som i förhandenvarande läge bedömts erforderliga. Angivna förhållanden sedda i förening med de vanskligheter, som förelegat att överblicka förhållandena inom trafikområdet, och svårigheterna att finna en fast grund att stå på vid överväganden om lämpliga och nödvändiga organisatoriska åtgärder utgör en naturlig förklaring till den tidigare relativt kraftiga splittningen på det centrala området och till den numera visserligen något mer enhetliga men ändå mindre funktionellt uppbyggda organisationen.

Redogörelsen visar också att hithörande problem oavlåtligt varit föremål för intresse och att åtskilliga åtgärder vidtagits i syfte att stärka lednings- sidan av verksamheten. Genom de ingående utredningar och överväganden som inom olika kommittéer och i skilda instanser ägnats problemen har de fått en genomlysning som ger en god grund för en bedömning av frågan om lämpligheten av att tillskapa en central trafikmyndighet.

Den statliga medverkan inom vägtrafikens område utövas i dagens läge såsom redovisats i det föregående i ett flertal former och i verksamheten är inblandade ett stort antal myndigheter och organ. Härutöver medverkar staten genom att ekonomiskt stödja den frivilliga trafiksäkerhetsverksamheten. Flertalet av de utredningar som genomförts på detta område har syftat till att åstadkomma en bättre samordning på ledningsplanet av de resurser som staten sålunda ställer i trafiksäkerhetens tjänst. Praktiskt taget samtliga utredningar har funnit, att en uppspaltning av arbetsuppgifterna på flera händer motverkar effektiviteten och att fördelar står att vinna genom en ökad centralisering av arbetet. Motsvarande synpunkter har också framförts i olika motioner. De lösningar, som presenterats, uppvisar emellertid stora variationer, från mycket långt driven centralisering

av alla förekommande funktioner till reformer av mera partiell natur. Gemensamt för flertalet förslag har emellertid varit att de förordad inrättande av ett sammanhållande organ för olika frågor inom vägtrafikområdet.

Förslagen har, såsom utförligt belysts i den tidigare redogörelsen, genomgående bemötts negativt av i stort sett samtliga remissmyndigheter. Olika skäl har därvid åberopats mot inrättande av en central trafikmyndighet. Ett av de oftast anförda motiven har varit att man ansett att trafiksäkerhetsfrågorna icke varit tillräckligt utredda. Någon närmare precisering av denna synpunkt kan dock icke utläsas av tillgängliga handlingar.

Ett annat skäl som åberopats mot en central trafikmyndighet har varit att man genom tillskapandet av en sådan myndighet skulle nödgas att ur andra organ bryta ut arbetsuppgifter, som på ett naturligt sätt hänger samman med dessa organ, varför en centralisering i vissa avseenden skulle kunna få en motsatt verkan mot den effektivitetsökning man velat åstadkomma. I olika sammanhang har också framhållits de svårigheter som föreligger att åstadkomma en rationell och praktisk gränsdragning mellan ett nytt centralt trafiksäkerhetsorgan och andra organ med uppgift att handha för trafiksäkerheten väsentliga problem. Särskilt har därvid pekats på nackdelarna av att avskilja frågor rörande fordonskontrollen från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med hänsyn till det naturliga samband som föreligger mellan vägarnas utformning och fordonens konstruktion och verkningssätt.

I argumentationen mot ett särskilt trafiksäkerhetsorgan har också framhållits den betydelse den centrala uppföljningen av olycksfallsstatistiken har för strävandena att åstadkomma förbättrad vägstandard och i anslutning därtill har också pekats på värdet av de nära kontakter, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom nuvarande huvudorgan för trafiksäkerhetsarbetet kan upprätthålla med verksamheten på det lokala planet genom dess lokala vägplanerings-, vägbyggnads- och vägunderhållsorgan. Likaså har understrukits värdet av den samverkan som etablerats mellan de lokala vägmyndigheterna och den lokala polisorganisationen, allt fördelar som uppenbarligen bedömts skola upphöra eller i allt fall försämrats om en central trafikmyndighet inrättas för trafiksäkerhetsarbetet.

Om sålunda starka skäl tidigare anförts till stöd för att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sammanhålla trafiksäkerhetsverksamheten när det gäller såväl vägen och dess utformning som fordonen och dess beskaffenhet har i vad avser förarutbildningen och kontrollen över förarna uttryckts den uppfattningen att det är mindre lämpligt att ha ledningen och tillsynen av denna verksamhet förlagd till styrelsen. En verksamhet, som syftar till ett gott urval av förare, har nämligen ansetts så skilja sig från styrelsens uppgifter i övrigt att en utbrytning vore befogad.

Med avseende på forskningen har, å ena sidan, understrukits behovet av en intim kontakt mellan forskningsorgan och väg- och vattenbyggnads-

styrelsen och, å andra sidan, framhållits värdet av fristående forskningsorgan.

När man i dagens situation har att bedöma frågan om det mest rationella sättet för att effektivt lösa frågan om trafiksäkerhetsarbetets ledning och därmed sammanhängande spörsmål synes till en början nödvändigt att konstatera att läget nu inom vägtrafikområdet företer en helt annan bild än enbart för relativt kort tid sedan. Utvecklingen inom trafikens och kommunikationernas område har varit betydande och trafikökningen undergår en fortsatt stegring, främst till följd av ökningen av praktiskt taget alla slag av motorfordon.

Bilförarutredningen har i sitt betänkande Körkortet och trafikutbildningen en inledningsvis lämnat en översiktlig redogörelse för trafikutvecklingen under de närmast gångna åren och i anslutning därtill redovisat vissa prognoser för framtiden. Därav framgår att Sverige för närvarande har den största biltätheten i Europa med — per den 31 december 1963 — ca 1,7 milj. bilar. Motsvarande siffra utgjorde vid utgången av 1954 ca 650 000. Vid årsskiftet 1946/47 fanns i landet ca 202 000 inregistrerade bilar, vilket innebar 33 innevånare per bil. Antalet registrerade bilar har sedan ständigt ökat så att biltätheten vid utgången av 1963 stigit till att motsvara 4,5 innevånare per bil. Till detta kan läggas drygt 107 000 motorcyklar och omkring 214 000 traktorer, ca 700 000 mopeder samt mellan 1,5 och 2 milj. cyklar som är i bruk någon gång under året. Beståndet av personbilar ökade mellan åren 1959 och 1963 med genomsnittligt 117 000 bilar per år, vilket var 17 000 mer än vad som uppskattats vid en tidigare gjord prognos. Lastbilsbeståndet, som vid utgången av år 1963 omfattade ca 131 000 fordon, har sedan 1955 ökat med omkring 2 procent per år. Enligt en av delegationen för översiktlig vägplanering år 1957 gjord prognos för bilbeståndets utveckling och den framtida trafikutvecklingen beräknas personbilantalet år 1975 till omkring 2,3 milj. mot drygt ca 1,5 milj. vid årsskiftet 1963/64 och det totala antalet bilar till 2,6 milj. mot ca 1,7 milj. den 31 december 1963. Ökningen av antalet fordon sker i snabbare takt än som beräknats.

Antalet avlagda förarprov har under den närmast förflutna tioårsperioden ökat med ca 29 000 och antalet utfärdade körkort utgjorde år 1963 160 107, svarande mot 29,5 körkort per 1 000 innevånare i åldern 18 år och däröver. Motsvarande siffror 1953 var 113 633 respektive 21,8.

En belysning från annan synpunkt av trafikutvecklingen giver statistiken över vägtrafikolyckorna, av vilka praktiskt taget alla inträffar vid trafik med motorfordon. Antalet polisanmälda olyckor utgjorde år 1955 46 754 medan den preliminära siffran för år 1964 är 63 761, varav 1 087 med dödlig utgång, 2 890 med svår och 15 231 med lindrig personskada samt 44 553 med enbart egendomsskada. Antalet dödade, svårt och lindrigt skadade vid dessa olyckor utgjorde preliminärt beräknat 1 189, 3 574 respektive

21 235. De under tidsperioden 1955—1964 inträffade ca 572 000 vägtrafikolyckorna, av vilka alltså den helt övervägande delen hänför sig till trafik med motorfordon, har krävt drygt 10 200 dödade. Härtill kommer närmare 214 000 skadade, därav omkring 32 000 svårt skadade.

Av intresse i samband med denna översiktliga bild av trafikutvecklingen kan vara att notera den fortgående ökningen av landets folkmängd. Enligt en i statistisk årsbok redovisad prognos kommer folkmängden att öka från ca 7 730 000 personer år 1965 till ca 8 530 000 personer år 1980, d. v. s. med i genomsnitt omkring 53 000 personer årligen.

Ett tungt vägande skäl för ståndpunktstagandena hittills till frågan om inrättande av en central trafikmyndighet har såsom anförts i annat sammanhang varit bristande underlag för bedömandena. Med hänsyn härtill synes det uppenbart att lämpligheten av att i dagens läge på nytt ifrågasätta en vidgad samordning av ledningen på vägtrafikens område måste ses mot bakgrunden av trafikutvecklingen hittills och prognoserna på området för framtiden. I sådant hänseende torde till en början — under hänvisning till den redogörelse, som lämnats i det föregående — få konstateras att utvecklingen inom vägtrafikområdet skapat problem av sådan samhällelig räckvidd att krav måste ställas såväl på högsta effektivitet i ledningsarbetet som på klara ansvarsförhållanden. En primär förutsättning för att dessa syften skall kunna nås torde utan tvivel vara att antalet ledningsorgan under Kungl. Maj:t nedbringas till minsta möjliga. Mot bakgrunden av den ovan skisserade utvecklingen och med beaktande av de önskemål om åtgärder i effektivitetshöjande syfte som i olika sammanhang framlagts framstår i dagens läge en enhetlig ledning av arbetet långt mera nödvändig än tidigare. Genom att koncentrera den erforderliga sakkunskapen och på en hand samla de erfarenheter och rön som sedan skall omsättas i praktiska åtgärder skapar man de bästa betingelserna för den överblick över hela verksamhetsfältet som — icke minst med hänsyn till föreliggande integration de olika funktionerna emellan — utgör förutsättning för ett konstruktivt handlande. Till detta kommer att inom en starkt centraliserad ledningsapparat helt andra möjligheter föreligger att taga till vara de speciella intressen om vilka här är fråga. Med arbetsuppgifterna splittrade på olika organ löpes lätt risken att de får stå tillbaka för andra och kanske i sammanhanget större uppgifter inom vederbörligt organ.

Av nu anförda skäl har övervägandena lett fram till att den aktuella verksamheten så långt möjligt bör anföras en enda myndighet. Med utgångspunkt häri kommer i det följande att närmare undersökas vilka funktioner inom området för de trafik- och fordonstekniska säkerhetsfrågorna som med hänsyn till sin art och till sitt samband inbördes och med andra funktioner är lämpade att inordna i ett sådant ledningsorgan. Till grund för undersökningen har legat den nuvarande verksamheten inom de aktuella områdena — redovisad i det föregående — samt de övervägan-

den och förslag i skilda hänseenden som i andra sammanhang framlägges av bilförarutredningen och körtidsutredningen och för vilka redogörelse efterhand lämnas i det följande.

En ytterligare utgångspunkt för undersökningen har varit det förhållandet att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sedan länge varit och alltjämt är att betrakta såsom en huvudmyndighet inom vägtrafikväsendet. Den ovan lämnade översikten över tidigare förslag om en central trafikmyndighet visar också att en allmän uppfattning vid bedömandena hittills varit att ledningen inom vägtrafikens område bör vara förlagd till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Fråga uppstår då, huruvida den hittillsvarande ordningen i detta hänseende bör bestå och ytterligare utvecklas genom att öka ledningskoncentrationen till styrelsen eller om skäl föreligger att åstadkomma ett från styrelsen skilt ledningsorgan. Bedömandet av detta spörsmål måste uppenbarligen ske med beaktande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter och organisation i övrigt. Denna är såsom erinrats i det föregående för närvarande föremål för överväganden inom väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen, vilken ännu icke slutfört sitt arbete. Av vad som framkommit vid överläggningar med representant för nämnda utredning har emellertid framgått att utredningen för sin del räknat med att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter i fråga om bilinspektionen samt i fråga om vissa andra trafiksäkerhetsbetonade verksamheter i fortsättningen skall handhas i annan ordning.

I det följande kartlägges sålunda spörsmålet i vad mån de olika funktioner, som nu faller inom verksamhetsområdena för statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd, kan och bör brytas loss ur sina nuvarande sammanhang och sammanföras till en ny myndighet. På motsvarande sätt prövas i fråga om nytillkommande eller förändrade arbetsuppgifter om de ur skilda synpunkter bör höra hemma hos en central trafikmyndighet eller om de lämpligen bör knytas an till något befintligt organ. Vid kartläggningen behandlas i ett första avsnitt i sammanhanget aktuella funktioner av mera direkt trafiksäkerhetsbetonad art, därvid funktionerna rubriceras med i princip samma benämningar som använts i den i kapitel II lämnade översikten över olika trafiksäkerhetsfunktioner. I ett andra avsnitt behandlas de trafikpolitiskt betonade funktionerna, varefter lämnas en sammanfattning av resultatet av övervägandena.

B. Trafiksäkerhetsfunktioner

De trafiksäkerhetsfunktioner, som i den ovan lämnade översikten hänförs under begreppen *vägteknik* respektive *trafikreglering* ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke i dess egenskap av chefsmyndighet för statens bilinspektion utan som allmän vägmyndighet och främsta företrädare på central myndighetsnivå för frågor rörande landsvägtrafiken. I sitt

arbete härutinnan har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utöva en verksamhet som i huvudsak avser praktiska problem inom vägteknik, fordons-teknik och trafikteknik med därav följande behov av tekniska undersökningar av olika slag. En närmare beskrivning av trafiksäkerhetsarbetet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har lämnats i det föregående. Till ytterligare belysning av styrelsens verksamhet såvitt här är i fråga torde få åter-givas följande av vad styrelsen i sina anslagsäskanden för budgetåret 1965/66 uttalat med avseende på trafiksäkerheten.

Från statsmakternas sida har i skilda sammanhang understrukits angelägenheten av att trafiksäkerheten särskilt beaktas i vägpolitiken. I realiteten intar de trafiksäkerhetsfrämjande momenten en framträdande roll i vägplaneringen, väg-byggandet och vägunderhållet. Även om vägbyggnadspolitikerna efter hand präglats av en ökad koncentration av resurserna till de delar av vägnätet, som beräknas bäst bidra till en ökad transportekonomi för landet i dess helhet, bör en sådan inriktning icke hindra en målmedveten strävan att snabbt undanröja trafikfallor, var dessa än förekommer. Mot bakgrunden härav har styrelsen anmodat vägförvaltningarna att mera systematiskt verkställa genomgång av trafikolycksmaterialet och att lägga resultatet härav till grund för ett handlingsprogram för intensifierade åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte.

Som ett led i detta arbete har inom styrelsen upprättats ett förslag till systematisering av vägnätet med avseende på vägarnas standard, trafikintensiteten, trafikolyckornas antal och fördelning samt de vägtekniska åtgärder som är ekonomiskt möjliga att genomföra. Detta förslag har upprättats på basis av bl. a. den redovisning av trafikolycksfall, som departementschefen anbefalldes hösten 1962. Syftet med denna systematisering är att försöka åstadkomma snabba resultat till begränsade kostnader.

Jämsides med ovannämnda vägtekniska åtgärder ingår de trafikreglerande åtgärderna (hastighetsbegränsning, förbud mot omkörning etc.) som medel i arbetet för ökad trafiksäkerhet.

Med hänsyn till innehållet i direktiven för bilförarutredningen och med beaktande av den pågående väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen torde icke i förevarande sammanhang böra prövas huruvida några av de uppgifter om vilka här är fråga bör överföras till den nya trafikmyndigheten. Rent allmänt torde emellertid här få uttalas den uppfattningen att det uppenbarligen skulle vara till bestämd nackdel ur trafiksäkerhetssynpunkt att från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bryta ut sådan verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet som har en direkt anknytning till styrelsens funktion som den tekniskt ansvariga myndigheten för vägarnas utformning m. m. Det får sålunda anses uppenbart att det måste ankomma på styrelsen att anlägga trafiksäkerhetsmässiga bedömanden vid planering, projektering och konstruktion av vägar, broar, trafikplatser o. dyl.

Det nu sagda torde dock icke utesluta att ytterligare uppgifter, utöver dem som sammanhänger med chefskapet för statens bilinspektion, kan vara lämpliga att överföra från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till den särskilda trafikmyndigheten. Bland sådana uppgifter torde kunna nämnas vissa frågor av trafikreglerande natur, såsom ärenden rörande hastighets-

begränsningar och förbud mot framförande av fordon i vissa fall, allt försåvitt icke fråga är om ärenden, som direkt har anknytning till vägen.

I det reformarbete som på senare tid genomförts med avseende på *fordonskontrollen* har förutsatts, att kontrollverksamheten alltjämt skall stå under central statlig ledning och tillsyn samt att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall ha att utöva ett flertal centrala funktioner inom förevarande område. Verksamheten har också i och för sig en nära anknytning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsområde såvitt avser vägarna. Såsom organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958 framhållit i sitt betänkande föreligger onekligen ett naturligt samband mellan vägarnas utformning och fordonens konstruktion och verkningssätt. Det torde dock kunna ifrågasättas om detta samband är av sådan styrka att det skulle lända trafiksäkerhetsintressena till men om den centrala funktionen med avseende på all fordonskontroll icke längre direkt vore knuten till styrelsen. För övrigt synes det ligga i sakens natur att i fall där tvekan skulle uppstå hos besiktningsorganet huruvida visst fordon har en sådan konstruktion och ett sådant verkningssätt att det är olämpligt för vägnätet en samverkan mellan besiktningsorganet och vederbörlig avdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommer till stånd. Det torde därvid vara utan betydelse om besiktningsorganet är inordnat i styrelsen, ställt under dess chefskap eller tillhör annan statlig myndighet. Måhända kan viss fördel få anses vara förknippad med en ordning, som innebär att besiktningsorganet är fristående från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såtillvida som besiktningsorganet helt naturligt har att utöva sin prövningsverksamhet i princip enbart med beaktande av inverkan av omständigheter av trafiksäkerhetsnatur.

Av nu angivna skäl synes svårligen kunna göras gällande att det ovan åberopade sambandet i och för sig måste föranleda till att fordonskontrollverksamheten även i fortsättningen innefattas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsområde. Tvärtom synes det vara lämpligt att ledningen av ifrågakommande verksamhet utövas inom ramen för ett renodlat trafiksäkerhetsorgan. Att märka är att fordonsbesiktningen icke är en angelägenhet enbart för statens bilinspektion utan ankommer även på andra organ, såsom polismyndigheter, militära besiktningsmän, det statliga bilprovningssbolaget m. fl., med därav följande krav på ledningen och samordningen av verksamheten.

Den fordonskontrollerande verksamhet, som nu ankommer på det förstatligade polisväsendet i enlighet med den föregående redogörelsen, bör självfallet icke röna någon annan påverkan vid inrättande av en central trafikmyndighet än den som följer av denna myndighets ställning som chefsmyndighet i avseende på besiktningsverksamheten. Motsvarande bör gälla i fråga om den kontrollverksamhet, som nu utövas av de militära besiktningsmännen såvitt avser krigsmaktens fordon.

Förarprovskontrollen utgör för närvarande — om man bortser från prov-

tagningen inom krigsmakten och för traktorförare — helt en arbetsuppgift för bilinspektionen. Härutinnan innebär bilförarutredningens förslag den nyheten att trafikskola liksom också yrkesskola under vissa omständigheter skall beviljas rätt att utexaminera vid skolan utbildad elev. Den föreslagna anordningen förutsätter en kraftigt utbyggd och effektiviserad utbildning av såväl trafikläraryrkes- som inspektionspersonalen.

Vid bifall till bilförarutredningens förslag kommer antalet personer med rätt att verkställa förarprov efter hand att öka i och med att alltfler trafikskolor beräknas få examinationsrätt. En sådan utveckling måste bedömas komma att ställa ökade krav på en ledande och övervakande verksamhet i fråga om förarprovskontrollen. Bilförarutredningen har för sin del räknat med att väsentliga uppgifter härvidlag måste läggas på en central trafikmyndighet.

Körkortsprövningen innefattar och avses jämväl framdeles innefatta dels avläggande av ett förarprov och dels en prövning ur medicinska och allmänna synpunkter av körkortsaspirantens lämplighet för erhållande av förarbevis. Förarprovskontrollen skall såsom nämnts ankomma på såväl statligt anställda bilinspektörer som på yrkesskolor och privata trafikskolor. Prövningen i övrigt av körkortsaspirantens lämplighet ankommer på länsstyrelserna med ledning bl. a. av läkarintyg och s. k. lämplighetsintyg från polismyndigheter m. fl. Utfärdandet av förarbevisen ankommer också på länsstyrelserna, vilka även har att besluta om körkortsindragningar.

Med hänsyn till sist angivna omständigheter ansåg såsom ovan nämnts organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958 att det finge anses rationellt att knyta ledningen och tillsynen över förarprovsvärksamheten till länsstyrelserna i stället för till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Kommittén ansåg sålunda att hithörande verksamhet icke borde vara föremål för någon central ledning under Kungl. Maj:t.

I begreppet förarprovskontrollen har i förevarande sammanhang innefattats jämväl den kontrollverksamhet, som statsmakterna utövar över den nuvarande körskoleverksamheten genom statens bilinspektion och länsstyrelserna. Bilförarutredningens förslag innefattar en ökad kontroll och tillsyn över trafikskoleväsendet bl. a. genom befattningshavare med utbildning till trafikskoleinspektörer, vilka det skall åligga att tillse att utbildningen i trafikskolorna bedrivs efter fastställda riktlinjer. Bilförarutredningen utgår därvid från att hela tillsynsverksamheten skall utgöra en uppgift för en blivande central trafikmyndighet och att i enlighet med vad som förutsatts i direktiven den nuvarande uppdelningen av frågor rörande körskolor på länsstyrelserna, statens bilinspektion och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall bringas att upphöra.

Förarprovskontroll i den vida bemärkelse, i vilken begreppet här har

använts, utgör en utomordentligt betydelsefull faktor för trafiksäkerheten. Redan på denna grund är det nödvändigt att vad med denna kontroll sammanhänger ägnas oavlåtlig uppmärksamhet på central nivå. Ett genomförande av bilförarutredningens förslag i föreliggande avseenden skärper kraven på central ledning och övervakning. Ur körkortsaspiranternas synvinkel torde det också vara av intresse att veta att enhetlighet råder över hela landet i fråga om förarprovet, dess utförande och bedömning.

Betydelsen av en centralt ledd förarprovskontrollerande verksamhet framstår än klarare i belysning av att verksamheten i nuläget omfattar t. ex. ca 220 000 förarprov, drygt 700 körskolor och över 3 500 personer i funktioner såsom körskolechefer, lärare och instruktörer.

De arbetsuppgifter, som sammanhänger med kontrollen av förarutbildningen, utgör en homogen grupp av ärenden. Verksamheten har i motsats till vad gäller vissa delar av fordonskontrollen icke något samband med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsuppgifter i övrigt. Saklig anledning att bibehålla verksamheten inom styrelsens område föreligger icke, något som också konstaterats i andra sammanhang, bl. a. av organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958, som för sin del ansåg det otillfredsställande att ledningen av och tillsynen över hithörande verksamhet åvilade styrelsen.

I anslutning till det nu anförda bör vad ovan hänförs under begreppet förarprovskontroll inordnas i arbetsuppgifterna för en blivande central trafikmyndighet.

Den ur trafiksäkerhetssynpunkt utomordentligt betydelsefulla *trafikövervakningen* bör självfallet alltjämt vara en uppgift huvudsakligen för polismyndigheterna. Att samverkan i olika hänseenden måste äga rum mellan dessa och trafikmyndigheten ligger i öppen dag.

Arbetsinspektionen inom motorfordonsområdet utövas dels genom de organ som handhar arbetarskyddet inom arbetslivet i allmänhet d. v. s. arbetarskyddsstyrelsen och dess yrkesinspektionsorgan dels också genom statens biltrafiknämnd och länsstyrelserna. Ehuru icke föreskriftsmässigt detaljreglerat ligger i sakens natur att viss kontroll i nu angivna avseenden också kommer till stånd genom besiktningsorganisationens och polismyndigheternas verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet.

På sätt framhållits i annat sammanhang i detta betänkande har förslag tidigare framlagts om att statens bilinspektion borde inordnas under arbetarskyddsverket. En sådan åtgärd har dock hittills avvisats med hänvisning till att den av statens bilinspektion bedrivna kontrollen främst vore betingad av hänsyn till den allmänna säkerheten. Det har också anförts att det av praktiska skäl icke låte sig göra att särskilja de arbetsuppgifter som åligger bilbesiktningen och de som i arbetarskyddshänseende ankommer på arbetarskyddsverket. I stället har förutsatts att samarbete i erforderlig ut-

sträckning etableras och upprätthålles mellan ifrågavarande myndigheter. Arbetarskyddsstyrelsen har också i sitt yttrande över 1953 års trafikutrednings betänkande Svensk trafikpolitik III (SOU 1962:35) uttalat att styrelsen anser det lämpligast och naturligast att de myndigheter som för närvarande har att övervaka bestämmelserna i yrkestrafikförordningen respektive vägtrafikförordningen handhar kontrollen även efter eventuell utvidgning av bestämmelsernas giltighetsområde. Styrelsen framhöll emellertid, att olika tillsynsmyndigheters områden måste avgränsas på ett klart sätt och så att dubbelarbete eller dubbelinspektion undviks.

Vid frågans behandling i proposition 1963:191 hänvisade departementschefen till körtidsutredningens uppdrag att utreda frågan om hur en effektiv arbetsinspektion för landsvägstrafiken bör ordnas och vilka resurser som erfordras härför.

Körtidsutredningen har under sitt arbete ingående behandlat frågorna om arbetsinspektionen och härför erforderlig tillsynsverksamhet.

Utredningen har därvid kommit till övertygelsen, att en lösning av de här aktuella frågorna kan nås endast om man anlägger en helt annan grundsyn än den som ligger bakom den nuvarande ordningen. Denna utgår från att det ytterst gäller att uppdaga och beivra lagöverträdelser genom polisutredning, åtal och bötesstraff i den för trafikförseelser vanliga ordningen. Denna inställning är enligt körtidsutredningens mening inte fruktbar. Frågorna är alldeles för svårlösta i praktiken för att man skall kunna få några påtagliga resultat genom en handläggning efter den för trafikförseelser i allmänhet gängse mallen.

Enda utvägen för att komma till rätta med problemen är enligt körtidsutredningens uppfattning att angripa dem från mera positiva synpunkter än för närvarande. Grundprincipen bör vara att verka efter yrkesinspektionens mönster. Visserligen kan man med hänsyn till de särskilda trafiksäkerhetssynpunkter, som gör sig gällande, aldrig gå så långt som till att helt betrakta de aktuella arbetsuppgifterna som vanliga yrkesinspektionsfrågor. Men det är enligt utredningens mening inte bara möjligt utan rentav nödvändigt att följa yrkesinspektionens allmänna uppbyggnad och funktionssätt.

Huvudskälen för att körtidsutredningen stannat för en arbetsinspektionsprincip är att utredningen funnit att arbetsinspektionen inom vägtrafiken sammanfattningsvis måste innebära bl. a.:

- en central myndighet med en lokal underorganisation;
- ingripanden huvudsakligen i andra former än genom åtal och straff såsom erinran om författningsenliga skyldigheter, förelägganden att vidtaga rättelse, föreskrifter om vissa åtgärder etc., med straffhot som en sista utväg;
- ett större ansvar för trafikutövarna än för närvarande;

tillträdesrätt för inspektörerna till företagen och andra arbetsställen med rätt att ta del av handlingar, få upplysningar etc., utan att misstanke om lagöverträdelse föreligger;

en väsentligt starkare strävan efter samarbete med berörda organisationer och enskilda än för närvarande.

Vid sina överväganden av frågan om vilken myndighet som bör ha att svara för tillsynen av arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken har körtidsutredningen prövat ett oavvisligt behov föreligga av ett tillsynsorgan med såväl central som regional anknytning. Körtidsutredningen har funnit att ifrågavarande verksamhet lämpligen bör samordnas med den verksamhet som i övrigt förutsatts skola ankomma på en blivande trafikmyndighet.

Som stöd för denna uppfattning har inom körtidsutredningen framförts olika skäl. Sålunda har man funnit att ifrågavarande arbetsinspektion i mycket skiljer sig från den inspektionsverksamhet som utövas inom arbetarskyddsstyrelsen. Icke minst medför trafiksäkerhetssynpunkterna att verksamheten får en särskild karaktär. Att arbetsinspektionen inom vägtrafiken icke kan betraktas som en vanlig yrkesinspektionsuppgift framgår också därav att inte bara arbetstagare utan varje förare skall omfattas av tillsynen. En samordning av ifrågavarande arbetsinspektion med andra arbetsuppgifter på trafikområdet har för körtidsutredningen framstått som i hög grad önskvärd.

Utbildningsverksamheten är i dagens läge föremål för central medverkan såtillvida, som det författningsenligt åvilar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att svara för kursplaner samt medverka vid framtagandet av undervisningsmaterial och läroböcker, avsedda för undervisningen i körskolorna ävensom att anordna kurser för besiktningspersonal. Trafikundervisningen inom det allmänna skolväsendet bedrivs enligt föreskrifter som utfärdas av skolöverstyrelsen. I övrigt inskränker sig den statliga medverkan inom utbildningsverksamheten till att personal i mån av tillgång ställs till förfogande såsom lärare vid den på privat initiativ relativt omfattande utbildning, som förekommer på olika håll.

Bilförarutredningens förslag såvitt avser utbildningsfrågorna innefattar en väsentligt ändrad syn på frågan om det allmännas medverkan inom utbildningsarbetet på hithörande område. Sålunda förutsättes en intensifierad utbildning för körkortsaspiranterna, präglad jämväl av de förhållanden som den av utredningen föreslagna nya körkortsdifferentieringen medför. Dagens och i synnerhet morgondagens intensiva biltrafik ställer och kommer att ställa stora krav på varje motorfordonsförare, vilket i sin tur medför att högre krav måste ställas på den grundläggande utbildningen för erhållande av förarbevis. Utbildningsmålen inom förarutbildningen föreslås därför höjda.

Mot bakgrunden av de vidgade arbetsuppgifter, som enligt bilförarutredningens förslag framdeles avses skola läggas på trafikskolorna samt de höjda utbildningskraven, har bilförarutredningen lagt fram förslag, syf-

tande till att möjliggöra avsevärt förbättrade utbildningsförhållanden för trafikskolepersonalen. Förslaget innebär att utbildning i det allmännas regi tillskapas för lärare och utbildningsledare vid trafikskolorna samt för inspektionspersonal inom den statliga tillsynsverksamheten m. fl. För utbildningens handhavande föreslår bilförarutredningen en statlig trafikläroanstalt, underställd en central trafikmyndighet.

Den intensifierade utbildningsverksamhet, som ingår såsom ett led i bilförarutredningens förslag måste uppenbarligen liksom all annan utbildningsverksamhet stå under ledning av en tillsynsmyndighet. Att så sker är desto angelägnare som här är fråga om en i allt väsentligt ny verksamhet, som i stort sett saknar sin motsvarighet i dagens läge.

På av bilförarutredningen anförda skäl bör den centrala ledningen av den statligt bedrivna trafikutbildningsverksamheten ombesörjas av en trafikmyndighet. En förläggning av ledningen till skolöverstyrelsen bör sålunda icke ifrågasättas. Framhållas må, att om så sker skulle för trafikundervisningen i stort komma att finnas två tillsynsmyndigheter, nämligen en för undervisningen av trafikskolepersonal m. fl. och en för undervisningen i trafikskolorna. En sådan anordning ter sig icke rationell och skulle bl. a. kräva tillgång inom båda myndigheterna till såväl trafikexpertis som underlag för bedömandet av trafiksäkerhetsfrågor av natur att påverka den utbildningsverksamhet som här avses.

De utbildningsfrågor inom trafikområdet, vilka nu behandlats, utgör en väsentlig arbetsuppgift som helt naturligt bör falla inom området för en ny trafikmyndighet.

Ledningen av den undervisning som bedrivs inom det allmänna skolväsendets ram bör däremot liksom hittills handhas av skolöverstyrelsen, som emellertid vid uppläggningsen av verksamheten bör ha att samråda med det centrala trafikorganet.

Såsom tidigare erinrats bedrivs inom flera olika organisationer viss frivillig utbildning inom trafikområdet, främst i form av fortbildning. Bilförarutredningen har närmare berört denna verksamhet och därvid uttalat sig för att ett nytt statligt stöd till sådan utbildning av motorfordonsförare tillkommer och utformas efter i huvudsak samma principer som gäller för det frivilliga folkbildningsarbetet. Tillsynsmyndighet för en sådan vidareutbildningsverksamhet bör vara den centrala trafikmyndigheten.

Upplysningsverksamhet på trafiksäkerhetsområdet bedrivs endast i ringa utsträckning genom statliga myndigheters försorg. Frågan om centralt bedrivna upplysning på trafiksäkerhetens område behandlades av organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958 i dess ovannämnda betänkande.

Kommittén ansåg att det behövdes ett centralt organ att samla och effektivisera alla krafter för upplysning och propaganda men tog avstånd från tanken på att organet skulle vara en statlig myndighet. I stället borde NTF fungera som sådant centralt organ. Dess nuvarande verksamhet borde bi-

behållas och intensifieras och föreningen givas möjlighet att påtaga sig nya uppgifter. En av de mest centrala uppgifterna för föreningen ansåg kommittén vara att söka medverka till en totalplanering av landets trafiksäkerhetspropaganda, varför det borde ankomma på föreningen att efter samråd med motororganisationerna utarbeta förslag till uppläggning av bl. a. på forskningens grund vilande upplysnings- och propagandaverksamhet.

Kommitténs förslag tillstyrktes i allt väsentligt av alla de remissorgan som närmare yttrat sig härom. Från flera håll har bestämt hävdats att det program som föreslagits dock måste anses som ett minimum. Förslaget att NTF skulle bli det samlande centralorganet på upplysnings- och propagandaområdet har av remissmyndigheterna uttryckligen ansetts innebära en lämplig anordning.

Vid behandlingen av organisationskommitténs förslag i denna del i statsverkspropositionen till 1959 års riksdag delade departementschefen kommitténs uppfattning att ett centralt organ behövdes för att effektivisera kraftansträngningarna på förevarande område och få alla att samarbeta och fann det naturligt att så som föreslagits NTF i ökad utsträckning påtoge sig denna uppgift. De synpunkter och förslag kommittén framfört i fråga om föreningens roll och verksamhet i sådant hänseende syntes departementschefen vara i huvudsak väl ägnade att tjäna till vägledning för det fortsatta arbetet. Det syntes dock kunna ifrågasättas huruvida icke staten lämpligen borde ha större representation i föreningens styrelse än genom en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande jämte ersättare för denne.

I förevarande sammanhang har anledning icke förelegat att räkna med någon principell ändring av vad nu gäller på upplysningsverksamhetens område. Det ter sig emellertid helt naturligt att det bör vara ett åliggande för en ny trafikmyndighet att följa hithörande verksamhet och att ombesörja bl. a. de åtgärder av anslagsteknisk natur som betingas av den statliga bidragsgivningen.

Tillståndsgivningen inom biltrafikområdet hänför sig såsom tidigare anförts dels till tillstånd att bruka och framföra olika typer av fordon (besiktningssinstrument, förarbevis, licenser etc.) dels ock till medgivande att bedriva olika slag av verksamheter med motorfordon (främst tillstånd till yrkesmässig trafik av skilda slag). Tillståndsgivningen utövas av ett flertal myndigheter, därvid i första hand märks länsstyrelserna, polismyndigheterna och statens biltrafiknämnd.

Anledning synes icke föreligga att ifrågasätta några större förändringar i förevarande avseende. Sålunda bör den tillståndsgivning, som inom trafikområdet nu ankommer på polismyndigheter, trafiknämnder och länsstyrelser, alltjämt utövas där. Undantag härifrån bör dock göras i fråga om tillståndsgivningen beträffande rätten att bedriva yrkesmässig körskoleverksamhet, återkallande av sådant tillstånd, godkännande av lärare m. fl. inom körskoleverksamheten, tillsynen över undervisningen vid körskolorna

samt förordnande att ordna traktorförarprov. I enlighet med bilförarutredningens förslag bör nu avsedd verksamhet överflyttas på en blivande trafikmyndighet.

I anslutning till vad sålunda förutsatts torde jämväl länsstyrelsernas uppgift att förordna besiktningspersonal i vissa fall böra överflyttas på sagda myndighet.

Genom nu angiven ordning skapas förutsättningar för en likformig bedömning av hithörande verksamhet över hela landet, något som är väsentligt med hänsyn till de vidgade befogenheter, som avses skola tillkomma trafikskolorna och den därmed för dessa inträdda ansvarsställningen inför trafikmyndigheten och över huvud taget i trafiksäkerhetsarbetet.

I detta sammanhang torde böra erinras om att 1945 års trafiksäkerhetskommitté för sin del föreslog en centralisering av länsstyrelsernas arbete med körkortsfrågor. Såsom ett skäl härför åberopade kommittén att prövningen av frågor om återkallelse av körkort blivit tämligen ojämn och beroende av vilken länsstyrelse som handhaft ärendet. Förslaget avstyrktes av praktiskt taget alla remissinstanser och föranledde icke någon statsmakternas åtgärd. Frågan om prövningen av frågor om återkallelser av körkort har ånyo aktualiserats genom att 1957 års trafiknykterhetskommitté i sitt betänkande Nykterhet i trafik (SOU 1963:72) föreslagit att prövningen av körkortsåterkallelser i samband med brott skulle överflyttas till domstol. Återkallelser till följd av fylleriförseelser eller till följd av andra allmänna nykterhetsanmärkningar skulle däremot kvarstå hos länsstyrelserna. I sitt yttrande över betänkandet i denna del har bilförarutredningen på anförda skäl avstyrkt en överflyttning av körkortsreaktionen till domstolarna. Frågan om en centraliserad handläggning av ifrågavarande ärenden berördes icke av utredningen. I förevarande sammanhang har räknats med att prövningen av frågor om körkortsindragning alltjämt skall åvila länsstyrelserna.

Det förslag bilförarutredningen framlagt rörande viss omläggning av körkortsregistreringen innebär att denna i fortsättningen skall ombesörjas genom länsstyrelsernas datakontor, att körkortsregistren alltjämt skall — i form av kortregister — kvarligga hos länsstyrelserna samt att föreskrifter och anvisningar för registreringsverksamheten skall meddelas av centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden medan statskontoret skall ha att svara för erforderliga formulär m. m. Vid genomförande av detta förslag kommer några uppgifter med avseende på körkortsregistreringen icke att åvila trafikmyndigheten i vidare mån än i form av de samråd som förutsettes skola äga rum mellan de berörda myndigheterna.

Ärenden rörande dispens för framförande inom flera län av större, tyngre och bredare fordon än som normalt är tillåtet har, på sätt redan tidigare antytts, i detta sammanhang icke föreslagits skola överflyttas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Den tillståndsgivning, som nu ankommer på statens biltrafiknämnd är såsom angivits i det föregående i allt väsentligt av sådan art att den icke direkt kan sägas vara att hänföra till trafiksäkerhetsområdet. Till frågan om inordnandet av denna verksamhet i en central trafikmyndighet återkommer framställningen i följande avsnitt.

Trafiksäkerhetsforskningen har — på grundval av arbetet inom organisationskommittén för trafiksäkerhet 1958 — i och med statsmakternas beslut vid 1959 års riksdag, erhållit nya regler för sin verksamhet. Därvid prövades — med utgångspunkt i gällande organisation — skäl icke föreligga att vidtaga andra förändringar beträffande organisationsförhållandena inom trafikforskningsområdet än de ovan redovisade. I direktiven för bilförarutredningen har den sidan av trafiksäkerhetsorganisationen icke heller berörts. Såsom ovan nämnts har därefter tillsatts en särskild utredning — 1964 års transportforskningsutredning — med uppgift att utreda transportforskningens organisation och därmed sammanhängande spörsmål. I samband med denna utredning torde bl. a. frågan om trafiksäkerhetsrådets ställning i en blivande ny organisation inom trafikforskningsområdet komma att aktualiseras.

Mot bakgrunden av nu relaterade förhållanden har anledning icke föreläggat att gå närmare in på frågan om trafikforskningens organisation vid övervägandena rörande en blivande trafikmyndighet. Huruvida och i så fall i vilken mån på en sådan myndighet framdeles bör ankomma uppgifter, som nu åvilar trafiksäkerhetsrådet torde få bli beroende av resultatet av transportforskningsutredningens arbete.

I övrigt synes anledning saknas att överväga överflyttning till trafikmyndigheten av uppgifter som nu ankommer på andra organ. I likhet med vad nu är fallet bör således *trafikolycksfallsstatistiken* fortfarande ombesörjas av statistiska centralbyrån.

C. Trafikpolitiska funktioner

På sätt framgår av redogörelsen i kapitel IV har frågan om en samordning av biltrafiknämndens verksamhet med verksamhet, som avsetts för ett centralt trafiksäkerhetsorgan tidigare aktualiserats såväl av biltrafiknämndsutredningen som av 1945 års trafiksäkerhetskommitté. Båda utredningarna fann hinder icke möta mot en sådan samordning. Därvid framhölls att även om arbetsuppgifterna vore olika så funnes dock flera beröringspunkter, av vilka särskilt nämdes den yrkesmässiga trafikens säkerhetsproblem icke minst i fråga om trafikpersonalens arbetsförhållanden. Trafiksäkerhetskommitténs förslag på denna punkt var emellertid icke enhälligt; två reservanter fann att de båda organens uppgifter vore så väsensskilda och olikartade att de icke kunde med fördel samordnas. De remiss-

myndigheter, som uttalade sig i frågan, gav uttryck för liknande synpunkter.

Vid en bedömning i dagens läge av frågan, huruvida det kan anses praktiskt och möjligt att inordna nämndens verksamhet i dess helhet i en trafikmyndighet, vars uppgifter i väsentlig grad ligger inom trafiksäkerhetsområdet, torde böra beaktas att biltrafiknämndens verksamhet efterhand kommit att ändra karaktär. Sålunda har, å ena sidan, en ny och liberalare syn på trafikpolitiken medfört lättnader i restriktionerna kring den yrkesmässiga trafiken, vilket medfört att nämndens tillståndsgivande verksamhet nu är av mindre omfattning än tidigare. Såsom närmare utvecklas i ett följande avsnitt fortgår denna liberalisering i riktning mot en avveckling av nuvarande behovsprövning. Å andra sidan har nämnden under årens lopp kommit att påläggas arbetsuppgifter av annan art än dem, för vilken nämnden på sin tid inrättades. Inom biltrafiknämnden handlägges sålunda numera ärenden av mångskiftande natur och nämnden bedriver en verksamhet som i dagens läge giver den möjlighet att skaffa sig en vid utblick över trafikområdet och därmed sammanhängande problem av skilda slag. I främsta rummet avser verksamheten det trafikpolitiska området och den yrkesmässiga trafiken med dess problem av olika karaktär, däribland också problem av vikt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Härtill kommer handhavandet av den ur totalförvarssynpunkt väsentliga frågan om beredskapsplanläggningen för transportledningen i fråga om landsvägstransporter. Nämnden måste vid fullgörandet av sina uppgifter hålla sig informerad icke enbart om trafik- och fordonsbehoven samt transportarbetet på den yrkesmässiga biltrafikens område utan även om den allmänna utvecklingen inom trafikväsendet överhuvud, vartill kommer fortlöpande kontakter med myndigheter och yrkessammanslutningar inom trafikväsendet.

De erfarenheter och den sakkunskap på trafikområdet, som vinnes i den trafikpolitiska verksamheten, är otvivelaktigt av stort värde för verksamheten på vägtrafikens område överhuvudtaget. Såvitt kan bedömas måste dessa erfarenheter och denna sakkunskap kunna nyttiggöras på ett mera allsidigt sätt i ett större sammanhang än det nuvarande. Vid en samordning av nämndens arbetsuppgifter med den verksamhet i övrigt, som ovan förutsatts förlagd till en trafikmyndighet, får myndigheten tillgång till en samlad överblick över huvuddelen av trafiksäkerhetsområdet och det trafikpolitiska området och kommer härigenom att kunna utgöra det centrala fackorganet för landsvägstrafikfrågor. Erfarenheterna från olika verksamhetsområden kan snabbt och smidigt utnyttjas inom hela det aktuella fältet, något som självfallet är av vital betydelse. Här må allenast pekas på värdet härav för trafikmyndigheten såsom ledande organ inom utbildningsverksamheten på trafikområdet och såsom allmänt remissorgan i trafikfrågor.

Med beaktande av det anförda synes tvekan icke böra råda om att det ur skilda synpunkter innebär sakliga fördelar att till den ovan föreslagna

trafikmyndigheten hänföra den på biltrafiknämnden nu ankommande trafikpolitiska verksamheten med vad den innefattar i fråga om tillståndsgivning, taxesättning, granskning och registrering, allmän remissverksamhet m. m.

På sätt tidigare omnämnts har biltrafiknämnden sedan 1962 också att svara för beredskapsplanläggningen i fråga om landsvägstrafiken. Beslutet härom vid 1961 års riksdag fattades såsom den föregående redogörelsen utvisar efter ingående överväganden. I samband med föreliggande utredningsarbete har särskilt övervägts huruvida nu ifrågakvarande uppgift bör överflyttas till den nya trafikmyndigheten eller om uppgiften lämpligen kan lösas i annan ordning.

Härvid må till en början erinras att beredskapsuppgifterna inom transportområdet innefattar dels planläggning av de totala transportresursernas fördelning på olika transportbehov — transportregleringen — dels och förberedelserna för det rent tekniska genomförandet — särskilt för olika transportmedel — av transporter — transportledningen. Den förra innefattar åtgärder som avses säkerställa att i ett krisläge landets transportresurser utnyttjas på sådant sätt att väsentliga transportbehov blir tillgodosedda i riktig angelägenhetsordning. Ifrågakvarande planering berör i princip alla transportmedel och alla transportbehov och inriktas på att skapa de organisatoriska förutsättningarna för den transportreglerande verksamheten i ett krigsskede och underlag för erforderlig prioritering. — Vad åter angår planeringen för transportledningen innefattar denna förberedelser, som skall underlätta det tekniska genomförandet av transporter. I arbetet härmed ingår att — särskilt för varje trafikslag — kartlägga föreliggande behov av och tillgångar på respektive transportmedel och att genom tillskapandet av en effektiv ledningsorganisation säkra trafikrörelsernas fortgång.

Planeringen av den transportreglerande verksamheten har tills vidare anförtratts centrala civila transportkommittén, i vilken ingår företrädare för olika myndigheter som representerar transportmedlen och transportbehoven samt representant för överbefälhavaren. Förberedelsearbetet på transportledningsområdet är däremot sedan 1962 decentraliserat och handlägges för närvarande i central instans av statens biltrafiknämnd i fråga om landsvägstransporter och av järnvägs-, sjöfarts- och luftfartsstyrelserna inom respektive järnvägstrafikens, sjöfartens och luftfartens område. En dylik ordning har ansetts naturlig mot bakgrunden av att den krigstida transportledningen, som sålunda siktar till det tekniska genomförandet av transporter, måste ske särskilt för landsvägs-, sjö- och flygtransporter. Det har också ansetts riktigt att arbete, som avser att förbereda transportledningen i krig, lägges i händerna på sådana myndigheter som genom sin fredstida verksamhet har goda insikter i den problematik som sammanhänger med trafiken.

De skäl, som vid behandlingen av föreliggande fråga, åberopats till stöd

för att förlägga ifrågavarande planeringsansvar till statens biltrafiknämnd, kan med samma styrka åberopas för att hänföra verksamheten till den nya trafikmyndigheten. Ifrågasätts kan om icke denna med sin centrala ställning som allmänt trafikorgan på landsvägstrafikens område kan bli än bättre skickad för ifrågavarande verksamhet än biltrafiknämnden med dess i förhållande till myndighetens begränsade arbetsfält.

Även uppgiften att svara för planläggningen i fråga om transportledningen inom landsvägstrafikens område bör sålunda anförtros den nya trafikmyndigheten. Åtgärder kommer i det följande att föreslås i syfte att inom det nya verkets ledning skapa förutsättningar för ett sådant forum av sakkunskap inom transportområdet, som enligt vad som framgår av det föregående bedömts vara av särskild betydelse vid lösandet av planeringsfrågorna för transportledningen i fråga om landsvägstrafiken liksom för övrigt också för handhavandet av regleringen av frågor inom den yrkesmässiga trafikens område.

D. Sammanfattning

Kartläggningen av de olika funktioner, som innefattas i bilinspektionens och biltrafiknämndens verksamhetsområden, har givit vid handen att det numera måste framstå som en naturlig åtgärd att sammanhålla dem inom en organisatorisk enhet. Än naturligare ter sig en sådan åtgärd om till den nuvarande verksamheten lägges de nya och vidgade uppgifter som blir en följd av ett genomförande av förslagen från bilförar- och körtidsutredningarna.

Sålunda föreligger ett direkt samband mellan å ena sidan utbildningsverksamheten och å andra sidan kontrollverksamheten med avseende på trafikskolor och förarprov. Förutsättningen för att ifrågavarande kontrollverksamhet skall nå avsett syfte är en effektiv och enhetlig utbildning av besiktningsspersonalen. Likaså kräver den ändrade synen på förarutbildningen och dess organisation enhetligt utbildad lärar- och instruktörspersonal. Erfarenheterna från den lokalt bedrivna besiktningss- och förarutbildningsverksamheten måste tillvaratagas och omsättas i undervisningen av kontroll- och lärarpersonal. I stort sett motsvarande förhållanden råder i fråga om samarbetet mellan utbildningsverksamheten och den fordonskontrollerande verksamheten, där en centralt styrd utbildning av inspektionspersonal har sin givna betydelse ur synpunkten av ett enhetligt bedömande — icke minst vid flygande inspektioner och inspektioner av begagnade fordon. Fordonskontrollen har i sin tur ett nära samband med den trafiksäkerhetsinriktade arbetsinspektionen.

Redan på nu antydda grunder framstår klart att fördelar vinnes om hit hörande verksamhet sammanhålles i en organisation. Ett ytterligare och tungt vägande skäl härför utgör den omständigheten att för verksamheten på det lokala planet i princip måste utnyttjas samma personal för de

olika uppgifterna. Det är då självfallet att denna personal bör — liksom nu är fallet — vara inordnad i *en* organisation och, därjämte, att denna organisation utgör en del av eller ingår i den myndighet, som svarar för verksamheten i stort.

Vad därefter angår frågan om den sålunda sammanförda verksamheten bör bedrivas inom ramen för något nu befintligt organ — varvid endast väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan ifrågakomma — eller i en självständig myndighet utvisar kartläggningen att arbetsuppgifterna till alldeles övervägande del är av sådan natur att de har föga eller ingen anknytning till sådan verksamhet som i dagens läge utgör huvuduppgifter för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Hur förhållandena härutinnan kommer att gestalta sig efter den omorganisation av styrelsen, som må bli resultatet av pågående arbete inom väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen undandraget sig visserligen bedömande, men alla skäl talar dock för att några vidgade uppgifter med anknytning till här aktuella verksamhetsområden icke i framtiden kommer att påläggas styrelsen.

Med utgångspunkt i det nu anförda leder de gjorda övervägandena fram till att en särskild trafikmyndighet bör tillskapas, helt fristående från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Genom tillkomsten av en sådan trafikmyndighet erhålles i landet ett centralt sakkunnigorgan inom vägtrafikens område, dit väsentliga avsnitt av den med vägtrafikfrågorna sammanhängande verksamheten kan förläggas och dit en samlad fond av erfarenhet och sakkunskap på trafikens område kan koncentreras. Genom myndigheten öppnas möjligheter att ernå stadga och fasthet åt arbetet inom de områden av trafiksäkerhetsverksamheten och den verksamhet i övrigt som skall ankomma på myndigheten.

Trafikmyndigheten bör givas samma ställning i förhållande till Kungl. Maj:t som statliga ämbetsverk i allmänhet. Härigenom vinnes klar boskillnad mellan beslutande och planerande instans med det ökade tvång till noggrann och offentlig redovisning av tankegång och motivering för planeringsinstansens förslag, som därvid ernås.

Myndigheten bör till en början i sig upptaga den verksamhet, som bedrivs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess egenskap av chefsmyndighet för statens bilinspektion och övervakare över inspektionsverksamheten vid AB Svensk Bilprovning, verksamheten vid statens bilinspektion samt verksamheten inom statens biltrafiknämnd. Till myndigheten bör också föras de arbetsuppgifter, som enligt bilförar- och körtidsutredningarna är av natur att ankomma på en trafikmyndighet. Huvuduppgifterna för myndigheten blir därvid att under Kungl. Maj:t vara det statliga sakkunnigorganet inom vägtrafikens område, att svara för allmänna trafiksäkerhetsfrågor, att bedriva kontrollerande verksamhet med avseende på motorfordon, förare och förarutbildning, att svara för utbildning av personal inom motorfordonstrafikens område, att utöva av trafiksäkerhetshänsyn betingad arbetsinspektion, att vara centralt ledningsorgan i fråga om den yrkesmässiga

fordonstrafiken samt att ansvara för beredskapsplanläggningen inom landsvägstransportområdet. För att fullgöra sina uppgifter bör det ankomma på myndigheten att med uppmärksamhet följa förhållandena och utvecklingen inom och utom landet på landsvägstrafikens område samt att samverka med andra myndigheter och organisationer inom området.

Med hänsyn till den verksamhet, som kommer att åvila myndigheten, bör den organiseras på en *verksledning*, en *centralförvaltning*, en distriktsindelad *regionalorganisation* samt en *trafikläroanstalt*. Frågan om trafikmyndighetens arbetsuppgifter och organisation behandlas mera i detalj i de närmast följande avsnitten av detta betänkande.

Med den avgränsning som sålunda gjorts i fråga om den nya trafikmyndighetens verksamhetsområde kommer till denna att koncentreras flertalet av de väsentligaste uppgifterna inom trafikens område. Härigenom bör myndigheten komma att intaga den centrala ställningen såsom sakkunnigt trafikorgan i landet och därmed också att kunna bli normgivande för olika slag av verksamheter, icke minst i fråga om trafiksäkerhetsarbetet.

Gränsdragningen medför emellertid att betydelsefulla områden lägges utanför myndigheten. Så blir fallet med trafiksäkerhetsforskningen, vars framtida organisation såsom redan angivits i det föregående blir beroende av resultatet av transportforskningsutredningens arbete. Utanför den föreslagna trafikmyndigheten kommer också att ligga vissa trafiktekniska säkerhetsfrågor, som nu handlägges på andra avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå än avdelningen för bilinspektionen. Inledningsvis i detta kapitel har framhållits att skäl kan tala för att till trafikmyndigheten överföra vissa hithörande uppgifter, t. ex. frågor om tillstånd till avsteg från bestämmelser om hastighetsbegränsningar eller förbud att framföra fordon i vissa fall. Vid överläggningar med representant för väg- och vattenbyggnadsstyrelseutredningen har framkommit att utredningen avser att föreslå att till trafikmyndigheten skall överföras sådana på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nu ankommande trafiksäkerhetsfrågor, som icke har sådant samband med vägen att de på denna grund bör falla under vägverket, liksom också den verksamhet som nu tillhör trafikbyråns avdelning för järnvägsärenden. Därest så skulle anses böra ske, påfordras vissa jämkningar i den organisation och personaluppsättning som i det följande föreslås för trafikmyndighetens centralförvaltning.

Vid de överväganden som alltså förutsättes komma till stånd rörande en utvidgning av trafikmyndighetens arbetsområde i förhållande till vad som innefattas i föreliggande förslag torde också — bl. a. i anseende till den betydelsefulla inspektionsfunktion som enligt förslaget skall åvila myndigheten i fråga om fordon, förarutbildning, förarprovning, arbetstids- och arbetsförhållanden m. m. — till särskild provning böra upptagas om icke trafikmyndigheten borde tilläggas uppgiften såsom allmänt inspektionsorgan inom landet för fordonstrafik och trafiksäkerhet.

KAPITEL VII

Trafikmyndighetens uppgifter

A. Allmänna synpunkter

Trafikmyndigheternas arbetsuppgifter bör med utgångspunkt i vad som förordats i det föregående indelas i vissa huvudgrupper, omfattande de funktioner eller delar därav inom trafiksäkerhetsområdet och det trafikpolitiska området, för vilka tidigare redogjorts. En naturlig indelning synes kunna erhållas genom att gruppera myndighetens uppgifter kring följande verksamheter, nämligen

inspektionsverksamheten, omfattande funktionerna fordonskontroll, förarprovskontroll och arbetsinspektion,

utbildningsverksamhet, omfattande funktionerna utbildning och trafikupplysning samt tillståndsgivning ifråga om rätt bedriva trafikskoleverksamhet m. m.,

trafikpolitisk verksamhet, omfattande funktionerna tillståndsgivning såvitt angår olika slag av yrkesmässig trafik m. m. och taxesättning i sådan trafik,

administrativ verksamhet, omfattande — förutom allmänna administrativa, juridiska och kamerala göromål — vissa till olika funktioner hörande ärenden av allmän natur samt

speciell verksamhet, omfattande till trafikmyndighetens område hörande uppgifter i övrigt inom de olika funktionerna.

I det följande lämnas en närmare redovisning av de uppgifter, som innefattas i de olika verksamhetsgrupperna. Redovisningen utgör en sammanfattning av de mera väsentliga arbetsuppgifterna för den nya trafikmyndigheten och bildar också bakgrund till det förslag beträffande myndighetens organisation m. m. som framlägges i följande avsnitt.

Inspektionsverksamhet. På trafikmyndigheten kommer att vila omfattande uppgifter av kontrollerande och inspekterande art avseende motorfordon och förare. Denna verksamhet, som i främsta rummet ankommer på den föreslagna regionala organisationen, skall ledas av centralförvaltningen som har ansvaret för verksamheten.

Beträffande *fordonskontrollen* faller inom trafikmyndighetens inspektionsområde i enlighet med vad som beslutats i samband med tillkomsten av den allmänna periodiska fordonskontrollen typbesiktningar, TIR-besiktningar, besiktningar av vissa specialfordon, bl. a. invalidfordon, inspektion

av begagnat motordrivet fordon och släpfordon som förvaras i lager eller hålles till salu hos bilhandlare samt flygande inspektion.

På trafikmyndigheten bör ankomma att meddela föreskrifter och anvisningar för nu avsedd fordonskontroll och dess bedrivande samt att leda och övervaka besiktningsarbetet. Häri ligger då att myndigheten övertager alla de funktioner som i detta avseende nu åvilar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

I överensstämmelse härmed bör trafikmyndigheten handha den direkta ledningen av inspektionsarbetet i vad rör den på myndigheten ankommande fordonskontrollen. Myndigheten bör vidare ha att övervaka trafikförfattningarnas föreskrifter rörande fordonskonstruktion och utrustning m. m. samt vid behov framlägga förslag till nya eller ändrade bestämmelser härutinnan. Som grund härför bör ligga av myndigheten utförda utredningar i frågor som avser motordrivna fordon och släpfordon, omfattande tekniska och ekonomiska bedömanden av existerande och planerade bestämmelser m. m. Samråd förutsättes därvid ske med företrädare för bilindustri, verkstäder, motororganisationer m. fl. Utländska förebilder skall studeras och det internationella arbetet på området noggrant följas. Ärenden rörande trafikförfattningarna och deras tillämpning i vad avser fordon bör också tillhöra myndighetens verksamhet.

I trafikmyndighetens uppgifter bör vidare ingå den granskning av konstruktioner av delar till motorfordon m. m., som påkallas hos myndigheten. I samband därmed bör myndigheten liksom för närvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela godkännanden av fordonsdelar m. m., exempelvis förarhytter, larmanordningar, vissa strålkastare och säkerhetsbälten. Myndigheten bör också ha att godkänna färdskrivare. På myndigheten bör vidare ankomma frågor angående typgranskning av mopeder.

En närmare belysning av innehållet i myndighetens blivande uppgifter såvitt angår den besiktningsverksamhet, som i form av årlig besiktning av registrerade motorfordon och registrerade släpvagnar skall bedrivas av Aktiebolaget Svensk Bilprovning, torde lämpligast erhållas genom redogörelse för vad som uttalats angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med fordonsinspektionen i samband med beslutet om omläggningen av besiktningsverksamheten. Härutinnan framgår av nu tillgängliga uppgifter i huvudsak följande.

Bilprovningensbolagets besiktningsverksamhet skall innefatta följande kontrollmoment, nämligen provkörning samt kontroll av styrinrättning, hjulaxlar, chassi, bromsar, karosseri, avgassystem jämte ljuddämpare, elektrisk utrustning och reflexanordningar, däck och fälgar samt eventuell draganordning för släpfordon. Den närmare utformningen av bestämmelserna rörande inspektionens tekniska utförande skall ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som också skall ha att utfärda detaljerade föreskrifter till ledning för bedömandet av vilka bristfälligheter hos fordonen som enligt

det nyss sagda icke skall föranleda underkännande från kontrollbesiktningssynpunkt. Kontrollen över inspektionsskyldighetens fullgörande skall ske genom polisens försorg med hjälp av särskilda på fordonen anbragta kontrollmärken. Under ett övergångsskede äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medge avkall i kraven på besiktningarnas utförande på de orter där den nya besiktningorganisationen ej kunnat färdigställas.

I och med införandet av denna nya form för kontrollbesiktning ändrades också reglerna om meddelande av körförbud. Från och med den 1 januari 1965 ankommer det sålunda vid varje form av kontrollbesiktning på besiktningssynpunkten att, om fordonet befinner sig trafikfarligt, meddela körförbud. Prövning av körförbud ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som ansetts i högre grad än länsstyrelserna inom sig representera den tekniska sakkunskapen för avgörande av dessa frågor. I konsekvens härmed har länsstyrelsernas rätt att häva körförbud, som meddelats av förrättningsman vid flygande inspektion, upphört och ersatts med en prövningsregel motsvarande den i fråga om körförbud, som meddelats vid kontrollbesiktning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skall även kunna pröva körförbud som meddelats för fordon vid inspektion hos försäljare.

Vad beträffar den på bilprovningssynpunkten ankommande registreringsbesiktningen skall den innefatta — förutom de speciella kontroller som föranleds av besiktningens särskilda syfte att utgöra underlag för fordonsskattens bestämmande — alla de moment som ingår i en kontrollbesiktning. Företas en sådan besiktning av ett registrerat fordon får den samma verkan som en kontrollbesiktning i den föreliggande situationen. Förfarandet vid flygande inspektion är i princip oförändrat.

Besiktningens verksamhet inom det nybildade bilprovningssynpunktens kontrolleras och övervakas av besiktningssynpunkterna vid besiktningssynpunkterna med ställning som offentliga tjänstemän. Behörighetsbevis för dem utfärdas — och i förekommande fall återkallas — av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har att utöva tillsyn över deras verksamhet.

Av vad sålunda anförts framgår att på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även efter den 1 januari 1965 ankommer åtskilliga arbetsuppgifter sammanhängande med fordonskontroll och av väsentlig betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt. Samtliga dessa uppgifter är av sådan art att de bör hänföras under trafikmyndigheten.

På trafikmyndigheten bör givetvis ankomma att ge direktiv och anvisningar för besiktningssynpunktens och kontrollverksamhet överhuvudtaget inom motorfordonsområdet samt utöva tillsyn över sådan verksamhet.

I detta sammanhang torde böra erinras om att frågan om konsumentupplysning rörande motorfordon behandlats i proposition 1964: 71, därvid departementschefen för egen del betonat värdet av sådan upplysningsverksamhet såväl av trafiksäkerhetsskäl som från samhällsekonomiska synpunkter. Vad som anförts i ärendet hade övertygat departementschefen om möjlighe-

terna att i en eller annan form åstadkomma viss konsumentupplysning rörande motorfordon, varför i annat lämpligt sammanhang ytterligare undersökningar borde ske av spörsmålet om ett mer aktivt deltagande från statens sida i upplysningsverksamhet angående motorfordon och om formerna för sådan verksamhet. Frågan, som också aktualiserats genom motioner till 1964 års riksdag (I: 679 och II: 826), har sedermera överlämnats till konsumentupplysningsutredningen för ytterligare undersökning. Om ifrågasatt upplysningsverksamhet anses böra komma till stånd synes det lämpligen kunna ankomma på trafikmyndigheten att medverka härvidlag.

Vad därefter angår *förrarprovskontrollen* innebär bilförrarutredningens förslag i denna del att förrarprov skall kunna avläggas — förutom inför de hos trafikmyndigheten anställda förrarprövarna, i militär regi och inför särskilda traktorförrarprövare — jämväl inför särskilda befattningshavare hos auktoriserade trafikskolor och i yrkesskolor. Enligt förslaget kommer trafikmyndigheten att pröva

sådana aspiranter på körkort för personbil och lätt lastbil samt för motorcykel, som icke genomgått utbildning i trafikskola med examinationsrätt,

sådana aspiranter på körkort för tung lastbil och buss, som ej erhållit utbildning i yrkesskola,

aspiranter på körkort för traktor (för vilka därjämte särskilt förordnade förrarprövare avses komma att finnas) samt

aspiranter — som ej erhållit utbildning i yrkesskola — med avsikt att erhålla sådan påteckning på körkort, som enligt bilförrarutredningens förslag skall erfordras för rätt att utöva yrkesmässig personbefordran eller att föra personbil och lätt lastbil med tillkopplat tyngre släpfordon.

Härjämte skall givetvis även sådan körkortsaspirant som erhållit sin förrarutbildning i trafikskola med examensrätt eller i yrkesskola, om han så önskar, få avlägga förrarprovet inför befattningshavare vid tillsynsmyndigheten.

I fråga om förrarprovskontrollen anför bilförrarutredningen i betänkandet Körkortet och trafikutbildningen bl. a. följande synpunkter.

Vid bifall till dessa bilförrarutredningens förslag kommer antalet personer med rätt att verkställa förrarprov efter hand att öka i och med att allt fler trafikskolor erhåller examinationsrätt. En sådan utveckling i förening med den allmänna skärpning av förrarprovskontrollen som innefattas i förslaget från utredningens sida måste komma att ställa ökade krav på en ledande och övervakande verksamhet i fråga om denna kontroll.

Den tillsyns- och kontrollverksamhet, som i enlighet med det ovan antydda måste bibehållas och intensifieras, bör enligt bilförrarutredningens mening utövas av den trafikmyndighet som ingår såsom en väsentlig komponent i utredningens förslag till förbättrad förrarutbildning.

Med avseende på arbetsuppgifterna för en sådan central myndighet såvitt avser den nu avhandlade verksamheten vill utredningen framhålla följande.

Trafikmyndigheten bör ha huvudansvaret för all förrarprovskontroll och det bör ankomma på myndigheten att utforma och fastställa bestämmelser om de olika

provens innehåll och utförande i huvudsaklig överensstämmelse med vad utredningen angivit i detta betänkande. Myndigheten bör också ha att genom direktiv och anvisningar till förarprovspersonalen leda verksamheten samt verka för en enhetlig bedömning av resultat m. m. Myndigheten bör genom en omfattande inspektionsverksamhet hålla sig underrättad om provningsverksamheten och dess bedrivande. Inte minst mot bakgrunden av den höjda målsättningen för förarutbildningen och den differentiering av körkortet som innefattas i utredningens förslag är det av vikt att myndigheten står i kontinuerlig kontakt med den praktiska verksamheten genom inspektioner. I vägledande syfte bör myndigheten ha att fortlöpande lämna råd och anvisningar om provningsverksamheten, förslagsvis genom någon form av periodiska meddelanden.

Trafikmyndighetens verksamhet i nu angivet avseende bör omfatta all sådan personal som har rätt att verkställa förarprov. Med avseende på den förarprovsningsverksamhet som bedrivs i samband med yrkesförarutbildningen vid yrkes-skolor förutsättes att erforderliga samråd äger rum med skolöverstyrelsen. På motsvarande sätt bör ifråga om de i militär regi anordnade proven samråd äga rum med de militära myndigheterna.

I verksamheten ligger att trafikmyndigheten skall söka åstadkomma största möjliga enhetlighet vid bedömningen av förarprovets såväl teoretiska som praktiska utförande. I sådant hänseende bör myndigheten ha att utarbeta hjälpmedel för kontrollbedömningen av förarprovets teoridel samt direktiv för omfattningen, utförandet och bedömandet av det praktiska provet.

Begreppet förarprovskontroll har i föregående avsnitt använts i den vida betydelsen att däri innefattats jämväl den nuvarande bilinspektionens uppgifter att utöva *kontroll över körskoleverksamheten*. Ifrågasvarande tillsynsuppgifter behandlas i det följande i samband med redovisningen av trafikmyndighetens befattning med utbildningsfunktionerna.

Såsom anförts i annat sammanhang har körtidsutredningen vid sina överväganden funnit att på en statlig trafikmyndighet bör ankomma vissa uppgifter med avseende på tillsynen av arbetsförhållandena inom landsvägs- trafikerna — *arbetsinspektion*. Trafikmyndighetens uppgifter härvidlag skall vara att handha och svara för den trafiksäkerhetsbetingade arbetsinspektionen inom vägtrafikområdet. Betydelsen av en effektiv tillsyn på ifrågasvarande område har starkt understrukits under körtidsutredningens arbete och körtidsutredningen har betraktat ordnandet av en verksam tillsynsapparat som det centrala i sitt uppdrag.

En lagstiftning om arbetstids- och vilotidsregler anses nämligen meningslös, om ej tillsynen däröver fungerar så tillfredsställande att den inger respekt hos dem som skall följa lagstiftningen.

I fråga om tillsynsorganet har körtidsutredningen funnit att en riktig tillämpning av regelsystemet kräver ett tillsynsorgan så uppbyggt att dess företrädare genom personlig kontakt med dem, som har att följa reglerna, kan skapa förståelse för dessa. Först genom en sådan samverkan med trafiksäkerheten såsom ledmotiv ernås det underlag i det allmänna rättsmedvetandet som är nödvändigt för ett riktigt iakttagande av det föreslagna regelsystemet.

Körtidsutredningen har funnit att arbetstidstillsynen i första hand bör utföras genom besök hos företagen. Utslagsgivande har här varit att man vid sådana besök kan erhålla de aktuellaste och utförligaste upplysningarna om trafiken. Vidare kan genom denna övervakningsform på snabbaste sätt rättelser ske av eventuella felaktigheter samtidigt som hjälp och vägledning på ett enkelt sätt kan ges i syfte att förbättra iakttagandet av regelsystemet.

En uppgift av primär betydelse för arbetsinspektionen har körtidsutredningen ansett vara att verkställa en kartläggning av den berörda trafiken. Därmed skall två syften uppfyllas. Dels skall klarläggas hur pass viktiga de olika sektorerna är från trafiksäkerhetssynpunkt, dels skall uppgiftsbehovet och lämpligaste vägen att få detta tillgodosett på skilda fält utredas.

Enligt körtidsutredningens mening bör arbetsinspektionen sträva efter att nå fram till något slags kategoriindelning av trafiken för att sedan inrikta och bedriva verksamheten på grundval därav. På vissa sektorer, t. ex. fjärrtrafikens, oavsett om den har karaktär av yrkes- eller firmatrafik, bör kontinuerlig övervakning av arbetsförhållandena ske. På andra, t. ex. åtskildlig firmatrafik i lokala körningar, bör tillsyn förekomma bara stickprovsvis eller genom enstaka mera allmänt syftande »kartlägningsoperationer». Lika uppenbart som det är att fjärrgodstrafiken med tunga fordon är av särskild betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt, lika uppenbart är det att t. ex. sådan distributionskörning, där körningar kanske utgör bara 20 % av arbetstiden och avbryts genom täta uppehåll, normalt inte kan anses mera farlig från »trötthetssynpunkt» än många andra körningar på sammanlagt ett par tre timmar om dagen som utföres av exempelvis privatbilister, kanske oerfarna sådana, under eller efter en ansträngande arbetsdag o. s. v. Det kartlägnings- och planeringsarbete, som sålunda är oundgängligen nödvändigt, måste otvivelaktigt erhålla en kraftfull ledning från den centrala myndigheten. Det är också tydligt, att samråd och samverkan distrikten emellan är högst önskvärd. I viss utsträckning bör en arbetsfördelning kunna ske, så att ett distrikt under en viss tid ägnar särskild uppmärksamhet åt en sektor medan ett annat distrikt på motsvarande sätt inriktar sig på en annan. En kartlägningsuppgift av särskilt slag har körtidsutredningen funnit gälla s. k. blandade arbetare. Möjligheterna att verkligen göra någonting åt detta problem kommer att väsentligt öka med tillkomsten av en arbetsinspektion, som verkar efter det av utredningen skisserade mönstret. Arbetsinspektörerna bör i sin verksamhet särskilt uppmärksamma förekomst av blandade arbetare av olika typer samt dessas arbetsförhållanden.

Den besiktnings- och kontrollverksamhet, för vilken trafikmyndigheten kommer att ansvara, skall i stor utsträckning handhas av myndighetens egen personal. I verksamheten deltagar emellertid också annan personal, såsom polismän och militära besiktningsmän för motorfordon. Med den ställning trafikmyndigheten får och i anseende till dess befogenheter inom

området synes det naturligt att den på länsstyrelserna nu ankommande rätten att förordna personal för utförande av besiktningar övertages av trafikmyndigheten, som alltså i fortsättningen bör meddela förordnande om rätt för polisman att utföra flygande inspektion samt om rätt att anställa traktorförarprov. Innan militär besiktningssman för motorfordon förordnas bör yttrande inhämtas från trafikmyndigheten som skall ha att från sina synpunkter pröva vederbörandes lämplighet som motorfordonskontrollant och förarprövare.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bör trafikmyndigheten övertaga skyldigheten att pröva behörigheten hos besiktningssmän vid Aktiebolaget Svensk Bilprovning samt att utfärda behörighetsbevis för dessa.

Slutligen torde här böra omnämnas uppgiften för trafikmyndigheten att utarbeta, redigera och tillhandahålla föreskrifter, anvisningar, blanketter m. m. för inspektions-, kontroll- och övervakningsverksamheten.

De arbetsuppgifter, som i enlighet med det föregående sammanfattats under begreppet inspektionsverksamhet, måste inom trafikmyndigheten utövas dels i central instans och dels regionalt.

Utbildningsverksamhet. Bilförarutredningens överväganden har, såsom framgår av dess betänkande, lett fram till att utredningen ansett sig böra förorda att en statlig utbildningsverksamhet kommer till stånd med huvudinriktning på utbildning av trafikskolepersonal och trafikinspektionspersonal. Utbildningen skall i första hand avse sådant kunskapsstoff som erfordras för utövande av lärarverksamhet inom trafikskolor, utbildningskontroll och förarprovning. Emellertid har utredningen förutsatt att utbildning också skall ske i form av fortbildningskurser och specialkurser för olika personal-kategorier. Utbildningsverksamheten har förutsatts skola bedrivas i den blivande trafikmyndighetens regi och genomföras vid en nyinrättad utbildningsanstalt, statens trafikläroanstalt.

Även körtidsutredningen har funnit att viss utbildning i trafikmyndighetens regi bör äga rum för den personal som skall utöva arbetsinspektion. Målsättningen för utbildningen bör vara att göra inspektörerna väl förtrogna med körtidsbestämmelserna m. m., sanktionsbestämmelserna samt tillämpningsföreskrifterna rörande tillsynsmedlen. De bör vidare ha insikt i företags handlingar av betydelse för arbetstidstillsynen och erfarenhet av transportväsendets uppbyggnad och funktion.

Ledningen av den intensifierade utbildningen samt genomförandet av viss undervisningsverksamhet kommer att utgöra ett par av de väsentligaste arbetsuppgifterna för trafikmyndigheten. Alla betydelsefulla avgöranden för utbildningsverksamheten kommer att åvila myndigheten, som alltså bl. a. skall ha att bestämma utbildningsverksamhetens inriktning och mål, att besluta rörande utbildningens innehåll och omfattning, utformning och fortlöpande anpassning till utvecklingen samt att meddela utbildning åt viss personal. Med de erfarenheter trafikmyndigheten får genom bl. a. kontroll-

verksamheten med avseende på förarproven och trafikskoleverksamheten skapas goda möjligheter att bedriva en effektiv ledning av utbildningen inom den statliga trafikläroanstalten och att smidigt i undervisningen omsätta de växlande krav som trafiksituationen i samhället kan komma att ställa.

Utövändet av ledningen av den utbildningsverksamhet för vilken myndigheten har det direkta ansvaret innebär för myndigheten att den skall planera, samordna, organisera, genomföra och kontrollera undervisningen.

Planeringen av verksamhetens inriktning, innehåll och omfattning måste ske dels översiktligt i en långtidsplan och dels detaljerat i en plan för varje budgetår. Planeringen konkretiseras i utbildningsmål och medel för att nå dessa mål samt utmynnar i kursplaner. Omfattningen av utbildningsverksamheten bestämmas av utbildningsbehoven, vilka årligen bör kartläggas av myndigheten genom behovsuppgifter från intressenterna i utbildningen. Utbildning och materielanskaffning m. m. samordnas och upptages i den årliga planen som måste innehålla en fördelning av behoven på olika utbildningsorgan och trafikskolor dit styrd praktik m. m. kan förläggas. Planens konsekvenser i kostnadshänseende beräknas så att underlag erhålles för medelsäskanden och fördelning av anvisade medel på olika ändamål.

Med utgångspunkt i planerna organiseras utbildningen varvid eleverna uttages och fördelas på lämpliga utbildningsorgan, en ändamålsenlig arbets-, ansvars- och befogenhetsfördelning fastställs, lämpliga kommunikationslinjer mellan olika befattningshavare och arbetsorgan etableras,

utbildningsorganisationen tillföres personal och rationella hjälpmedel m. m. samt

lämpliga trafikskolor för styrd praktik anvisas.

Den sålunda planerade, samordnade och organiserade verksamheten skall genom trafikmyndighetens försorg genomföras antingen såsom beordrad utbildning vid den statliga trafikläroanstalten eller såsom beställd och dirigerad utbildning vid andra utbildningsorgan.

Efterlevnaden av utbildningsplanläggningen och utbildningseffektiviteten övervakas vid utbildnings- och examinationskontroller. Genom dessa skapar myndigheten sig underlag för en bedömning av elevernas lämplighet för innehav av behörighet av olika slag.

Såvitt avser den i trafikmyndighetens regi ordnade utbildningen skulle i enlighet med det anförda ankomma på trafikmyndigheten

att utöva den utbildningsmässiga, förvaltningsmässiga och administrativa ledningen,

att fastställa utbildningsmål,

att upprätta planer för utbildningen,

att framtaga och fastställa kurslitteratur, utbildningsmateriel och utbildningsanordningar,

att antaga lärare och elever,

att utöva utbildningskontroll samt

att efter vederbörlig examination utfärda behörighetshandlingar för godkända elever.

De åtgärder i olika avseenden som bör ankomma på trafikmyndigheten beträffande utbildningsverksamheten vid trafikskolor och andra utbildningsorgan m. fl. har utförligt belysts av bilförarutredningen i dess förenämnda betänkande. Av vad där sagts framgår att trafikmyndigheten såvitt nu är i fråga skall ha att verka för att standarden på utbildningen hålles på en hög och enhetlig nivå och att det i sådant syfte bör ankomma på myndigheten att utfärda utbildningsföreskrifter m. m., att uppmärksamma behovet av ändamålsenlig utbildningsmateriel och lämpliga utbildningsanordningar och andra hjälpmedel för undervisningen samt att svara för en effektiv utbildningskontroll. Med avseende härpå har bilförarutredningen anfört bl. a. följande.

Befogenheten att meddela tillstånd att bedriva yrkesmässig trafikskoleverksamhet samt att återkalla sådant tillstånd föreslår utredningen skola överflyttas från länsstyrelserna till trafikmyndigheten, som också skall ha befogenhet att besluta om auktorisation för trafikskolor att förrätta förarprov. Vid prövningen av tillstånd att driva trafikskoleverksamhet bör särskild vikt läggas — förutom vid den personliga lämplighetsfrågan — vid lokaliseringsaspekterna och behovet av utbildningsmöjligheter. Därvid aktualiseras också frågan om antalet skolor, deras storlek, rätten att bedriva filialundervisning eller på annat sätt ordnad undervisning utanför stationsorten m. m. Vid avvägningen härutinnan bör skälig hänsyn tagas till såväl företagens intressen som allmänhetens befogade krav på lättillgänglig utbildning. Myndigheten skall också ha att bedöma lämpligheten hos trafikskolecheferna och därvid fritt pröva huruvida skolchef besitter sådana kvalifikationer, att han är lämplig att leda en rörelse av den karaktären, som en trafikskola har. Härvid bör beaktas, att olika krav kan komma att ställas allt efter skolans storlek.

På trafikmyndigheten bör också ankomma att tillse att varje trafikskola har ett med hänsyn till elevantal och andra inverkan förhållanden tillräckligt antal lärarkrafter med avsedd utbildning. Det bör förutsättas att i anvisningar anges riktvärden i fråga om behovet av befattningshavare i trafikskolor av olika storlek. I fråga om lärarnas (instruktörernas) lämplighet för trafikskoleundervisning förutsättes en prövning komma att ske genom trafikmyndighetens försorg i samband med vederbörandes utbildning.

Enligt bilförarutredningens förslag skall i trafikskolor med examenrätt — såsom närmare utvecklas i det följande — finnas en särskild trafikskolenämnd, varigenom bl. a. allmänhetens berättigade krav på insyn i verksamheten skall tillgodoses. Vid bifall härtill bör på trafikmyndigheten ankomma att utfärda närmare anvisningar för dessa nämnders arbete. Av dessa anvisningar bör bl. a. framgå skyldighet att anmäla inträffade förändringar inom skolan ävensom konstaterade missförhållanden. På trafikmyndigheten bör ankomma att vid sådan anmälan vidta erforderliga åtgärder. Det bör också åvila myndigheten att noggrant studera de protokoll som trafikskolenämnderna förutsättes ha att tillställa myn-

digheten. Härigenom samt genom sin inspektionsverksamhet torde skapas goda förutsättningar för den centrala myndigheten att få erforderlig överblick över de examensberättigade trafikskolorna.

Av det nu sagda framgår att tillsynen över trafikskoleverksamheten kommer att utgöra en av trafikmyndighetens viktigaste arbetsuppgifter. I denna uppgift bör ingå ansvar för att trafikskolorna förses med anvisningar och direktiv för sin verksamhet och att de erhåller den vägledning och de råd i övrigt som må finnas påkallade. Särskild uppmärksamhet bör ägnas frågan om lämpliga hjälpmedel i undervisningen. Myndigheten skall också ha att verka för största möjliga enhetlighet i utbildningsarbetet och sträva efter en jämn utbildningsnivå trafikskolorna emellan.

En fortlöpande övervakning av trafikskolornas verksamhet bör åstadkommas genom inspektioner från trafikmyndighetens sida. Myndigheten skaffar sig och upprätthåller härigenom kännedom om de olika trafikskolorna, deras ledning och sätt att arbeta. Särskild betydelse har denna inspektionsverksamhet då det gäller skolor som anförtrots uppgiften att själva anställa förarprov. Då såsom i annat sammanhang anförts utvecklingen torde gå i den riktningen att efter hand allt fler skolor erhåller examensrättighet kan tillsynsverksamheten bedömas komma att kräva en betydande arbetsinsats.

En i princip motsvarande kontroll över förarutbildningen som den vilken sålunda förutsättes skola ske ifråga om trafikskolorna bör också äga rum med avseende på den förarutbildning som bedrivs i myndighets regi t. ex. inom yrkes-skolorna och inom krigsmakten. För nu avsedd verksamhet bör alltså såvitt gäller trafiksäkerhetsområdet gälla samma villkor som för trafikskoleväsendet och trafikmyndigheten bör i förhållande till denna verksamhet ha samma befogenheter och skyldigheter som gentemot trafikskoleutbildningen. Närmare föreskrifter härom torde böra utarbetas av trafikmyndigheten i samråd med de berörda myndigheterna. Att i sammanhanget tillhöriga hänsyn tages till de speciella omständigheter som olika slag av verksamhet kräver får anses ligga i sakens natur.

Beträffande den inom det allmänna skolväsendets ram bedrivna utbildningen i trafikfrågor bör det ankomma på trafikmyndigheten att vid behov medverka vid uppläggnings av denna verksamhet samt att bistå skolmyndigheterna med erforderliga råd och anvisningar. En väsentlig uppgift torde även härvid bli att biträda vid framtagandet av för olika skolstadier lämpad undervisningslitteratur och utbildningsmateriel i övrigt. Motsvarande bör gälla även i annan ordning bedrivna utbildning i trafiksäkerhetsfrågor och vad därmed sammanhänger.

Trafikmyndighetens utbildningsfunktioner måste utövas på såväl central som regional nivå vartill kommer verksamheten vid den föreslagna trafikläroanstalten.

Trafikpolitisk verksamhet. På trafikmyndigheten skall i enlighet med det föregående ankomma vissa speciella funktioner, sammanhängande med den yrkesmässiga trafiken. I första hand är därvid fråga om den tillståndsgivning till linjetrafik, beställningstrafik och transportförmedling som tills vidare skall ombesörjas på central nivå. Det är härvid att beakta att — såsom antytts i det föregående — ifrågavarande tillståndsgivning omfattningsmässigt sett är sjunkande till följd av den fortgående liberaliseringen inom

det trafikpolitiska området. Med hänsyn till den betydelse liberaliseringsverksamheten har för ett bedömande av trafikmyndighetens organisation har det ansetts lämpligt att i detta sammanhang något ytterligare beröra de vid 1963 års riksdag beslutade nya riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken såvitt avser landsvägstrafiken.

Målsättningen för sagda politik har i proposition 1963:191 angivits enligt följande.

»Målet för den nya statliga trafikpolitiken är att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medger företagsmässig effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Vidare skall trafikpolitiken utformas så, att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt blir tillgodosedda och att utvecklingen på det tekniska området stimuleras.»

I den nya trafikpolitiken eftersträvas en sådan ordning som på transportmarknaden direkt medger en effektiv konkurrens på i möjligaste mån lika villkor såväl mellan de olika trafikgrenarna som mellan trafikföretagen inom samma trafikgren. Inriktningen innebär bl. a. att för den yrkesmässiga biltrafiken gällande behovsprövning m. m. i görligaste mån avvecklas.

Genomförandet av det nya trafikpolitiska systemet sker i tre etapper, av vilka den första trädde i tillämpning den 1 juli 1964. Åtgärderna i den andra reformetappen avses tillämpade från och med den 1 juli 1966 och riktpunkten för tredje etappens genomförande har angivits till den 1 juli 1968.

Såvitt avser trafiken på landsväg innebär det nya trafikpolitiska systemet en successiv liberalisering genom ett borttagande av behovsprövningen kompletterat med en uppmjukning av restriktiviteten i behovsprövningen inom de delområden, där den tills vidare består. Beträffande genomförandet gäller följande plan för de tre etapperna.

I *etapp I* undantages från yrkestrafikförordningen vissa transporter av speciell natur, t. ex. transporter av vissa lantbruks- och trädgårdsprodukter till förädlingsindustri, eller av mera begränsad betydelse för den allmänna transporthushållningen såsom snöröjnings- och renhållningstransporter ävensom vissa traktortågstransporter i skogsbruket. Från behovsprövning befrias vidare vissa kooperativa körningar med små eller medelstora lastbilar, transporter av fyllnads- och returgoods i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje samt uthyrningsrörelse med personbil eller sådan lastbil, vars totalvikt ej överstiger 3 500 kg. Rätten att utföra transporter med bärgningsbil utvidgas liksom rätten till samåkning med privat personbil. Kooperativ körning befrias från taxe- och transportplikt och en mindre restriktiv behovsprövning tillämpas för samtliga ej förut nämnda transporter med lastbil.

I *etapp II* vidgas undantagen att gälla vissa transporter med traktortåg av lantbruksprodukter eller förnödenheter för lantbruket och behovsprövningen slopas för transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons last samt för transporter med specialbilar. Transportplikten för lastbils- och traktortågstrafik upphäves och mindre restriktiv behovsprövning tillämpas för i det föregående ej angivna transporter.

Etapp III medför att behovsprövningen i vad avser godsbefordran bortfaller helt.

Återverkningarna såväl inom transportnäringen som inom näringslivet i allmänhet av reformprogrammets genomförande följs av en av Kungl. Maj:t särskilt tillsatt delegation, trafikpolitiska delegationen.

Utöver tillståndsgivningen beträffande beställningstrafiken ankommer i enlighet med vad som framgått av redogörelsen i det föregående för biltrafiknämndens arbetsuppgift på nämnden för närvarande viss tillståndsgivning rörande internationell landsvägstrafik. Denna uppgift jämte därmed sammanhängande verksamhet bör överföras till trafikmyndigheten. Dit bör vidare förläggas den verksamhet med taxesättning, som nu åvilar biltrafiknämnden liksom också uppgiften att handha statsbidragsfrågorna för viss linjetrafik på landsbygden. Den allmänna remissverksamheten i ärenden rörande yrkesmässig trafik och därmed sammanhängande spörsmål kommer naturligen också att i fortsättningen vara en uppgift för trafikmyndigheten.

Av skäl, vilka närmare utvecklas i det föregående bör även beredskapsplanläggningen på landsvägstransportområdet förläggas till trafikmyndigheten som också bör övertaga biltrafiknämndens nuvarande uppgifter i fråga om uppföljning av tillstånd, domar och strafförelägganden samt registreringar och statistik avseende förhållanden inom den yrkesmässiga trafiken.

De uppgifter för vilka nu redogjorts är i princip helt av natur att handläggas i trafikmyndighetens centrala instans.

Administrativ verksamhet. En icke oväsentlig uppgift inom trafikmyndigheten kommer att utgöras av administrativa och kamerala funktioner samt allmän serviceverksamhet. Uppgiften för trafikmyndigheten i förevarande hänseende blir att handha äskandefrågor och vad därmed sammanhänger, frågor om dispositionsföreskrifter för olika anslag m. m., förvaltningen av ifrågakommande anslag, personaladministrationen med därtill hörande registreringsverksamhet, prövningen av lönefrågor jämte avlöningsuträkning och avlöningsutbetalning, bokförings- och utanordningsväsendet, kontrollen över lokalorganens ekonomiska förvaltning, företagsnämnds- och förslagsverksamheten ävensom serviceverksamhet av bl. a. kontorsteknisk natur.

På det personaladministrativa området bör gälla att tillsättning av tjänster för såväl ordinarie som extra ordinarie personal inom hela trafikmyndigheten bör handhas centralt liksom också tillkännagivande om lediga tjänster. Angående förfarandet vid förordnande av tillfälliga vikarier torde böra gälla bestämmelser av i huvudsak det innehåll som innefattas i nuvarande föreskrifter på området. Rekryteringsverksamheten såvitt avser fasta tjänster bör ombesörjas av centralförvaltningen som också bör ha möjlighet att tillgodose uppkommande behov av tillfällig arbetskraftsförstärkning inom organisationen genom anställande av extra tjänstemän eller arvodesavlönad (timavlönad) personal. Tillsättning av sådan tillfällig personal bör ankomma på vederbörande regionala organ.

Prövningen av lönegradsfrågor och frågor om inplacering i reglerad befordringsgång och i löneklass torde böra handläggas centralt liksom i princip alla övriga beslut i lönefrågor för personalen inom trafikmyndigheten. Det bör dock förutsättas att viss delegering av beslutanderätten skall kunna ske till cheftjänstemän i den regionala organisationen i fråga om vissa slag av förmåner, t. ex. reseersättningar. I fråga om det rutinmässiga förfarandet vid avlöningsuträkning och avlöningsutbetalning förutsättes, att trafikmyndigheten anslutes till lämpligt inom statsförvaltningen organiserat ADB-system med möjligheter att tillhandahålla personal- och lönestatistik.

Beträffande övriga uppgifter i vad avser bokförings- och utanordningsväsendet förutsättes en central disposition och redovisning av alla medel, som anvisas för verksamheten. Frågan om den kamerala verksamhetens ordnande i detalj, t. ex. beträffande kassarörelse och bokföring torde få upptagas till övervägande i samråd med riksrevisionsverket. I anslutning därtill torde böra bedömas de särskilda åtgärder, som erfordras för en rationell ordning i fråga om medelsredovisningen i samband med trafikmyndighetens uppdragsverksamhet.

En särskild uppgift inom administrationsområdet blir att i samverkan med byggnadsstyrelsen handha lokalfrågor samt att svara för anskaffning, underhåll och redovisning av materiel m. m. för besiktnings- och undervisningsverksamheten. De fördelar, som är förenade med centralupphandling av viss materiel för hela organisationens behov, liksom också möjligheterna till med andra myndigheter samordnad anskaffning bör därvid självfallet tillvaratas.

Till de administrativa uppgifterna hör också att utfärda förvaltningsföreskrifter och anvisningar på ett flertal områden, såsom beträffande arbetsrutiner, upphandling, materielredovisning, avskrivning av materiel, personalregistrering, samrådsverksamhet, diarietföring, arkivering etc. och att fastställa arbetsordningar och tjänsteföreskrifter. En lika viktig uppgift blir att sammanställa och aktualisera handböcker av olika slag, att utarbeta beskrivningar bl. a. till ledning för kontroll- och tillsynsarbetet, att svara för en fortlöpande informationstjänst samt ett rationellt blankettväsende.

Speciell verksamhet. I sin uppgift såsom särskilt ämbetsverk för vägtrafiken kommer trafikmyndigheten att få taga befattning med frågor av vitt skilda slag. En av de väsentligaste uppgifterna torde komma att utgöras av remissverksamhet avseende olika frågor rörande vägtrafiken. Myndigheten skall givetvis också ha att avgiva förslag samt att lämna råd och anvisningar inom sitt verksamhetsfält.

Ett annat arbetsområde som kräver fortlöpande uppmärksamhet är uppföljningen av trafikförfattningarnas tillämpning och verkningar. Det bör ankomma på trafikmyndigheten att noga följa behovet av nya eller ändrade bestämmelser inom trafiklagstiftningen och vidtaga de åtgärder härvidlag, som må befinnas påkallade. Det bör också åvila myndigheten att tillhand-

gå med anvisningar för tillämpningen av de bestämmelser som är aktuella inom myndighetens område.

I fråga om trafikolycksfallsstatistiken bör trafikmyndigheten ha till uppgift att i nära samverkan med statistiska centralbyrån, trafiksäkerhetsrådet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och rikspolisstyrelsen dels fortlöpande övervaka statistikverksamheten och följa behovet och omfattningen av trafikolycksfallsstatistik samt vidtaga eller föreslå av omständigheterna be- tingade åtgärder och dels utfärda föreskrifter för inhämtande av statistik- uppgifter m. m. Insamling, bearbetning och analysering av statistiken blir däremot liksom hittills uppgifter för de myndigheter, som för närvarande har åligganden i berörda hänseenden. På dessa liksom på trafikmyndigheten bör givetvis ankomma att initiera de åtgärder som de statistiska analyserna kan föranleda.

En central uppgift för trafikmyndigheten kommer att utgöras av en om- fattande kontaktverksamhet med myndigheter och organisationer inom tra- fikområdet. Vidare bör myndigheten ha att vara rådgivande beträffande den upplysningsverksamhet, som bedrivs genom olika organisationer m. fl.

I uppgiften som sakmyndighet inom vägtrafikområdet måste också ingå en omfattande planläggningsverksamhet med såväl en noggrann långtids- planering som en fortlöpande detaljplanering av verksamheten. Vid fullgö- randet av denna planeringsverksamhet måste trafikmyndigheten ha att följa utvecklingen inom sitt område och tillvarata och omsätta de erfarenheter som vinnes under verksamheten.

I anslutning till den allmänna planeringsverksamheten bör det också åvila trafikmyndigheten att utöva ett fortlöpande internt organisations- och ra- tionaliseringsarbete, varvid särskilt den regionala verksamheten torde träda i förgrunden. Det synes nämligen högst betydelsefullt att för denna verk- samhet skapas arbetsformer som utan att eftersätta trafiksäkerhetssynpunk- ter och kraven på enhetlighet i bedömandena också tillgodoser allmänhetens önskemål om ett snabbt och smidigt förfarande utan anmärkningsvärda väntetider. Av vikt härvid är ändamålsenliga rutiner för verksamheten icke minst inom kontors- och administrationsområdena. Med särskild tydlighet framstår behovet av ändamålsenliga och enhetliga blanketter. För ett fler- tal arbetsuppgifter med stor frekvens, såsom rapportering, protokollering, tillståndsgivning och registrering utgör blanketten ett medium, som till vä- sentlig del styr arbetsförloppet och därigenom får den största betydelse för arbetsekonomi. Alla blankettfrågor inom trafikmyndigheten liksom frågor rörande bestämmelser och anvisningar för arbetsrutiner m. m. bör hand- läggas centralt inom myndigheten.

Trafikmyndighetens centralförvaltning bör utgöra besvärinstans i vissa frågor inom trafikområdet. Sålunda bör beslut av de lokala trafikinspek- tionsorganen kunna överklagas i centralförvaltningen eller underställas dess prövning. Vidare bör gälla att fordonsägare, som ej åtnöjes med beslut

om körförbud, fattat av besiktningsman hos Aktiebolaget Svensk Bilprovning, skall äga att få beslutet prövat i ifrågavarande instans.

I det föregående har räknats med att frågor rörande meddelande och återkallande av körkort alltjämt skall tillhöra länsstyrelsernas kompetensområde. Besvär över länsstyrelses beslut i sådana ärenden liksom i ärenden rörande anteckning i automobilregister ankommer nu på regeringsrättens prövning. En tanke skulle måhända kunna vara att införa trafikmyndigheten som besvärinstans (mellaninstans) i mål av nu angiven art. Detta spörsmål synes vara av natur att närmare övervägas av förvaltningsdomstolskommittén, som har till uppgift att verkställa utredning om den administrativa rättsskipningens organisation.

I förevarande sammanhang torde slutligen böra erinras om att trafikmyndighetens verksamhet och arbetsuppgifter i någon mån kan komma att påverkas av resultatet av de överväganden, som i anslutning till departementsutredningens arbete pågår rörande möjligheterna att från departementen delegera och decentralisera handläggningen av vissa ärenden och ärendegrupper.

B. Uppgifternas fördelning

I det föregående har förutsatts att arbetsuppgifterna för trafikmyndigheten skall utövas dels i en centralförvaltning, dels inom en regional organisation och dels genom en statlig trafikläroanstalt. I förevarande sammanhang skall belysas fördelningen av arbetsuppgifterna mellan dessa olika organisationsenheter. I stort bör därvid gälla att centralförvaltningen skall handhava den planerande, styrande och ledande verksamheten medan på den regionala organisationen och utbildningsorganisationen skall ankomma att praktiskt genomföra väsentliga avsnitt av myndighetens uppgifter.

I. Uppgifter för den centrala organisationen

I fråga om *inspektionsverksamheten* blir huvuduppgifterna i central instans att leda och övervaka verksamheten i fråga om kontrollen av fordon, förarprov och vissa arbetsförhållanden. Den centrala instansen skall i angivna hänseenden bl. a. vägleda den regionala organisationen och de myndigheter m. fl. som är berörda av verksamheten. I sådant syfte ankommer det på den centrala instansen att utarbeta och tillhandahålla bestämmelser, anvisningar, beskrivningar, material m. m. samt att genom egna inspektioner följa de olika verksamheterna.

Vad fordonskontrollen beträffar kräver ledningen av densamma en fortlöpande kontakt med utvecklingen inom det fordonstekniska området samt

möjligheter att aktivt följa sådan verksamhet som måste ligga till grund för bestämmelser och anvisningar för fordonskontroll och olika slag av besiktningar i övrigt. Det är därför nödvändigt att inom ledningsorganet för den tekniska verksamheten skapas förutsättningar för nära samverkan med den praktiska besiktningens verksamhet. En lämplig utväg att lösa denna fråga synes vara att åstadkomma en samordning mellan det tekniska ledningsorganet och den nu till bilinspektionens stockholmsdistrikt förlagda typbesiktningens verksamhet genom att inordna den sistnämnda bland trafikstyrelsens uppgifter. Härigenom kan också vinnas den fördelen att arbetsområdet för trafikmyndighetens distriktsorganisation blir ensartat för hela landet och att distriktsorganisationen i Stockholm kan givas samma principiella utformning som i övrigt avses skola gälla.

Beträffande förarprovskontrollen må erinras att bilförarutredningens förslag innebär en effektivare förarprövning, varjämte den nyheten införes att förarprov skall kunna få avläggas — förutom i den ordning, principiellt sett, som nu råder — jämväl i trafikskola, som beviljats rätt att utexaminera vid skolan utbildad elev. Den centrala instansens huvuduppgift såvitt nu är ifråga blir att ombesörja uppläggning av prov för olika slag av förarbevis och utfärdande av anvisningar m. m. för provens genomförande, leda kontrollen över all förarprovsverksamhet samt handhava registrering av personal med kompetens såsom förarprövare.

Huvuduppgiften för ett centralt tillsynsorgan inom arbetsinspektionens område bör enligt körtidsutredningens mening vara att ansvara för och administrativt leda tillsynsarbetet beträffande efterlevnaden av reglerna rörande sträckkörning, körtid, vilotid, färdskrivare och skyldighet att föra vissa anteckningar samt detta arbetes planering och fullföljande. Inom ramen för dessa uppgifter skall det ankomma på centralförvaltningen att ge förslag, råd och anvisningar inom sitt verksamhetsområde, hålla erforderlig kontakt med myndigheter och organisationer, leda och övervaka den regionala arbetsinspektionen, utarbeta de föreskrifter som den regionala verksamheten påkallar, handlägga och besluta i dispensärenden och ärenden rörande lagföring för misstänkta förseelser.

Körtidsutredningen har betraktat arbetsfördelningen mellan central- och regionalförvaltningen såsom en grundfråga. Enligt utredningens mening bör man sträva efter en stark decentralisering. Särskilt bör rena granskningsuppgifter, avseende färdskrivare och arbetskort, bara i mycket ringa omfattning ligga på centralmyndigheten. Den nuvarande ordningen har klart visat olägenheterna med centraliserad granskning. Utredningen har emellertid understrukit, att man i viss utsträckning måste tänka sig ett successivt överförande av befogenheter och arbetsuppgifter till distrikten. Särskilt under startskedet är en stark central ledning oundgängligen nödvändig. Det synes sålunda erforderligt, att beslut om dispenser från både arbetstidsreglerna och reglerna om färdskrivare och arbetskort till en början i stor utsträck-

ning handlägges centralt för åvägabringande av god ordning och enhetlighet över landet. Redan efter en ganska kort inledningsperiod bör emellertid enligt utredningens tanke uppgifter av nu nämnd karaktär kunna överföras till distrikten. Att vissa gränser finns för decentraliseringsmöjligheterna framgår dock redan av att åtskillig trafik bedrivs inom flera distrikt.

Med avseende på *utbildningsverksamheten* bör på det centrala förvaltningsorganet ankomma bl. a. att svara för den pedagogiska uppläggningsen av trafikundervisningen över huvud taget, att bestämma mål för, planlägga och kontrollera undervisningen inom den statliga trafikläroanstalten, att verkställa elevintagningen till läroanstalten och meddela kompetensbevis åt och föra register över där utbildad och godkänd personal, att såvitt avser förarutbildningen ange målsättningen för olika slag av utbildning och utfärda anvisningar m. m. för utbildningens bedrivande, att utöva utbildningskontroll, att godkänna och registrera trafikskolor, att medverka vid framtagandet av studiemateriel och fastställa läroböcker o. dyl. samt att utöva rådgivande funktioner med avseende på olika slag av utbildningsverksamhet inom trafiksäkerhetsområdet.

Centralförvaltningens uppgifter inom området för de *trafikpolitiska* och *administrativa verksamheterna* samt beträffande övriga funktioner har framgått av det föregående.

II. Uppgifter för den regionala organisationen

Beträffande *inspektionsverksamheten* skall på den regionala organisationen ankomma att på fältet utöva en fortlöpande kontroll och tillsyn och i samband därmed verka för bättre förhållanden inom aktuella områden. Såvitt avser fordonskontrollen skall sålunda det regionala organet utföra olika slag av besiktningar och inspektioner, värderingar av fordon m. m. på begäran av annan myndighet, tekniska undersökningar av i trafikolyckor inblandade fordon — i första hand när det gäller undersökningar direkt på olycksplatsen — samt kontroll av handeln med begagnade fordon. I nu angivna avseenden skall alltså trafikinspektionen fullgöra samma arbetsuppgifter som ankommer på den nuvarande bilinspektionen sedan den 1 januari 1965 med det undantag som betingas av att typbesiktningens verksamhet i det föregående föreslagits förlagd till trafikmyndighetens centralförvaltning. Trafikmyndighetens kontrollverksamhet över Aktiebolaget Svensk Bilprovningens besiktningstationer bör också i viss utsträckning kunna utövas genom trafikinspektionen. I fråga om förarprovskontrollen framgår av redogörelsen i det föregående omfattningen av den verksamhet som bör utföras regionalt.

Körtidsutredningen har behandlat regionalorganets uppgifter i fråga om arbetsinspektionen för vägtrafiken och har därvid såsom redan angivits i det föregående kommit till den uppfattningen att inspektionsarbetet i första hand skall bedrivas genom företagsbesök. Visst arbete bör därutöver naturligen förläggas till distriktskontoren. Sålunda bör färdskrivardiagram

planmässigt infordras för granskning. I vissa fall, där företagsbesök ger vid handen, att otillfredsställande förhållanden råder, bör utredningsmaterial medföras till distriktskontoret. Väsentligen bör emellertid arbetet utföras vid företagsbesök och kontorsarbetet inskränkas till rapportering, sammanställning av uppgifter samt fattande av beslut om åtgärder i anledning av vad som framkommit vid inspektion. Befogenhet att fatta beslut bör, där inte fråga är om mindre ingripande åtgärder, tillkomma distriktschefen på föredragning av vederbörande arbetsinspektör.

I viss omfattning skall inspektion ske på vägen i samarbete med polisen. Stor vikt skall läggas vid samarbete med berörda organisationer samt yrkesinspektionen och polisen. För att tillfredsställande kunna lösa uppgifterna på regionalplanet krävs ett fortlöpande kartläggningsarbete av trafiken inom inspektionsområdet.

Beträffande handläggningen av dispensärenden hänvisas till vad som anförts i samband med den centrala organisationens uppgifter.

I fråga om *utbildningsverksamheten* skall i den regionala instansen utövas en kontinuerlig övervakning av all sådan utbildning som faller inom trafikmyndighetens tillsynsområde. Här om har bilförarutredningen anført bl. a. följande.

På *regional* instans bör ankomma att svara för den kontinuerliga tillsynen över utbildningsverksamheten. För att denna tillsyn skall kunna bli meningsfull och ge de resultat som måste eftersträvas kräves att inspektionspersonalen skaffar sig en noggrann kännedom om samtliga trafikskolor och övriga i sammanhanget aktuella utbildningsorgan, om deras organisation, personal och verksamhet såvitt avser förarutbildningen. Genom fortlöpande besök vid skolorna (motsvarande) bör inspektionspersonalen hålla sig underrättad om utbildningsarbetets bedrivande och därvid särskilt kontrollera att fastställda planer och anvisningar följes, att riktiga hjälpmedel kommer till användning och att lokaler, utbildningsanordningar och utbildningsfordon är väl lämpade för sitt ändamål. Inspektionspersonalen bör följa olika avsnitt av pågående utbildning och därvid kontrollera att den bedrivs på ett från pedagogiska synpunkter riktigt sätt och att den uppfattas rätt av eleverna. Genom stickprovsvisa kontroller bör inspektionspersonalen göra klart för sig utbildningsnivån hos eleverna vid olika stadier av undervisningen. Särskild vikt bör läggas vid inspektionerna hos de trafikskolor som äger examinationsrätt. Hos dessa bör inspektionerna självfallet också innefatta en noggrann tillsyn över examinationsförfarandet, dess anordnande och genomförande samt en kontroll av resultatsbedömningen efter provets avslutande. Under alla inspektionsförrättningar bör inspektionspersonalen i mån av behov lämna råd och anvisningar samt stå trafikskolepersonalen till tjänst med upplysningar om trafikmyndighetens syn på olika utbildningsmoment, förmedla nyheter inom utbildningsområdet m. m. Över varje inspektionsförrättning bör föras rapport och inom de regionala organen bör om varje utbildningsenhet finnas lättillgängliga uppgifter, vilka fortlöpande bör hållas aktuella.

Inspektionspersonalen bör stå i nära kontakt med befintliga trafikskolenämnder och hålla dem underrättade om sin verksamhet vid ifrågakommande trafikskolor. Inspektionspersonalen på det regionala planet bör inordnas i trafikmyndighetens regionala organisation och stationeras på lämpliga platser landet runt på sätt nu är förhållandet med bilinspektionens personal.

Beträffande trafikmyndighetens arbetsområde i övrigt kan icke urskiljas några bestämt avgränsade funktioner för den regionala organisationens del. Av vad ovan anförts framgår att de trafikpolitiska funktionerna i princip helt ankommer på centralförvaltningen, som i stort sett också skall svara för samtliga administrativa funktioner inom trafikmyndigheten. Frånsett viss löpande verksamhet av kontors- och expeditjonskaraktär kommer sålunda icke några administrativa uppgifter att åvila den regionala organisationen. Det bör emellertid här understrykas att den regionala organisationen genom sin ställning som trafikmyndighetens fältorgan i princip bör ha att taga befattning med alla de frågor som faller under trafikmyndigheten. Härav följer att den regionala organisationen skall ha att verka för trafiksäkerhetsarbetet på det lokala planet och att vara kontaktorgan gentemot andra myndigheter, organ och institutioner som arbetar inom området, exempelvis polismyndigheter, skolmyndigheter, lokala trafikkommittéer, lokalavdelningar inom frivilliga trafiksäkerhetsorgan m. fl. Det skall vidare ankomma på de olika regionalorganen att inom sina räjonger följa utvecklingen beträffande frågor av trafiksäkerhetskaraktär och i det sammanhanget samverka med bl. a. vägmyndigheterna. På organen skall ankomma att taga initiativ till åtgärder i syfte att främja trafiksäkerheten samt göra erforderliga framställningar härutinnan. Så långt de personella resurserna det medger bör personal ur regionalorganisationen ställa sig till förfogande såsom instruktörer och lärare vid olika slag av lokalt anordnade trafikutbildningsverksamheter och i övrigt verka för utbildning och vidareutbildning av olika slag av vägtrafikanter.

III. Uppgifter för utbildningsorganisationen

Bilförarutredningens förslag beträffande den statliga utbildningsorganisationen innebär att verksamheten skall avse utbildning av dels trafiklärare, dels utbildningsledare och trafikinspektörspersonal, dels ock annan inom trafikutbildningsområdet i dess vidsträcktaste bemärkelse verkande personal. Utbildningen skall äga rum såväl vid en statlig trafikläroanstalt som vid särskilda av trafikmyndigheten anordnade kurser. Utbildningen skall innefatta praktiska övningar främst i körning med fordon av olika slag under olika förhållanden samt utbildning i undervisnings- och förhörsmetodik, lektionsgivning och provgenomförande, fordonsteknik, trafiksäkerhet och trafiklagstiftning, företags- och personalledning, kontroll- och besiktningstjänst, arbetstidstillsyn m. m. ävensom psykologi.

Med avseende på trafikläroanstaltens verksamhet har bilförarutredningen föreslagit att den skall bedrivas vid fyra skolenheter, nämligen en högre trafikläroanstalt och tre regionala trafikläroanstalter. Dessa skall ha att svara för genomförandet av den utbildning som skall bedrivas i trafikmyndighetens regi. Planläggningen av utbildningsverksamheten i stort, fast-

ställandet av målsättningen för utbildningen, upprättandet av kursplaner, huvudadministration m. m. avses skola ankomma på centralförvaltningen, som med hänsyn till sin ledande verksamhet gentemot utbildningen i trafikskolor m. fl. ändå måste ha tillgång till expertis på undervisningens område.

Omfattningen av utbildningsverksamheten och det närmare innehållet i utbildningen m. m. har utförligt belysts i bilförarutredningens betänkande och skall icke här beröras i vidare mån än att nedan lämnas en schematisk bild av huvudinnehållet i bilförarutredningens förslag till utbildningsgång för trafikskolepersonal och trafikmyndighetens personal.

Utbildning	Tid	Avsedd för	Kompetens såsom (för)	Förlagd till
<i>Grundutbildning</i>		Samtliga kategorier	Trafiklärare	
Skede I (formell utb.)	8 v			Regional trafikläroanstalt
II (tillämpad utb.)	6 v			Trafikskola
III (vinterutb.)	1 v			Regional trafikläroanstalt
Praktik	1 år	Blivande förarprövare, utbildningsledare och trafikskoleinspektörer	Tillträde till förarprövarutbildning	Trafikskola
<i>Förarprövarutbildning</i>	7 v	»	Förarprövare	Högre trafikläroanstalten
Praktik	1 år	Blivande utbildningsledare	Tillträde till utbildningsledarutbildning	Trafikskola med examensrätt
» alt.	1 år	Blivande trafikskoleinspektörer	Tillträde till trafikskoleinspektörsutbildning	Trafikmyndigheten
<i>Utbildningsledarutbildning</i>	6 v	Blivande utbildningsledare	Utbildningsledare	Högre trafikläroanstalten
<i>Trafikskoleinspektörsutbildning</i>	8 v	Blivande trafikskoleinspektörer	Trafikskoleinspektör	Högre trafikläroanstalten

KAPITEL VIII

Trafikmyndighetens organisation och personal

A. Ledning

I. Styrelse och verksamhet

Vid bedömandet av frågan om utformningen av ledningsorganet inom trafikmyndigheten måste beaktas, att myndigheten kommer att ha en verksamhet, vars resultat i mångt och mycket torde bli beroende av det förtroende verket får hos i första hand dem som i övrigt har att syssla med vägtrafikfrågor men även — och det är kanske icke det minst oväsentliga — hos den stora allmänheten. Angivna omständigheter har lett fram till den uppfattningen att myndighetens arbete kan främjas om det ledande och sammanhållande organet har den förankring som en lekmannastyrelse giver. Med hänsyn härtill bör myndighetens högsta beslutande instans utgöras av en *kollegialt beslutande lekmannastyrelse*.

I fråga om sammansättningen av denna styrelse kan olika synpunkter anföras. Sålunda kan — mot bakgrunden av det omfattande verksamhetsområde som myndigheten kommer att få och nödvändigheten av att den har goda kontakter och fruktbringande samarbete med olika myndigheter och organisationer — göras gällande att myndighetens arbete skulle underlättas och förutsättningarna för dess framgång bli större, om företrädare för olika intressenter vore engagerade i ledningen och där hade möjlighet att framlägga synpunkter. För att en sådan representation skall bli allsidig måste emellertid lekmannastyrelsen bestå av ett relativt stort antal ledamöter. Bland myndigheter och organisationer, som borde vara representerade i en på nu angivet sätt sammansatt styrelse må nämnas väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, rikspolisstyrelsen och skolöverstyrelsen, NTF, trafikskoleorganisationer, Svenska lokaltrafikföreningen, arbetsmarknadens parter, motororganisationerna och Aktiebolaget Svensk Bilprovning.

Det anförda torde ge vid handen att det icke kan anses realistiskt att låta en lekmannastyrelse för trafikmyndigheten få den omfattning, om vilken här skulle bli fråga. En sådan styrelse skulle icke vara ägnad att på ett funktionsdugligt sätt svara för ledningen och detta även om styrelsen förutsattes skola ha att taga befattning endast med ärenden av principiell natur och större räckvidd.

Redan nu angivna skäl talar sålunda mot att den blivande lekmannastyrelsen bygges upp utifrån de ovan skisserade utgångspunkterna. En sådan ordning synes icke heller befogad ur sakliga synpunkter. I det föregående har understrukits att en förutsättning för att trafikmyndigheten skall kunna utöva ett aktivt arbete är att myndigheten nära samverkar med andra myndigheter, institutioner och organ, som arbetar i samma syfte som trafikmyndigheten. Detta är emellertid icke någon för nu ifrågavarande område speciell företeelse utan förhållandet har sin motsvarighet på alla andra håll inom statsförvaltningen. Att för två eller flera ämbetsverk gemensamma eller närliggande frågor löses genom samverkan och samråd ämbetsverken emellan är sålunda en naturlig ordning. Lika naturligt är det att myndigheter på motsvarande sätt samverkar med icke statliga institutioner och organisationer i frågor av gemensam natur. Den omständigheten att trafikmyndigheten kommer att bedriva en verksamhet som i hög grad måste kräva samarbete och samråd åt olika håll, behöver därför i och för sig icke medföra att till dess ledning knytes någon särskild representation från myndigheter och andra med vilka samverkan äger rum.

Den lekmannastyrelse som skall leda trafikmyndigheten bör utgöras av ett organ som kan vara effektivt och tillföra myndigheten värdefulla erfarenheter samt därjämte fylla funktionen för insyn och kontroll från det allmännas sida. Lekmannastyrelsen inom trafikmyndigheten bör därför i likhet med de på senare år inrättade styrelserna vid de affärsdrivande verken bestå av en relativt liten krets av ledamöter. De bör icke nomineras av eller betraktas såsom företrädare för olika myndigheter eller organisationer. Vid valet av ledamöter bör personlig lämplighet och erfarenhet vara ensamt utslagsgivande. Härigenom kan styrelsen givas en sammansättning som svarar mot trafikmyndighetens roll i samhälls- och näringslivet. Antalet ledamöter utöver myndighetens chef synes kunna begränsas till sex, vilka samtliga bör utses av Kungl. Maj:t.

I plenum med styrelsen bör avgöras ärenden angående verksamhetens mål och inriktning, arbetsplaneringen i stort, väsentligare utbildnings- och informationsfrågor, viktigare författningsfrågor, större organisationsfrågor, frågor rörande arbetsordning och tjänsteföreskrifter, anslagsäskanden och andra frågor av större ekonomisk betydelse, frågor om tillsättning av tjänst i lägst lönegrad 23 på löneplan A i statens löneförordning, frågor om åtal mot och disciplinär bestraffning av tjänsteman inom trafikmyndigheten samt andra frågor av sådan vikt att de befinnes böra avgöras i plenum.

Chef för trafikmyndigheten bör vara en *generaldirektör* som ock bör vara styrelsens ordförande. Mellan styrelsen och denne bör gälla samma ansvarsfördelning som råder inom andra verk med motsvarande organisation. Verkschefen bör sålunda vara ensam beslutande i alla ärenden som icke ankommer på styrelsen eller till följd av delegering anförtrots annan tjänsteman inom trafikmyndigheten.

II. Rådgivande organ

Inom trafikmyndigheten kommer att handläggas en mängd ärenden av sådan art att de självklart bör avgöras på det ämbetsmässiga planet. I fråga om dessa bör tillämpas den reguljära ämbetsmässiga ordningen för beslutsfattande. På myndigheten skall emellertid också ankomma att fatta beslut i de frågor rörande yrkesmässig trafik som för närvarande ankommer på statens biltrafiknämnd. Såsom framgått av redogörelsen för tillkomsten av biltrafiknämnden fästes då stort avseende vid att den centrala myndigheten för ärenden rörande den yrkesmässiga biltrafiken i sig representerade sakkunskap och erfarenhet i trafikekonomiska frågor med hänsyn till såväl trafikanternas, särskilt näringslivets, som biltrafikens, järnvägarnas och sjöfartens intressen. Härigenom skapades garantier för ett allsidigt bedömande av frågor som föll under myndighetens prövning. Vidare må erinras att i samband med övervägandena att till biltrafiknämnden överflytta det beredskapsmässiga planeringsansvaret i fråga om landsvägstrafiken särskilt framhållits den fördel som låge däri att nämnden i sitt arbete hade fortlöpande kontakter med de övriga myndigheter som deltagit i transportberedskapsarbetet samt med yrkessammanslutningarna på motortrafikens område.

Med hänsyn härtill synes frågan om beslutsfunktionen i avseende på det område inom trafikmyndigheten, som motsvarar den på statens biltrafiknämnd nu ankommande tillståndsgivningen inom det yrkesmässiga biltrafikområdet och vad därmed sammanhänger, böra lösas genom särskilda åtgärder som möjliggör, att de ärenden, om vilka här är fråga, alltjämt kan handläggas i nära samverkan med dylika företrädare. Det synes emellertid icke böra ifrågakomma att hänföra alla sådana ärenden till trafikmyndighetens styrelse, vilken för övrigt icke förutsättes ha en sådan sammanfattning att den svarar mot de syften som ovan angivits. Av principiella skäl bör icke heller en tredje form för beslutsgivningen inom trafikmyndigheten ifrågasättas. I stället förordas en ordning, enligt vilken trafikmyndigheten före fattande av viktigare beslut i hithörande ärenden skall vara skyldig att höra en till verket knuten delegation, förslagsvis benämnd *statens biltrafikråd*. Detta organs uppgift blir alltså att vara rådgivande åt trafikmyndigheten i frågor sammanhängande främst med tillståndsgivning till beställningstrafik men även i andra hithörande frågor, bl. a. rörande den på trafikmyndigheten ankommande arbetsinspektionen. Rådet synes böra bestå av en ordförande och ytterligare högst sex ledamöter, samtliga utsedda av Kungl. Maj:t. Hinder bör självfallet icke föreligga att inhämta rådets synpunkter även i andra frågor än de nyssnämnda. I syfte att säkerställa rådets möjligheter att utöva sitt inflytande bör föreskrivas skyldighet för trafikmyndigheten att underställa Kungl. Maj:ts prövning fråga, beträffande vilken myndigheten finner sig icke kunna följa rådets rekommendationer.

I trafikmyndighetens uppgift skall ingå att bedriva teoretisk och praktisk utbildning av bl. a. trafikskolepersonal samt att utöva utbildningskontroll vid trafikskolor och annan utbildning av motorfordonsförare. Bilförarutredningen har vid sina överväganden rörande utbildningsverksamheten funnit behov föreligga av ett särskilt organ för rådgivning vid utformningen av trafikutbildningen. Detta organ har ansetts böra ha sådan sammansättning att myndigheter och organisationer, berörda av här ifrågakarande utbildning, i erforderlig utsträckning blir representerade.

Som en angelägenhet av största vikt har därvid inom bilförarutredningen bedömts att garantier skapas för att skolöverstyrelsens erfarenheter och kunskaper såväl av mera allmän pedagogisk natur som inom yrkesutbildningens område på något sätt kommer trafikmyndigheten till del. Viss risk anses annars föreligga för att den vid trafikläroanstalten bedrivna utbildningen kan komma att följa andra vägar än den utbildning, som är underställd skolöverstyrelsen. Med hänsyn härtill bör skolöverstyrelsen vara representerad i det rådgivande organet. I detta sammanhang har inom bilförarutredningen även framhållits att det ej endast kan anses vara i trafikmyndighetens intresse, att denna kontakt med skolöverstyrelsen kommer till stånd. Sålunda torde också skolöverstyrelsen ha ett påtagligt intresse av att tillgodogöra sig de erfarenheter, som vinnes vid trafikläroanstalten, även om den här bedrivna utbildningen i väsentliga hänseenden kommer att skilja sig ifrån den av skolöverstyrelsen ledda yrkesutbildningen.

Även andra myndigheter och organisationer bör enligt bilförarutredningens överväganden ha möjlighet att medverka vid utformningen av utbildningsverksamheten. Sålunda bör rikspolisstyrelsen med dess insikter om förarnas uppträdande på gator och vägar vara representerad i det föreslagna rådgivande organet. Självfallet är också att de blivande trafikskolorna bör vara företrädna, bl. a. med hänsyn till att all trafikskolepersonal enligt förslaget skall utbildas vid trafikläroanstalten. De erfarenheter från trafiksäkerhetsarbetet som vinnes av NTF och motororganisationerna bör även tillvaratagas i detta sammanhang genom att representanter för dessa organisationer ingår i organet. Naturligt är vidare att det intresse för ifrågakarande verksamhet som finnes hos arbetsmarknadens parter liksom också i landsting och kommuner, tillgodoses.

Det rådgivande organ, som i enlighet härmed bör komma till stånd och i vilket jämväl bör ingå representant för trafikmyndigheten, synes lämpligen kunna knytas till myndigheten såsom en särskild delegation — *statens trafikutbildningsråd* — på samma sätt som ovan föreslagits beträffande biltrafikrådet. Trafikutbildningsrådet bör utgöras av en ordförande samt högst tolv ledamöter, samtliga utsedda av Kungl. Maj:t.

Den närmare preciseringen av gränsdragningen i beslutshänseende mellan trafikmyndighetens styrelse och verksamhetschefen torde få ske i blivande instruktion för ämbetsverket, där också de särskilda föreskrifter bör intagas

som föranledas av att förenämnda båda råd skall vara knutna till trafikmyndigheten.

B. Central organisation

I. Indelning i organisationsenheter

Med avseende på trafikmyndighetens centralförvaltning har övervägts huruvida densamma bör givas en traditionell ämbetsverksutformning eller om den bör organiseras på annat sätt, t. ex. såsom nämnd, delegation eller råd med tillhörande verkställighetsorgan. Därvid har särskild vikt ansetts böra läggas vid att centralförvaltningen ges en sådan struktur att cheferna för olika huvudenheter inom densamma nära kan knytas till ledningen på så sätt att de fortlöpande får deltaga i handläggningen och avgörandet av mera betydelsefulla frågor. En dylik anordning ter sig särskilt angelägen med hänsyn till karaktären hos de uppgifter som kommer att åvila trafikstyrelsen. I fråga om de planeringsuppgifter, som styrelsen har att svara för, gäller sålunda att de har ett nära inbördes samband och därför icke kan lösas oberoende av varandra. Det ter sig då också naturligt, att de berörda befattningshavarna kan dela ansvaret för de beslut som fattas. Ett skäl i detta sammanhang är också att arbetets utåtriktade natur förutsätter att de ansvariga chefstjänstemännen i sina kontakter med andra myndigheter och organisationer kan handla på grundval av en gemensam grundsyn. Härvidlag skapar en fortlöpande medverkan i ledningen naturliga förutsättningar för ett samordnat handlande.

Mot nu angiven bakgrund och med beaktande av den ställning myndigheten bör givas med hänsyn såväl till dess arbetsområde som till dess funktioner med regional och lokal verksamhet bör trafikmyndighetens centralförvaltning utgöras av ett under Kungl. Maj:t stående centralt ämbetsverk, benämnt *trafikstyrelsen*.

I fråga om den interna organisationen av trafikmyndighetens centralförvaltning — trafikstyrelsen — må till en början framhållas att de mera allmänna och principiellt betonade utrednings- och planeringsuppgifter, som följer av myndighetens ställning som centralt och samordnande organ måste förutsättas skifta till omfång och karaktär. Angivna omständighet skulle måhända tala för att trafikstyrelsen gavs en något mera flexibel organisation än den för de svenska ämbetsverken normala. Emellertid synes det vara av värde att inom trafikstyrelsen skapas de förutsättningar som en traditionell organisationsform skänker för ett kontinuerligt arbete med väsentligen fast anställd, på sina respektive uppgifter specialiserad personal. De särskilda krav som de skiftande uppgifterna ställer torde få tillgodoses genom en lämplig organisation med anpassningsbara arbetsformer.

Trafikstyrelsen bör alltså erhålla en uppbyggnad som i princip ansluter sig till den för statliga ämbetsverk i allmänhet gällande. Verksamheten blir

emellertid, såvitt nu kan bedömas, med hänsyn till sin karaktär av sådan art att en nära samverkan mellan olika organisationsenheter inom verket måste äga rum. Det är därför uppenbart att arbetet inom organisationen måste givas sådana former att dylik samverkan underlättas. Åtskilliga frågor torde kunna vinna sin lösning endast genom beslut i samråd mellan olika enheter inom verket, varför föreliggande möjligheter att genom arbetsgrupper åstadkomma för olika lägen erforderlig flexibilitet och smidig samverkan olika organisationsenheter emellan självfallet måste uppmärksammas.

Bedömningen av den närmare utformningen av den i alla avseenden lämpligaste organisationen inom ett nytt ämbetsverk av trafikstyrelsens struktur med dess många olika funktioner och med dess ställning som chefsmyndighet för kontroll- och utbildningsverksamheten på det lokala fältet är givetvis förenad med vanskligheter. Fråga är här om att skapa en ny form för redan befintliga verksamheter och att med dessa sammanföra nya arbetsområden, om vilkas omfattning och behov av arbetsinsatser man svårligen kan uttala sig mera exakt utan tillgång till erfarenheter från det praktiska arbetet. Mot nu angiven bakgrund synes det mindre lämpligt att redan från början binda organisationen till en specificerad ram, en åtgärd som skulle kunna på ett olyckligt sätt minska verksamhetens möjligheter att under de första verksamhetsåren successivt anpassa organisationen till vunna erfarenheter rörande t. ex. arbetsbelastningen. Det synes därför angeläget att trafikstyrelsen under ett inledningsskede får möjligheter att vidtaga sådana smärre justeringar av organisationen som i praktiken visar sig vara erforderliga.

I anslutning till vad ovan anförts om grundstrukturen för trafikstyrelsen bör i dess organisation ingå stabsorgan för ledning och planering av verksamheten, sakorgan för tekniska och praktiska funktioner beträffande göromål eller grupper av göromål med fackmässigt lika eller näraliggande innehåll samt funktionella organ för förvaltningsmässiga göromål, för vilkas genomförande kräves fackutbildning för viss arbetsfunktion. Arbetsuppgifterna bör sammanhållas i enheter med beaktande av önskvärt funktions samband. Härigenom skapas förutsättningar för klara ansvarslinjer, minskade risker för dubbelarbete och ett underlättande av samordningen. Den funktionella indelningen bör dock icke drivas så långt att de fördelar, som står att vinna genom att i en organisationsenhet sammanhålla en hel verksamhet går förlorade.

Trafikstyrelsens uppgifter, sådana de i stora drag angivits i det föregående, kan indelas i vissa huvudgrupper. Styrelsen skall under Kungl. Maj:t utgöra den centrala myndigheten på fordonstrafikens område med uppgift att följa utvecklingen på vägtrafikens område och planlägga därav betingade åtgärder, främst av trafiksäkerhetsnatur. Det skall vidare ankomma på styrelsen att fungera som chefsmyndighet med avseende på kontroll och övervakning av landsvägstrafikens fordon och förare, att ansvara för

och leda utbildningsverksamhet och utöva utbildningskontroll samt att handhava viss med den statliga regleringen beträffande yrkesmässig fordonstrafik sammanhängande speciell verksamhet. Slutligen får styrelsen uppgifter av administrativ, ekonomisk och juridisk natur avseende hela trafikverket. I dessa huvudgrupper ingår olika funktioner mellan vilka i fråga om vissa ärenden föreligger klara samband medan i fråga om andra föreligger en bestämd åtskillnad. En samordning är därför nödvändig men denna får icke ske på sådant sätt att avkall göres på kravet på erforderlig specialisering.

Samordningen bör lämpligen taga sig det uttrycket att funktionerna så långt prövas ändamålsenligt sammanhållas i större organisatoriska enheter. Härigenom vinnes att antalet direkt under verkschefen lydande enheter kan minskas vartill kommer värdet av att i centralförvaltningen ha tillgång till ett antal väl kvalificerade befattningshavare som tillsammans med verkschefen kan fungera som ledningsorgan (direktion) för den löpande verksamheten. En sådan ledningsorganisation erhålles om styrelsen bygges upp med ett antal större enheter under särskilda chefer. Dessa enheter kan antingen utgöras av ett fåtal avdelningar eller ett något större antal byråer. Vid valet mellan dessa organisationsformer synes företräde böra givas åt byråsystemet, vilket synes möjliggöra den bästa samordningen av olika funktioner med ett tillgodoseende av önskvärda specialiseringsbehov.

Med avseende på ledningsorganisationen för trafikstyrelsen torde i detta sammanhang få understrykas betydelsen av att densamma bygges upp utifrån den förutsättningen att trafikverket successivt måste beräknas växa och få nya och vidgade uppgifter. De personalorganisoriska övervägandena bör därför göras med sikte på en för den framtida utvecklingen nödvändig kvalitativt god rekrytering. Den omständigheten att trafikmyndigheten tillsvidare får en mindre omfattning får alltså icke tagas till intäkt för åtgärder som kan försvåra möjligheterna att till verket knyta goda krafter, framför allt för ledning och planering. Vad som nu tillskapas måste i allt väsentligt ses som en fast kärna kring vilken efterhand ytterligare funktioner kan komma att fogas.

Vad därefter angår centralförvaltningens — trafikstyrelsens — indelning i organisationsenheter må till en början anmälas att körtidsutredningen för sin del anser det erforderligt att de centrala ledningsfunktioner som är nödvändiga för att ernå en effektiv arbetsinspektion skall sammanhållas i en särskild byrå — *arbetsinspektionsbyrån* — med uppgift att inom trafikstyrelsen planera, ansvara för och administrativt leda tillsynen beträffande efterlevnaden av regler rörande sträckkörning, körtider, vilotider, färdskrivare och skyldighet att föra anteckningar rörande körtid och annan arbetstid. På byrån avses jämväl skola ankomma frågor om dispens från nyssnämnda regler samt ärenden rörande påföljder med anledning av misstänkta förseelser.

Av de härefter återstående inspektionsfunktionerna föreligger ett natur-

ligt samband mellan, å ena sidan, tillsynen över förarutbildningen i trafikskolor, yrkesskolor m. fl. samt, å andra sidan, kontrollen över förarprövningen. Ifrågavarande båda verksamheter synes därför böra sammanhållas inom en arbetsenhet i trafikstyrelsen. Uppgifterna för denna enhet har i sin tur en nära samhörighet med de arbetsenheter som måste tillskapas för att handlägga alla de frågor inom utbildningsområdet som enligt det föregående skall ankomma på trafikmyndigheten. Med hänsyn härtill bör i trafikstyrelsen ingå en *utbildningsbyrå* för utbildningsfrågor samt för ledningen av den utbildningskontrollerande verksamheten och kontrollen över förarprövningen.

Vad därefter angår den tekniska inspektionsfunktionen innefattar den enligt det föregående trafiksäkerhetsbetingade frågor rörande fordon och fordonskonstruktioner, fordonstillbehör, fordonskontroll med alla däri ingående inspektionsverksamheter, inberäknat typbesiktningsverksamhet och den verksamhet staten skall ha att utöva gentemot Aktiebolaget Svensk Bilprovning. I verksamheten ingår också att svara för underlaget för den tekniska utbildning, som skall bedrivas i trafikverkets regi.

Ledningen av här ifrågavarande verksamhet kräver såsom redan anförts i det föregående en fortlöpande kontakt med utvecklingen inom det fordons-tekniska området samt möjligheter att aktivt följa sådan verksamhet som måste ligga till grund för bestämmelser och anvisningar för fordonskontroll och olika slag av besiktningar i övrigt. På grund härav har i det föregående föreslagits att den nu till bilinspektionens stockholmsdistrikt förlagda typbesiktningsverksamheten skall inordnas bland trafikstyrelsens uppgifter. För den tekniska verksamhet som i enlighet härmed skall ankomma på trafikstyrelsen bör organiseras en *teknisk byrå* med uppgift dels att leda den fordonskontrollerande verksamheten och dels att svara för typbesiktningsverksamheten.

Inom trafikstyrelsen kommer enligt förslaget i det föregående att handhas de funktioner inom nuvarande biltrafiknämnden som avser tillståndsgivning för beställningstrafik och viss internationell trafik, taxefrågor och beredskapsplanläggningen. Med hänsyn till det samband som föreligger mellan ifrågavarande funktioner har det syntts naturligt att sammanhålla verksamheten även efter överflyttningen till trafikstyrelsen. Nära till hands ligger därvid att för ändamålet tillskapa en särskild byrå för den yrkesmässiga trafiken. Emellertid är det uppenbart att den beslutade liberaliseringen inom landsvägstransportens område kommer att medföra en successiv nedgång i och slutligen ett totalt bortfall av de arbetsuppgifter som sammanhänger med behovsprövningen beträffande beställningstrafik. Hänsyn härtill måste givetvis tagas vid bedömningen av trafikmyndighetens organisatoriska utformning såvitt avser myndighetens befattning med de trafikpolitiska frågorna.

Den pågående avvecklingen av tillståndsgivningen gör det alltså tveksamt

om framdeles tillräckligt underlag kommer att föreligga för en särskild byrå för trafikpolitiska ärenden. Frågan härom synes i hög grad beroende av i vad mån man från statsmakternas sida anser sig böra genomföra någon fortlöpande uppföljning av utvecklingen på det trafikpolitiska området med avseende på landsvägstransporterna sedan liberaliseringsprogrammet helt genomförts. Om en sådan uppföljning skulle anses böra komma till stånd synes det naturligt att den bör ankomma på trafikmyndigheten och där organisatoriskt knyts ihop med den förut omnämnda verksamheten.

Med hänsyn till den ovisshet som råder i berörda avseenden och då icke heller med säkerhet kan överblickas i vilken takt den beslutade liberaliseringen i fråga om landsvägstransporterna får återverkningar på det centrala organets arbete synes övervägande skäl tala för att icke nu ifrågasätta någon mera genomgripande förändring av den organisatoriska enhet som biltrafiknämndens kansli såvitt här är i fråga utgör, utan i stället tills vidare sammanhålla de aktuella verksamheterna inom en arbetsenhet inom trafikstyrelsen — *yrkestrafikbyrån*. En omprövning av organisationen i denna del bör därvid förutsättas komma till stånd så snart större klarhet vunnits beträffande de tidigare omnämnda förhållandena och vad därmed sammanhänger.

För den administrativa verksamhet, som närmare beskrivits i det föregående, bör tillskapas en organisationsenhet för bl. a. allmänt administrativt-juridiska göromål, för förvaltningsgöromål, personaladministration, kameral verksamhet och serviceverksamhet (vaktmästeri, skrivcentral, blankettkontor, expedition och distribution), allt i tillämpliga delar gällande hela trafikverket. Till denna administrativa enhet bör också läggas uppföljningen av det materiella innehållet i samt lagteknisk granskning av vägtrafikförfattningar och andra liknande urkunder ävensom den löpande interna organisationsverksamheten. Enheten bör utgöra en särskild byrå — *kanslibyrån*.

Med trafikstyrelsens ställning som centralt organ inom landet torde med all sannolikhet följa att trafikstyrelsen kommer att få sig ålagd en rad uppgifter, som lämpligen bör handläggas utanför byråorganisationen med dess mera på löpande och rutinbetonade ärenden inriktade verksamhet och för vilkas lösande verkschefen behöver tillgång till ett direkt under honom stående beredningsorgan. Dit hör allmänna rationaliserings- och samordningsfrågor samt de uppgifter som sammanhänger med trafikstyrelsens allmänna ansvar för planeringsarbetet såväl ifråga om långsiktsplanering som planläggning i övrigt. Även om viss del av planeringen — främst detaljplanering — av praktiska skäl läser böra förläggas direkt i de sakorgan, som skall handlägga verksamheten i övrigt inom vederbörligt fackområde, torde det inom trafikstyrelsen komma att föreligga behov av arbetskraft för långsiktsplanering över hela det fält trafikverket omspänner. Utvecklingen på trafikens och teknikens område torde få förutsättas medföra att trafikstyrelsen alltid måste vara inriktad på planeringsuppgifter. Såsom redan

tidigare angivits måste trafikstyrelsen ständigt följa utvecklingen inom fordonstrafikens område i stort och därjämte taga vara på erfarenheterna från pågående verksamhet inom och utom landet. I första hand åligger det naturligen verkets ledning att på grundval av de olika sakorganens arbete skaffa sig underlag för och göra sin långsiktsplanering. För att detta skall kunna ske på ett effektivt och rationellt sätt synes emellertid till verksledningens förfogande böra stå ett särskilt stabsorgan med uppgift bl. a. att hålla verksledningen orienterad om det utrednings- och planeringsarbete som på olika håll bedrivs inom trafikverkets ansvarsområde. Detta organ bör alltså såvitt nu är ifråga fungera som verkschefens organ för insamling, bearbetning och sammanställning av underlag för den långsiktiga planeringen av det på trafikverket ankommande arbetet.

icke minst under uppbyggnadsskedet av verksamheten ter det sig i hög grad angeläget att resurser skapas så att en effektiv planeringsverksamhet kan bedrivas utan att alltför mycket inkräkta på den löpande verksamheten. I planeringen bör ingå att taga initiativ till utredningar av mera principiell och grundläggande natur samt till bildandet av arbetsgrupper för bearbetning av olika frågor. Vid bedömandet av personalbehovet för nu avsedd verksamhet torde hänsyn böra tagas till det förhållandet att tjänstemän ur trafikstyrelsen i icke ringa utsträckning torde komma att tagas i anspråk för olika slag av samverkan, inom utredningsverksamhet m. m.

På stabsorganet torde även böra läggas vissa andra uppgifter av allmän art och av sådan natur att de icke bör tillhöra något byråområde, t. ex. statistikfrågor, information och allmänna remisser.

Beträffande stabsorganets ställning inom trafikstyrelsen har övervägts om detsamma bör ställas direkt under verksledningen eller inordnas i annan organisationsenhet. Övervägandena har lett till den uppfattningen att på ifrågavarande stabsorgan kommer att vila så väsentliga uppgifter inom det allmänna planeringsområdet att det icke bör ingå i någon organisationsenhet med uppgifter av byråkaraktär. Planeringsorganet bör därför ställas utanför byråorganisationen. I trafikstyrelsen, direkt under verkschefen, bör med hänsyn till det anförda inrättas en särskild enhet, förslagsvis benämnd *sekretariat*, med huvuduppgift att biträda verkschefen med allmänna frågor samt med allmänna planläggnings- och rationaliseringsfrågor m. m.

I fråga om trafikstyrelsens organisation innebär sålunda det föreliggande förslaget att styrelsen skall organiseras på ett sekretariat, en utbildningsbyrå, en teknisk byrå, en arbetsinspektionsbyrå, en yrkestrafikbyrå och en kanslibyrå. Chef för sekretariatet bör vara en avdelningsdirektör och byråerna bör ställas under ledning av var sin byråchef.

Byråerna bör indelas i ett växlande antal underenheter och sektioner i enlighet med vad som föreslås i det följande. Sektionsindelningen torde böra fastställas av Kungl. Maj:t. I den mån så befinnes lämpligt bör ämbetsver-

ket äga besluta om att fördela arbetet inom sektionerna på olika detaljer eller andra underenheter.

Förslaget i det följande sträcker sig alltså i organisatoriskt avseende endast ned till och med sektion (motsvarande). Detaljindelningen bör vara en praktisk fråga och detaljerna får icke betraktas som fasta organisationsenheter utan endast som av lämplighetsskäl motiverade interna arbetsgrupper, vilka bör upplösas, omfördelas och nyinrättas alltefter omständigheterna — givetvis med den inskränkningen att arbetsuppgifterna skall ligga inom ramen för vederbörande större enhets arbetsområde. Den tendens att betrakta detaljer såsom fasta enheter, vilken kan spåras på sina håll, kan nämligen bidra till att beröva organisationen den dynamiska strukturen den bör ha. En motsvarande effekt uppkommer gärna vid en alltför långt driven detaljindelning, vilken dessutom kan påverka omfattningen av personalorganisationen.

Närmare föreskrifter rörande trafikstyrelsens uppgifter och organisation torde på sedvanligt sätt få meddelas i en av Kungl. Maj:t utfärdad instruktion samt i av verket fastställd arbetsordning. För myndigheten bör gälla allmänna verksstadgan.

Inom ramen för den föreslagna byråorganisationen har trafikstyrelsens behov av personal beräknats. Varje enhet har tilldelats det antal befattningshavare, som utifrån vad nu kunnat överblickas bedömts erforderligt med hänsyn till arten och omfattningen av arbetsuppgifterna. På grund av svårigheten att på förhand beräkna den arbetskraft, som kan visa sig nödvändig sedan organisationen utformats i sin helhet, har personalsammansättningen uppskattats med utgångspunkt i ett antaget personalbehov vid reformens genomförande. Detta innebär att frågan om personalorganisationen bör tagas under omprövning allteftersom erfarenhet vinnes rörande behovet av arbetskraft. Bl. a. torde den fortsatta utvecklingen av trafiken komma att kräva ökade resurser. För att kunna tillgodose behovet av särskild expertis och extra arbetskraft i övrigt bör särskilda medel härför stå till styrelsens förfogande.

I det följande redogöres för den beräknade personaluppsättningen inom de olika organisationsenheterna. Till belysande av personalbehovet kommer även att beröras vilka frågor som skall handläggas på de skilda byråerna. Endast de huvudsakliga arbetsuppgifterna kan härvid redovisas.

I förslaget till personaluppsättning har ställning icke tagits till tjänster nas lönegradsplacering eller anställningsform liksom icke heller till kontorspersonalens fördelning på tjänster. Dessa frågor har ansetts böra hänskjutas till statsmakternas prövning efter överläggningar med vederbörande personalorganisationer.

Vid bedömningen av antalet ordinarie tjänster i olika lönegrader vid styrelsen torde hänsyn böra tagas till att i samband med organiserandet av trafikstyrelsen vissa andra myndigheter (organisationsenheter) indrages.

II. Detaljorganisation och personal

1. Sekretariat

Sekretariatets uppgift är att biträda verkschefen med frågor av allmän natur samt med planläggnings-, rationaliserings- och samrådsfrågor. På sekretariatet bör i enlighet härmed ankomma att förbereda, utreda eller granska ärenden som icke är att direkt hänföra till annan organisationsenhet inom trafikstyrelsen, att kontinuerligt följa trafikfrågornas utveckling, att handlägga allmänna remissärenden, att handha på trafikstyrelsen ankommande frågor rörande trafikstatistiken, att svara för allmän samverkan med andra myndigheter och organ samt för den löpande informationstjänsten, att handha allmänna rationaliseringsfrågor samt att sörja för långsiktspianering inom fordonstrafikens område.

Med hänsyn till den centrala ställning inom trafikstyrelsen som sekretariatet kommer att intaga och i anseende till de för denna organisationsenhet avsedda arbetsuppgifterna bör den stå under ledning av en högt kvalificerad befattningshavare. I det föregående har förutsatts att han skall ha avdelningsdirektörs ställning. I övrigt torde personaluppsättningen inom sekretariatet böra bestå av en byrådirektör, närmast för planeringsuppgifter samt tre tjänster för alternativt förste byråsekreterare eller förste byråingenjör. För biträdesgöröml bör beräknas fyra befattningshavare, av vilka en avsedd som handsekreterare åt verkschefen.

För arbetsuppgifterna inom sekretariatet beräknas således följande tjänster:

- 1 avdelningsdirektör
- 1 byrådirektör
- 3 förste byråsekreterare/förste byråingenjörer.

För sekretariatet bör vidare beräknas fyra biträden.

2. Utbildningsbyrå

Utbildningsbyråns huvuduppgifter är att svara för målsättningen för trafikundervisningen samt för den pedagogiska uppläggnings av undervisningsverksamheten, att pröva frågor om tillstånd att bedriva trafikskoleverksamhet och verkställa examination av körkortsaspiranter, att pröva och godkänna personal för tillsyns- och kontrollverksamhet samt undervisningsuppgifter inom trafikutbildningen, att genom bestämmelser och anvisningar vägleda olika utbildningsorgan inom trafikområdet, att verka för lämpliga studiehjälpmedel, att svara för tillsyn av förarprövarverksamheten och trafikskoleverksamheten samt att utöva utbildningskontroll.

Utbildningsbyrån föreslås indelad i

pedagogisk sektion för

medverkan vid fastställande av utbildningsmål,

upprättande av planer för utbildning och övning (utbildningsplan, kursplan, detaljplan),

studium, utbildningsmetoder, metoder för vuxenutbildning,

utformning av pedagogiska anvisningar,

framtagande och fastställande av kurslitteratur, utbildningsmateriel och utbildningsanordningar (kompendier, läroböcker, planscher, filmer, bildband o. dyl.),

urval och pedagogisk utbildning av instruktörer och lärare,

medverkan vid upprättande av riktlinjer för rekrytering av personal till trafikverket,

pedagogiska synpunkter på utformningen av trafikstyrelsens föreskrifter, anvisningar och materielbeskrivningar samt

biblioteks- och dokumentationsverksamhet;

undervisningssektion med uppgift att

vägleda utbildande organ på trafikundervisningens område,

medverka vid prövning av antagning av lärare och elever vid statens trafikläroanstalt samt

utarbета och utgiva anvisningar för utbildningsarbetets praktiska bedrivande;

kontrollsektion med uppgift att

leda verksamheten i fråga om uppläggning av prov för alla slag av förarbevis,

meddela anvisningar och direktiv för förarprovets genomförande,

leda och medverka vid kontroll av all förarprovsvärksamhet,

svara för tillsyn över och utbildningskontroll vid trafikskolor,

pröva tillstånd att bedriva trafikskoleverksamhet samt

föra register över trafikskolor och personal med godkänd utbildning för trafikskoleverksamhet och som förarprövare.

Den pedagogiska sektionen har ansvaret för att den utbildning, för vilken trafikverket i den ena eller andra formen är målsman, är pedagogiskt riktig. Chefen för sektionen bör därför besitta goda kunskaper och erfarenheter inom det pedagogiskt-psykologiska facket. För befattningen torde böra avses en byrådirektörstjänst. I arbetet med utarbetandet av anvisningar och kursplaner samt vid framtagandet av olika hjälpmedel bör han biträdas av en förste byråingenjör, en förste byråsekreterare och två byråassistenter. Till hjälp med vissa arbetsuppgifter, främst författande av kompendier, läroböcker m. m. bör kunna utnyttjas personalen vid högre trafikläroanstalten, som förutsättes bli lokaliserad i anslutning till trafikstyrelsen.

Jämväl undervisningssektionen bör ledas av en byrådirektör såsom chef. För arbetsuppgifterna inom sektionen bör avses en förste byråingenjör, en förste byråsekreterare och en byråassistent.

Vad kontrollsektionen beträffar förutsätter förslaget en intensifierad kontroll över trafikskoleverksamheten och förarproven, betingad icke minst av

den utvidgade examinationsrätten. Detta medför ett ökat behov av uppföljning av tillsyns- och förarprovsverksamheten samt ökade krav på anvisningar för tillsynens utförande, provens bedömning m. m. Med hänsyn härtill synes för sektionen böra beräknas tjänster för en byrådirektör, två förste byråsekreterare alternativt förste byråingenjörer, en byråassistent samt tre byråinspektörer.

Utbildningsbyråns personaluppsättning bör sålunda vara enligt följande.

Byråchef

Pedagogiska sektionen

- 1 byrådirektör
- 1 förste byråingenjör
- 1 förste byråsekreterare
- 2 byråassistenter

Undervisningssektionen

- 1 byrådirektör
- 1 förste byråingenjör
- 1 förste byråsekreterare
- 1 byråassistent

Kontrollsektionen

- 1 byrådirektör
 - 2 förste byråsekreterare/förste byråingenjörer
 - 1 byråassistent
 - 3 byråinspektörer
- För byrån bör vidare beräknas sju biträden.

3. *Teknisk byrå*

Tekniska byråns huvuduppgift är att svara för den fordonstekniska verksamheten inom trafikstyrelsen, att utöva den centrala ledningen i fråga om den tekniska inspektion av motorfordon m. m. som ankommer på trafikverket samt att handha typbesiktningsverksamheten.

Byrån bör indelas i

utredningssektion med uppgift att

handha frågor om den tekniska konstruktionen av fordon och fordonsdetaljer,

verkställa utredningar som underlag för tekniska bestämmelser, anvisningar m. m.

upprätthålla kontakt och samverka med fabrikanter inom fordonsområdet samt

följa den tekniska utvecklingen inom och utom landet;

inspektionssektion med uppgift att
 leda verksamheten i fråga om
 typbesiktning,
 inspektion av begagnade motordrivna fordon eller släpfordon, som för-
 varas i lager eller hålles till salu hos bilhandlare,
 granskning av invalidfordon,
 undersökning av att fordon och godsbehållare för internationell godsbe-
 fordran uppfyller gällande tullbestämmelser (TIR-besiktning),
 flygande inspektion,
 värdering av fordon m. m. på begäran av annan myndighet och
 tekniska undersökningar av i trafikolyckor inblandade fordon,
 utfärda anvisningar för att utöva kontroll av Aktiebolaget Svensk Bil-
 provnings inspektionsverksamhet,
 pröva av Aktiebolaget Svensk Bilprovning meddelade beslut angående kör-
 förbud samt

föra register över godkänd besiktningspersonal;

typbesiktningsssektion med uppgift att

utföra typbesiktning av motorfordon och mopeder samt utrustning och
 delar till sådana fordon,

utfärda typbesiktningsinstrument samt

verkställa kontroll av typbesiktningsföreskrifternas efterlevnad.

Med hänsyn till arten av de arbetsuppgifter som kommer att åvila utred-
 ningssektionen och deras vikt ur trafiksäkerhetssynpunkt bör sektionen
 ledas av en kvalificerad tekniker. För denne bör avses en tjänst såsom byrå-
 direktör. Med ledning av erfarenheter från nuvarande verksamhet på före-
 varande område inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde för sektionen
 få beräknas ytterligare två tjänster av vilka en förste byråingenjör och en
 byråassistent.

Inspektionsssektionens arbetsuppgifter kommer enligt förslaget att vara i
 viss mån annorlunda än de motsvarande uppgifter som nu ankommer på
 avdelningen för bilinspektionen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.
 Med hänsyn härtill synes personaluppsättningen för sektionen — i avvaktan
 på erfarenheter av den nya besiktningsorganisationen — böra utgöras av en
 byrådirektör, en förste byråingenjör, en byråassistent samt två byråinspek-
 törer.

För typbesiktningsssektionen bör avses en förste bilinspektör, två bilin-
 spektörer, två tekniker och ett trafikbiträde.

Personaluppsättningen inom tekniska byrån beräknas i enlighet härmed
 enligt följande.

Byråchef

Utredningssektionen

1 byrådirektör

- 1 förste byråingenjör
- 1 byråassistent

Inspektionssektionen

- 1 byrådirektör
- 1 förste byråingenjör
- 1 byråassistent
- 2 byråinspektörer

Typbesiktningsssektionen

- 1 förste bilinspektör
- 2 bilinspektörer
- 2 tekniker
- 1 trafikbiträde

För byrån bör vidare beräknas tre biträden.

4. *Arbetsinspektionsbyrå*

Huvuduppgifterna för arbetsinspektionsbyrån skall vara att under verksamhetsledningen svara för och administrativt leda tillsynsverksamheten beträffande arbetstids- och körtidsregleringen samt att handlägga med denna reglering sammanhängande dispens- och påföljdsfrågor.

Arbetsinspektionsbyrån föreslås indelad i

tillsynssektion för

ledning av tillsynsverksamheten i distrikten,

samarbets- och samordningsfunktioner visavi andra verk och berörda organisationer samt

handläggning av vissa frågor av mera teknisk natur, avseende bl. a. färdskrivarna;

rättssektion för

handläggning av dispensärenden rörande sträckkörnings-, körtids-, arbetstids- och vilotidsreglerna i vägtrafikförordningen och yrkestrafikförordningen,

handläggning av dispensärenden rörande reglerna om arbetskort och färdskrivare m. m.,

handläggning av ärenden rörande lagföring för misstänkta förseelser mot nyssnämnda författningsregler samt

meddelande av råd och anvisningar till ledning vid tillämpningen av samma författningsregler.

På tillsynssektionen skall ankomma bl. a. ledningen av distriktens arbete, något som kommer att ställa höga krav i fråga om planering och samordning. Personalen på denna sektion torde i betydande omfattning få företaga resor i distrikten för att hjälpa och instruera den inspekterande personalen.

En viktig uppgift blir också att medverka till utbildningen av inspektörer. I övrigt bör stor vikt läggas vid kartläggning av den berörda trafikverksamheten och planmässig inriktning av inspektionsarbetet på sådana sektorer, där tillsynsbehovet är störst. För sektionen bör avses en byrådirektör såsom chef, en förste byråingenjör med huvuduppgift att vara rådgivande rörande färdskrivare och utvärdering av uppteckningar från dessa, samt en byråinspektör.

För rättssektionen, vars arbete i väsentlig mån måste vara inriktat på en kontinuerlig uppföljning av körtidsbestämmelserna och deras tillämpning i praktiken, beräknas personalbehovet till en byrådirektör och två förste byråsekreterare.

Då det gäller behovet av personal under byrådirektörsnivån på arbetsinspektionsbyråns båda sektioner, har körtidsutredningen beaktat frågan om successiv decentralisering samt att startskedet för en ny verksamhet alltid måste innebära särskilda påfrestningar. Härav följer enligt utredningen att man under de första åren måste räkna med en större personal på byrån än som bör bli erforderlig på längre sikt. Utredningen har vid övervägande av dessa frågor stannat för att förorda att byrån utöver de föreslagna fyra tjänsterna under byrådirektörsnivån i inledningsskedet anlitar erforderlig extra personal.

Den fasta personaluppsättningen inom arbetsinspektionsbyrån bör sålunda beräknas enligt följande.

Byråchef

Tillsynssektionen

- 1 byrådirektör
- 1 förste byråingenjör
- 1 byråinspektör

Rättssektionen

- 1 byrådirektör
 - 2 förste byråsekreterare
- För byrån bör vidare beräknas fyra biträden.

5. Yrkestrafikbyrå

Yrkestrafikbyråns huvuduppgifter skall i enlighet med vad i det föregående angivits vara att handha ärenden rörande tillståndsgivning i beställningstrafik och viss internationell trafik, taxeärenden samt beredskapsplanläggning inom landsvägstrafikområdet.

Byrån synes böra indelas i
tillståndssektion för

ärenden rörande olika slag av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik;

taxesektion för

ärenden rörande taxor och statsbidrag till viss linjetrafik;

beredskapssektion för

planering av landsvägstransporter under krig eller krigsfara.

Tillståndssektionens personalbehov — beräknat med ledning av nuvarande förhållanden inom biltrafiknämndens kansli — för ärenden rörande tillstånd till transportförmedling, linje- och beställningstrafik jämte internationell trafik bör utgöras av en byrådirektör, en förste byråsekreterare och två byråassistenter.

Inom taxesektionen bör såsom chef och för handläggning närmast av ärenden rörande taxor avses en byrådirektör. I likhet med vad nu är fallet bör vidare för ärenden rörande statsbidrag till viss linjetrafik avses en extra förste byråsekreterare.

För handläggningen av ärenden rörande beredskapsplanläggning av landsvägstransporter under krig eller krigsfara disponeras för närvarande inom statens biltrafiknämnd fyra tjänster. Även om nämnden i sina anslagsäskanden för budgetåret 1965/66 anmält viss eftersläpning i verksamheten till följd av personalbrist synes, med beaktande av de möjligheter till arbetskraftsutjämning som bör kunna föreligga inom trafikmyndigheten den fasta personalstyrkan för beredskapssektionen tills vidare böra utgöras av en byrådirektör och tre förste byråsekreterare.

Yrkestrafikbyråns personaluppsättning beräknas sålunda enligt följande.

Byråchef

Tillståndssektionen

1 byrådirektör

1 förste byråsekreterare

2 byråassistenter

Taxesektionen

1 byrådirektör

1 förste byråsekreterare

Beredskapssektionen

1 byrådirektör

3 förste byråsekreterare.

För byrån bör vidare beräknas nio biträden.

6. Kanslibyrå

Kanslibyråns arbetsuppgifter kommer att omfatta ärenden av juridisk och administrativ natur, personal- och kameralärenden, interna organisationsfrågor samt serviceverksamhet.

Kanslibyrån föreslås indelad i

administrativ sektion för

ärenden av administrativ och juridisk natur,
 uppföljning och granskning av trafikförfattningar,
 arbetsordningar samt tjänst- och förvaltningsföreskrifter samt
 skaderegleringsfrågor;

förvaltningssektion för

personaladministrativa ärenden (löne- och anställningsfrågor, kun-
 görande av lediga tjänster, arbetstid, rekrytering, utbildning, samråds-
 och förslagsverksamhet, personalvård samt personalstatistik),

kamerala ärenden (medelsäskanden, medelsförvaltning och anslags-
 övervakning samt medelsredovisning) samt

materielärenden (materielupphandling, materielredovisning, vård och
 underhåll av materiel);

servicekontor med

registratur och arkiv,

vaktmästeri,

skrivcentraler,

expeditioner samt

central för framställning och distribution av cirkulär och blanketter.

Envar av de två föreslagna sektionerna bör ledas av en byrådirektör. För
 administrativa sektionen beräknas därutöver två förste byråsekreterare för
 ärenden av administrativ-juridisk karaktär och författningsgranskning.

I förvaltningssektionens personaluppsättning bör ingå en tjänst för förste
 byråsekreterare för allmänt personaladministrativa ärenden avseende hela
 trafikverkets personal. För biträde med hithörande verksamhet, innefat-
 tande jämväl frågor rörande avlöningsuträkning, matrikelföring m. m. bör
 avses en tjänst för kanslist. Den kamerala verksamheten, kassagöromål
 jämte förekommande materielfrågor, bör närmast åvila en kamrerare med
 biträde av en kanslist.

Servicekontoret bör stå under ledning av en byråassistent som har att
 svara för allmänna servicefunktioner åt styrelsen. I kontoret bör ingå trafik-
 styrelsens gemensamma registratur för inkommande och utgående ärenden.
 Ansvar för ett för trafikstyrelsen och högre trafikskolan gemensamt in-
 ventarieförråd samt bok- och blankettförråd bör åvila en materialförvaltare
 med hjälp av en förrådsman och ett biträde. Med hänsyn till trafikstyrelsens
 uppgift att verka rådgivande genom anvisningar o. dyl. bör styrelsen till sitt
 förfogande ha en modern utrustning för mångfaldigande av handlingar i
 skilda utföranden. Handhavandet härav bör ankomma på en tekniker.

Behovet av expeditionsvakter, kontorsbud och telefonister blir beroende
 av ämbetsverkets lokalisering. För nu ifrågavarande uppgifter, för registra-
 tur, skrivcentral, biträdesuppgifter inom kanslibyrån samt för vissa all-
 männa kontors- och expeditionsgöromål inom styrelsen upptages i före-
 varande personalberäkning sammanlagt 20 tjänster för biträden med redo-
 visning på kanslibyrån.

Totalt beräknas sålunda personaluppsättningen för kanslibyrån enligt följande.

Byråchef

Administrativa sektionen

1 byrådirektör

2 förste byråsekreterare

Förvaltningssektionen

1 byrådirektör

1 förste byråsekreterare

1 kamrerare

2 kanslist

Servicekontoret

1 byråassistent

1 materialförvaltare

1 tekniker

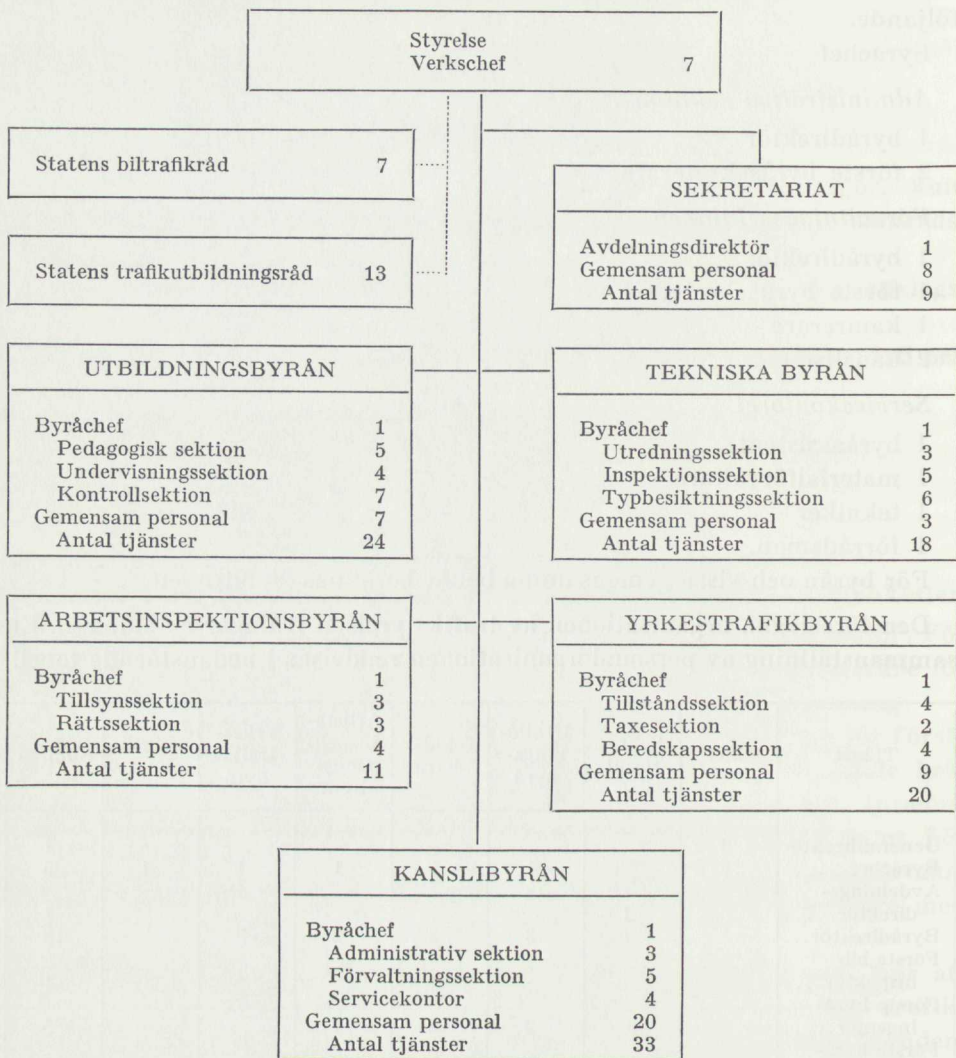
1 förrådsman.

För byrån och vissa gemensamma behov beräknas 20 biträden.

Den föreslagna organisationen av trafikstyrelsen framgår av sid. 178. En sammanställning av personalorganisationen redovisas i nedanstående tabell.

Tjänst	Chef	Sekretariat	Utbildningsbyrå	Teknisk byrå	Arbetsinspektionsbyrå	Yrkes trafikbyrå	Kanslibyrå	Summa
Generaldirektör	1							1
Byråchef			1	1	1	1	1	5
Avdelningsdirektör		1						1
Byrådirektör		1	3	2	2	3	2	13
Förste bilinspektör				1				1
Förste byråingenjör			2	2	1			5
Förste byråsekr/förste byråing		3	2					5
Förste byråsekreterare			2		2	5	3	12
Kamrerare							1	1
Bilinspektör				2				2
Byråassistent			4	2		2	1	9
Byråinspektör			3	2	1			6
Materialförv							1	1
Tekniker				2			1	3
Kanslist							2	2
Trafikbiträde				1				1
Förrådsman							1	1
Biträde		4	7	3	4	9	20	47
Summa	1	9	24	18	11	20	33	116

Förslag till organisation av trafikstyrelsen



C. Regional organisation

I. Distriktsindelning m.m.

Arbetsuppgifterna för den regionala organisationen inom trafikmyndigheten kommer enligt det föreliggande förslaget att i princip utgöras av de uppgifter som nu åvilar statens bilinspektion. Av det föregående har emellertid framgått att på regionalorganet också avses skola ligga uppgifter av delvis helt annan natur än dem som i dagens läge åvilar bilinspektionen. Mot denna bakgrund synes det bäst med det verkliga förhållandet överensstämmande att betrakta förevarande organisationsfråga så att statens bilinspektion upp-

hör och ersättes av en i den nya trafikmyndigheten ingående helt ny regional organisation, vilken synes böra benämnas *trafikinspektionen*. Denna bör stå under trafikstyrelsens ledning och utgöra dess distriktsorganisation.

Statens bilinspektion är såsom framgått av det föregående organiserad på femton distrikt. I propositionen 1964: 71 angående omorganisationen av statens bilinspektion m. m. framhöll departementschefen vid behandlingen av distriktsindelningen att slutlig ställning härtill borde tagas först sedan bilförarutredningen framlagt sina förslag, eftersom de spörsmål bilförarutredningen hade att överväga jämväl kunde komma att beröra även organisationsfrågor inom bilinspektionen.

Vid en bedömning av frågan om lämplig distriktsindelning för den nya trafikinspektionen med dess i förhållande till nuvarande bilinspektionen ändrade verksamhetsområde faller det sig naturligt att i första hand överväga behovet och lämpligheten av att anknyta distriktsindelningen till länsindelningen och låta varje län bilda ett regionalt trafikinspektionsområde.

I det föregående har redovisats den betydelsefulla roll länsstyrelserna spelar och alltjämt avses skola spela inom trafikområdet. För biträde med hithörande arbete står till länsstyrelsernas förfogande kvalificerad personal ur väg- och vattenbyggnadsverket och polisorganisationen, vilka var för sig företräder viktiga områden av trafiken. Det synes mot nu angiven bakgrund naturligt att jämväl trafikverket har en motsvarande regional organisation. Genom en intim samverkan på länsplanet mellan länsstyrelse, trafikinspektion, vägförvaltning och polisorganisation torde utan tvekan kunna skapas goda möjligheter för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete och goda trafikförhållanden. En förutsättning för bästa resultat härvidlag synes vara att trafikverket på länsplanet har en auktoritativ företrädare.

I syfte att tjäna till ledning vid en bedömning av landets indelning i trafikinspektionsdistrikt har en undersökning verkställts rörande vissa förhållanden inom länen av beskaffenhet att påverka frågan om lämplig distriktsindelning och personaluppsättning inom distrikten. Undersökningen har avsett bl. a.

areal, folkmängd, indelningar m. m.

vägnätet m. m.

motorfordonsbeståndet

biltätheten, antalet körkort, körskolor m. m.

vissa förhållanden i fråga om den yrkesmässiga trafiken samt vägtrafikolycksfrekvensen.

Den sålunda gjorda undersökningen, vilken icke ansetts böra här redovisas, utvisar att variationer olika län emellan visserligen föreligger i fråga om underlaget för verksamheten för en blivande trafikinspektion men att omfattningen i alla län är betydande.

I anseende härtill och till den vikt som i dagens situation och framdeles måste tillmätas den avsedda trafikinspektionens verksamhet synes i och för

sig starka skäl tala för att denna bygges upp utifrån en länsvis ordnad organisation. Principiellt sett borde alltså inom varje län finnas en länstrafikinspektion med en länstrafikinspektör såsom chef samt ett för länet lämpligt avpassat antal lokala trafikinspektioner. Länstrafikinspektörens uppgift i en sådan organisation skulle vara att ansvara för den på trafikmyndigheten ankommande verksamheten inom länet och leda densamma enligt trafikstyrelsens direktiv och intentioner. Länstrafikinspektören skulle därvid — med hänsyn till det allmänna ansvar, som länsstyrelserna har även beträffande trafikfrågor inom länet samt till att länsstyrelserna i övrigt har att taga befattning med olika ärenden inom ramen för trafiksäkerhetsverksamheten — vara anknuten till sin länsstyrelse på i princip samma sätt som gäller vägdirektören och andra länsexperter.

Även om starka skäl talar för att den blivande trafikinspektionen bygges upp såsom här skisserats kan också tvekan råda om lämpligheten av att nu vidtaga åtgärder i syfte att skapa en så omfattande regional organisation på förevarande område. I första hand må härvid erinras om att erfarenheter över huvud taget saknas ifråga om den blivande verksamhetens omfattning och om de insatser som trafikinspektionen kan åstadkomma. Mot bakgrunden av de förändringar, som det nya besiktningsförfarandet för med sig, och med hänsyn till att den utvidgade verksamheten i form av ökad tillsyn över utbildningsverksamhet, förarprovskontroll och intensifierad arbetsinspektion först successivt kan komma till stånd, kan anledning föreligga att avvakta med ett ställningstagande till den definitiva utformningen av trafikinspektionen. Ett ytterligare skäl, som talar mot en på nuvarande länsindelning byggd, i förhållande till bilinspektionen utvidgad organisation av trafikinspektionen utgör de utredningar som för närvarande pågår rörande länsförvaltning och länsindelning. Övervägandena i frågan har lett till den uppfattningen att försiktigheten synes bjuda att man tillsvidare stannar vid en mindre organisation, som förutsättes skola successivt utbyggas om och i den mån vidgade erfarenheter giver stöd för sådana åtgärder.

I syfte att erhålla underlag för en bedömning av lämplig distriktsindelning i ett första uppbyggnadsskede har vissa uppgifter inhämtats angående sådan förrättningsverksamhet inom de nuvarande bilinspektionsdistrikten, som skall övertagas av den blivande trafikinspektionen. Vidare har uppgifter införskaffats om antalet körskolor m. m. inom distrikten, om antalet fordon och förare samt om antalet bussar, lastbilar och droskor i yrkesmässig trafik inom bilinspektionsdistrikten. Med ledning av sålunda tillgängligt statistiskt material och på grundval av vad som i övrigt inhämtats rörande den nuvarande verksamheten inom statens bilinspektion har skäl befunnits tala för att trafikinspektionen tillsvidare organiseras på 17 trafikinspektionsdistrikt enligt följande.

Trafikinspektions- distrikt nr	Förläggningssort	Tillsynsområde
1	Malmö	Malmöhus län
2	Kristianstad	Kristianstads län
3	Kalmar	Kalmar och Blekinge län
4	Jönköping	Jönköpings och Kronobergs län
5	Göteborg	Göteborgs och Bohus samt Hallands län
6	Vänersborg	Älvsborgs och Skaraborgs län
7	Karlstad	Värmlands län
8	Örebro	Örebro län
9	Linköping	Södermanlands och Östergötlands län
10	Stockholm	Stockholms stad samt Stockholms och Gotlands län
11	Västerås	Uppsala och Västmanlands län
12	Falun	Kopparbergs län
13	Gävle	Gävleborgs län
14	Härnösand	Västernorrlands län
15	Östersund	Jämtlands län
16	Umeå	Västerbottens län
17	Luleå	Norrbottnens län

Ett vart av de 17 trafikinspektionsdistrikten bör stå under ledning av en kvalificerad chefstjänsteman med uppgift att svara för trafikinspektionens verksamhet inom sitt tillsynsområde. Denne bör vara anknuten till vederbörande länsstyrelse på sätt fallet är med vägdirektören och andra länsexperter. I länsstyrelseinstruktionen och normalarbetsordningen för länsstyrelserna bör anges att chefen för vederbörligt trafikinspektionsdistrikt skall förordnas som föredragande inom länsstyrelsen i vissa ärenden. Han bör vidare kallas till överläggningar i frågor, där hans sakkunskap kan vara av betydelse för länsstyrelsens handläggning av trafikärenden. Att han i sin verksamhet skall nära samverka med vägdirektör och länspolischef ligger i sakens natur liksom också att han håller länsstyrelsen underrättad om väsentliga trafikfrågor inom länet.

Inom varje trafikinspektionsdistrikt bör finnas ett distriktskontor med uppgift att under ledning av distriktschefen svara för trafikinspektionsverksamheten inom distriktet samt vara inspektionsstation på förläggningssorten. Under distriktskontoret bör lyda det ytterligare antal inspektionsstationer som prövas erforderligt för ett effektivt utövande av alla de funktioner inom verksamhetsområdet som i enlighet med det föregående skall ankomma på trafikinspektionen. Liksom fallet är inom statens bilinspektion bör vidare i organisationen inrymmas en decentraliserad förrättningsverksamhet på särskilt utvalda orter.

Avvägningen av antalet förrättningsställen av skilda slag måste självfallet göras med beaktande av olika synpunkter. Sålunda måste tillses att organisationen gives största möjliga effektivitet, att den blir väl ägnad att tillgodose de syften för vilka den är avsedd, därvid icke minst trafiksäkerhetskraven träder i förgrunden, att allmänhetens berättigade anspråk på ser-

vice utan tidsutdräkt och köbildning i möjligaste mån beaktas samt att kostnaderna hålles inom en acceptabel ram. Det sistnämnda är angeläget icke enbart ur statsfinansiell synpunkt utan också — med hänsyn till att förrättningsverksamheten i väsentlig utsträckning avses vara avgiftsbelagd — ur allmänhetens synpunkt.

Vid övervägandena i frågan om antalet förrättningsställen har den bästa lösningen syntts stå att vinna genom en organisation, i vilken den lokala verksamheten sammanhålles i ett antal enheter med utrymme för en relativt stor fast personalstyrka. En sådan ordning, kombinerad med en väl utbyggd ambulerande verksamhet, torde skapa de bästa förutsättningarna för den flexibilitet, som måste prägla trafikinspektionen på fältet.

I avsaknad av närmare erfarenheter föreligger uppenbarligen svårigheter att göra några mera definitiva bedömanden om antal förrättningsställen. Med ledning av nu tillgängligt material synes emellertid i ett inledningsskede en ur olika synpunkter godtagbar organisation kunna åstadkommas genom inrättande av inspektionsstationer i de förut nämnda distriktsorterna samt i ytterligare 13 orter, nämligen Hälsingborg, Karlskrona, Växjö, Uddevalla, Borås, Skövde, Mariestad, Eskilstuna, Norrköping, Uppsala, Sundsvall, Skellefteå och Gällivare.

Antalet inspektionsstationer beräknas alltså i detta sammanhang till 30. I varje station bör ingå för verksamheten erforderlig personal med stationeringsort på platsen. Personalstyrkan bör vara så dimensionerad att den kan utöva den i det föregående förutsatta ambulerande verksamheten vid särskilda förrättningsorter. Antalet dylika orter torde icke i detalj böra fastslås av statsmakterna utan torde det få ankomma på trafikstyrelsen att besluta härom liksom om förrättningsplatserna. Härigenom ernås möjligheter till en smidig anpassning av inspektionskapaciteten efter vid olika tidpunkter föreliggande behov.

II. Personal

Personaluppsättningen för statens bilinspektion i dess organisation efter den 1 januari 1965 har av 1964 års riksdag fastställts att omfatta 168 tjänster med den fördelning som tidigare redovisats. Det föreliggande organisationsförslaget utgår från att den blivande trafikinspektionen dels skall övertaga i princip samtliga bilinspektionens uppgifter, dels skall ha en i förhållande till nuläget intensifierad tillsyn över utbildningen i trafikskolor m. fl., dels ock skall tillföras helt nya arbetsuppgifter i fråga om arbetsinspektion samt trafiksäkerhetsarbete i allmänhet. Omfattningen av den nya verksamheten är självfallet svår att uppskatta ens med någon grad av säkerhet. De beräkningar som redovisas i det följande torde sålunda få överses efterhand som erfarenheter vinnes. Det bör i första hand ankomma på trafikstyrelsen att vidtaga åtgärder för att anpassa personalorganisationen till vad som krävs för en effektiv verksamhet.

Inspektionens arbetsuppgifter avser, såsom tidigare redovisats, teknisk kontroll, utbildningskontroll och arbetstidstillsyn vartill kommer dels vissa allmänna uppgifter inom trafiksäkerhetsområdet och dels uppgifter av lokalt administrativ natur.

För *ledningen* av verksamheten bör inom ettvarv av inspektionsdistrikten finnas en chef med den ställning och de arbetsuppgifter som tidigare redovisats. Chefen bör vid trafikläroanstalten ha genomgått fullständig utbildning för kompetens såsom trafikskoleinspektör, ha teknisk utbildning motsvarande den som kräves av besiktningsman samt därutöver ha kompetens för utförande av flygande inspektion och arbetstidstillsyn. I organisationen bör sålunda ingå 17 regionala cheftjänster, för vilka lämpligen bör väljas tjänstebenenämningen trafiköverinspektör.

Envar av de 13 inspektionsstationerna bör stå under ledning av en förste trafikinspektör. Dessa bör fylla samma kompetenskrav som trafiköverinspektörerna med undantag av kravet i vad avser arbetsinspektion. Såväl trafiköverinspektörerna som ifrågavarande förste trafikinspektörer bör ha fullgjort väl vitsordad tjänst vid inspektionsstation före utnämningen.

Utöver nu avsedd personal bör för den *tekniska kontrollverksamheten* beräknas en personaluppsättning som i stort sett täcker det nuvarande arbetskraftsbehovet i förevarande hänseende. Kompetensvillkoren för tillträde till anställning i tjänst, vari ingår teknisk kontrollverksamhet bör vara desamma som nu gäller för erhållande av tjänst som bilinspektör, d. v. s. examen vid teknisk läroanstalt eller praktik från tillverkning eller reparation av motorfordon eller på annat sätt förvärvat ingående kännedom om motorfordons konstruktion, skötsel och manövrering. Härutöver bör vederbörande ha genomgått särskild utbildning vid statens trafikläroanstalt enligt trafikmyndighetens bestämmande.

För den *förrarprövande verksamheten* vid trafikinspektionen bör finnas befattningshavare inom trafikmyndigheten med utbildning för kompetens såsom förrarprövare i enlighet med bilförrarutredningens förslag härom. Utbildningen skall förvärfvas vid den statliga trafikutbildningsanstalten och omfattar enligt förslaget en 15 veckor lång grundutbildning, en praktiktid i trafikskola om minst ett år samt en särskild förrarprövarutbildning om 7 veckor. Till jämförelse härmed må erinras att de särskilda förrarprövare, som för närvarande utbildas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg, genomgår en nio veckor lång kurs. Den av bilförrarutredningen föreslagna utbildningen för förrarprövare innebär således en avsevärd förlängning i jämförelse med nuvarande kurstid.

Den personal, som skall utöva *tillsynen över trafikskoleverksamheten* skall enligt bilförrarutredningen ha att utöva bl. a. en noggrann utbildningskontroll och därvid särskilt tillse, att prövningen av eleverna sker på ett noggrant och i övrigt omsorgsfullt sätt samt att den sker vid rätt tidpunkt i utbildningsarbetet. Genom stickprovskontroller eller på annat lämpligt

sätt bör vederbörande inspektör själv skaffa sig en uppfattning om, huruvida elevens kunskaper och färdigheter blivit bedömda på ett tillfredsställande sätt.

Inspektören skall enligt vad bilförarutredningen vidare anfört i sin verksamhet övervaka, att utbildningen är av tillfredsställande kvalitet samt att undervisningen bedrivs i överensstämmelse med vägtrafikförordningens föreskrifter och trafikmyndighetens anvisningar. Överträdelser av meddelade föreskrifter och andra missförhållanden, som kommer i dagen vid inspektionstillfälle, skall rapporteras till trafikmyndigheten. Verksamheten skall emellertid icke blott vara av kontrollerande art, utan minst lika viktig är den vägledande, informerande och rådgivande delen av arbetet.

Vad angår kompetensvillkoren för att erhålla behörighet att utöva trafikskoletillsyn har bilförarutredningen föreslagit att vederbörande skall ha förvärvat kompetens såsom förarprövare, ha en praktiktid om minst ett år vid trafikmyndigheten eller vid trafikskola med examensrätt och därefter ha genomgått en utbildningskurs om åtta veckor — trafikskoleinspektörsutbildning — vid högre trafikläroanstalten.

Behovet av personal med kompetens som förarprövare och trafikskoleinspektör har bilförarutredningen uppskattat till ca 100 befattningshavare i ett inledningskede.

I fråga om *arbetstidstillsynen* har körtidsutredningen studerat tillgängliga uppgifter om trafik, företag, fordon och förare av betydelse från den aktuella synpunkten ävensom förhållandena i utlandet samt haft underhandsöverläggningar med företrädare för yrkesinspektionen för att söka bilda sig en uppfattning om vilka insatser man bör kräva totalt och vilka prestationer man kan räkna med från den enskilde inspektören. Utredningen har kommit fram till att man i distrikten behöver totalt omkring 40 inspektörer samt kontorspersonal för bl. a. biträde med granskningsverksamhet.

Inom körtidsutredningen har framhållits, att den angivna uppskattningen av antalet erforderliga inspektörer helt bygger på förutsättningen, att man fullt ut genomför »arbetsinspektionsprincipen». Personalbehovet är på ett avgörande sätt beroende av i vilken utsträckning verksamheten skall åsyfta lagföring. Att genomföra en så fullständig och noggrann utredning rörande en misstänkt förseelse, som kan duga vid domstolsförfarande, kräver väsentligt mera arbete än att skaffa en sådan inblick i och överblick över arbetstidsförhållandena i stort i ett företag, som är tillräcklig från »arbetsinspektionssynpunkt» om lagföring inte eftersträvas. Då utredningen räknat med 40 inspektörer, har utgångspunkten varit att »polisärendena» skall utgöra en mycket liten del av inspektionsärendena.

För *administrativ verksamhet* bör i princip beräknas två biträden vid varje distriktskontor för uppgifter inom kontoret och till orten förlagd inspektionsstation samt ett biträde vid varje annan inspektionsstation. Vid

större kontor och stationer kräves ett ökat antal biträden. Det biträde i övrigt trafiköverinspektören må vara i behov av för verksamheten inom distriktskontoret torde tillsvidare få tillgodoses ur inspektionsstationen på orten.

Såsom framgått av det föregående är det nödvändigt att trafikinspektionens organisation präglas av en betydande flexibilitet. En förutsättning här för är att personalsammansättningen på de olika inspektionskontoren är sådan att den medger ett allsidigt utnyttjande av befattningshavarna. Det bör sålunda i princip vara möjligt att taga i anspråk personal för uppgifter inom det arbetsområde som för tillfället påkallar den största uppmärksamheten och detta oavsett vederbörandes »huvudfack» enligt det föregående. Vad nu sagts skall givetvis icke tydas så att full kompetens inom alla områden skall krävas av varje anställd. I princip bör emellertid strävan vara att åstadkomma en personalorganisation, i vilken ingen står helt främmande för verksamheten totalt sett. Först härigenom kan ett allsidigt utnyttjande av personalen komma till stånd. Angivna förhållanden måste uppmärksammas vid utbildningen i den statliga trafikutbildningsanstalten. En förutsättning för en anpassningsbar personalorganisation är nämligen att personalens utbildning gives en inriktning, som möjliggör ett ianspråktagande av i princip alla befattningshavare inom trafikinspektionens olika verksamhetsområden. Det torde emellertid i sammanhanget få erinras om att körtidsutredningen funnit det motiverat att det ovan angivna antalet inspektörer med kompetens inom arbetsinspektionsområdet i ett inledningsskede helt kan ägna sig åt arbetstillsyn.

Utifrån det arbetskraftsbehov som nyss skisserats synes i ett distrikt med distriktskontor och inspektionsstation inom trafikinspektionen böra finnas tillgång till en distriktschef samt personal med förutsättningar att kunna utöva tekniska uppgifter inom fordonsområdet, tillsyn över trafikskoleväsendet, arbetsinspektion, förarprovskontroll och kontorsgöromål.

Lönegradsplaceringen av tjänsterna inom trafikinspektionen torde liksom övriga lönegradsplaceringar få fastställas efter överläggningar med vederbörande personalorganisationer. Vad tjänstebenenämningens fråga beträffar bör med hänsyn till den differentierade verksamhet som skall ankomma på ifrågavarande personal det av bilförarutredningen föreslagna prefixet »trafik» ingå i benämningarna för samtlig inspektionspersonal. Såsom redan anförts bör chefstjänsterna inom trafikinspektionsdistrikten benämnas trafiköverinspektör och cheferna för de särskilda inspektionsstationerna benämnas förste trafikinspektör. För övriga befattningar inom trafikinspektionen har i detta betänkande använts tjänstebenenämningarna trafikinspektör och trafikassistent.

Behovet av personal inom de olika kategorierna torde i avvaktan på erfarenheter av verksamheten i den nya organisationen och med de utgångs-

Tablå över tjänster vid trafikinspektionen, fördelade på distrikt och inspektionsstationer

Trafikinspek- tionsdistrikt	Tjänst	Trafik- överin- spektör	Förste trafikin- spektör	Trafik- inspek- tör	Trafik- assistent	Biträde	Summa
1. Distriktskontor och inspektions- station Malmö		1		7	3	3	14
Inspektionsstation Hälsing- borg			1		2	1	4
2. Distriktskontor och inspektions- station Kristianstad		1		3	2	2	8
3. Distriktskontor och inspektions- station Kalmar		1		3	1	2	7
Inspektionsstation Karlskrona			1		1	1	3
4. Distriktskontor och inspektions- station Jönköping		1		4	3	2	10
Inspektionsstation Växjö			1		1	1	3
5. Distriktskontor och inspektions- station Göteborg		1		7	5	3	16
Inspektionsstation Uddevalla .			1		1	1	3
6. Distriktskontor och inspektions- station Vänersborg		1		5	1	2	9
Inspektionsstation Borås			1		1	1	3
Skövde			1		1	1	3
Mariestad			1		1	1	3
7. Distriktskontor och inspektions- station Karlstad		1		3	2	2	8
8. Distriktskontor och inspektions- station Örebro		1		4	4	2	11
9. Distriktskontor och inspektions- station Linköping		1		5	2	2	10
Inspektionsstation Norrköping			1		2	1	4
Eskilstuna			1		2	1	4
10. Distriktskontor och inspektions- kontor Stockholm		1		9	10	4	24
11. Distriktskontor och inspektions- kontor Västerås		1		4	2	2	9
Inspektionsstation Uppsala . . .			1		2	1	4
12. Distriktskontor och inspektions- station Falun		1		3	3	2	9
13. Distriktskontor och inspektions- station Gävle		1		3	2	2	8
14. Distriktskontor och inspektions- station Härnösand		1		3	2	2	8
Inspektionsstation Sundsvall .			1		2	1	4
15. Distriktskontor och inspektions- station Östersund		1		3	1	2	7
16. Distriktskontor och inspektions- station Umeå		1		3	2	2	8
Inspektionsstation Skellefteå .			1		2	1	4
17. Distriktskontor och inspektions- station Luleå		1		3	2	2	8
Inspektionsstation Gällivare . .			1	3	2	1	4
Summa		17	13	72	67	51	220

punkter som i det föregående angivits böra beräknas enligt i huvudsak följande sammanställning.

Distriktschefer	17
Inspektionsstationschefer	13
Personal för i huvudsak tekniska uppgifter	10
Personal med kompetens såsom trafikskoleinspektör	22
Personal med kompetens såsom förarprövare	67
Personal med kompetens för arbetsinspektion	40
Biträdespersonal	51

Summa 220

Trafikinspektionens personaluppsättning i samband med omorganisationen bör alltså omfatta 220 tjänster.

Till jämförelse må erinras att den för statens bilinspektion beräknade personaluppsättningen fr. o. m. den 1 januari 1965 fördelar sig enligt följande:

Ledningspersonal (distriktschefer m. fl.)	16
Typbesiktningspersonal	7
Bilinspektörspersonal	21
Trafikassistentpersonal	75
Kontorspersonal	49

Summa 168

Den ovan redovisade sammanställningen av trafikinspektionens tjänster bör fördelas på olika distrikt och inspektionsstationer i huvudsaklig överensstämmelse med vad sammanställningen på sid. 186 utvisar. Sammanställningen innefattar dock inte något definitivt ställningstagande till fördelningen i detalj av tjänsterna. Det bör ankomma på trafikstyrelsen att pröva den för varje verksamhetsort erforderliga personalsammansättningen och fördela tillgängliga tjänster med ledning av denna prövning. För att öka möjligheterna till smidighet och anpassning av organisationen bör trafikstyrelsen givas befogenhet att besluta om erforderliga personaldispositioner och därmed också om stationeringsort för trafikinspektionens tjänster. Undantag från denna regel bör dock gälla med avseende på tjänsterna för trafiköverinspektör, beträffande vilka beslut om fördelning och stationeringsort bör meddelas av Kungl. Maj:t.

D. Utbildningsorganisation

För den statliga trafikutbildningen skall, såsom framgått av det föregående, enligt bilförarutredningens förslag inrättas en särskild trafikläroanstalt

som skall ingå i den blivande trafikmyndigheten. Läroanstalten skall vara organiserad för handhavande av utbildning vid en central skolenhet, benämnd högre trafikläroanstalten, och tre regionskolor, södra, mellersta och norra trafikläroanstalten. Högre trafikläroanstalten förutsättes utgöra en särskild fristående skola, medan bilförarutredningen däremot ansett de regionala skolorna böra organiseras såsom tre i trafikläroanstalten ingående skolavdelningar med anknytning till utbildningsorgan för yrkeslärare. Beträffande lokaliseringen av de fyra skolenheter, som enligt förslaget ingår i trafikutbildningsanstalten, har bilförarutredningen icke tagit annan ställning än att utredningen anser att högre trafikläroanstalten och en av regionskolorna skall förläggas till mellersta Sverige medan de båda övriga regionskolorna förutsatts förlagda en i norra och en i södra delen av landet.

Trafikläroanstalten skall enligt förslaget ledas och administreras av trafikmyndighetens centralförvaltning och sålunda endast ha till uppgift att meddela undervisning.

Beträffande personaluppsättningen vid statens trafikläroanstalt har bilförarutredningen räknat med att läroanstalten skall stå under ledning av en särskild föreståndare med viss undervisningsskyldighet. Lärarbehovet i övrigt förutsättes skola tillgodoses med nio i princip heltidstjänstgörande befattningshavare. För fem av dessa anser bilförarutredningen tjänster böra finnas uppförda på trafikmyndighetens stat medan övriga heltidstjänstgörande lärare förutsättes skola utgöras av personal som för kortare eller längre tid tages i anspråk för heltidstjänstgöring vid trafikläroanstalten mot åtnjutande av ersättning för mistade löneförmåner jämte särskilt arvode. För undervisningen vid högre trafikläroanstalten skall enligt förslaget vidare utnyttjas timlärare och föreläsare. Regionskolornas lärarbehov skall i första hand tillgodoses genom försorg av vederbörande lärarutbildningsanstalt men utredningen förutsätter, att högre trafikläroanstaltens föreståndare och heltidstjänstgörande lärarpersonal skall ha att fullgöra tjänstgöring även vid de regionala trafikläroanstalterna. Föreståndaren och de till trafikmyndigheten för lärarverksamhet fast knutna övriga fem befattningshavarna förutsättes skola kunna biträda i trafikmyndighetens pedagogiska verksamhet, bl. a. vid kompendieskrivning o. dyl.

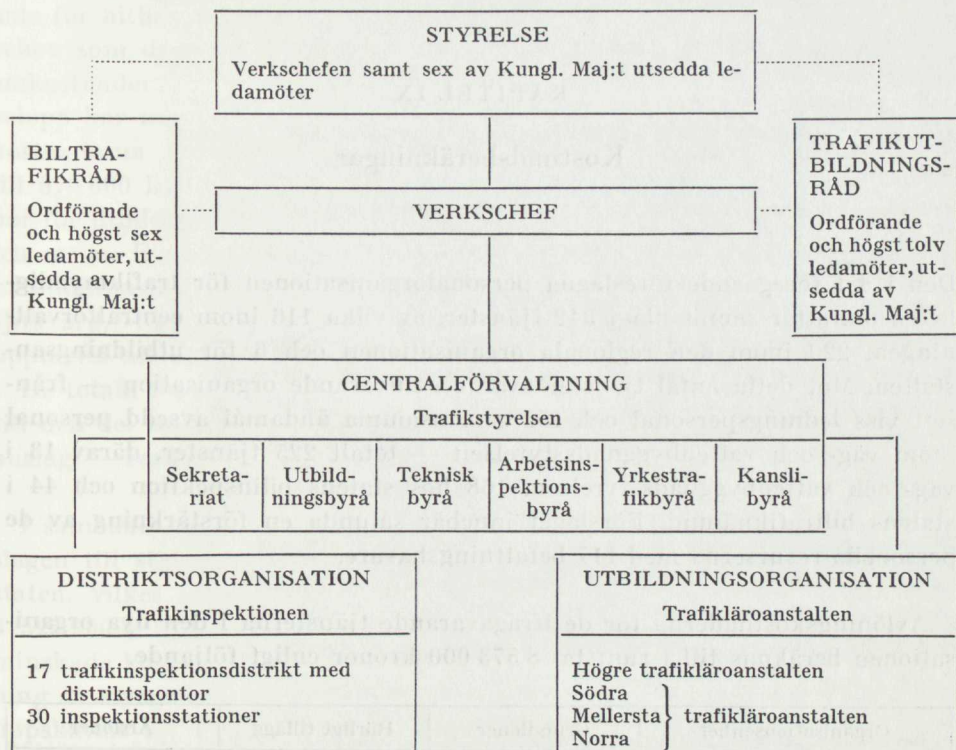
Bilförarutredningen har vid sina personalberäkningar endast tagit hänsyn till trafikläroanstaltens behov av personal för undervisningsverksamhet. Huruvida och i vilken omfattning behov kommer att föreligga av personal för olika servicefunktioner inom högre trafikläroanstalten blir nämligen enligt bilförarutredningen beroende på läroanstaltens lokalisering.

I enlighet med vad bilförarutredningen sålunda föreslagit upptages här personaluppsättningen för statens trafikläroanstalt till

- 1 trafiköverinspektör
- 5 trafikinspektörer

E. Sammanfattning

I. Trafikmyndighetens organisation



II. Trafikmyndighetens personal

	Verkschef	Trafikstyrelsen	Trafikinspektionen	Trafikläroanstalten	Summa
Generaldirektör	1				1
Byråchef		5			5
Avdelningsdirektör		1			1
Byrådirektör		13			13
Trafiköverinspektör			17	1	18
Förste bilinspektör		1			1
Förste byråingenjör		5			5
Förste byråingenjör/ förste byråsekreterare		5			5
Förste byråsekreterare		12			12
Förste trafikinspektör			13		13
Kamrerare		1			1
Bilinspektör		2			2
Byråinspektör		6			6
Trafikinspektör			72	5	77
Byråassistent		9			9
Trafikassistent			67		67
Materialförvaltare		1			1
Tekniker		3			3
Kanslist		2			2
Trafikbiträde		1			1
Förrädsman		1			1
Biträde		47	51		98
Summa	1	115	220	6	342

KAPITEL IX

Kostnadsberäkningar

Den i det föregående föreslagna personalorganisationen för trafikmyndigheten omfattar sammanlagt 342 tjänster, av vilka 116 inom centralförvaltningen, 220 inom den regionala organisationen och 6 för utbildningsanstalten. Mot detta antal tjänster svarar i nuvarande organisation — frånsett viss ledningspersonal och för gemensamma ändamål avsedd personal inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — totalt 225 tjänster, därav 13 i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, 168 hos statens bilinspektion och 44 i statens biltrafiknämnd. Förslaget innebär sålunda en förstärkning av de personella resurserna med 117 befattningshavare.

Avlöningskostnaderna för de ifrågavarande tjänsterna i den nya organisationen beräknas till i runt tal 8 573 000 kronor enligt följande.

Organisationsenhet	Grundlöner	Rörligt tillägg	Årslöner
Trafikstyrelsen.....	1 984 800	1 098 200	3 083 000
Trafikinspektionen	3 409 000	1 888 000	5 297 000
Trafikläroanstalten	124 200	68 800	193 000
Summa	5 518 000	3 055 000	8 573 000

Utöver nu angivna kostnader bör beräknas medel för arvoden åt ledamöter i styrelsen samt biltrafik- och trafikutbildningsråden, för arvoden åt fyra heltidstjänstgörande lärare och för sådana ersättningar åt timlärare, föreläsare m. fl. vid trafikläroanstalten, som skall bekostas av trafikmyndigheten, för arvoden åt organisationsföredragande och ledamöter i företagsnämnd, för löner och ersättningar åt tillfälligt anställd personal, vikarier, experter och sakkunniga samt för arvoden åt ledamöter i trafikskolenämnder. Med beaktande av vad i det föregående framhållits om nödvändigheten att till en början giva trafikmyndigheten möjligheter till viss flexibilitet synes för samtliga nyssberörda ändamål böra avses ca 450 000 kronor. Sammanlagda avlöningskostnaderna blir sålunda ca 9 025 000 kronor.

Medelsbehovet för omkostnader ställer sig vanskligt att bedöma i avsaknad av erfarenheter rörande verksamheten och kännedom om lokaliseringsfrågan för trafikmyndigheten. Med utgångspunkt i de medelsanvisningar

för omkostnader som vid statbehandlingen för budgetåret 1965/66 beräknats för hithörande verksamhet samt med beaktande av det ökade medelsbehov som den föreslagna organisationen kan bedömas kräva uppskattas omkostnaderna till i runt tal 2 475 000 kronor. Vid beräkningen av detta belopp har medelsbehovet för resor uppskattats till 1 020 000 kronor. Omkostnaderna för trafikinspektionens uppdragsverksamhet har beräknats till 670 000 kronor och för trafikläroanstalten har beräknats 300 000 kronor för utbildningsmateriel, bestridande av vissa kurser utanför läroanstalten m. m. Expenskostnaderna har uppskattats till 330 000 kronor och för publikationstryck har beräknats 100 000 kronor. Övriga kostnader, för sjukvård, förslagsverksamhet, trivselbefrämjande åtgärder m. m., har upptagits till 55 000 kronor.

De totala årskostnaderna för den nya trafikmyndigheten kan således — till den del kostnaderna är av natur att belasta för myndigheten anvisade anslag — beräknas till $(9\,025\,000 + 2\,475\,000 =)$ ca 11 500 000 kronor.

I samband med inrättandet av trafikmyndigheten kan de nuvarande anslagen till statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd utgå ur riksstaten, vilket innebär en kostnadsminskning med $(1\,028\,000 + 305\,000 + 4\,525\,000 + 1\,064\,000 + 111\,000 =)$ 7 033 000 kronor.¹ Härutöver uppstår minskade kostnader inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilka med ledning av styrelsens underlag för nu gällande taxor i uppdragsverksamheten uppskattas till i runt tal 620 000 kronor. I enlighet härmed kommer förslaget att medföra en reell merkostnad — utöver engångskostnader — av $(11\,500\,000 - 7\,033\,000 - 620\,000 =)$ i runt tal 3 850 000 kronor.

I likhet med vad som gäller beträffande bilinspektionens verksamhet fr. o. m. den 1 januari 1965 bör verksamheten inom trafikmyndigheten uppdelas i allmän verksamhet och uppdragsverksamhet med i princip motsvarande gränsdragning som tillämpas inom bilinspektionen. Till den allmänna verksamheten bör alltså hänföras uppgifterna i samband med flygande inspektion, kontroll av handeln med begagnade fordon, TIR-besiktningar, teknisk undersökning av trafikskadade bilar, värdering av fordon, arbetsinspektion, kontroll och tillsyn över trafikskolor, tillsyn över Aktiebolaget Svensk Bilprovning, invalid- och remissärenden samt viss del av den upplysande och konsulterande verksamheten. Jämväl utbildningsverksamheten bör liksom också uppgifter i samband med trafiksäkerhetsarbetet vara allmän verksamhet medan på myndigheten ankommande göromål i övrigt synes böra hänföras till uppdragsverksamhet.

Medlen för trafikmyndigheten bör redovisas under särskilda anslag till avlöningar, omkostnader och uppdragsverksamhet. Anslagen bör ställas till trafikstyrelsens förfogande och avräknas mot automobilskattemedlen.

¹ Anvisade medel för budgetåret 1965/66.

I samband med tillkomsten av trafikmyndigheten bör anslagen Statens trafiksäkerhetsråd m. m., Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning samt Bidrag till Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande ställas till trafikstyrelsens förfogande att utbetalas till trafiksäkerhetsrådet respektive NTF att användas för avsedda ändamål.

Enligt nu gällande bestämmelser må ersättning under vissa förutsättningar utgå bl. a. till ersättningsskyldig tjänsteman vid statens bilinspektion för person- eller sakskador i samband med besiktning av motorfordon. Kostnaderna härför bestrides av anslaget Reglering av vissa skador inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde. Motsvarande bör gälla med avseende på personal hos trafikmyndigheten, därvid kostnaderna till vidare lämpligen synes kunna få bestridas från myndighetens omkostnadsanslag, vilket bör få överskridas med erforderligt belopp.

I annat sammanhang har förutsatts att kursplaner, undervisningsmateriel och vissa blanketter skall tillhandahållas genom myndighetens försorg. Härav inflytande inkomster torde få tillgodoföras omkostnadsanslaget.

Sammanfattning

I enlighet med lämnade direktiv har det föreliggande utredningsarbetet syftat till att åstadkomma en rationell organisation av huvudmannskapet för kontrollverksamheten beträffande förarutbildningen. I anslutning därtill har övervägts de organisatoriska och praktiska fördelarna av att skapa en speciell trafikmyndighet för handhavandet av olika uppgifter inom det område som innefattar de trafik- och fordonstekniska säkerhetsfrågorna. Vid utredningsarbetet har beaktats de fördelar som kunnat vinnas ur organisations- och effektivitetssynpunkter av en centralisering av inspektionsuppgifter, utbildningsuppgifter och tillsynsverksamhet inom det aktuella området, därvid särskild hänsyn tagits till de olika förslag som av bilförarutredningen framlagts med avseende på förarutbildning, förarprov och därmed sammanhängande kontroll, utbildning av trafikpersonal m. m. Hänsyn har också tagits till resultatet av körtidsutredningens överväganden beträffande frågan om en intensifierad arbetstidstillsyn och arbetsinspektion m. m.

Utredningsarbetet har resulterat i att förslag framlägges om inrättande av ett nytt, under kommunikationsdepartementet lydande ämbetsverk, benämnt *statens trafikverk*. Till det nya ämbetsverket koncentreras ledningen och administrationen av ett flertal uppgifter inom motortrafikens område och ämbetsverket avses skola under Kungl. Maj:t utöva högsta ledningen av och uppsikten över hithörande verksamhet.

Trafikverket ställes enligt förslaget under ledning av en lekmannastyrelse, bestående av generaldirektören och chefen för verket samt högst sex av Kungl. Maj:t utsedda ledamöter. Till verksledningen knytes två rådgivande organ, ett för trafikpolitiska frågor, *statens biltrafikråd*, och ett för trafikutbildningsfrågor, *statens trafikutbildningsråd*.

Organisatoriskt föreslås trafikverket bestå av — utöver ledningen — en centralförvaltning, *trafikstyrelsen*, en regionalorganisation, *trafikinspektionen* samt en utbildningsorganisation, *trafikläroanstalten*.

Centralförvaltningen, *trafikstyrelsen*, bygges upp enligt byråsystem och föreslås indelad i fem byråer jämte ett till verkschefens direkta förfogande stående sekretariat. Byråerna föreslås skola benämnas utbildningsbyrån, tekniska byrån, arbetsinspektionsbyrån, yrkestrafikbyrån och kanslibyrån.

De huvudsakliga arbetsuppgifterna för centralförvaltningens olika enheter föreslås bli följande.

Sekretariatet skall ha till uppgift att biträda verkschefen med frågor av allmän natur samt med planläggnings-, rationaliserings- och samrådsfrågor. På sekretariatet skall ankomma att förbereda, utreda eller granska ärenden som icke är att direkt hänföra till annan organisationsenhet inom trafikstyrelsen, att kontinuerligt följa trafikfrågornas utveckling, att handlägga allmänna remissärenden, att handha på trafikstyrelsen ankommande frågor rörande trafikstatistiken, att svara för allmän samverkan med andra myndigheter och organ samt för den löpande informationstjänsten, att handha allmänna rationaliseringsfrågor samt att sörja för långsiktsplaneering inom fordonstrafikens område.

Utbildningsbyrån skall handha ledningen av trafikutbildningen. Byråns huvuduppgifter blir därvid att svara för målsättningen för trafikundervisningen samt för den pedagogiska uppläggnings- och undervisningsverksamheten, att pröva frågor om tillstånd att bedriva trafikskoleverksamhet och verkställa examination av körkortsaspiranter, att pröva och godkänna personal för besiktningsverksamhet och undervisningsuppgifter inom trafikutbildningen, att genom bestämmelser och anvisningar vägleda olika utbildningsorgan inom trafikområdet, att verka för lämpliga studiehjälpmedel, att svara för tillsyn av förarprövarverksamheten och trafikskoleverksamheten samt utöva utbildningskontroll.

Tekniska byrån skall ha till huvuduppgift att svara för den fordonstekniska verksamheten, att följa utvecklingen på detta område samt att utöva ledningen av den besiktningsverksamhet som ankommer på trafikmyndigheten. Till tekniska byrån skall också förläggas typbesiktningsverksamheten.

Arbetsinspektionsbyrån skall ha att inom trafikstyrelsen planera, ansvara för och administrativt leda tillsynsverksamheten beträffande efterlevnaden av de regler körtidsutredningen kommer att föreslå rörande sträckkörning, körtider, vilotider, färdskrivare och arbetskort. På byrån avses jämväl skola ankomma frågor om dispens från nyssnämnda regler samt ärenden rörande lagföring för misstänkta förseelser.

Yrkestrafikbyrån skall enligt förslaget i allt väsentligt ombesörja de arbetsuppgifter — fränsett färdskrivargranskning och vad därmed sammanhänger — som nu ankommer på statens biltrafiknämnd. På byrån skall sålunda handläggas ärenden rörande tillståndsgivningen i beställningstrafik och viss internationell trafik, taxeärenden samt beredskapsplanläggningen inom landsvägstrafikområdet.

Kanslibyrån skall svara för på trafikmyndigheten ankommande frågor av juridisk och administrativ natur, handha myndighetens kameral- och personalärenden samt ombesörja den interna organisations- och serviceverksamheten.

Den regionala organisationen — *trafikinspektionen* — skall enligt förslaget helt övertaga den nuvarande statens bilinspektions arbetsuppgifter. Därutöver avses trafikinspektionen ha att på det regionala planet svara för trafikmyndighetens verksamhet, framför allt på trafiksäkerhetsområdet. De mest väsentliga uppgifterna för personalen i trafikinspektionen hänför sig till kontrollen över förarutbildningen i trafikskolor m. m., förarprovningen samt arbetstidsinspektionen. Enligt förslaget skall trafikinspektionen organiseras på 17 trafikinspektionsdistrikt med lika många distriktskontor. Distrikten ledes av en distriktschef, förslagsvis benämnd trafiköverinspektör, som föreslås vara anknuten till vederbörande länsstyrelse på sätt fallet är med vägdirektören och andra länsexperter. Inspektionsverksamheten föreslås skola bedrivas vid 30 fasta inspektionsstationer samt i mån av behov vid särskilda förrättningsställen.

Trafikläroanstalten ingår såsom ett väsentligt led i bilförarutredningens förslag rörande effektiviserad förarutbildning. Den skall ha till uppgift att svara för den utbildning i statlig regi som av bilförarutredningen föreslås skola ordnas i första hand för trafikskolepersonal och trafikmyndighetens personal men även för annan personal med behov av vidgade kunskaper på hithörande områden. Trafikläroanstalten föreslås skola bestå av högre trafikläroanstalten, vilken helt skall drivas i trafikmyndighetens regi, samt tre regionskolor, förslagsvis benämnda södra, mellersta och norra trafikläroanstalten, vilka drives i samverkan mellan trafikmyndigheten och skolöverstyrelsen.

I samband med inrättandet av statens trafikverk skall statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd indragas. Vidare förutsättes att den i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå nu ingående avdelningen för bilinspektionen utgår ur organisationen.

Personaluppsättningen för trafikverket i ett inledningsskede har uppskattats till 342 befattningshavare med tjänster på verkets stat. För att skapa möjligheter till viss flexibilitet beräknas i förslaget särskilda medel för anställande av tillfällig personal, experter och sakkunniga. Antalet tjänster som kan indragas vid den föreslagna omorganisationen beräknas till 225, varav 168 hos statens bilinspektion, 44 i statens biltrafiknämnd och 13 i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De personella resurserna föreslås sålunda öka med 117 befattningshavare. Personalförstärkningen avser till övervägande del befattningar avsedda för styrande och utövande uppgifter i fråga om kontroll av fordon, förarutbildning och förarprovning samt tillsyn över efterlevnaden av regler rörande arbetstider, körtider, vilotider m. m.

Kostnaderna för trafikverket uppskattas i förslaget till 11,5 milj. kronor att avräknas mot automobilskattemedlen. Av detta belopp utgör ca 6 milj.

kronor grundlöner och ca 3 milj. kronor rörligt tillägg — innebärande en total lönekostnad av ca 9 milj. kronor — samt ca 2,5 milj. kronor omkostnader. Medlen för trafikverket föreslås anvisade under tre särskilda anslag på riksstaten, nämligen ett avlöningsanslag och ett omkostnadsanslag för allmän verksamhet samt ett anslag för avlöningar och omkostnader i uppdragsverksamhet. I anslutning härtill kan de nuvarande anslagen till statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd utgå. Med utgångspunkt i att under dessa anslag för budgetåret 1965/66 beräknats sammanlagt 7 033 000 kronor och att en kostnadsminskning av ca 620 000 kronor kan förutses för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medför det föreliggande förslaget en kostnadsökning av i runt tal 3 850 000 kronor.



NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1965

1. Transportekonomisk forskning i Norden.
3. Enkelte mellomriksveger mellom Norge og Sverige.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1965

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Sammanställning av remissyttranden över författningsutredningens förslag till ny författning. Del 1. Allmänna uttalanden samt 1 och 2 kap. i förslaget till regeringsform. [2] Del 2. Kap. 3, 4 och 5 i förslaget till regeringsform. [3] Del 4. Kap. 7, 8, 9 och 10 i förslaget till regeringsform samt övergångsbestämmelserna. [34] Del 5. Förslaget till riksdagsordning. [37]
Rättegångshjälp. [13]
Godtrosvärk av lösöre. [14]
Fastställande av faderskapet till barn utom äkten-skap. [17]
Fartygs befälhavare. Gemensamt haveri och dispasch. Ansvarsbestämmelser m. m. [18]
Dagstidningarnas ekonomiska villkor. [22]
Ändringar i ensittarlagen m. m. [26]
Pensionsstiftelser II. [41]

Utrikesdepartementet

Sveriges sjöterritorium. [1]

Socialdepartementet

Tandvårdsförsäkring. [4]
Institutet för arbetshygien och arbetsfysiologi. [24]

Kommunikationsdepartementet

Skånes och Hallands vattenförsörjning. [8]
Friluftslivet i Sverige. Del II. Friluftslivet i sam-hällsplaneringen. [19]
1960 års radioutredning. 1. Radions och televisionens framtid i Sverige I. Bakgrund och förutsättningar, programfrågor. Organisations- och finansierings-frågor. [20] 2. Radions och televisionens framtid i Sverige II. Bildnings- och undervisningsverksam-het. Forskningsfrågor. [21]
Vägmärken. [33]
Nykterhet i trafik. [35]
Körkortet och trafikutbildningen. [42]
Statens trafikverk. [43]

Finansdepartementet

Mättenheter. [5]
Uppbördsfrågor. [23]
Nytt skattesystem. Remissyttranden. [28]

Ecklesiastikdepartementet

Antikvitetskollegiet. [10]
1963 års universitets- och högskolekommitté 1. byggnaden av universitet och högskolor. Lok-ring och kostnader I. [11] 2. Utbyggnaden av versitet och högskolor. Lokalisering och ko-der II. Specialutredningar. [12]
De svenska utlandsförsamlingarnas ekonomi. [15]
1960 års lärarutbildningssakkunniga III. 1. St-planer för lärarutbildning. [25] 2. Lärarutbild-en IV: 1. [29] 3. Lärarutbildningen IV: 2. [30]
Specialundersökningar om lärarutbildning V. [31]

Jordbruksdepartementet

Ny jordförvärvslag. [16]
1960 års jordbruksutredning. 1. De svenska j-bruksprodukternas distributions- och marginal-hållanden. [27]

Handelsdepartementet

Sveriges släktnamn 1965. [36]

Inrikesdepartementet

Kommunalrättskommittén VI. Om den kommu-självstyrelsens lokala förankring. [6] VII. Kon-nala bolag. [40]
Praktik- och feriearbetsförmedling. [7]
Arbetsmarknadspolitik. [9]
Höjd bostadsstandard. [32]
Affärstidsutredningen. 1. Affärstiderna. Del I. M-och lagförslag. [38] 2. Affärstiderna. Del II. sumentundersökning. [39]