

Nr 37

Utlåtande i anledning av väckta motioner om obligatorisk stötfångare på lastbil och släpfordon.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 226 i första kammaren av herr *Jansson, Paul*, och herr *Hjorth* samt nr 278 i andra kammaren av fru *Thunvall m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, föreslås »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om sådan ändring av vägtrafikförordningen att i denna införes bestämmelser om obligatorisk stötfångare baktill på lastbil och släpfordon».

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet, i den mån redogörelse ej lämnas här nedan, hänvisa till motionen I: 226.

Över motionerna har utskottet på sätt föreskrives i § 46 riksdagsordningen inhämtat yttranden från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt statens trafiksäkerhetsråd. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgivits av Svenska lasttrafikbilägareförbundet.

Gällande rätt

För att förebygga påkörning av bilar bakifrån har i vägtrafikförordningen intagits bestämmelser om att bil och släpvagn skall baktill vara försedda med två baklyktor och två reflexanordningar samt stopplykta. Vidare har i förordningen föreskrivits att bil, som under mörker är uppställd på väg annorstädes än på parkeringsplats, skall, såvida tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad, vara försedd med nämnda belysnings- och reflexanordningar. Baklyktorna skall därvid vara tända.

Några bestämmelser om obligatorisk stötfångare på fordon för att förhindra olyckor av angivet slag finns icke i vägtrafikförordningen.

Remissyttrandena

Icke något av remissorganen har tillstyrkt bifall till motionärernas hemställan. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser dock att ytterligare undersökningar på området bör komma till stånd. *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* finner någon ändring i vägtrafikförordningen på sätt motionärerna yrkat ej böra ske tills vidare, medan *statens trafiksäkerhetsråd* avstyrker bifall till motionsyrkandena.

I fråga om förekomsten av de föreslagna anordningarna upplyser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att föreskrifter härom finnes i vissa länder bl. a. Belgien, Frankrike och USA. Frågan har enligt styrelsen även tagits upp i ett under Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa sorterande arbetsutskott för konstruktion av motorfordon. Detta utskott har utarbetat en rekommendation i ämnet. Denna innebär i korthet, att lastbilar och släpfordon, som baktill har mer än 70 cm (i vissa fall 60 cm) fri markhöjd över en bredd av mer än 60 cm, skall vara utrustade med stötfångare eller liknande anordning, vilka icke får befinna sig mer än 60 cm från fordonets bakersta del.

Beträffande statistiken över vägtrafikolyckor anför statens trafiksäkerhetsråd följande.

Vår officiella riksstatistik rörande polisundersökta vägtrafikolyckor redovisar icke särskilt de olyckor, som inträffat därigenom att ett fordon bakifrån kört på ett annat, och således finns i denna statistik icke heller uppgift om i hur många fall personbilar kört på lastbilar bakifrån och med frampartiet kilats in under lastbilarnas flak.

Trafiksäkerhetsrådets arbetsgrupp TRAG studerar sedan några år tillbaka olika olyckstypers frekvens inom gruppens särskilda undersökningsområde Uppsala län. En av olyckstyperna är rubricerad som påkörning bakifrån. Av tillgängligt material från studierna under åren 1962 och 1963 kan inhämtas, att av totala antalet polisundersökta olyckor under dessa två år i Uppsala län — 2 836 st. — olyckor av typ påkörning bakifrån (såväl påkörning av fordon i rörelse som påkörning av uppställt eller stannat fordon) uppgick till 427. Av dessa 427 olyckor var emellertid endast 20 sådana olyckor, där lastbil med eller utan släp påkörts av personbil, vilket motsvarar ett procenttal av 4,7. Av totala antalet olyckor under de nämnda åren i Uppsala län utgjorde vidare dessa olyckor, där lastbilar med eller utan släp påkörts bakifrån av personbil endast 7 ‰. Detta ‰-värde är lika för tätbebyggt och icke tätbebyggt område.

I andra sammanhang inom olycksstatistiken, där jämförelser kunnat ske mellan data för hela riket och data beträffande Uppsala län, har relativt god överensstämmelse kunnat konstateras. Sannolikheten talar därför för, att de nyss angivna talen i stort kan tillämpas även i rikssammanhang.

I Sverige inträffade år 1963 enligt förefintliga preliminära officiella uppgifter i runt tal 63 000 polisundersökta trafikolyckor. Av dessa skulle enligt vad tidigare sagts ca 450 st. vara olyckor, där lastbil med eller utan släp påkörts bakifrån av personbil.

Även väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påpekar att den officiella statistiken över vägtrafikolyckor ej utvisar antalet olyckor av sådant slag motionerna behandlar. Styrelsen fortsätter:

År 1951 utgjorde »körning mot stillastående fordon eller annat hinder på körbanan» ca 12 % av totala antalet olyckor på landsbygden (10 262 st.). 1961 var motsvarande tal 3,6 %, av totalt 24 692 olyckor. Hur stor del av dessa olyckor som utgöres av påkörning bakifrån av lastbil eller släpvagn med personbil kan ej fastställas utan tillgång till primärmaterialet. Uppskattningsvis torde det utgöra mindre än 1 % av totala antalet olyckor.

Samtliga remissinstanser behandlar mer eller mindre ingående de för- och nackdelar, som kan vara förenade med den föreslagna ändringen av vägtrafikförordningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför härom:

Såvitt av tillgängligt statistiskt material kan bedömas skulle effekten av den av motionärerna nu föreslagna bestämmelsen bliva relativt obetydlig. Den kommer även att medföra vissa kostnader och olägenheter, som måste vägas mot den förväntade vinsten i form av reducerat antal olyckor eller minskad svårighetsgrad hos inträffade olyckor. En sådan avvägning är ej möjlig att göra utan ytterligare undersökningar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordar att sådan undersökning kommer till stånd.

Sedan trafiksäkerhetsrådet förklarar, att de i motionerna ifrågasatta åtgärderna skulle ha en viss säkerhetsfrämjande effekt, anföres följande:

Även om rådet i detta remissammanhang icke kunnat närmare utreda möjligheterna att utrusta lastbilarna och dessa fordonens släp med de avsedda stötfångarna och bilda sig en uppfattning om de kostnader sådana åtgärder skulle medföra, kan rådet utgå från att åtgärderna rent tekniskt icke låta sig genomföras utan betydande kostnader. Vidare håller rådet före att dessa kostnader skulle vida överstiga värdet av åtgärdernas trafiksäkerhetsfrämjande effekt. Här bör även antecknas, att avsedd effekt av de föreslagna åtgärderna skulle nås endast i de fall då lastbilar och släp icke medförde överskjutande last. Vidare må anföras, att de stora moderna lastbilarna ha en sådan »fri höjd» runtom, att de borde ha stötfångare på alla sidor för att följdverkningarna av olyckor av den typ som avses i motionerna skulle kunna effektivt begränsas.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet uttalar följande.

Alla åtgärder i avsikt att förhindra trafikolyckor och nedbringa antalet dödade och skadade bör stödjas så långt det någonsin är möjligt. Det kan dock ibland vara tekniskt svårslösligt att konstruera en stötfångare för fordon, utrustade med tippanordning, stenkorgar, betongblandare, o. s. v. Stora fordonsggrupper skulle alltså behöva undantagas från en sådan förordning. Därtill kommer nackdelarna av en svensk särslagstiftning innan denna fråga lösts på det internationella planet. En stötfångare baktill har inte avsedd verkan förrän man har standardiserat höjden mellan vägbanan och stötfångaren. Frågor angående standardisering av fordonens utrustning, bl. a. i det aktuella fallet, handlägges för närvarande av olika kommittéer inom Sveriges Mekanförbund. Svenska lasttrafikbilägareförbundet anser därför att någon ändring av vägtrafikförordningen ej bör ske på denna punkt tills vidare.

Trafiksäkerhetsrådet tar slutligen upp frågan om *effektiviteten av lyktor och reflexer* och säger härom följande.

Enligt trafiksäkerhetsrådets mening skulle åtskilliga av de olyckor, som här är i fråga kunna undvikas, därest lastbilarna och deras släp — såväl vid färd som vid stannande och uppställning på väg — under mörker eller överhuvudtaget då siktförhållandena icke är fullgoda, var försedda med effektiva lyktor och reflexer. Ej så sällan kan inträffandet av påkörningsolycka tillskrivas det förhållandet att lyktorna och reflexanordningarna på

lastbil eller dess släp varit nedsmutsade och därför icke iakttagits av föraren av det påkörande fordonet. Åtgärder för att förmå lastbilsförarna att städse hålla noggrann kontroll på lyktor och reflexer skulle vara av stort värde i det här sammanhanget. Därjämte bör övervägas, om lastbilarna och deras släp icke bör baktill förses med ytterligare reflexanordningar utöver dem som för närvarande är i författning föreskrivna.

Utskottet

I vägtrafikförordningen har vissa bestämmelser införts i avsikt att förebygga påkörning av bilar bakifrån. Sålunda har föreskrivits att bil och släpvagn skall baktill vara försedda med två baklyktor och två reflexanordningar samt stopplykta. Vid färd under mörker skall lyktorna vara tända; detta gäller även för bil, som under mörker är uppställd på väg annorstädes än på parkeringsplats, om tillfredsställande vägbelysning icke är anordnad.

I motionerna göres gällande att många svåra olyckor uppstår då personbilar bakifrån kolliderar med lastbilar på sådant sätt att personbilens framparti inkilas under lastbilens flak. På grund av det ringa motstånd, som personbilens överdel kan bjuda, skalar lastbilsflaken ofta med förödande kraft bort denna del, och avsevärda skador kan uppstå även vid mycket låg hastighet. Om lastbilar och släpfordon baktill förses med buffertanordning eller stötdämpare i samma höjd som personbilarnas stötfångare kan enligt motionärerna följdverkningarna vid detta slag av trafikolyckor reduceras i hög grad med förhållandevis enkla och föga kostnadskrävande medel. Med hänvisning till det sagda hemställer motionärerna att vägtrafikförordningen kompletteras med bestämmelser om obligatorisk stötfångare baktill för lastbilar och släpfordon.

Såsom framgått av den tidigare redogörelsen torde enligt av statens trafiksäkerhetsråd gjorda uppskattningar antalet påkörningsolyckor av förevarande slag (lastbil bakifrån påkörd av personbil) icke uppgå till mer än 7 ‰ av hela antalet vägtrafikolyckor i landet. Verkningarna av dessa påkörningsolyckor är dock ofta sådana att allvarliga personella skador därvid inträffar. Självfallet är det angeläget att sådana olyckor i möjligaste mån undvikas, och syftet med motionerna är därför förtjänt av beaktande.

Enligt utskottets mening torde, såsom trafiksäkerhetsrådet påpekar, åtskilliga olyckor av det slag varom här är fråga kunna undvikas om lastbilar och deras släp under mörker eller eljest, då siktförhållandena icke är fullgoda, är försedda med effektiva lyktor och reflexer. Ej så sällan kan nämligen inträffade påkörningsolyckor tillskrivas det förhållandet att lyktorna och reflexanordningarna på lastbilar och släp varit nedsmutsade och därför icke iakttagits av föraren av det påkörande fordonet. Åtgärder för att förmå lastbilsförarna att hålla noggrann kontroll på lyktor och reflexer eller som minskar risken för nedsmutsning är därför av stor betydelse i detta sammanhang. Dylika åtgärder, som kan förebygga trafikolyckor, är givetvis i

och för sig av större värde än sådana, som endast mildrar verkningarna av olyckorna.

För att mildra verkningarna av den typ olyckor som avses med motionerna är de av motionärerna föreslagna anordningarna av intresse. Såsom framgått av remissyttrandena torde dock svårigheter möta vid konstruktionen av stötfångare framför allt för fordon utrustade med tippanordningar, stenkorgar och betongblandare. För stora fordonsgrupper skulle därför undantag från bestämmelser i ämnet behöva föreskrivas och ett omständligt dispensförfarande tillgripas. Avsedd säkerhetsfrämjande effekt torde vidare enbart kunna nås i de fall då lastbilar icke medför överskjutande last, och måhända borde stötfångare anbringas även på sidorna av lastbilarna och släpen. Ehuru sålunda vissa olägenheter synes vara förknippade med förslaget kan det dock från trafiksäkerhetssynpunkt icke fränkännas betydelse. Emellertid är de grundläggande frågorna om standardisering av utrustningen på området och om enhetliga bestämmelser rörande höjden mellan vägbanan och stötfångaren under utredning såväl inom Sveriges mekanförbund som inom ett under Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa sorterande arbetsutskott. Det kan förutsättas att ansvariga myndigheter följer förevarande spörsmål med uppmärksamhet. Vid angivna förhållanden synes någon riksdagens åtgärd i anledning av motionerna ej vara påkallad.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,
att förevarande motioner, I: 226 och II: 278, icke måtte
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 3 november 1964

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Alexanderson, Göran Karlsson, Ebbe Ohlsson, Svante Kristiansson, Jonasson, Åkesson, Erik Jansson och Lennart Geijer*;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Nyberg, Wachtmeister, fru Torbrink, herrar Grebäck, Persson i Tandö* och Tobé.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.