

Nr 61

Utlåtande i anledning av motioner om obligatorisk varningsanordning på backande lastbil.

Tredje laguskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till laguskott hänvisade motioner, nr 906 i första kammaren av herr *Schött* och nr 1068 i andra kammaren av herr *Thylén m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att låta utreda frågan om införande av obligatoriska varningssignaler för backande lastbilar».

Över motionerna har utskottet på sätt förskrives i 46 § riksdagsordningen inhämtat utlåtanden från statens trafiksäkerhetsverk och socialstyrelsen. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och De handikappades riksförbund. I ärendet har dessutom inkommit skrift från De blindas förening.

Gällande bestämmelser

Bestämmelser om backning av fordon finns i 45 § 7 mom. vägtrafikförordningen där det stadgas att backning eller vändning ej får företagas med mindre föraren förväntat sig om att det kan ske utan fara eller onödigt hinder för övrig trafik. På motorväg eller motortrafikled får fordon över huvud taget icke backas. Från detta förbud är dock undantagna fordon, som används för vägarbete eller för bärgning av skadat fordon. Nämnade slag av fordon får backas med iakttagande av de särskilda föreskrifter som statens trafiksäkerhetsverk meddelar.

Några föreskrifter om att vissa slag av fordon skall vara försedda med varningsanordningar, som påkallar uppmärksamhet vid backning, finns icke.

Motionerna

I motionerna anförs att det inträffat uppmärksammade olyckor vid backning av lastbilar. Oftast är det barn och äldre som kommer i kläm därför att de inte observerat den backande bilen. Bilföraren som är ansvarig för att ingen olycka inträffar

har emellertid ofta icke möjlighet att från förarplatsen kontrollera, om det förekommer något hinder bakom lastbilen.

Motionärerna hävdar att vad som i första hand kan göras för att förebygga backningsolyckor är att införa bestämmelser om skyldighet att utrusta lastbil med varningsanordningar, som automatiskt träder i funktion, då lastbilen backar. Dessa varningsanordningar kan vara en kombination av ljud och ljussignaler, som anbringas bak på bilen och regleras med växelspaken. Trafiksäkerhetsverket bör få i uppdrag att skyndsamt utreda frågan och framlägga förslag om införande av automatiska varningsanordningar för backande lastbilar.

Remissyttranden

Socialstyrelsen tillstyrker, att åtgärder snarast vidtas för att minska riskerna vid backning med lastbilar, och styrelsen finner det angeläget att trafiksäkerhetsverket får det föreslagna utredningsuppdraget. *Trafiksäkerhetsverket* framhåller att verket kommer — även om inte särskilt uppdrag därom erhålles — att uppmärksamt följa utvecklingen i vad avser metoder eller anordningar för att minska riskerna vid backning med tunga fordon för att, så snart erforderligt tekniskt underlag därför finns, underställa Kungl. Maj:t förslag till bestämmelser i ämnet. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)* och *De handikappades riksförbund (DHR)* tillstyrker att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att utreda frågan om obligatoriska varningsanordningar vid backning, dock att utredningen inte bör begränsas endast till lastbilar utan den bör avse även andra större fordon. *De blindas förening* hälsar motionerna med tillfredsställelse och finner dem förtjänta av ett kraftigt stöd.

I sitt yttrande anför *socialstyrelsen* att de väckta motionerna aktualiserar en synnerligen viktig fråga. Styrelsen har med oro noterat de icke fåtaliga skador och dödsfall som uppkommit på det sätt som motionärerna anført. Inte minst gäller detta olyckor med små barn. Det är därför enligt styrelsens mening mycket angeläget att trafiksäkerhetsverket på sätt föreslagits i motionerna får i uppdrag att utreda möjligheten att installera automatiska varningsanordningar för backande lastbilar. Härvid bör emellertid beaktas, att ett varningssystem, som sätter i gång i och med att bilen börjar backa, är otillräckligt när det gäller lekande barn eftersom det inte ger barnen tid att hinna undan. Varningssystemet bör därför träda i funktion, innan bilen börjar rulla. Med tanke på att det här i allmänhet är fråga om mycket låga farter bör det räcka med förhållandevis svaga ljudsignaler, eftersom kraftiga sirener skulle verka störande på omgivningen speciellt nattetid.

Styrelsen framhåller vidare att vid samhällsplanering den tunga biltrafiken i ökad utsträckning bör skiljas från områden avsedda för fotgängare och barn.

Trafiksäkerhetsverket framhåller att olika förslag till åtgärder för att förhindra olyckor vid backning har framkommit. Flertalet förslag har inneburit att fordonet förses med någon form av signalanordning, placerad baktill på fordonet, vilken på

ett eller annat sätt bringas i funktion då bilen backas. Vissa myndigheter och företag har också på eget initiativ försett sina tyngre fordon med varningsanordningar, vanligen bestående av signalklocka som sätts i funktion då bilens backväxel kopplas in eller då bilen börjar röra sig bakåt. I några fall har ljudsignaler kombinerats med ljussignal från lykta som avger blinkande sken. En annan typ av anordning för att öka säkerheten vid backning utgöres av backspeglar som arrangeras på sådant sätt att föraren har bättre möjligheter att överblicka området bakom fordonet än med de ordinarie backspeglarna. Bland annat har föreslagits periskopliknande anordningar med speglar som är så anordnade att föraren kan se bakåt under fordonet.

Trafiksäkerhetsverket påpekar vidare att den klara och i och för sig helt tillfredsställande föreskriften i 45 § 7 mom. vägtrafikförordningen inte alltid iakttas. Särskilt förare av tunga lastbilar och i synnerhet sådana med tillkopplad släpvagn har mycket begränsade möjligheter att från sin plats iakttaga området bakom fordonet. De förslag till olika anordningar med speglar som hittills framkommit kan tyvärr inte anses vara en definitiv lösning på problemet. Anordningar som vid backning varnar bakomvarande medelst ljus- eller ljudsignaler kan dock vara till viss nytta. Sådana signaler kan dock vara svåra att uppfatta för vissa personer; erfarenheter visar att även starka sådana signaler genom lokala omständigheter, ekon etc. har svårt att väcka avsedd uppmärksamhet. Särskilt beträffande barn bör beaktas att de kanske inte är medvetna om eller kan förstå innebörden av signalen även om de observerar den. Att varningsanordningar av beskriven typ inte är fullt effektiva framgår också därav att olyckor inträffat trots att fordonen varit utrustade med kombinerad ljus- och ljudsignal.

Enligt trafiksäkerhetsverkets mening kan det befaras att förare, om bilarna utrustas med varningsanordningar av ifrågasatt slag, i mindre grad än hittills iakttar föreskriften i 45 § VTF i förlitan på effektiviteten hos varningssignalerna. Denna risk har starkt framhållits vid ett nyligen hållet sammanträde med trafiksäkerhetsverkets arbetsgrupp för säkerhetskrav på nya bilar av företrädaren för Biltrafikens arbetsgivareförbund. Han upplyste vidare om att man i den utbildning av lastbilsförare, som bedrivs av biltrafikens yrkesnämnd, mycket hårt framhåller de risker och det ansvar som är förknippat med backning av fordon med skymd sikt bakåt. Förarna utbildas att välja framkörningsvägar så att backning blir onödig eller kan ske på det minst riskabla sättet samt att aldrig påbörja en backning utan att gå ur bilen och kontrollera att backningsvägen är fri och att, om trafiken kring det backande fordonet är livlig, över huvud taget inte backa utan att medhjälpare som håller backningsvägen under uppsikt dirigerar backningen.

Trafiksäkerhetsverket kommer även om inte särskilt uppdrag därom erhålles, att uppmärksamt följa utvecklingen — även i utlandet — i vad avser metoder eller anordningar för att minska riskerna vid backning med tunga fordon för att, så snart erforderligt tekniskt underlag därför finns, underställa Konungen förslag till bestämmelser i ämnet.

NTF anför att vid backning av stora fordon alltid föreligger stora risker och att

varje år flera olyckor inträffar i samband med backning. Olika idéer till förebyggande av sådana olyckor har tid efter annan förts fram men ingen av dessa synes ha inneburit en praktiskt realiserbar lösning. När motionärerna nu framför förslag om en utredning av frågan genom trafiksäkerhetsverket vill NTF tillstyrka detta förslag, som emellertid bör omfatta icke endast lastbilar utan även andra större fordon, t. ex. bussar och vissa motorredskap, i vilka sikten bakåt är skymd.

DHR framhåller att varningsanordningar på intet sätt får ersätta den aktsamhet som vägtrafikförordningen ålägger förare av motorfordon. Det förhållandet att ett fordon ger ljud- och ljussignaler får inte befria föraren från skyldighet att själv eller genom medarbetare förvissa sig om att ingen person blir påkörd vid backning. Skulden för eventuell olycka får sålunda inte läggas på den påkörde med hänvisning till att backande fordon avgivit ljud- och/eller ljussignal.

DHR påpekar vidare att det finns flera trafikantgrupper som av skilda skäl icke uppmärksammar här ifrågavarande signaler. I sina lekar är barnen ofta så fördjupade att de icke iakttagit det reella skeendet i sin omgivning. Även många vuxna har begränsade möjligheter att uppfatta signaler. Ljussignaler är svåra att uppfatta eller uppfattas icke alls av synskadade. I vårt land har vi ca 15 000 med starkt nedsatt syn. Vidare har vi 15 000 med grava hörselskador (döva) och över 200 000 hörselskadade i övrigt. Denna grupp medborgare uppfattar ofta icke en ljudsignal och i dagsljus kan det vara svårt att uppfatta ett vitt ljussken, som nu är vanligast som varningsljus vid backning. Vidare kan anföras att många rörelsehindrade har svårigheter att hinna undan backande lastbil, om föraren enbart förlitar sig till varningsanordningar utan att dessutom genom egen eller medarbetares inspektion förvissa sig om att vägen är fri.

Om föreslagen obligatorisk varningsanordning på lastbilar främst skall utgöra en varningsanordning, som icke fråntar föraren hans ansvar, kan DHR tillstyrka att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att utreda frågan om införande av obligatoriska varningsanordningar för backande lastbilar. I fall sådan utredning kommer till stånd vill DHR förordna att utredningen omfattar varningsanordningar vid backning för alla fyrhjuliga motorfordon.

De blindas förening anför i sin skrift att synskadade under de senaste årtiondena i allt större utsträckning genom så kallad anpassningsundervisning erhållit träning i orientering med den vita käppen och att därigenom ett allt större antal svårt synskadade rör sig ute i trafiken. Likaså har ett växande antal beretts arbete på den öppna arbetsmarknaden och måste då inte endast företa resor till och från arbetsplatsen utan även vistas på fabriksområden, gårdar m. m. Eftersom backande lastbilar bereder fullt seende svårigheter är dessa för de synskadade kanske ännu mer påtagliga. Ett flertal olyckstillbud har rapporterats och ett svårare olycksfall har inträffat. Föreningen hälsar därför med stor tillfredsställelse motionerna och vill ge dem sitt kraftiga stöd. Som exempel på den vikt föreningen fäster vid denna fråga nämner föreningen att den redan för ett par år sedan lät montera automatiska akustiska backningsvarningar på de lastbilar, som används i föreningens fabriksrörelse De blindas tekniska fabrik.

Utskottet

I motionerna framhålls att det inträffat flera uppmärksammade olyckor i samband med att lastbilar backat. Oftast är det barn och äldre som kommit i kläm. Motionärerna hävdar att en lämplig åtgärd för att förebygga dylika olyckor är att utrusta alla lastbilar med varningsanordningar, som automatiskt träder i funktion då lastbilen backar. De hemställer därför att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att utreda frågan om införande av obligatoriska varningssignaler för backande lastbilar.

Enligt 45 § 7 mom. vägtrafikförordningen får backning ej företas med mindre föraren förvissat sig om att det kan ske utan fara eller hinder för övrig trafik. Såsom motionärerna framhållit har det emellertid under senare år inträffat åtskilliga svåra backningsolyckor. I flera fall har man vid undersökning av orsakerna till olyckan inte kunnat direkt peka på att föraren åsidosatt nödig försiktighet utan olyckan har närmast varit en följd av att föraren på grund av fordonets eller fordonskombinationens konstruktion icke haft någon möjlighet att överblicka området bakom fordonet. För att om möjligt undvika olyckor av detta slag har vissa myndigheter och företag på eget initiativ försett sina tyngre fordon med varningsanordning, som vanligen består av signalklocka ibland kombinerad med lykta som avger blinkande sken. Utskottet delar motionärernas uppfattning att åtgärder snarast måste vidtas för att minska riskerna vid backning med tyngre fordon och att därvid bör undersökas möjligheterna att förse fordonen med varningsanordningar. Motionerna tillstyrks också av samtliga remissinstanser. I anslutning till vad i vissa remissvar anförs om att varningssignaler inte bör få ersätta vaksamhet hos föraren vill utskottet framhålla att föreslagna varningsanordningar endast skall utgöra ett hjälpmedel för att få trafikanterna att observera backande fordon och att de självfallet inte får innebära en minskning i förarens skyldighet att förvissa sig om att backning kan ske utan fara för övrig trafik.

Den av motionärerna begärda utredningen bör omfatta förutom lastbilar även andra slag av tyngre fordon. Därjämte bör införandet av andra lämpliga anordningar för att minska riskerna vid backning övervägas, t. ex. anordningar som vid beröring automatiskt utlöser fordonets bromssystem. Utredningen bör verkställas av trafiksäkerhetsverket. I sitt remissyttrande har trafiksäkerhetsverket emellertid angivit att verket kommer även om inte särskilt uppdrag därom erhålles att uppmärksamt följa utvecklingen — även i utlandet — i vad avser metoder eller anordningar för att minska riskerna vid backning med tunga fordon för att så snart erforderligt tekniskt underlag därför finns underställa Kungl. Maj:t förslag till bestämmelser i ämnet. Utskottet förutsätter därför att den begärda utredningen kommer till stånd utan att riksdagen behöver göra någon särskild framställning därom. Utskottet vill framhålla vikten av att utredningsarbetet bedrivs skyndsamt.

På grund av det anförda hemställer utskottet
att motionerna I: 906 och II: 1068 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 oktober 1970

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Svante Kristiansson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m), Erik Jansson (s) och Berglund (s);

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Ekström (s), Hedin (m), fröken Anderson (s), herrar Hammarberg (s), Olsson i Timrå (s), Josefson i Arrie (cp) och Sellgren (fp).