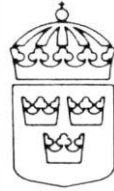


Motion till riksdagen

1987/88:T521

av Siw Persson (fp)

om säkerheten vid järnvägs korsningar utan ljus-
och ljudsignaler



Mot.
1987/88
T521 — 529

Den 9 oktober 1987 omkom en kvinna och hennes 6-åriga dotter i en kollision mellan tåg och bil vid en obehövad järnvägs korsning i Trönninge söder om Halmstad. Den 28 november 1987 inträffade en mycket snarlik olycka utanför Klippan, där fyra personer fick sätta livet till.

Statistiken för år 1987 är ännu inte klar men synes bli mycket dystrare än tidigare års. År 1986 dödades 24 personer genom sammanstötning mellan vägfordon och järnvägsfordon i plankorsning. År 1985 var antalet dödade 28 personer. År 1984 var antalet uppe i 39 personer. Tar man ett genomsnitt under åren 1974 till och med 1986 blir antalet omkomna 30 personer. Till denna statistik ska dessutom läggas alla de människor som har blivit lätt eller allvarligt skadade, i genomsnitt 34 personer under samma tidsperiod.

Kollisioner mellan tåg- och vägfordon är den klart största olycksposten som berör SJ. Under 1986 inträffade 89 sådana kollisioner. Vid dessa dödade 24 och skadades 34 personer. Det bör därför från samhällets synpunkt vara angeläget att satsa mera på ökad säkerhet vid korsningar järnväg-väg.

Enligt vägverkets värderingsmodell kostar en plankorsningsolycka i genomsnitt nära 1 milj. kr. för det svenska samhället. Ca 95 % av detta belopp är humanvärden och kostnader av det slag som trafikanterna betalar genom försäkring. Utifrån de företagsekonomiska krav som statsmakterna ställer anser sig inte SJ i tillräcklig grad kunna bidra med egna investerings- och driftmedel för att snabba upp förbättringarna.

För att möjliggöra en förstärkt satsning föreslog SJ att medel skulle anvisas för detta ändamål med 70 milj. kr. 1987/88. Enligt regleringsbrevet 1987-06-04 anvisas 26,0 milj. kr. inom D 2-anslaget.

I utredningsrapporten nr 7:1984 från Kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser, som gäller inträffad sammanstötning mellan tåg och skolbuss vid Överby i Strömstads kommun, rekommenderar kommittén att arbetet med att slopa plankorsningar mellan järnväg och väg intensifieras, liksom åtgärder för att höja säkerheten vid kvarvarande korsningar.

Vid polisutredning efter olyckan i Trönninge har det kommit fram att sikten åt det håll tåget kom ifrån i 130 km/tim är 200 meter. Snett bakifrån tog det 5,5 sekunder för tåget att bli synligt i korsningen. De förolyckade hade inte en chans att klara sig undan.

Det måste vara dags att kräva minst halvbommar i korsningar mellan väg

och järnväg, där högsta tillåtna hastighet för tåg är 130 km/tim och där dessutom sikten är skymd.

Vägverket är mycket bestämda i sina krav på utfarter. Man kräver ombyggnad om sikten är dålig eller helt enkelt förbjuder utfart.

Vi måste kunna kräva att få köra över järnvägsövergångar på ett sådant sätt att vi inte behöver riskera våra liv.

Allt kan naturligtvis inte göras omedelbart, det är jag väl medveten om. Därför menar jag att man skall börja med korsningar utan bommar, där högsta tillåtna hastighet för järnvägstrafik är 130 km/tim och där sikten i någon riktning understiger 300 m. I alla dessa korsningar skall man investera i halvbommar. Dessa insatser bör därför prioriteras inom den ram som ställs till förfogande för järnvägsinvesteringar.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att höja säkerheten vid järnvägs korsningar utan ljus- och ljudsignaler.

Stockholm den 26 januari 1988

Siw Person (fp)

Mot. 1987/88
T521