

Motion

1976/77:1194

av herr Nilsson i Tvärålund m. fl.

om säkerhetsåtgärder vid plankorsning mellan järnväg och väg

I budgetpropositionen, bilaga 9, C 4, föreslås till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar uppräknat med 800 000 kr. till 9 000 000 kr. Ytterligare ett antal järnvägs korsningar kan därmed erhålla trafiksäkerhetsanordningar.

Trafiksäkerhetsverket begär för budgetåret 1977/78 ett särskilt anslag om 400 000 kr. för att genomföra en utredning om vilka trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder som bör utföras för att ett optimalt utnyttjande av resurserna skall erhållas.

Trafiksäkerhetsverket i samråd med statens järnvägar och statens vägverk har till regeringen överlämnat förslag till ny kungörelse om säkerhetsåtgärder vid plankorsningar mellan järnväg och väg (säkerhetskungörelsen). Förslaget remissbehandlas för närvarande.

Årligen inträffar omkring 60 kollisioner med personskador i plankorsningar. Dödligheten bland de skadade trafikanterna är åtminstone sju gånger högre i dessa olyckor än i andra trafikolyckor med personskador.

Docent Jan Thorsson vid hygieniska institutionen i Umeå och fil. kand. Jens Sande vid statistiska centralbyrån har undersökt olyckor vid järnvägsövergångar i syfte att erhålla kunskaper om hur och varför sådana kollisioner inträffar. Undersökningarna visar att antalet olyckor varierar starkt med olika slag av säkerhetsanordningar. Utredningsmaterialet tyder på att det finns skäl att prioritera vissa av åtgärderna mot dessa trafikolyckor. Analysen av omständigheter vid personskadekollisioner i plankorsningar gäller 1973 och 1974 års material av polisutredda kollisioner. Tre omständigheter framstår som särskilt viktiga: distraktion, skymd sikt och handlingar mot bättre vetande. En tredjedel av olyckorna inträffade under yrkesmässig trafik eller under färd mellan bostad och arbetsplats.

Kollisionernas fördelning efter korsningarnas skydd visar stora variationer med relativt låga olyckstal med bommar och halvbommar, medan kryssmärkes korsningar samt ljus- och ljudsignalkorsningar har höga olyckstal.

Enligt de åberopade undersökningarna är korsningar med enbart stopplikt proportionellt de mest riskabla korsningarna.

Ca 70 % av olyckorna inträffar i korsningar som fordonsförarna är väl bekanta med, och 60 % där enskild väg korsar järnväg.

Skymd sikt är den mest påfallande omständigheten vid kollisioner i obebakade korsningar. Genom en studie av siktsträckor i ett urval av kryssmärkes korsningar från hela landet visas att praktiskt taget inga korsningar

av den valda typen hade "fri sikt" (definierad enligt KK 1959:50), dvs. en frist för passage om åtminstone 21,6 sekunder. Ca 40 % uppfyllde ej ens hälften av villkoret, dvs. 10,8 sekunder, på 5 meters avstånd från spåret! Skyrd sikt enligt det sist nämnda exemplet torde förekomma i minst 7 000 korsningar i Sverige, om de helt oskyddade också inkluderas.

Lakttagelser utomlands beträffande sikt och fordonshastighet vid järnvägs-korsningar ger vid handen att om vägen behöver vika av mot järnvägen, läggs kurvan så långt ifrån järnvägen att farten minskas och sikten blir tillräcklig.

Det är naturligtvis angeläget att pengarna används på ett sådant sätt att risken för olyckor minskas maximalt. Frågan blir hur man till billigaste pris förhindrar kollisioner. En beräkning har utförts med utgångspunkt i förväntade skyddseffekter av några åtgärder och på grundval av de kostnader som skall täckas av anslaget Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs-korsningar. Svaret på frågan är att personskadekollisioner i plankorsningar förhindras billigast genom komplettering av befintliga ljus- och ljudanläggningar med halvbommar.

Även om trafiksäkerhetsverket föreslås inte erhålla det ökade bidraget för utredningen om de effektivaste åtgärderna mot olyckor där väg korsar järnväg, så synes det ändå finnas undersökningar som kan ge god vägledning för hur trafiksäkerheten på sådana ställen kan förbättras.

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande behovet av komplettering av ljus- och ljudanläggningar med halvbommar i plankorsningar.

Stockholm den 25 januari 1977

JAN-IVAN NILSSON (c)

i Tvärålund

ALFRED HÅKANSSON (c)

i Rönneberga

SONJA FREDGARDH (c)