

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-05-16
Besvaras senast
2022-05-25 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:1587 Stängning av obevakade järnvägsövergångar

På många av järnvägssträckorna i Sverige finns det farliga obevakade järnvägsövergångar som är trafikfarliga för människor och fordon som ska ta sig över. Årligen sker flera dödsolyckor vid obevakade övergångar. Ett exempel på en sträcka där det är många obevakade övergångar är sträckan Borås–Varberg, Viskadalsbanan. Just nu pågår en total upprustning av den järnvägssträckan där man byter räls, slipers och kontaktledningar. Allt planeras vara klart i augusti. Här vill man också då stänga en del obevakade järnvägsövergångar, vilket välkomnas av de allra flesta. Att just stänga dessa övergångar är också något som Trafikverket fått i uppdrag att jobba med. Problemet blir bara hur Trafikverket väljer att göra det.

På sträckan Borås–Varberg är det många lantbrukare som blir drabbade när deras överfart tas bort. Många är helt med på att överfarterna måste bort, men man får inte en ny ersättningsväg som fungerar på ett tillfredsställande sätt. Strax utanför Björketorp är det en lantbrukare som i stället för en ersättningsväg nu måste köra ut på riksväg 41 som är tungt trafikbelastat. Det är helt orimligt att man inte väljer att bygga nya ersättningsvägar i samarbete med berörda markägare. En viktig del i detta är också hur man kan fortsätta att bruka sin mark på ett bra sätt då mera livsmedel ska och behöver produceras i Sverige. Det handlar också om hur ett lantbruk kan utvecklas och stärkas.

När Trafikverket ska stänga dessa övergångar och bygga nya ersättningsvägar så kan man göra det på två sätt, antingen via en järnvägsplan som fastställs och därefter verkställs vid en lantmåteriförrättning, eller att all prövning sker i en lantmåteriförrättning. Väljer man att göra det i en järnvägsplan så finns det större möjligheter att utreda och besluta om slopning och anläggande av trafiksäkra plankorsningar med ersättningsvägar över ett större område. Detta leder till ett mer fullödigt beslut där olika alternativ redan utretts och prövats under framtagandet av planen. Verkställigheten av planen genom lantmåteriförrättning och anläggningsarbeten följer då en antagen lagakraftvunnen järnvägsplan, vilket skapar större möjligheter att få till stånd ersättningsvägar som fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Trots att möjligheten med järnvägsplan finns väljer Trafikverket vanligtvis att i stället direkt ansöka om en lantmåteriförrättning för att pröva frågan om att ta bort eller flytta järnvägsövergångar. Detta är inte alltid är det bästa för den enskilda markägaren eller säkerheten längs järnvägen. Det händer alltför ofta,

av olika anledningar, att endast marginella säkerhetsförbättringar nås genom en förrättning, vilket medfört att Trafikverket efter bara några år finner att de måste ändra/slopa ytterligare övergångar på samma sträcka. Markägarna blir då återigen påverkade av ytterligare förändring. Detta är inte ett funktionellt eller kostnadseffektivt sätt att höja säkerheten för de som korsar järnvägen. Frågan är alltså hur tydligt uppdraget är till Trafikverket att jobba med detta uppdrag och hur man också lyssnar in och tillsammans jobbar med berörda markägare för att få till en effektiv lösning som även håller över tid.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Anser ministern att uppdraget till Trafikverket om hur man ska jobba med stängning av obevakade järnvägsövergångar är tydligt, och om inte, avser ministern att vidta några åtgärder?

.....

Mikael Larsson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch