

Motion

1983/84:825

Arne Nygren

Personskador i anslutning till järnvägstrafik

Årligen omkom mellan 30 och 68 personer i järnvägstrafik i Sverige åren 1979-1982, genomsnittet var 46 per år. Antalet "allvarligt" skadade, vilket enligt SJ är arbetsoförmögen åtminstone 14 dagar eller avlider senare än 30 dagar efter skadedagen, varierade mellan 92 och 288 under samma period, genomsnitt: 156 per år.

För de tre femårsperioderna 1966-1980 var antalet dödsfall per år 41, 42 och 39 i genomsnitt. Motsvarande antal "allvarligt" skadade var 165, 147 och 176. Mellan hälften och två tredjedelar av dödsfallen 1966-1982 drabbade vägtrafikanter, skadade genom sammanstötningar vid plankorsningar. Övriga dödsfall var ungefär lika fördelade på tågresenärer, skadade t. ex. vid urspårning, och järnvägsmän, skadade t. ex. genom växlingsmissöden. I fråga om "allvarligt" skadade utgjorde antalet tågresenärer och personer skadade vid kollisioner i plankorsningar drygt hälften 1979-1982, åren 1966-1975 var andelen en tredjedel, åren 1976-1980 hälften.

Av en orienterande studie gällande 109 personer, som överlevt plankorsningskollisioner, hade 23, dvs. en femtedel, bestående kroppsliga sviter två till tre år efter skadehändelserna.

Orsaker till skadorna

Enligt utredningar är skydd mot stor betydelse för sammanstötningar i plankorsningar utan säkerhetsanordningar. I fråga om korsningar med skydd är distraktion, halka och skadlig inverkan av solljus viktiga orsaker. Svårighetsgraden hos inträffade personskador är också beroende av hur kollisionerna sker. I fall av sammanstötning mellan tåg och personbil förefaller det bli svårare personskador om bilen träffas mitt på än om den träffas i främre eller bakre delarna, om den fastnar och släpas med är det värre än om den lösgörs och snabbt hamnar vid sidan av banan, om personer finns i den del av bilen som är närmast lokfronten är risken för svår skada också större än om de sitter på motsatt sida av bilen.

Tågresandes risker kan återföras på sammanbrott av vagnar, fönster som faller ur vid vältning och resandes fall ur vagnarna, inredning i fordonen som i skadat skick blir vass, spetsig eller skadande på annat sätt. Deformationen av dragfordon är en viktig fråga, dels med tanke på energiupptagning till nytta för dem i resten av tåget, dels med tanke på skaderisken för lokförare och eventuella resande i den främsta enheten.

Åtgärder emot skaderisker

"Skymd sikt" bör angripas med avseende på de miljöförutsättningar som föreligger vid korsningarna. Dessa är tämligen väl kända. Naturhinder och tåghastighet är härvid lika tungt vägande omständigheter. F. n. vilar ansvaret för säkerheten helt och hållet på den vägfarande, och detta i stort sett oberoende av hans eller hennes möjlighet att bedöma den aktuella faran. Skador i plankorsningar med fungerande signaler kan minskas i betydande grad om halvbommar införs. Knappast någon teknisk åtgärd emot plankorsningsriskerna torde vara så effektiv i förhållande till insatt kapital som kompletteringar av skyddet i korsningar, där det nu enbart finns signaler, med halvbommar.

Planskilda korsningar är säkra men uppfattas som extremt dyra. Åtgärder bör företas så att enkla moduler av betong skall kunna användas, och att korsningar på längre banavsnitt åtgärdas samtidigt. Finansieringen bör utredas, vilket samarbete kan i fortsättningen utvecklas mellan SJ (TSV, vägverket) och arbetsmarknadsstyrelsen med länsarbetsnämnderna för att pengar, som används till sysselsättningsskapande åtgärder, skall kunna utnyttjas till säkerhetsåtgärder, främst planskildhet, i korsningar mellan vägar och järnvägar.

Fordonens utformning

Lokomotivens fronter har olämplig utformning från personskadesynpunkt. Om kollisionerna med vägfordon ej komplicerades av risken att buffert och koppel trängde in på begränsad yta i svaga delar, t. ex. fönster och dörrar på vägfordonen, vilka eventuellt fastnar och släpas med – också delvis på grund av buffertar och koppel – skulle kroppsskadorna på vägtrafikanterna kunna bli mindre allvarliga. Dragfordonens fronter borde i stället utformas så, att vägfordon tvangs åt sidan under sammanstötningarna. Erfarenheterna av skadebegränsning vid inverkan av yttre våld är ej längre ringa, och de grundas på flyg- och biltrafiken, varifrån kunskaperna utvecklats och där tillämpas i ökande omfattning. Järnvägsfordonen är till stor del opåverkade av denna utveckling, vilket är speciellt viktigt med avseende på risker för vägtrafikanter i plankorsningar. Med hänsyn till dragfordonens begränsade antal och långa användningstid är risken för inblandning av varje fordon i en kollision med vägfordon stor, vilket bidrar till att effekten av kapital för designförändring bör bli betydande.

Det närmast berörda, skadebegränsande om ej helt skadeförebyggande åtgärder, är också tillämpligt med avseende på risken för personer ombord på tågen. Vad som anförts ovan under "Orsaker" beträffande vagnarna och dragfordonen är lämpliga utgångspunkter för åtgärder.

I USA har under senare år ett framgångsrikt program riktat mot plankorsningsrisker genomförts. Intrycket från USA talar för betydelsen av

åtgärder emot miljöförhållandena i vid mening. Utbildning eller upplysning bör i första hand ses som medel till miljöåtgärder genom ansvarigas försorg.

Snabbtåg i Sverige

Med ökade hastigheter i järnvägstrafiken skärps de risker som berörts i motionen. De åtgärder som anförts av juridisk, ekonomisk, miljö- och fordonsteknisk natur är därför mycket viktiga att utreda och pröva mot bakgrund av de långt framskridna planer på snabbtåg på vissa delar av det svenska järnvägsnätet som aktualiserats av statens järnvägar.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda föreslår jag

att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att frågan om personskaderisker i anslutning till järnvägstrafiken och åtgärder i anledning därav skyndsamt utreds, varvid riskerna för vägtrafikanter och tågresande vid ökade tåghastigheter särskilt uppmärksammas.

Stockholm den 20 januari 1984

ARNE NYGREN (s)