

Nr 737

Av herr Gustafsson i Kårby m. fl., *angående varnings- och säkerhetsanordningar vid järnvägsövergång, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 608 i Första kammaren)

Säkerheten vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg är en av de frågor som sedan länge stått i centrum för trafiksäkerhetsarbetet. Det har varit en angelägen uppgift att genom olika åtgärder minska riskerna för vägtrafiken. Varnings- och säkerhetsanordningar har förbättrats samtidigt som lagstiftningen velat hos trafikanterna inskräpa skyldigheten för var och en att iakttaga största försiktighet vid passerande av järnvägs-korsning.

Under senare tid har inträffat ett flertal trafikolyckor med dödlig utgång eller svår personskada just vid korsning mellan järnväg och väg. Det synes därför befogat att ställa den frågan, om nuvarande säkerhetsanordningar är tillräckliga samt om trafiklagstiftningen är utformad på ett ur säkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt. Från något håll har t. ex. satts i fråga om det inte borde i vägtrafikförordningen införas stopplikt för motorförare vid varje järnvägs-korsning eller vid sådana korsningar, där sikten är mycket begränsad.

För ungefär trettio år sedan eller närmare bestämt den 26 juni 1933 utfärdade Kungl. Maj:t en kungörelse angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg (SFS nr 469/1933). Emellertid visade det sig snart att föreskrifterna i denna kungörelse inte kunde anses tillräckliga vid den ständiga stegring i motorfordonstrafiken, som inträdde under åren närmast efter det andra världskrigets slut.

Spörsmålet om en förbättrad lagstiftning togs upp på våren 1948, då Kungl. Maj:t uppdrog åt civilingenjör Bo Casten Carlberg att verkställa utredning rörande vissa frågor beträffande plankorsningar mellan järnväg och väg. Resultatet av denna utredning redovisades i ett av 1948 års utredning angående järnvägs-korsningar avgivet »Betänkande med förslag till skyddsanordningar vid korsningar i plan mellan järnväg och väg m. m.». Betänkandet innehöll bland annat en redogörelse för en inventering av plankorsningar, som vid den tidpunkten saknade säkerhetsanordningar. Av stort intresse var en i betänkandets del II intagen tablå D 5, enligt vilken siktförbättring till »måttlig kostnad» kunde och borde ske vid inte mindre

än cirka 2 000 korsningar — därvid betecknades som »måttlig kostnad» en utgift på högst 1 500 kronor.

Senare har utredning i samma ämne verkställt av delegationen för korsningar järnväg—väg, som den 13 januari 1958 avgav ett med motiv åtföljt förslag till revidering av 1933 års kungörelse (SFS nr 469/1933).

På grundval av delegationens förslag utfärdades Kungl. Maj:ts kungörelse den 20 januari 1959 angående kryssmärken och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg (SFS nr 50/1959). Därigenom skärptes anspråken på anordningar till vägtrafikens skydd, men dock icke i den utsträckning som statens trafiksäkerhetsråd hade begärt i sitt utlåtande över delegationens förslag. Det bör också framhållas att de ytterligare säkerhetsanordningar som erfordras enligt den nya kungörelsens föreskrifter — i jämförelse med 1933 års kungörelse — finge anstå längst till den 1 juli 1969. Äldre bestämmelser i 1933 års kungörelse skulle sålunda komma att gälla under en övergångstid av inte mindre än tio år.

Trafiklagstiftningen har undergått väsentliga ändringar under de senast förflutna trettio åren. Ändringarna har även berört föreskrifterna om vägtrafikanternas skyldigheter vid passerande av korsning i samma plan mellan järnväg och väg. Gällande vägtrafikförordning av den 28 september 1951 innehåller under rubriken »Korsning i plan mellan järnväg och väg m. m.» i 42 § följande bestämmelser:

1. *mom.* Vägtrafikanter, som ämnar passera korsning i samma plan mellan väg och järnväg, skall, oavsett förekommande säkerhetsanordningar, genom uppmärksamhet på järnvägen förvissa sig om huruvida tåg nalkas. Vid färd med fordon skall därvid hållas en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet. Inom 50 meter från korsningen bör hastigheten ej överstiga 40 kilometer i timmen.

Med tåg likställas i denna paragraf varje anordning på hjul, vilken löper på järnvägsskenor.

2. *mom.* Då av signal eller annat förhållande framgår, att tåg nalkas, får korsningen ej passeras förrän signalen upphört eller, därest signal ej givits, tåget kört förbi.

På fordon, som är försett med särskilda parkeringslykter, böra framtill endast dessa hållas tända, då fordonet under mörker stannats för annalkande tåg.

3. *mom.* Omkörning av annat fordon får ej ske strax före eller i korsning i samma plan mellan väg och järnväg.

4. *mom.* I andra fall än i 2 *mom.* sägs får icke, utan att trafikförhållandena det föranleda, fordon på väg stannas eller uppställas inom ett avstånd av 30 meter från korsande järnvägs närmaste skena.

5. *mom.* Bestämmelserna i 1—4 *mom.* skola äga motsvarande tillämpning på korsning i samma plan mellan väg och spårväg med särskild banvall.

Statens trafiksäkerhetsråd har ägnat stort intresse åt frågan om vägtrafikanternas beteenden vid järnvägs korsningar. En del resultat har publicerats i trafiksäkerhetsrådets Meddelande nr 5/1957. Av dessa undersökningar

synes framgå att många vägtrafikanter sätter sig över vägtrafikförordningens föreskrifter samt att bättre utformade bestämmelser och en effektivare övervakning av deras efterlevnad vore önskvärda åtgärder ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Enligt uttalande av psykologiskt sakkunnig person — knuten till statens trafiksäkerhetsråd — skulle flera skäl tala för att en stopplikt för motorförare vid järnvägs korsning skulle kunna utgöra ett medel bland andra att minska olycksfrekvensen vid järnvägs korsningar.

I dagens situation är det av vikt att vidtaga alla åtgärder som kan hejda trafikolyckornas ständigt stigande kurva. Kampen måste främst gälla olyckshändelser med svåra personskador, till vilka hör större delen av kollisionerna vid korsning mellan järnväg och väg. Här må också understrykas vikten av att undersökning företages huruvida inte mer skulle kunna göras för att öka säkerheten vid korsning mellan enskild väg och järnväg. Med tanke på det stora antalet offer som denna olycksgrupp alltjämt kräver synes det motiverat att ompröva

dels huruvida gällande bestämmelser om varnings- och säkerhetsanordningar är tillräckliga och om de inte bör genomföras snabbare än under den i författningen medgivna övergångstiden tio år,

dels om trafiklagstiftningen inom berörda område bör ändras — eventuellt i den riktning att stopplikt införes vid korsningar med begränsad sikt.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställles,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning angående översyn av bestämmelserna angående varnings- och säkerhetsanordningar vid plankorsningar mellan järnväg och väg samt av föreskrifterna angående vägtrafikants skyldighet vid passerande av sådana korsningar.

Stockholm den 26 januari 1964

Einar Gustafsson
i Kårby

Lennart Mattsson

Erik Grebäck

Arne Magnusson
i Nennesholm

Anders Dahlgren