

Nr 38.

Av herr Nilsson i Göteborg m. fl., om utredning rörande de trygghetsproblem i trafiken, som röra korsningar mellan järnväg och väg.

Trafikolyckorna vid plankorsningar mellan järnväg och landsväg ha under åren efter kriget tenderat att öka. I en del fall ha olyckorna förorsakats av ouppmärksamhet från motorförarnas sida, medan i andra fall däremot otillfredsställande säkerhetsanordningar eller frånvaron av dylika förorsakat kollisioner mellan tåg och landsvägsfordon, varvid människoliv och material gått till spillo.

Den 14 oktober föregående år inträffade en svår trafikolycka vid en obehövad järnvägsövergång söder om Edsvalla på Bergslagsbanan, varvid en landsvägsbuss krossades av tåget och fjorton av bussens passagerare dödades samt fem skadades.

På initiativ av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet bereddades representanter för 1945 års trafiksäkerhetskommitté tillfälle att taga del av förhållandena på olycksplatsen och att överlägga med vederbörande myndigheter för att söka utröna, vilka åtgärder som kunde vidtagas för att förhindra ett återupprepande av liknande olyckor.

Av kommitténs utredning framgår, att säkerhetskungörelsens bestämmelser om s. k. frisiktskorsningar knappast äro tillräckliga för att trygga trafiksäkerheten även vid dimma eller snöyra, då ju den fria sikten upphör. Det synes därför nödvändigt att taga under övervägande, huruvida icke sådana korsningar mellan järnväg och allmän väg eller allmännenligen befarens enskild väg, som nu på grund av fri sikt icke försetts med ljus- eller ljudsignaler, principiellt sett böra underkännas som riskabla för vägtrafiken. I detta sammanhang synes man böra göra en översyn av vägtrafikstadgans bestämmelser angående förfarandet vid passerandet av järnvägsövergång, eventuellt så att vägfordon under alla omständigheter skall stannas helt, hur god sikten än är, innan järnvägsövergång får passeras. Vidare bör övervägas i vad mån man genom förbättrade ljudsignaler från tågen, genom större sidorutor på bussarna, ljudfångare, ljudförstärkare eller på annat sätt kan göra det lättare för fordonsförare att uppfatta från tåg avgivna varningssignaler eller buller från tåg. Det synes också böra undersökas, huruvida man icke kunde göra det lättare att iakttaga tåg och rälsbussar även på långt avstånd genom att måla dem i en sådan färg eller

kombination av färger, att de under alla årstider väl avtecknade sig mot omgivningen.

Frånsett vad som förekommit i samband med Edsvalla-olyckan synes det angeläget att en ingående undersökning snarast företages om möjligheten att minska det alltför stora antal offer, som kollision mellan tåg och vägfordon för närvarande kräver, såväl vid frisksiktskorsningar som vid andra korsningar mellan järnväg och väg. Vid en sådan utredning synes man böra söka ledning i en noggrann analys av de olyckor av liknande slag, som hittills inträffat och som under arbetets gång komma att inträffa. Det synes också vara riktigt att i största möjliga utsträckning genom besök på olycksplatserna skaffa sig en förstahandskunskap om förhållandena. Då en verklig trygghet aldrig kan nås, förrän man kommer därhän, att väg- och järnvägstrafik framföres i skilda plan, är det önskvärt, att arbetet med byggande av skenfria korsningar fortsättes i så stor utsträckning, som förhållandena kunna medgiva.

Med hänsyn till vad sålunda anförts få vi föreslå,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en utredning rörande alla de trygghetsproblem i trafiken, som röra korsningar mellan järnväg och väg.

Stockholm den 15 januari 1948.

Gustaf Nilsson,
Kristinehamn.

Elis Håstad.

Olof Nilsson,
Göteborg.
Abel Sundberg.
